

Bürgerinitiative

„Tunnelbau im Luftkurort Heigenbrücken e.V.“ am Ziel ihres Vorhabens

Markus Aulbach

Die Bürgerinitiative „Tunnelbau im Luftkurort Heigenbrücken e.V.“ versteht sich seit dem Jahre 1998 als Impulsgeberin für Gemeinde, Politik und Bahn in Sachen der Umfahrung des baufällig gewordenen Schwarzkopftunnels. Unter dem Vorsitz des 2010 verstorbenen Walter Kunkel erreichte man gemeinsam mit der Bürgerinitiative „Bahnbau im Laufachtal e.V.“ das von Vielen nicht für möglich Gehaltene. Man konnte durch jahrelanges, kontinuierliches, beharrliches Argumentieren im Sinne der entwickelten Vision einer Umfahrung Heigenbrückens die Bahnverantwortlichen überzeugen, nicht die eingleisige Variante zur Sanierung des Schwarzkopftunnels zu bevorzugen, die eine bereits fast beschlossene Sache war. Hierbei wäre der Schwarzkopftunnel weiterhin eingleisig in Richtung Aschaffenburg befahren worden und für den Zugverkehr Richtung Würzburg ein zweites Tunnel mit Portalöffnung in Höhe des Gasthauses „Zur Schönen Aussicht“ („Gasthofvariante“) oder auf Höhe der Kegelbahn „Kegelbahnvariante“) gebaut worden.

In der hier dargelegten Zusammenfassung wird ausschließlich die Ent-



1. Vors. Walter Kunkel auf dem Weg zu einem Termin beim Eisenbahnbundesamt in Nürnberg

wicklung auf der Heigenbrückener Seite des Schwarzkopfs beleuchtet. Die Streckenänderung auf der Laufach-Hainer Seite des Berges und ihre Auswirkungen bleiben an dieser Stelle somit zunächst unberücksichtigt.

Was waren die Gründe für die Planungen der Bahn?

Zuvorderst ist natürlich der 1854 erbaute Schwarzkopftunnel zu nennen, der bereits seit Jahren kostenintensiv erhalten werden muss. Regelmäßige Wassereinträge und Eiszapfenbildung im Winter fordern eine regelmäßige Kontrolle und Wartung der Röhre. Immer wieder lösen sich aus dem Tunnelgewölbe stetig größere oder kleinere Gesteinsbrocken, die dann auf der Schiene liegen und den rollenden Verkehr beeinträchtigen. Zudem ist der ursprünglich eingleisig geplante Tunnel vergleichsweise eng konzipiert und verhindert somit nicht nur die Befahrung mit Huckepackzügen und überbreiten Schwertransporten, sondern erlaubt lediglich eine Durchfahrts-geschwindigkeit vom maximal 70 km/h. Ferner kommt hinzu, dass der Anstieg von Laufach, auch Spessartrampe genannt, bei einer Steigung von 22 Promille den Einsatz von Schiebelokomotiven bei Güterzügen erforderlich macht, die rund um die Uhr mit sechs Lokführern besetzt und einsatzbereit sein müssen.

Diese Missstände führten bahnsseitig zu den oben bereits aufgeführten Vorschlägen.

Wie konnte die Bürgerinitiative für die zweigleisige Umfahrung des Schwarzkopftunnels überzeugen?

Vor dem Hintergrund der von der Bahn kommunizierten Dringlichkeit eines Einsatzes für den stark baufällig gewordenen Schwarzkopftunnel, stimmte der Gemeinderat Heigenbrückens im Jahre 1998 den Bahnplänen zunächst zu. Die Gründerväter der Bürgerinitiative forderten jedoch nach Bekanntwerden der Pläne eine zweigleisige Umfahrungstrasse mit Tunnelaustritt und Haltestelle auf Höhe der Sportanlagen. Außerdem suchte die Bürgerinitiative bereits in dieser frühen Phase Kontakt bei MdB Norbert Geis, der Mut machte, seine Hilfestellung zusicherte und in besonderer Weise immer wieder durch hilfreiche Anregungen und seine Kontakte die Initiativen nachhaltig unterstützte.

