

# „Die Bahn weiß schon, was sie will“

Aber sie sagt es noch nicht, meint BI-Verbund-Sprecher Volker Lemcke.

**Main-Kinzig-Kreis (pfz/re).** In der heißen Phase der Trassenfindung für den Aus- beziehungsweise Neubau der Bahnstrecke Hanau-Würzburg/Fulda haben sich die vier Kinzigtaler Bürgerinitiativen (BIs) „BI Ausbau Bestandsstrecke“ aus Gelnhausen, „BI Bahnausbau Wächtersbach“, „BI Pro BrachtTal“ und „BI Pro Lebensraum am Rande des Vogelsbergs“ aus Hintersteinau zum „BI-Verbund Bahnausbau Main-Kinzig“ (BI-Verbund BMK) zusammengeschlossen. Gemeinsam setzen sie sich kritisch mit den Planungen der DB Netz AG zwischen Hanau und Fulda auseinander. Wie gestern berichtet, strebt die Bahn an, im Mai eine Vorzugsvariante vorzustellen. BI-Verbund-Sprecher Volker Lemcke glaubt, dass die Bahn schon weiß, was sie will. Nur: Sie lasse sich noch nicht in die Karten schauen. Deshalb sei zu diesem Zeitpunkt alles Spekulation.

Für die Variante VII, die am westlichen Rand des Kinzigtals entlangführt, zeigt die vorläufige Bewertung der DB im Vergleich der Trassen die besten Werte für Schutzgüter, wie Mensch und Natur, und Raumordnung, also die Nutzung von Grund und Boden (die GNZ berichtete). Sie sei zwar wahrscheinlicher geworden, weil die Bahn einen Weg gefunden habe, um das Kali-Abbaugelände bei Neuhof zu umfahren, sagt Lemcke. Aber: „Grundsätzlich befindet sich diese Trasse fernab von der Bestandsstrecke, Verknüpfungsmöglichkeiten fehlen bei dieser Variante.“ Sollte sich also ein Vorfall auf dieser Strecke ereignen, hätte die Bahn erhebliche Probleme, die Züge umzuleiten. „Von betrieblichen Belangen her ergibt das also wenig Sinn“, erklärt Lemcke.

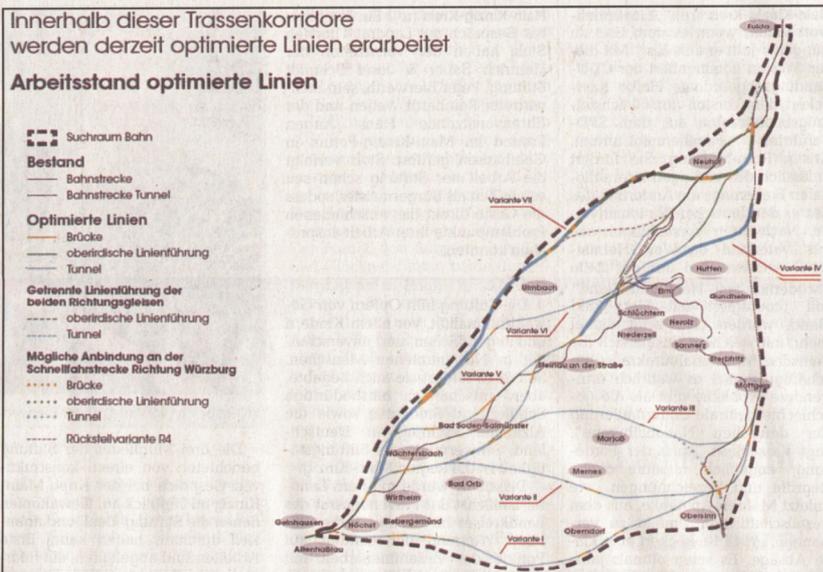


Alleine die Bauarbeiten für die Variante VII schneiden die Entwicklung der betroffenen Kommunen auf Jahre hin ab.

**Volker Lemcke**  
Sprecher des BI-Verbunds

Kritisch sieht der BI-Sprecher auch den hohen Tunnelanteil. Allein um den Erdaushub wegzufahren, benötige es Hunderttausende Lastwagenladungen, zu bedenken seien auch die nötigen Baustellen, laut Lemcke in der Größenordnung von zwölf bis 18 Fußballfeldern. „Die Lastwagen müssen dann zum Beispiel im Birsteiner, Brachtal und Wächtersbacher Bereich über die Bundesstraße 276 fahren. Diese Strecke wäre lange Zeit, vermutlich bis zu zehn Jahren, dicht. Das schneidet die Kommunen dort über Jahre von ihren Entwicklungsmöglichkeiten ab“, meint Lemcke. Denn wer wolle schon in einen Ort ziehen, der von Baustellen umringt sei? In den Haupt-Bauphasen fahre im Schnitt alle 2,5 Minuten ein 44-Tonner auf die Straße, für Anwohner und Pendler sei dies ein Grauen. Diese, wie auch regelmäßiger Lastwagenverkehr, würden jahrelang über die Dörfer ausweichen müssen. Eine Ausbauphase im Tal bringe den Vorteil, dass der Baustellenverkehr schnell über die nahegelegene A66 abfließen könne.

