



Die Zukunft des Bahngleises

Erste Alternative „Südgleis“ bzw. Südausfahrt

- a) Im Gespräch mit Herrn Dr. Nick am 6.8.08 erfuhr der Vorstand, dass die Stadt Ludwigshafen in ihrem Raumordnungsverfahren festgelegt hat, dass der Güterverkehr über den Norden abgeführt werden soll.

- b) Diese Aussage deckt sich mit der Aussage von Frau Dr. Lohse am 18.August 08. Auf die damals gestellte Frage, warum das Südgleis nicht stärker als Entlastung des Nordens nicht genutzt wird, da die Elektrifizie-



rung nicht mehr dagegen stehe, kam die deutliche Antwort: „jetzt wollen wir kein neues Fass öffnen.“

Dies stärkt den Verdacht, dass es die Stadtspitze ist und nicht die BASF, die sich gegen die Nutzung des Südgleises wehrt und damit die Entlastung des Nordgleises verhindern will.

Anders ist es nicht mehr erklärbar, weshalb das Südgleis – jetzt da es elektrifiziert werden soll – nicht als Entlastung des Nordgleises genutzt werden soll.



Zweite Alternative

Aber es gibt ja noch eine ganz andere Alternative. Wenn Sie sich erinnern, dann wissen Sie auch noch, dass schon sehr früh im März, April 2008 das Gerücht umging, das Nordgleis soll zweigleisig werden.

Am 26.3.08 schreibt die Rheinpfalz: „Die BASF sieht kein Problem darin, auch die dreifache Menge der ursprünglich veranschlagten Fracht über ein Gleis abzuwickeln, wie ein Sprecher (der BASF) auf Anfrage bestätigte.“



In der Ortsbeiratssitzung vom 4. Juni 2008 wird Dr. Nick gefragt, ob es ein 2. Gleis in Richtung Oggersheim geben wird?

Dr. Nick: Kein Bedarf für ein 2. Gleis vorhanden

Dies sagte Dr. Nick vor den ‚Mitgliedern des Ortsbeirats und ca. 40 Bürgern.

Diese Aussagen beruhigten die betroffenen Anwohner und keiner machte sich mehr Gedanken in diese Richtung.

Diesen beruhigenden Aussagen stehen ganz andere gegenüber:



„Unterdessen hat die SPD-Bundestagsabgeordneten Doris Barnett die Einrichtung eines zweiten Gleises auf freiwilliger Basis gefordert..... Zwingender Nebeneffekt eines zweiten Gleises wären eben auch Lärmschutzmaßnahmen, weil es sich um einen Ausbau handelt“

Rheinpfalz vom 14.April 2008

„... dass das erzielte Ergebnis deswegen so zufriedenstellt, weil man nach bestehenden Gesetzen so gut wie nichts erreicht hätte, auf freiwilliger Basis jedoch eine Lösung gefunden habe, die im Kern dem entspricht, was bei einem Streckenneubau gesetzlich vorgeschrieben wäre.“



Dr. E. Lohse zitiert nach Oppau Info 24.10.08:

„Jetzt tun wir mal so, als würde eine neue Strecke gebaut werden...“ OB

Dr. Lohse (24. Oktober 2008)

„Wir haben eine Lösung gefunden, wie sie sonst nur bei Neubaustrecken zu erwarten ist“, so Umweltdezernent Ernst Merkel“ im
Mannheimer Morgen 25.10.08

Dr. Lohse und Merkel sprachen nicht vom 2. Gleis. Das ist richtig.

Aber ihr Hinweis, dass der Lärmschutz einer Neubaustrecke entspräche, lässt aufhorchen.



Nicht nur der BI-Vorstand war verwundert, was am 7.2.09 in Rheinpfalz zu lesen war. Als Verfasser des Artikels zeichnete ein Herr Budruss. Darin nannte er eine Liste geplanter Investitionen:

Die Liste kann damit als fachlich fundierte Zusammenstellung der wichtigsten Projekte gelten. Allerdings enthält sie keine Aussage über eine Finanzierungsperspektive für die einzelnen Projekte.

weiter unten schrieb er dann:

„...vor allem für den Güterverkehr gedacht sind der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Ludwigshafen-Oggersheim und der BASF ...“



Welche Informationen hatte Herr Budruss, um von solchen Vorhaben Kenntnisse zu haben?

Meine Damen und Herren, die Antwort gibt uns die BASF selbst.

BASF ist Mitglied im Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Auf der Internetseite dieses Verbandes mussten wir erfahren, was die wirklichen Absichten der BASF sind.

Im Jahr 2008 hatte der Verband seine Mitglieder aufgefordert, ihre Planungen bezüglich verkehrstechnischer Investitionen mitzuteilen.



Die BASF ist dieser Aufforderung nachgekommen und teilt dem Verband mit:

Durch den Ausbau des Containerterminals Ludwigshafen BASF ist die Strecke zwischen Lu-Oggersheim und Lu-BASF im Regelfahrplan an die Kapazitätsgrenze gestoßen. Selbst die Unterteilung in Blockabschnitte hat nicht zur erforderlichen Kapazitätserweiterung geführt. Verspätungen in den Hauptverkehrszeiten sind nicht mehr managebar.

Die Lösung wird gleich mitgeliefert:

Zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Strecke



Anmerkung (eingefügt nach dem 26.03.09):

Diese beiden Mitteilungen wurden im Laufe des 31. März 2009, also fünf Tage nach der 2. Bürgerinformation, gelöscht und durch folgenden Text ersetzt:

„Diese Zeile enthielt in der Ursprungsversion Aussagen zum Streckenabschnitt zwischen Ludwigshafen Oggersheim und Ludwigshafen BASF. Diese Aussagen sind irrtümlich aus früheren Überlegungen übernommen worden und wurden deshalb gelöscht.“

Unseres Erachtens ist dies kein Dementi bzw. keine Entwarnung.



Könnte es sein, dass der zweigleisige Ausbau der tatsächliche Grund dafür ist, dass BASF DB Netz und Stadt Ludwigshafen 2 Millionen für einen Lärmschutz ausgeben wollen?

Ist das vielleicht die Erklärung für die Ausführungen unserer Oberbürgermeisterin Dr. Lohse: ... der Lärmschutz entspricht dem, der bei einer Neubaustrecke gefordert wäre?

Wiederholt sich das Jahr 1998? Man lässt sich den Bau eines Terminals



mit geringen Zugzahlen genehmigen. 5 Jahre später erweitert man die LKW Parkplätze. Still und heimlich werden die Zugverkehre von 56 auf 83 tägliche Züge erhöht. Dies entspricht einer Steigerung von ca. 33 %.

Sollen die Bürger ein weiteres Mal hinters Licht geführt oder auf gut pfälzisch „verarscht“ werden?