Beide Varianten wurden dann im Rah-



04.10.2001 - Treffen mit Verantwortlichen von DB Projektbau AG
Kontroverse Diskussionen

v.l.: Bgm. Hans Wüst, Markus Kunkel, Dieter Zöcklein, H. Büttner (Projektbau Nürnberg), Walter Kunkel, Gemeinderat Reinhard Englert, Bernd Klebing (Main-Echo), im Hintergrund rechts Carsten Lorenzen (Projektleiter der DB AG), Foto: Norbert Zentgraf



Präsentation des Modells „Künftiger Haltepunkt in Heigenbrücken“, welches von der Bürgerinitiative selbst entworfen wurde; im Bild v.l. Manfred Markert, Walter Kunkel, Karl Englert, Markus Kunkel, Johann Bialdyga



Walter Kunkel, Hans Steigerwald (2. Vors. der Bürgerinitiative Bahnbau im Laufachtal) und Markus Kunkel am 16.11.2000 im Gespräch mit Eckart Fricke (DB Netz AG) in der Hbf-Gaststätte in Aschaffenburg (Foto: Norbert Zentgraf); Herr Fricke gab wesentliche Impulse hin zur Entscheidung bzgl. der zweigleisigen Umfahrung Heigenbrückens

men einer Bürgerversammlung im Juli 1998 im Clubheim zum ersten Mal einer breiten Öffentlichkeit Heigenbrückens dargelegt und kontrovers und emotional mit den Vertretern der Bahn diskutiert. Es zeichnete sich jedoch hier bereits eine positive Zustimmung der Bevölkerung für die Pläne der Bürgerinitiative ab. Zu eindeutig waren die Vorteile der Bürgerlösung für Heigenbrücken verglichen mit der Gasthof- oder Kegelbahnvariante, denn nur sie konnte den Ort weitestgehend

von Lärm befreien und beim Rückbau der bestehenden Gleisanlagen freiwerdende Flächen für die Dorfentwicklung anbieten. Oberstes Ziel der Initiative war dabei aber von Beginn an den Haltepunkt Heigenbrücken nicht zu gefährden.

Diese breite Zustimmung konnte durch eine Unterschriftenaktion, bei der mehr als 70 % der wahlberechtigten Bevölkerung Heigenbrückens unterzeichnete, nachdrücklich dokumentiert werden.

Ausgehend von diesem eindeutigen

Votum der Bürger konnten nun auch die Gemeinde Heigenbrücken, Vertreter des Landkreises Aschaffenburgs und Abgeordnete aller Parteien in der Region für die Lösung der Bürgerinitiative gewonnen werden. Diese forderte nun fortan ihrerseits auch gegenüber der Bahn eine Lösung ein, die den Bedürfnissen der Region und ihrer Bürger gerecht wird.

Gleichwohl vertrat die Bahn im Jahre 1999 noch den Standpunkt, dass ihre Lösung aufgrund der nicht stärkeren Lärmbelastung auch ohne zusätzlichen Lärmschutz vertretbar sei und zudem die Kosten der Bürgerlösung deutlich höher ausfallen würden. Allerdings kalkulierte die Bahn hierbei mit bestehenden Zugzahlen, ohne offenzulegen, dass ihr eigentlicher strategischer Ansatz ein Entmischungskonzept war, mit dem Ziel, den Güterverkehr künftig verstärkt durch den Spessart laufen zu lassen und den Schnellverkehr über die geplante sogenannte Mottgers-Spange abzuwickeln.

Im Zeitablauf verstärkte sich zunehmend der Druck auf die Bahn, was dazu führte, dass nun zu Beginn des Jahres 2000 eine sogenannte Kombinationslösung die Runde machte, die ein teilweises Zugeständnis an die Forderung der Bürgerinitiative sein sollte, ohne jedoch wirklich überzeugen zu können. Insofern war es absehbar, dass hier keine Zustimmung in der Region Aschaffenburg gefunden werden konnte. Vor allem deshalb nicht, weil nach wie vor die Abkoppelung des bayerischen Untermainns vom Schnellverkehr drohte, der nach wie vor über Mottgers laufen sollte. Aber auch dort im Nordspessart regte sich vermehrt Widerstand gegen die Pläne der Bahn.

Für Heigenbrücken speziell hätte auch die Kombinationsvariante weiterhin eine erhebliche Lärmbelastung bedeutet und den Ort weiterhin und auf nicht absehbare Zeit wie bisher geteilt, so dass die Bürgerinitiative nicht von ihrer ursprünglichen Forderung nach einer zweigleisigen Umfahrung abrückte.