Bei der Variante IV, die ebenfalls in der Bewertung gut abgeschnitten hat, sieht der BI-Sprecher den Knackpunkt bei der Brücke über den Kinzig-Stausee bei Ahl. Auch wenn die Bahn-Vertreter am Montagabend erklärten, für einen Ingenieur sei dies ein Bauwerk wie jedes andere, ist Lemcke davon nicht überzeugt. Er verweist auf die Aussagen des Wasserverbands Kinzig, der die Standfestigkeit der Pfeiler anzweifelt und das reibungslose Funktionieren des Staudamms ge-



Die einzelnen Trassenführungen im Suchraum von Gelnhausen bis Fulda. Variante I biegt direkt hinter Gelnhausen nach Osten in den Spessart ab, die Nummer II hinter Wirtheim und die Trasse III etwa auf der Höhe von Bad Soden-Salmünster. Das sind die sogenannten Spessart-Varianten. Die Trasse IV würde eine Brücke über den Kinzig-Stausee bei Ahl nötig machen. An Aufenau vorbei und direkt zwischen Bad Soden und Salmünster verläuft die Nummer V. Die Linien VI und VII sind die westlichsten und liegen am Fuße des Vogelsbergs. Während die Variante VI vor Ulmbach nach Osten abbiegt, verläuft die Trasse VII weiter nördlich und macht erst später eine Kurve westlich um Flieden und Neuhof herum.

fährt sieht. Zudem sei der Aufwand durch mehrere Tunnel und weitere kleinere Brücken ebenfalls hoch.

Dass die Bahn sich damit schmücke, bei sämtlichen Varianten eine Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen, empfindet Lemcke als Augenschmerz. Natürlich werde der Lärm gefühlt weniger, wenn er auf mehrere Strecken verteilt werde. Das Ziel werde aber hauptsächlich durch die Umrüstung auf Flüsterbremsen und Schutzwände an der neuen Strecke erreicht. Vor allem aber bei den bestandsfernen Varianten I bis III durch den Spessart sowie VI und VII komme Lärm in Gebieten, wo er vorher noch gar nicht war. „Wir wollen Spessart und Vogelsberg als Urlaubsregion vermarkten, bei diesen Varianten können wir diese Bemühungen gleich vergessen.“

Auch die von der Bahn versprochene Umleitung der schweren Güterzüge zu Nachtzeiten auf die Neubaustrecke sei nicht so einfach. „Die schweren Züge schaffen nur einen bestimmten Neigungsgrad. Es ist also durchaus möglich, dass zwar weniger, aber dennoch einige Güterzüge auf der Bestandsstrecke fahren werden, die eine günstigere Neigung hat.“ Das habe die Bahn in der vorletzten Sitzung des Dialogforums selbst so mitgeteilt. Auch wenn es nur drei Züge pro Nacht seien, „wenn man dreimal aufwacht, ist damit auch keinem geholfen“. Die Bahn wiege sich mit ihren Lärmrechnungen fälschlicherweise in Sicherheit.

### Lemcke sieht in der Bündelung die beste Lösung

Lemcke hält die konsequente und weitestmögliche Bündelung der Trassen, zumindest bis Schlüchtern, für die nach jetziger Kenntnis sinnvollste Möglichkeit. Er weiß aber auch, dass vor allem die Kurstadt Bad Soden-Salmünster sich vehement gegen eine Ausbauphase wehrt. „Das ist verständlich, immerhin fahren jetzt schon genug Züge unweit der Kurkliniken.“ Sollte sich in der Prüfung die Machbarkeit der Variante VIII, der sogenannten Gorissen-Variante, herausstellen, könnten die Schienen unter der Autobahn verlaufen „und Bad Soden-Salmünster für alle Zeit vom Lärm verschont werden“, erklärt Lemcke. Der BI-Sprecher hofft, dass diese Prüfung bis Mai abgeschlossen ist und in die Bewertung mit einfließt. Denn die Bahn sei schlecht

beraten, wenn sie nicht schon längst über die Variante nachdenken würde. Der Druck seitens des Main-Kinzig-Kreises sei dabei Gold wert. „Ich verstehe zwar, dass eine Ausbauphase teurer und komplizierter wäre, aber ich gehe solange davon aus, dass sie machbar ist, bis das Gegenteil transparent nachgewiesen ist. Am Geld sollte es hier nicht scheitern, wie Politiker aus Bund, Land und Kreis bereits angemahnt haben.“ Schließlich werde das Projekt laut Bundesverkehrswegeplan so wie so zwischen 3,7 und 4,3 Milliarden Euro veranschlagt.

