

Zeit für Klarheit

Jetzt ist die Zeit für Klarheit. Seit Wochen befinden sich die Pläne der Bahn in der öffentlichen Debatte, sorgen sowohl bei Bürgern als auch bei Kommunalpolitikern und Abgeordneten von Bundes- und Landtag für Zündstoff. Seit Jahren kommt der Ausbau der Güterzugstrecke durch das Rheintal nicht richtig voran, da erinnerte sich die Bahn an Möglichkeiten, die die Südpfalz bietet. Was die Pfalz betrifft und die Dammerstocker Kurve, ohne die die Pfalzlösung nicht denkbar ist, hat sich die Bahn im Vorfeld nicht mit Ruhm bekleckert. Sie hat es nicht für notwendig gefunden, Verhandlungen und Kommunalparlamente über ihre Absichten zu informieren. Zwar kann man die Deutsche Bahn verstehen, dass sie angesichts der

Kommentar

Komplexität und Milliardenkosten des Ausbaus der Oberrheinstraße fast verzweifelt nach Bypasslösungen sucht – und nichts anderes ist die Pfalzlösung samt Dammerstocker Kurve – doch dies ist kein guter Zug. Nun deuten die Zeichen der letztlich entscheidenden Bundespolitik darauf, dass man eher auf den Ausbau der Hauptstrecke setzt.

Dies bedeutet wiederum massive Konsequenzen für Hagsfeld. Und man fragt sich unwillkürlich, wie soll das funktionieren? Die Wohnbebauung in Hagsfeld reicht in weiten Teilen bis an die Lärmschutzwände, wo sollen da zwei weitere Gleise Platz finden? Das erinnert an das tiefe Zerwürfnis in Offenburg, wo die Bahn auch jahrelang vier Gleise oberirdisch durchsetzen wollte. Dort hat man sich dann auf einen Tunnel geeinigt, Zielrichtung: das Jahr 2035. Ein Tunnel für Hagsfeld, irgendwann 2050? Die Debatte ist eröffnet. Theo Westermann



MITTEN DURCH HAGSFELD führt eine Hauptachse der Deutschen Bahn. Diese Achse soll in Zukunft angesichts des steigenden Güterverkehrs noch ausgebaut werden. Dies könnte einen vierspurigen Ausbau der Bahnstrecke in einem Großteil von Hagsfeld bedeuten. Foto: jodo

Sorgen vor mehr Bahnlärm

Heute wird die „Korridorstudie Mittelrhein“ vorgestellt / Massive Folgen für Hagsfeld?

Von unserem Redaktionsmitglied Theo Westermann

Gibt es Differenzen zwischen dem, was die Bahn will, und dem, was der Bund will?

Der Ausbau von Bahnstrecken durch die Stadt bewegt seit Wochen die Gemüter. Nachdem die BNN über den geplanten Ausbau der Dammerstocker Kurve berichteten, die nach dem Willen der Bahn den Güterzugverkehr aus der Pfalz beschleunigen soll, gerät verstärkt der Ausbau der Hauptstrecke über Graben-Neudorf nach Karlsruhe in den Fokus. Heute ist dabei ein entscheidender Termin. Denn bei zwei internen Veranstaltungen in Mannheim und Frankfurt stellt das Bundesverkehrsministerium die „Korridorstudie Mittelrhein“ vor, die eine inhaltliche Richtungsweisung für den künftigen Bundesverkehrswegeplan bedeuten soll.

Nach dem Bekenntnis von Bahn-Vorstand Volker Kerfer zum Ausbau des Güterverkehrs rund um Karlsruhe sowie dem möglichen Bau der Kurve hat der Bundestagsabgeordnete Ingo Wellenreuther (CDU) vom Bundesverkehrsministerium erfahren, dass der Bund keine Notwendigkeit für den Bau der Kurve sieht. Man traut der Pfalzlösung offenbar keine ausreichenden Kapazitäten zu. Laut Wellenreuther setzt man dagegen auf einen viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Mannheim und Karlsruhe.