Auch das im April 2001 durchgeführte Lärmgutachten konnte die Zweifel nicht ansatzweise zerstreuen. Die Ergebnisse des Gutachtens sollten als Entscheidungsgrundlage dienen, welche Variante nun umgesetzt werde. Bereits im Vorfeld wurden Befürchtungen laut, die Ergebnisse könnten nachträglich den örtlichen Gegebenheiten angepasst, sprich geschönt, werden. Aus diesem Grunde beteiligten sich die Initiativen aktiv an den Messungen, um hier die Messergebnisse entsprechend korrekt einordnen zu können. Die geäußerten Vermutungen, das Ergebnis dürfte den Plänen der Bahn für eine eingleisige Umgehung in die Kar-



Gespräch mit den Vertretern der Bürgerinitiativen mit MdB Norbert Geis am 22.09.2000 im Gasthaus „Zur Sonne“ in Winzenhohl bzgl. Planungen der DB AG in der Region, v.l.: Hans Steigerwald (2. Vors. der Bürgerinitiative Bahnbau im Laufachtal), Norbert Geis, Markus Kunkel, Walter Kunkel (Foto: Norbert Zentgraf)



Zweistündiges Gespräch des BI-Vorstandes (v.l. Walter Kunkel, Markus Kunkel, Dieter Zöcklein) im Berliner Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Dr. Kunz (Abteilungsleiter), Herrn Wien (Pers. Referent des parl. Staatssekretär Stephan Hilsberg) und Frau Henke (Sachbearbeiterin) am 30.11.2001



Die Bürgerinitiativen auf dem Weg nach Berlin am Frankfurter Hbf am 30.11.2001; v.l.: Norbert Zentgraf (1. Vors. BI Bahnbau im Laufachtal), Markus Kunkel, Dieter Zöcklein, Walter Kunkel

ten spielen, wurden insofern bestätigt, als dass unmittelbar nach Bekanntwerden des Ergebnisses sich die Bahn dem Vorwurf ausgesetzt sah, sie habe das

künftig zu erwartende Zugaufkommen auf der Strecke zu gering eingeschätzt. Im Gegensatz zu den sonst gehegten Erwartungen, dass das Verkehrsauf-

kommen gerade auch im Hinblick auf die Osterweiterung deutlich zunehmen dürfte, führten ferner die Aussagen der Bahn zum damaligen aktuellen Zugaufkommen zu starken Irritationen, da die Bürgerinitiative Tunnelbau in Heigenbrücken befürchtete, dass diese Zahlen zu gering angesetzt sein könnten.

Umso ernüchternder war die Information, welche die Bürgerinitiative Ende September 2001 bei einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium erhielt. Da die Kombinationslösung zum einen ca. 100 Mio. DM billiger und zudem, aufgrund des nur noch halben Verkehrs, für Heigenbrücken auch lärmtechnisch vorteilhaft sei, präferieren Bahn und Ministerium diese Lösung. Darüber hinaus ist auch ein Schallschutz nicht vorgesehen.

Dieser Sachstand erschreckte nicht nur die Bürgerinitiativen, sondern den gesamten Untermain, da hier nun die Bedrohung einer möglichen Abkoppelung Aschaffenburgs vom ICE-Verkehr konkretere Formen annahm. So verstärkte sich der Widerstand gegen die Pläne der Bahn nochmals, auch unter dem Eindruck, dass die Mottgers-Spange zum damaligen Zeitpunkt, laut damaligem Bahnchef Mehdorn, oberste Priorität hatte. Aschaffenburg kämpfte um seinen ICE-Halt, der Nordspessart gegen die Mottgers-Spange und die Bürgerinitiativen in Heigenbrücken und im Laufachtal für den Konsens.

Dies führte nach einem Jahr des zähen Ringens und beharrlichen Einsatzes der Bürgerinitiativen und ihrer verbundenen Politiker dazu, dass die Bahn zu Beginn des Jahr 2003 wieder zusagte, die Konsensvariante neben den anderen Varianten ergebnisoffen zu prüfen und Ende Mai darüber hinaus eingestand, dass eine doppelgleisige Umgehung durchaus im Bereich des Möglichen sei.

Mit dieser Information zeichnete sich erstmals ab, dass die Deutsche Bahn AG bereit war, auch den Sachargumenten der Bürgerinitiativen zu folgen, die über den kommunalen Aspekt hinausgingen.