### „Am Ende entscheiden die wirtschaftlichen Belange“

Die Bahn habe bisher aber Fragen nach konkreten Kosten für die einzelnen Trassen unbeantwortet gelassen. Völlig unverständlich für den BI-Sprecher. Denn er glaubt, dass am Ende die wirtschaftlichen und verkehrlichen Belange über die Vorzugsvariante entscheiden werden; Schutzgüter hin, Raumordnung her. „Noch gibt es keine Äußerung dazu, welcher Faktor wie hoch bewertet wird“, kritisiert Lemcke. Die Bahn hätte mit mehr Transparenz einige Diskussionen, die schon zu einer Spaltung der Region geführt hätten, vermeiden können. Auch der Zeitverzug, der im Dialogforum angemahnt wurde, hätte nicht stattfinden müssen.

Egal, welche Vorzugsvariante am Ende stehen werde, Lemcke weiß, dass „wir dann noch lange nicht am Ende sind“. Die Bahn habe bereits drei Jahre für mögliche Widersprüche und Klagen eingeplant. „Sie geht also davon aus, dass etwas kommt.“ Für den BI-Verbund stehe im Vordergrund, eine vertragliche Lösung für die gesamte Region zu finden. „Wir arbeiten seit Mitte vergangenen Jahres intensiv zusammen, deshalb ist es folgerichtig, noch enger zusammenzurücken und die Kräfte zu bündeln.“

Nur wenn der Deutschen Bahn

AG und der Politik klar sei, „dass viele Menschen im Main-Kinzig-Kreis gemeinsam aktiv sind, um die für Mensch und Natur verträglichste Variante und den bestmöglichen Lärmschutz zu finden, können wir etwas erreichen“. Einen großen Schritt in diese Richtung hatten laut BI-Verbund Kreistag und Kreisspitze um Landrat Thorsten Stolz in den vergangenen Wochen bereits vollzogen. Sie stellten finanzielle Mittel in den Haushalt ein und beauftragten ein unabhängiges Planungsbüro mit der Prüfung der möglichen Trassenvarianten. Lemcke: „Wir danken der Kreispolitik, die die Befürchtungen vieler Bürger aufnimmt und die Bemühungen der Bürgermeister und der Bürgerinitiativen unterstützt. Zudem freue ich die BI, dass die Bahn die Prüfung der vorgeschlagenen Ausbauphase VIII nicht länger ablehne.“

Basis der gemeinsamen Arbeit ist die „Wächtersbacher Erklärung“. Im September 2017 hatte sich der Großteil der Kinzigtaler Bürgermeister und Bürgerinitiativen zusammengesetzt und gemeinsam die Prüfung des weitestgehenden Ausbaus der Bestandsstrecke und umfassenden Lärmschutz an selbiger gefordert. Die Hauptarbeit aber komme erst noch. Damit ist die kritische Begleitung der weiteren Planungen bis hinein in die rechtlichen Bewertungen in den weiteren Phasen gemeint. Auch wenn im weiteren Verlauf einzelne Varianten aus der Planung herausfielen, werde man weiterhin zusammenarbeiten. „Letztlich sind wir im engen Kinzigtal alle von der neuen Trasse betroffen. Und sei es durch die Mehrbelastung an der Bestandsstrecke.“

Der Verbund ruft alle weiteren Bürgerinitiativen aus dem Kreis auf, dem Bündnis beizutreten, um die Kräfte weiter zu bündeln. „Wir hoffen auf offenen Umgang miteinander und möchten uns auch bei Differenzen über einen möglichen Trassenverlauf gerne mit allen Betroffenen zusammensetzen, um das insgesamt beste Ergebnis zu erzielen.“

### Gorissen: Die Bahn täuscht gezielt

Ingmar Gorissen, der die in der Region unterstützte Variante VIII erarbeitet hat, meldet sich nach dem zehnten Dialogforum am Montagabend in Rodenbach zu Wort. Diese Sitzung habe gezeigt, dass die Bahn „keines-

wegs die Variante VIII gleichwertig in ganzer Länge prüfe“. Die fertig ausgearbeitete Fassung liege schon seit drei Monaten vor, sei aber noch nicht systematisch einbezogen worden. Zudem sieht er in der vorläufigen

Gesamtbewertung der sieben Trassen eine gezielte Täuschung seitens der Bahn. Und Gorissen meint, dass die „weltrekordverdächtige“ Brücke über den Kinzig-Stausee äußerst problematisch sei.

REPRO: RE