„Für die Anwohner wäre dies ein massiver Verlust an Lebensqualität“ betont Johannes Stober. Für den Trassenverlauf zwischen Graben-Neudorf und Hagsfeld gibt es eine Kostenschätzung von rund 480 Millionen Euro.

In der Tat befinden sich dort bereits die Bürger und die politischen Gremien auf den Bäumen und protestieren massiv. Die Pläne der Bahn würden in der Südpfalz eine Verzehnfachung des Güterverkehrs bedeuten. Entlang der südpfälzischen Stadtbahnstrecke spielt die Diskussion um Lärmschutz eine große Rolle. Auf Bestandsstrecken muss bei Mehrverkehr nämlich nicht zwangsläufig in Lärmschutz investiert werden. ■ Kommentar

In der Pfalz ist der Protest im Gegensatz zu Karlsruhe bereits massiv. Warum?



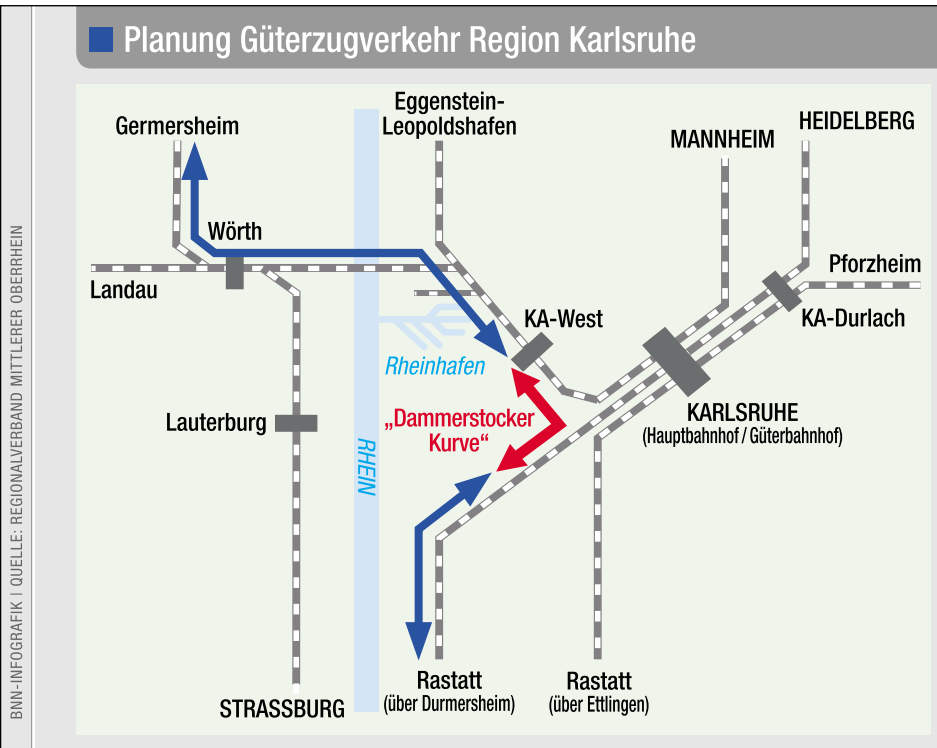
Fragen und Antworten

Wie sind die Karlsruher Abgeordneten in das Thema eingebunden?

Der SPD-Landtagsabgeordnete Johannes Stober hat als erster das Thema entdeckt, die CDU-Landtagsabgeordneten Meier-Augenstein und Schütz sind ebenfalls im Spiel, die Landesregierung hat sich geäußert, der Bundestagsabgeordnete Wellenreuther ist gegenüber dem Bundesverkehrsministerium aktiv.

Was kommt auf Hagsfeld zu?

