

Zu pünktlich

Es gibt Menschen, die beschwerten sich, auf die Bahn sei kein Verlass. Dafür hat eine Bekannte des KN-Vogels kein Verständnis. Gut, sie nimmt es mit der Pünktlichkeit selbst nicht so genau. Ein weiterer Grund: Die Pendlerin, die täglich nach Frankfurt fahren muss, kommt auch mit dem Auto nicht immer so ans Ziel, wie sie es sich wünscht. Stadt, Stau, Parkplätze – dann doch lieber die gute, alte Bahn. Und entgegen der Meinung von vielen, ist ihr diese oft sogar zu pünktlich. Jüngst stand die Pendlerin mal wieder zwei Minütchen nach der geplanten Abfahrtszeit am Gleis. Und der Zug? Der ist in solchen Fällen immer pünktlich. Darauf ist Verlass, weiß ihr

Kiebitz

Keine Pfeiler im Stausee

Andere Brücke

REGION Sollte Variante IV zur Antragsvariante werden, so würden keine Brückenpfeiler in den Kinzigstausee gebaut, sondern sich mit einer sogenannten Netzwerkbogenbrücke behelfen. Das vermeldete die Bahn beim Arbeitsgruppentreffen zur geplanten Schnellbahntrasse in Schlüchtern.

Der Wasserverband Kinzig hatte Bedenken geäußert, dass Brückenpfeiler im Wasser die Standsicherheit des Staumamms gefährden könnten. Eine Netzwerkbogenbrücke käme aufgrund sich mehrmals überkreuzenden Hängern ohne Stützpfeiler im Wasser aus. Die Pfeiler würden dann am Ufer stehen. *dk*

STICHWORT

Die lärmtechnisch am schlechtesten bewertete Variante V ist diejenige, die zwischen Bad Soden und Salmünster hindurch und stets nah an der Bestandsstrecke entlang führen würde. Sie würde damit dem Planungsziel der Bündelung wohl am meisten entsprechen. Einige Beobachter gehen davon aus, dass Variante V oder eine Kombination mit Teilen davon insgeheim ein Favorit der Planer sein könnte. Die Bahn streitet dies ab und betont, dass bislang alle Varianten gleichwertig behandelt würden. / *dk*

HINTERGRUND

Raumordnung
Der Prozess, in dem sich die Deutsche Bahn momentan befindet, wird Raumordnungsverfahren genannt. Dabei geht es darum, eine sogenannte Vorzugsvariante für die Neubaustrecke zwischen Gelnhausen und Fulda zu finden. Diese Vorzugsvariante soll dann nach einer Planung bis ins Detail zur Antragsvariante werden. Bei den aktuellen Trassen-Varianten sind noch Verschiebungen des exakten Verlaufs möglich. Ursprünglich war geplant, bis Herbst 2017 eine Entscheidung über die Vorzugsvariante zu fällen. Dies

Parallele zu Holocaust

61-Jähriger verurteilt / S. 17



52 Jahre als Kassierer

Helmut Knobel geehrt / S. 14

Variante V schneidet „sehr ungünstig“ ab

Bahn stellt vorläufige Ergebnisse aus Lärmgutachten zur Trassensuche vor

REGION

Beim Arbeitsgruppentreffen zur geplanten Schnellbahntrasse von Gelnhausen nach Fulda hat die Bahn am Montag in Schlüchtern erstmals Zwischenergebnisse aus dem Lärmgutachten vorgestellt. Demnach würden bei den Varianten I und VI die wenigsten Menschen Bahnlärm ausgesetzt.

Von unserem Redaktionsmitglied DANIEL KRENZER

„Wichtigste und – wie ich finde – sehr gute Botschaft ist, dass es, egal welche Variante gewählt wird, in jedem Fall in der Gesamtheit leiser wird als es heute ist“, teilte eine Sprecherin der Bahn mit. Allerdings wären die Lärmauswirkungen der sieben noch im Rennen befindlichen Varianten durchaus unterschiedlich, wie die vorläufigen Ergebnisse zeigen. Anhand eines aufwändigen Verfahrens ist dabei für die einzelnen Varianten berechnet worden, welche Flächen und wie viele Anwohner wie stark von Bahnlärm betroffen wären, würde diese Variante gebaut – ohne dabei einen Schallschutz zu berücksichtigen. Dieser sei zwar gesetzlich vorgeschrieben, allerdings ist in der Raum-

„Definitiv weniger Lärm“

ordnung vorgesehen, dass alle Schutzgüter ohne mögliche Minderungs- oder Vermeidungsmaßnahmen – wie eben einen Schallschutz – berücksichtigt werden.