Gespräch im Paul-Löbe-Haus in Berlin mit Bundestagsabgeordneten am 30.11.2001; v.l.: MdB Oswald, MdB Norbert Geis, MdB Oswald (damaliger Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Dt. Bundestages), Dieter Zöcklein, Markus Kunkel, Walter Kunkel

So wäre die erst 1994 für 410 Mio. DM gebaute Nantenbacher Kurve eine Fehl-investition gewesen. Und das Abkoppeln des ICE-Halts Aschaffenburg mit über 2000 Fernreisenden pro Tag hätte die Attraktivität der Bahn auch dort erheblich geschmälert. Zudem wären beim Bau der Mottgers-Spange die geschätzten 5 Minuten Zeitgewinn mit 3 Mrd. DM nicht gerade preiswert erkaufte worden.

Die darauffolgende Zeit bis Ende 2005 war von einem immer wieder wechselnden Informationsstand geprägt. Mal war der Tenor, der Konsens komme vielleicht, mal gestalteten sich die Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium schwieriger. Zwischendurch klang wieder an, dass der Konsens, im Fachjargon 2+0-Lösung genannt, gesichert sei. Mitte 2005 fehlten dem Bundesverkehrsministerium dann wieder die erforderlichen Sachargumente, ehe im August 2005 der Parlamentarische Staatssekretär Achim Großmann endlich die erlösende Information überbrachte, dass der Konsens gesichert sei. Es dauerte allerdings noch bis zum 28.08.2006 ehe das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung diese Zusage final in einer Pressemitteilung fixierte. Nun endlich hatte neben der Bahn AG auch der Bund und das Eisenbahnbundesamt ihre zuvor gezeigte Zurückhaltung in unserem Sinne korrigiert und auch die notwendige Finanzierungszusage gegeben.

Welche Gründe bewirkten diese Kurskorrektur?

Neben den oben genannten Punkten, hat auch eine Prüfung der Streckenbelastung für den dann notwendigen etwa einjährigen eingleisigen Betrieb, bei der Verwirklichung der Kombination, die geringeren Baukosten relativiert. So haben Berechnungen ergeben, dass dieser eingleisige Betrieb Aufwände in Höhe von mehr als 140 Mio. Euro verursacht hätte. Allein diese Summe hätte der ausgefallene Güterverkehr in Höhe von rd. 560 Mio. Tonnenkilometern während dieser Zeit verursacht. Dazu wären noch die Aufwände für den einzurichtenden Schienenersatz und mögliche Ausfälle durch Abwanderungsbewegungen von Bahnkunden gekommen.

Aufgrund dieser Gegenrechnung ist nicht verwunderlich, dass die zweigleisige Umgehung nun nicht nur für die Region, sondern auch für Bund und Bahn fortan die einzig sinnvolle Streckenführung war.

Das Hauptziel der Bürgerinitiative, die Minimierung der Belastungen unseres Dorfes durch den Bahnverkehr, bei gleichzeitiger Erhaltung des Haltepunkts, ist seitdem erreicht.

Diese Information sorgte in der gesamten Region verständlicherweise für große Freude. Allerdings war sich die Bürgerinitiative sehr wohl bewusst, dass Ihre Arbeit noch längst nicht getan war und bis heute auch noch nicht ist! Die 2008 beginnende und noch immer andauernde Finanz- und Staatsschuldenkrise sollte noch den einen oder anderen Aufreger provozieren, denn das Investitionsvolumen von 320 Mio. Euro (Stand 2008) musste erst beschafft und bereitgestellt werden. So war eine gewisse Wachsamkeit aufgrund des vergangenen Hin- und Her angeraten.

Es sollten noch weitere sechs Jahre ins Land gehen bis endlich im April 2012 die Planfeststellung erfolgte. In erster Linie sorgten die Fragen zur Finanzierung hier für diesen Zeitverzug. So wurde nochmals im Frühjahr 2010 die Finanzierung des Bundes aufgrund Geldmangels infrage gestellt und der Schwarzkopftunnel aus der Liste der Bahnprojekte genommen. Erst in den letzten Tagen des Jahres 2011 konnte die Finanzierungszusage des Bundesverkehrsministers gegeben werden.

Was waren die Gründe für den Erfolg der Bürgerinitiative?