Hier steckt wahrhaftig Musik drin. Zwar wird der Abschnitt zwischen Bahnhof Hagsfeld und dem Karlsruher Hauptbahnhof bei der Bahn als viergleisig angesehen und damit gilt vorerst Entwar-



Sturz nach Bremsmanöver

BNN – Ein 17 Jahre alter Leichtkraftfahrer ist gestern gegen 7.45 Uhr bei einem Verkehrsunfall auf der Elfmorgenbruchstraße schwer verletzt worden. Ein 22-jähriger Autofahrer war laut Polizei von Hagsfeld Richtung Karlsruhe unterwegs und bremste bis zum Stand ab, weil ein Tier auf der Fahrbahn war. Eine 36-jährige Autofahrerin hinter ihm konnte noch halten, doch der ihr folgende 17-Jährige bemerkte das Bremsmanöver zu spät und fuhr auf. Der junge Mann stürzte mit seinem Zweirad. Er wurde in eine Klinik gebracht.

Lkw kollidiert mit Straßenbahn

BNN – Die Kollision eines Lkw mit einer Straßenbahn am Karlstor hat gestern von 13.20 bis 14 Uhr Behinderungen verursacht. Der 31-jährige Fahrer des Lkw startete laut Polizei an der Kreuzung von Karl- und Kriegsstraße bei Grün Richtung Süden und bog dann plötzlich nach links ab. So stieß der Lkw mit der in gleicher Richtung fahrenden Bahn zusammen. Verletzt wurde niemand.

Worum geht es bei dem Projekt grundsätzlich?

Die Bahn erwartet auf der europäischen Haupttroute Rotterdam – Genua stark steigenden Güterverkehr. Deutschland hat sich zudem in einem Vertrag mit der Schweiz verpflichtet, den Zulauf in Richtung Schweiz auszubauen – ist damit aber massiv im Verzug. Das gilt auch für die Hauptstrecke über Mannheim, Graben-Neudorf und Karlsruhe nach Süden. Offenbar sieht man die Südpfalz bei der Bahn als Bypass, wenn die Hauptstrecke weiter nicht vorankommt.

„Termin ist unrealistisch“

Hofgut-Pächter zweifeln an Eröffnung im Mai

kal. Ende Januar war vonseiten der Stadt noch von „kleinen Mängeln“ die Rede. Nach dem letzten gemeinsamen Termin der Pächter des Hofguts Maxau, Landwirt Norbert Hochmuth und Agrarbiologe Andreas Schmid, mit Verantwortlichen der Stadt sieht die Sache etwas anders: „Die zuvor genannten kleinen Mängel stellen sich in der Summe als ein großer Mangel dar“, sagt Andreas Schmid. „Auch baurechtliche Vorgaben, auf die wir bereits vor einem Jahr hingewiesen und um die entsprechenden Unterlagen gebeten haben, sind nach wie vor ungeklärt“, so Schmid weiter. Dies betreffe vor allem den Hofladen und das Gasthaus.

Den von der Stadt angestrebten Eröffnungstermin Anfang Mai sehen die Pächter als unrealistisch an. Das Gasthaus und der Hofladen könnten erst eingerichtet und eröffnet werden, wenn die Mängel im Innen- und Außenbereich des Hofguts seitens der

Stadt behoben sind, so Schmid. „Wir und das Personal stehen in den Startlöchern und hoffen, dass der durch die Verzögerung der Bauarbeiten entstandene finanzielle Schaden nicht noch größer wird“, sagt Schmid.

