

# Noch keine echte Transparenz

Wächtersbacher und Brachtaler Bürgerinitiativen kritisieren Verhalten der Bahn im Dialogverfahren

**Wächtersbach/Brachtal** (re). Vergangene Woche tagte die Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“ der DB Netze AG zum Projekt der Aus-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda bereits zum 13. Mal. Doch wie so oft führen die Vertreter der Bürgerinitiativen Bahnausbau Wächtersbach (BI-W) und „Pro Brachtal“ nach der Sitzung enttäuscht nach Hause. Erneut sei nicht auf die geforderte Einbeziehung der Ausbauvariante der Bestandsstrecke (Variante VIII) ins Prüfverfahren eingegangen worden. Auch das lange erwartete Schallgutachten, das die Lärmbelastung der betroffenen Bürger an Neu- und Ausbaustrecke darstellen soll, sei nur in Ansätzen und äußerst grob auf die sieben (mit Kombinationsvarianten 13) von der Bahn in der Auswahl befindlichen Streckenvarianten eingegangen.

Alexandra Schüller, Sprecherin der BI-W: „Die Öffentlichkeit wird sicher besser informiert als bei früheren Planungen der Bahn. Doch eine echte Transparenz kann ich den Darstellungen der Bahn nicht entnehmen. Bei den Frontalveranstaltungen kann man zwar Fragen stellen und über Details diskutieren. Wenn es aber darum geht, genauere Informationen zu erhalten, heißt es fast immer: ‚Wissen wir noch nicht‘, ‚Steht noch nicht fest‘, ‚Muss noch geprüft werden‘ oder ‚Das ist nicht Thema des Raumordnungsverfahrens‘.“ Dabei wäre es nach Schüllers Meinung genau jetzt möglich, die beste Trasse gemeinsam mit den Betroffenen zu erarbeiten. „Wenn erst einmal die Antragsvariante der Bahn auf dem Tisch liegt, geht es ins formelle Verfahren, dann bleiben nur noch Einsprüche und die Beschreibung des Rechts-



So könnte es zwischen Hesseldorf und Schlierbach aussehen, falls die Brücke über Brachtal kommt. FOTOMONTAGE: RE

weges. Dafür hat die Bahn ja bereits drei Jahre in ihre Planungen eingerechnet.“

Das Schallgutachten und damit die exakte Berechnung des Schienenverkehrslärms sei ein zentrales Element des „Schutzgutes Mensch“, das zur Bewertung der in Prüfung befindlichen Varianten herangezogen wird. Auf Basis der veralteten Zugzahlenprognose für 2025, mit Daten des Bundesverkehrsministeriums, die man bis 2010 erhob, erstellte die Bahn nun eine vorläufige Prognose der Lärmbelastung. Sobald die seit einem Jahr überfälligen Zahlen der Prognose für 2030 vorliegen, sollen die Werte noch einmal neu berechnet werden. „Das hätte man sich in dieser groben Form zunächst also sparen können“, so Volker Lemcke, Vorsitzender der BI Pro Brachtal, „denn wer weiß, ob nach der neuen Prognose für 2030 die neue Trasse überhaupt noch wirtschaftlich zu betreiben und deshalb nötig ist“.

Wie erwartet, so erläutern die BI-Vertreter, würden einige Varianten in dieser Prognose deutlich besser abschneiden als andere. „Man

könnte meinen“, so Schüller, „dass damit wegen der Lärmbelastung für die Menschen bestimmte Varianten aus dem Rennen sind. Da das Schutzgut Mensch für die Entscheidung der finalen Strecke aber wesentlich geringer gewichtet wird als beispielsweise die Wirtschaftlichkeit, bringt die gezeigte und vor allem vorläufige Berechnung keinerlei Aufschlüsse.“

Die Bahn betone immer wieder, es handele sich zurzeit noch um Trassen-Korridore. Das heißt: Der tatsächliche Verlauf der Gleise kann noch um bis zu 500 Meter abweichen. Dementsprechend, da sind sich die BI-Vertreter einig, müsste die Schallbetrachtung pro Abschnitt für mehrere Szenarien angewendet werden, um für die Trassenbewertung aussagekräftig zu sein. Ein weiterer Grund, das „transparente Verfahren“ anzuzweifeln.

Im Rahmen der Arbeitsgruppensitzung habe die Bahn erklärt, es werde im Suchraum insgesamt leiser, egal welche Variante gewählt werde. Dies sei auch auf die gesetzliche Verpflichtung zu „leisen Bremsen“ zurückzuführen, die spä-

testens ab 2030 von allen Güterzügen verwendet werden müssen. Nicht erwähnt wird jedoch, dass eine Neubaustrecke abseits bestehender Verkehrswege, wie durch Vogelsberg oder Spessart, überhaupt erst Bahnlärm in diese Regionen bringt. Zumal durch „Verkehrslenkung“ vor allem nächtlicher Güterverkehr auf die Neubaustrecke verlagert werden soll.

Dabei flössen die enorm großen Baustellen, die die unberührten Gebiete über Jahre zerpflügen und mit Zigttausenden von Lastwagen versorgt werden müssen, nur „untergeordnet“ (Zitat DB Netz AG) in die Variantenbewertung ein. „Wer zahlt am Ende für Gesundheitsschäden durch 24 Stunden Baustellenlärm, für kaputte Gemeindestraßen und für den Naturverlust, wenn schützenswerte Tiere umgesiedelt wurden? Zurück bleibt der Mensch“, schloss ein Teilnehmer die BI-Runde, die vergangene Woche tagte.

Beide Bürgerinitiativen begrüßen ausdrücklich die vom Kreistag beschlossene Einbringung von Finanzmitteln für Gutachten und Rechtsmittel in den Kreishaushalt 2018, um die Handlungsfähigkeit des Kreises zu gewährleisten. „Man kann sich aufgrund der Erfahrungen aus diesem Dialogforum und weiteren aktuellen Bahnprojekten nicht allein auf die Gutachten der DB-Planungsbüros verlassen“, so der Brachtaler BI-Chef Lemcke.

Pro Brachtal und Bahnausbau Wächtersbach unterstützen auch die im Presseartikel vom Montag durch die BI Pro Wächtersbach getroffene Aussage zum vollumfänglichen Schallschutz an der Bestandsstrecke, ist diese doch eine wesentliche Forderung der „Wächtersbacher Erklärung“ aus dem Sommer 2017.