In der Gesamtbewertung dieser Kriterien schneiden die Variante I durch den Spessart (südlich von Oberndorf und Obersinn), die Variante VI (bis Schlüchtern nördlich der Bestandsstrecke, dann südlich) sowie eine Kombination aus den Varianten VI und IV (Anschluss an Strecke Würzburg-Fulda südlich von Mittelkalbach) am besten ab.

Auf einer Skala von „++“ (sehr günstig) bis „-“ (sehr ungünstig) schneidet die bestandsnahe Variante V mit der Einstufung „-“ am schlechtesten ab. Diese Bewertung des Schutzgutes Mensch „stellt nur ein vorläufiges Teilergebnis

Schutzgut Mensch - Schall	Variante												
	I	II	III	IV	IV-V	IV-VI	V-IV	V	V-VI	VI-IV	VI-V	VI	VII
vorläufige Bewertung SG Mensch (Schall)	++	+	+	+	-	+	-	--	-	++	o	++	+
+ „sehr günstig“; + „günstig“; o „neutral“; - „ungünstig“; -- „sehr ungünstig“													



Der Bahnlärm im Kinzigtal wird laut Bahn abnehmen, egal welche Trasse kommt. Wie die einzelnen Varianten sich aufgrund von Lärm auf den Menschen auswirken würden, ist in der Tabelle oben abzulesen. Fotos: Bahn, Fotolia

dar, das nicht zum vorzeitigen Ausschluss von Varianten führt“, stellen die Planer allerdings in ihrer Präsentation klar. So zeigen die Planer beispielhaft an ebendieser schlecht bewerteten Variante V auf, dass sich durch Schallschutz die Anzahl der betroffenen Anwohner von 3000 auf 2400 verringern dürfte. Zudem werde geprüft, inwiefern sich Lärmauswirkungen durch kleine Korrekturen der vorgesehenen Streckenführung verringern ließen.

Dass die Lärmauswirkungen auf die Menschen in der Region insgesamt sinken wird, steht aus zwei Gründen fest. Zum einen werden alle Züge bis 2030 mit sogenannten Flüsterbremsen ausgestattet – und somit leiser. Außerdem soll ein Großteil des Güterverkehrs – vor allem nachts – auf der neuen, mit besserem Schallschutz ausgestatteten Trasse abgewickelt werden und nicht auf der bestehenden.

Dass das Schutzgut Mensch bei der Suche nach der geeigneten Bahntrasse zwar ein sehr wichtiges, jedoch bei Weitem nicht das einzige Kriterium ist, darauf weisen die Planer explizit hin. „Für die Bestimmung der Antragsvariante ist eine Gesamtabwägung aller Schutzgüter der Umwelt und aller Erfordernisse der Raumordnung notwendig“, schreiben die Gutachter. Eine Gesamtbewertung sowie eine damit einhergehende Wahl einer Antragsvariante sei anhand dieses Teil-

ergebnisses bislang noch nicht möglich.

Ferner hat die Bahn Prognosen für die Zugzahlen im Jahr 2025 veröffentlicht. Demnach würden – unabhängig von der Variantenwahl – auf der alten Strecke tagsüber neben den Regionalzügen etwas mehr als 80

Güterzüge (heute 48) fahren. Auf der Neubaustrecke wären tagsüber alleine 101 Züge des Fernverkehrs unterwegs. Nachts würde die neue Trasse dann durch den Güterverkehr genutzt. Auf der alten Strecke wären nachts nur etwa 25 Personenzüge und optimalerweise

keine Güterzüge unterwegs. Ohne eine neue Trasse wird der Güterverkehr nachts auf der Bestandsstrecke im Vergleich zu heute deutlich zunehmen. Laut Prognose für 2025 wären dann pro Nacht 104 Güterzüge auf der Strecke unterwegs anstatt heute 48.

Anzeige