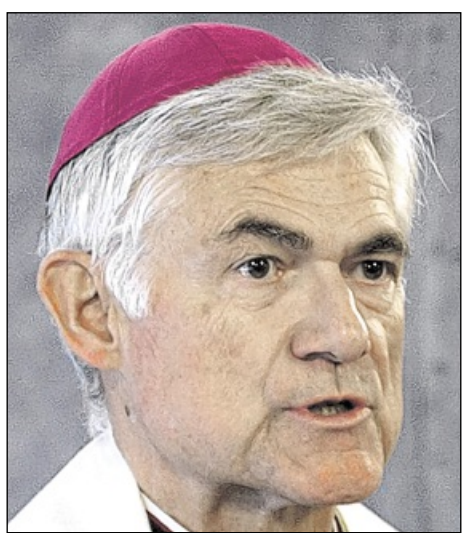
Positiv sehen die Pächter die Kooperation mit der Hatz-Moninger Brauhaus GmbH zur Produktion regionaler badischer Braugerste. „Daraus wird unter anderem ein eigenes Hofgutbier gebraut“, so Schmid. Erst vor wenigen Tagen wurde außerdem auf dem Dach des Knielinger Museums ein Storchennest angebracht. Damit wollte man ein Zeichen für das freundschaftliche Miteinander und die gute Zusammenarbeit setzen. Ihnen liege der Erhalt von Natur und Biodiversität besonders am Herzen, sagen die Landwirte, und dementsprechend sei es selbstverständlich das Hofgut und das tägliche Handeln in das Natur- und Landschaftsschutzgebiet Burgau einzubinden.

Mängel im Innen- und Außenbereich

Ein Fan von Verdi und dem KSC

Weihbischof Bernd Uhl spricht gerne über seine Heimatstadt Karlsruhe

Über seine Heimat spricht er gerne, obwohl er sie nicht so oft sieht. Weihbischof Bernd Uhl kam im Jahr 1946 in der einstigen badischen Residenzstadt zur Welt. Der promovierte Theologe leitet seit Dezember 2012 als Dompropst das Domkapitel der Erzdiözese Frei-



ALS DOMPROPST leitet Bernd Uhl das Freiburger Domkapitel. Foto: Frei

burg. Das Gremien berät Erzbischof Stephan Burger und hatte den Nachfolger von Robert Zollitsch aus einem Dreier-Vorschlag des Papstes ausgewählt. Zum Weihbischof wurde Uhl Anfang Mai 2011 als 54-Jähriger vom damaligen Erzbischof Josef Saier geweiht. Was ein Weihbischof macht? Im Englischen heißen die Amtsbrüder „Hilfsbischof“ – das trifft die Aufgaben besser als das deutsche Wort, meinte Uhl bei seiner Ernennung.

Weihbischofe sollen den Erzbischof entlasten, etwa bei Firmungen oder Repräsentationsterminen. Ihrer deutschen Amtsbezeichnung werden sie bei Priester- oder Altarweihen gerecht. Zu seinem bischöflichen Wahlspruch hatte er die Worte „Caritas cum fide“ („Liebe verbunden mit Glauben“) aus dem Brief des Apostels Paulus an die Gemeinde in Ephesus erkoren. Als eine Art Kirchen-Manager ist Uhl zudem Leiter der Caritas-Abteilung. Zu

seinen Zuständigkeiten gehören etwa die kirchlichen Kindergärten, die Jugendhilfe und kirchliche Sozialeinrichtungen. Uhl galt stets als konservativ und papsttreu. Privat liebt er Musik von Verdi und Wagner. Er spielt Klavier und ist als Karlsruher dem derzeitigen Fußball-Zweitligisten Karlsruher SC als Fan treu geblieben.

Schon als Student lebte er nur noch sporadisch in der Fächerstadt. Der Kirchenmann studierte Theologie und Philosophie in Heidelberg, München und Freiburg und ergänzte seine Ausbildung mit einem Zusatzstudium in katholischer Soziallehre. Mit einer Arbeit über „Die Idee des christlichen Sozialismus in Deutschland von 1945 bis 1947“ erlangte er im Jahr 1974 seinen Dokortitel an der Theologischen Fakultät der Universität Freiburg. Im gleichen Jahr wurde er als 28-Jähriger zum Priester geweiht. 1987 folgte die Ernennung zum Domkapitular. Bernd Kamleitner

