

Mehr unter als über der Erde

So verläuft die Vorzugsvariante der Deutschen Bahn durch das Kinzigtal

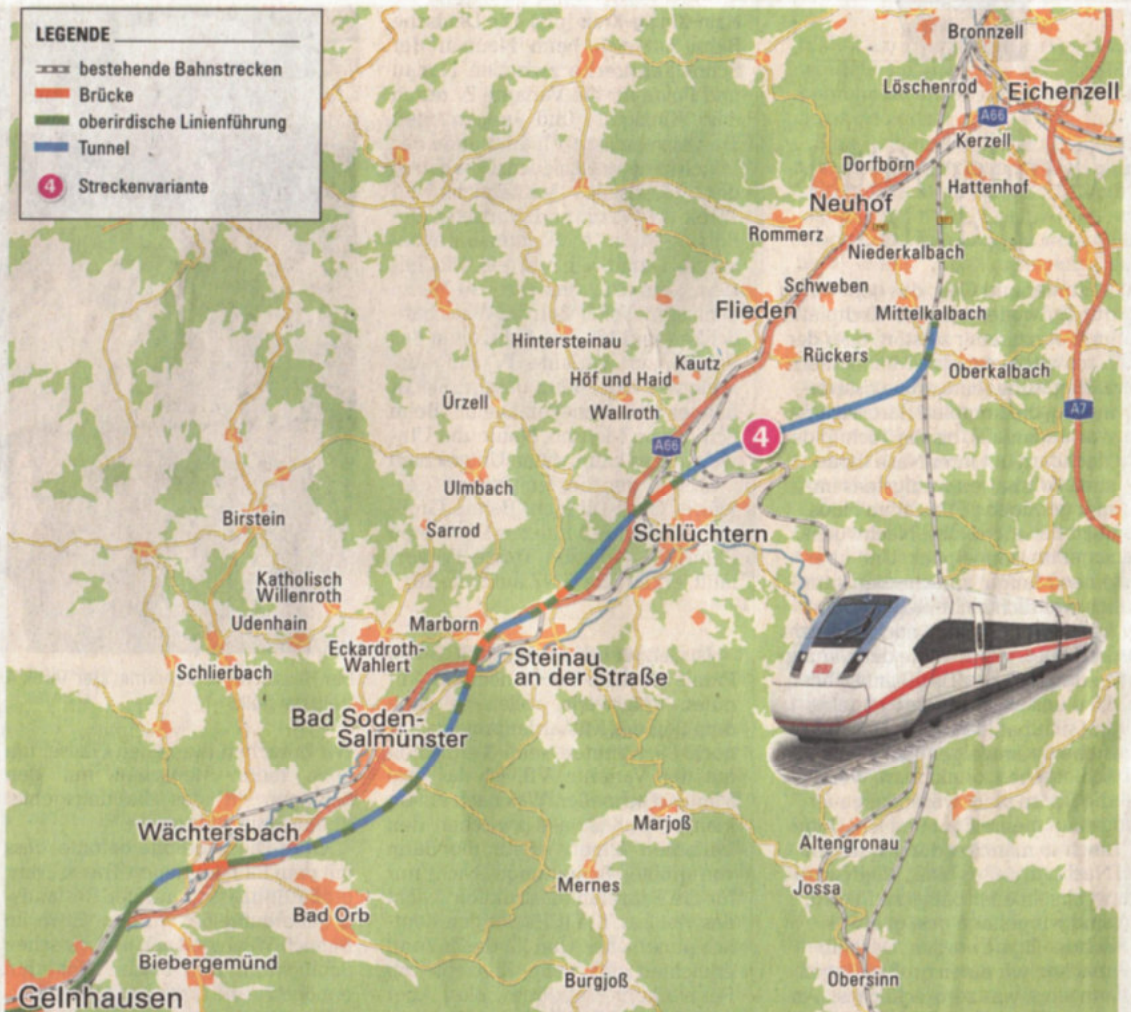
Main-Kinzig-Kreis (pfz). Die neue Bahn durchs Kinzigtal kommt – doch wo genau soll die Variante IV, die die Bahn gestern als Vorzugsvariante bekannt gegeben hat (siehe Seite 17), denn eigentlich verlaufen? Eine Reise auf der neuen Schnellfahrbahn.