Die Bürgerinitiative hat sich zu keinem Zeitpunkt als eine Initiative gegen etwas verstanden, sondern als eine Initiative für Heigenbrücken. Bis ihr Ziel, die Konsenstrasse, formal endlich erreicht werden konnte, verging mehr als ein Jahrzehnt. Jahre, in denen die Bürgerinitiative nicht nur ein eigenes

teiligten dieses Projekts zu finden, die den Zielen der Bürgerinitiative an den entscheidenden Stellen Gewicht gaben und somit zum Erfolg verhalfen. Für den Außenstehenden ist das gebrachte Engagement, insbesondere das unseres früheren verstorbenen 1. Vorsitzenden Walter Kunkel, kaum vorstellbar. Allein die stichpunktartigen Aufzeichnungen bei den turnusmäßigen Mitgliederversammlungen über den Bericht des Vorstands füllten mehrere Ordner. Unzählige Telefonate, Schriftwechsel mit Politikern und Bahnverantwortlichen, regelmäßige Abstimmungen mit unserer befreundeten Bürgerinitiative „Bahnbaubau im Laufachtal e.V.“ und weiteren Initiativen waren ebenso notwendig wie viele persönliche Gespräche mit den Beteiligten, sei es in Berlin, Aschaffenburg, Frankfurt, Nürnberg und als Hausaufgabe stets die Gegebenheiten vor Ort zu analysieren und durch Vor-Ort-Termine zu verifizieren.

Neben diesem fachlichen Engagement war gerade zu Beginn ein feines Gespür für die jeweilige Situation gefragt, denn die Akzeptanz für die Bürgerinitiative musste gerade zu Beginn hart erarbeitet werden. So machte nicht nur einmal der Vorwurf die Runde, das gezeigte Engagement werde nur erbracht, um Ruhe vor der eigenen Haustür zu haben oder man zeige sich desinteressiert, weil man die Bahn selbst nicht höre. Wie eindimensional und kurzsichtig wirken diese Argumentationen in der Retrospektive. Dennoch hat die Bürgerinitiative zu keinem Zeitpunkt die sachliche Ebene verlassen und konsequent, von der Richtigkeit ih-



„Die Bahn bleibt auch künftig Gesprächsthema“; v.l.: Gerhard Schröder, Markus Kunkel, Guido Kunkel

Konzept entwickeln, sondern sich auch immer wieder mit den Argumenten der Gegenseiten beschäftigen musste. Denn nur mit einem vernünftigen Konzept war es möglich, Unterstützer bei allen Be-

res Weges überzeugt, das Ziel zum Wohle der gesamten Gemeinde verfolgt.

Insofern sei allen herzlich gedankt, die uns bisher wohlwollend und/oder aktiv unterstützt haben, in besonderer Weise

unserem Vorstand und natürlich insbesondere dem verstorbenen Vorsitzenden Walter Kunkel ohne dessen visionärem Denken und Einsatz dieser unschätzbare Erfolg undenkbar gewesen wäre.

Welche Aufgaben ergeben sich seit dem Jahre 2006 für die Bürgerinitiative?

Noch im selben Jahre 2006 fanden die ersten Probebohrungen der Deutschen Bahn AG zur Erkundung der geologischen Gegebenheiten statt. Aber auch die Initiativen waren weiter tätig und brachten Vorschläge zu den nun aktuell gewordenen Punkten ein. Diese Punkte waren im Wesentlichen, die Planung der neuen Haltestelle, der Lärmschutz und die Abraumbeseitigung aber auch Fragen zur Verwendung der freiwerdenden Bahnflächen auf der alten Strecke und Nutzung oder Schließung des Schwarzkopftunnels.

Insbesondere waren zwei wesentliche Fragen noch offen. Wohin mit dem Ausbau und wie wird die Frage des Lärmschutzes am neuen Tunnelportal und an der Haltestelle gelöst? Die Lärmschutzfrage betrifft Anwohner am östlichen Ende Heigenbrückens. Die Bürgerinitiative hat sich von Beginn an als Vertreter des ganzen Ortes verstanden und folglich auch den Lärmschutz an der Konsestrasse im Blick.

An dieser Stelle sei das Hauptaugenmerk auf den Lärmschutz und die Abraumbeseitigung gelegt. In beiden Punkten gibt es auch bis heute keinen für die Bürgerinitiative zufriedenstellenden Sachstand.

In der Lärmschutzproblematik vertritt die Bahn bereits seit Beginn den Standpunkt, dass Heigenbrücken im rechtlichen Sinne keinen Anspruch auf aktiven Schallschutz habe, da auch für die Anwohner am östlichen Ortsrand Heigenbrückens keine Verschlechterung der Lärmsituation eintrete.