Insgesamt 44 Kilometer Gleise verlegt die Deutsche Bahn zwischen Gelnhausen und Fulda. Rund 29 Kilometer davon unter der Erde. Los geht es von Gelnhausen aus überirdisch nach Norden. Westlich von Wirtheim wird das Tal mit einer Brücke gequert. Dann geht es vor allem unterirdisch bis südlich von Wächtersbach, wo eine ein Kilometer lange Brücke die Kinzig überspannt. Und wieder ab unter die Erde (mit kleineren Ausflügen hier und da an die Oberfläche) südlich an Aufenau vorbei, wo die Trasse einen Schwenk nach Nordosten macht – und an Bad Soden-Salmünster vorbeirauscht.

Dann folgt ein Knackpunkt: der Kinzig-Stausee. Derzeit ist geplant, diesen mit einer rund 600 Meter langen Brücke zu überqueren. Allerdings wägt die Bahn die Risiken dieses Bauwerks im Raumordnungsverfahren noch einmal genau ab. Möglich ist auch eine östliche Umfahrung. „Auch damit würde die Variante IV immer noch bessere Fahrzeiten ermöglichen als die Variante VII“, erklärte gestern Projektleiter Reinhard Domke.

Weiter geht es westlich des Kinzigtals, überwiegend in Tunnellage, allerdings auch über zwei, bis zu 400 Metern lange Brücken über das Ulmbach- und das Steinaubachtal. In Schlüchtern verknüpft sich die Neubaustrecke dann mit der Bestandsstrasse, bevor es dann erst über eine weitere lange Brücke und anschließend in einem fast zehn Kilometer langen Tunnel Richtung Mittelkalbach geht, wo zunächst eine Brücke über das Kalbachtal führt und dann die Anbindung an die bestehende Schnellfahrstrecke erfolgt und der Weg weiter nach Fulda führt.

In drei Abschnitten will die Bahn den Bau ausführen. Zunächst von



So verläuft nach aktuellem Stand die Vorzugsvariante der Bahn durch das Kinzigtal.

FOTO: HAIPETER ART+DESIGN, BAHN

Hanau bis Gelnhausen, dann von Schlüchtern bis Fulda. Schlussendlich folgt der Lückenschluss zwischen Gelnhausen und Schlüchtern. Die beiden erstgenannten Abschnitte können schon in Betrieb genommen werden, sobald sie fertig sind. Das bedeutet: Es muss nicht auf den Lückenschluss gewartet werden, bis die Züge rollen können.

Laut Auskunft der Bahn entlastet die Variante IV rund 600 Menschen am Tag und 18000 Menschen nachts vom Lärm, vor allem weil die Güterzüge zur Nachtzeit auf die

Neubaustrecke geleitet werden. Zudem vereinfacht die Nähe zur A66 die Baulogistik, Tunnelaushub könne so schnell abgewickelt werden. Die Bahn schließt nicht aus, eigens dafür neue Autobahnauffahrten in der Nähe der Baustellen zu bauen.

Extrem betroffen von der Variante IV sieht sich die Stadt Bad Soden-Salmünster. Dort befürchtet man erhebliche Beeinträchtigungen. Die neue Bahnlinie könnte den Kurfaktor zerstören. Durch weniger Gäste seien bis zu 2000 Arbeitsplätze im Kurbereich in Gefahr. Das Stadtparlament hatte sich deshalb ein-

deutig gegen Variante IV positioniert. „Leider ist es so, dass entgegen der bis zuletzt von der Bahn vorgestellten fachlichen Grundlagen nicht die Variante VII gewählt wurde, die den maximalen Menschenschutz sicherstellt. Die Variante IV wird dem nicht gerecht“, sagt Bürgermeister Lothar Büttner. Das Stadtparlament werde aller Voraussicht nach den Magistrat beauftragen, eine gründliche rechtliche und fachliche Überprüfung des bisherigen Verfahrens und der Entscheidungsgrundlagen in die Wege zu leiten. Eine Klage scheint nicht ausgeschlossen.