Diese Argumentation und Begründung der Bahn mag zunächst nachvollziehbar sein, doch es ergeben sich kreative Spielräume, je nachdem welche Parameter man bei der Zugprognose eingibt. Insofern war und ist eine kritische Gegenrede zur Bahnposition durchaus berechtigt, gerade auch wenn man die Beschallung durch den neuen P+R-Parkplatz und die neue Haltestelle in die Gesamtbetrachtung einbezieht.

Diese Kritik fand Niederschlag in den Einwendungen im Planfeststellungsverfahren, das im März 2009 eingeleitet wurde. So rang man beispielsweise der Deutschen Bahn AG das Versprechen ab, Fundamentierungen zur späteren Nachrüstung einer Schallschutzwand am



Portal-Ost des Falkenbergtunnels beim Bau vorzusehen.

Auch bei der Wahl der Ablagerungsflächen gab und gibt es unterschiedliche Präferenzen. Die Bahn möchte aufgrund der geeigneteren Zufahrtswege den Falkenberg als Deponiefläche nutzen. Bürgerinitiative und Gemeinde bevorzugen den Schwarzkopf, da hier der Abtransport des Tunnelmaterials nicht durch den Ort stattfinden muss. Hierbei wird von ca. 34.000 Fahrten ausgegangen. Hinzu kommt noch der Versorgungsverkehrs für die Baustelle selbst.

Eine Wirtschaftlichkeitsanalyse der Bürgerinitiative im April 2009 hat jedoch ergeben, dass der Schwarzkopf als Ablagerungsfläche nicht unwirtschaftlicher sei, so dass dem Ansinnen der Bahn, weiter beim Falkenberg als Ablagerungsort zu bleiben, nun auch ökonomisches Unverständnis entgegengebracht wurde. So wurden nun erneut Vorwürfe laut, dass die Bahn ihre Kalkulation zugunsten ihres Lösungskonzepts angepasst hätte, wobei nicht bekannt war, was die Gründe hierfür sein konnten. Unterstützung sollte die Bürgerinitiative 2011 erhalten, als auch die Regierung von Unterfranken sich zum Schwarzkopf bekannte, allerdings nicht ohne hinzuzufügen, dass es letztlich allein Entscheidung der Bahn bzw. des Eisenbahnbundesamtes sei, wo der Abraum gelagert wird.

Sowohl bei der Lärmfrage als auch bei der Ablagerungsfläche änderte die Bahn bzw. das Eisenbahnbundesamt seine Positionen nicht und hat die Planfeststellung, die im April 2012 in den Gemeinden auslag und eingesehen werden konnte, auch dementsprechend beschlossen.

Ausblick:

Der Planfeststellungsbeschluss entsprach in etlichen Punkten nicht den Vorstellungen der Bürgerinitiative und der Gemeinde. Der Bürgerinitiative war

es aber nach all den Jahren wichtig, trotz massiver Kritik an der Planfeststellung, letztendlich ein Planänderungsverfahren nicht anzustreben und eine Klage nicht zu unterstützen, um den möglichst baldigen Baubeginn der Umfahungsstrecke des Schwarzkopftunnels nicht zu gefährden. Dieser war in all den Jahren ja das oberste Ziel der Bürgerinitiative.

In der Frage der Errichtung einer Lärmschutzwand am Portal-Ost des Falkenbergtunnels wird die Bürgerinitiative auf politischem Wege gemeinsam mit der Gemeinde versuchen, Wege für eine Nachrüstung zu finden.

Noch im Jahre 2012 soll mit Rodungsarbeiten begonnen werden und der Spatenstich des Tunnels stattfinden. Ob dieser Zeitraum eingehalten werden kann, ist an dieser Stelle nicht absehbar. Sicher ist nur, dass die Bürgerinitiative wie in all den Jahren zuvor, aufmerksam und engagiert die Entwicklungen verfolgen und begleiten wird. Insbesondere wird sich die Bürgerinitiative konzeptionell auch damit beschäftigen, wie die freiwerdende Gleistrasse in Heigenbrücken sinnvoll genutzt werden kann.

Ein Hinweis in eigener Sache: Zum Abschluss des Projekts wird die Bürgerinitiative die chronologischen Ereignisse dokumentieren, in der die Entwicklungen des gesamten Zeitraums nochmals detailliert nachverfolgt werden können, sozusagen als historisches Zeitzeugnis für den Interessierten jetzt, aber auch für die Generationen nach uns.