

Bahn entscheidet sich für Variante IV

Billiger und schneller: Wirtschaftlichkeit und kürzere Fahrzeit geben Ausschlag

Main-Kinzig-Kreis (pfz). Die Deutsche Bahn hat sich beim Neubau der Schnellfahrstrecke zwischen Hanau und Fulda für die Variante IV durch das Kinzigtal und gegen den Trassenvorschlag VII am Rande des Vogelsbergs entschieden. Dies gaben der Hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir und Vertreter der Bahn gestern in Wächtersbach bekannt. Damit sei nun ein Meilenstein erreicht, meinte Al-Wazir. Schlussendlich ließen die Wirtschaftlichkeit und kürzere Fahrzeiten das Pendel zur Variante IV hin ausschlagen. Oder kurz gesagt: Sie ist billiger und schneller. Denn: „Beim Schutz von Mensch, Natur und Umwelt gab es kaum einen Unterschied zwischen den beiden Trassen“, erklärte Gerd-Dietrich Bolte, Großprojekte-Leiter Mitte der Deutschen Bahn AG (wie die Trasse IV verläuft, erklärt die GNZ auf Seite 18).



Der Hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir erklärt, wieso der Neubau der Bahntrasse durch das Kinzigtal einen Meilenstein darstellt.

FOTO: FRANZ

Ist derzeit der schnellste ICE von **Frankfurt nach Fulda noch 53 Minuten** unterwegs, sollen es nach dem Bau des Milliardenprojekts nur noch 39 Minuten sein. Verglichen mit der Variante VII, ist das drei Minuten schneller. Was nach einem kleinen Unterschied zwischen den Varianten klingt, ist für die Bahn von größter Bedeutung: „Nicht nur für die Fahrplankonstruktion macht das viel aus, die ICEs werden deutlich pünktlicher. Und für die Zukunft erleichtert das neue Konzept im Fernverkehr“, erklärte Bolte. Aber auch der Nahverkehr soll seinen Nutzen daraus ziehen. Wenn die Schnellzüge sich erst mal auf die neue Strecke verziehen, verspricht der Grünen-Politiker Al-Wazir, hat die Bestandsstrecke wieder mehr Kapazitäten, der Regionalverkehr könne häufiger fahren und sei pünktlicher. „Bisher hat dort noch jeder verspätete ICE Vorrang und stellt den Nahverkehr im wahrsten Sinne des Wortes aufs Abstellgleis“, so der Verkehrsminister, der betont: „Die Strecke von Frankfurt nach Fulda ist eine der am meisten belasteten Abschnitte in ganz Deutschland.

Wir brauchen die neuen Gleise, um noch mehr Menschen auf den Schienen in das Ballungsgebiet Rhein-Main zu bringen.“

Gerd-Dietrich Bolte betonte, dass mit dem Bau der neuen Trasse „sehr große Engpässe“ auf der Bestandsstrecke aufgelöst würden. Etwa im Bereich Wächtersbach und zwischen Schlüchtern und Fulda. Weiterhin ermögliche die Trasse eine frühe Teilinbetriebnahme und könne die Nahverkehrsstrecke so frühzeitig entlasten. „Ein weiterer Vorteil ist, dass die Güterzüge nachts auf die Neubaustrecke geleitet werden und so der Lärm für die Bürger ausgliedert wird“, sagte Bolte.

Bahn-Vorstand Dirk Rompf erklärte, die Vorzugsvariante werde nun im sogenannten Raumordnungsverfahren optimiert – auch im Punkt Lärmschutz. Hinzu komme, dass auch die Belastungen für die Bevölkerung während der Bauzeit gering gehalten werden sollen. Wann der Bau beginnt und wie lange er dauern

werde, vermochte Rompf aber nicht zu sagen. Drei Jahre könne es noch bis zur Planfeststellung und zur Baugenehmigung dauern, sollte es Klagen aus der Region gegen das Großprojekt geben, könnten weitere drei Jahre hinzukommen. Auf jeden Fall werde die Vorzugsvariante nun aber schnell dem Bundestag vorgelegt, der dann grünes Licht für die Finanzierung des Trassenbaus geben müsse. Die Forderungen des Main-Kinzig-Kreises, auch den Lärmschutz an der Bestandsstrecke aufzurüsten und alle Bahnhöfe barrierefrei ausbauen zu lassen, werde gleich mit an den Bundestag geschickt.

Landrat Stolz: Menschenschutz schon beim Bau

„Der Main-Kinzig-Kreis nimmt das Ergebnis der Trassensuche zur Kenntnis und wird sich die Begründung der DB Netz AG für die Trasse IV im Detail anschauen und be-

werten“, erklärte Landrat Thorsten Stolz in einer ersten Stellungnahme. „Wir sprechen von einer Entscheidung, die in weiten Teilen der vom Ausbau betroffenen Städte und Gemeinden Verunsicherung und Ängste auslösen wird. Wir erheben daher die Forderung, dass alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden müssen, um die Bürger entlang der Trasse IV kurz- wie langfristig vor Lärmbelastung zu schützen“, so Stolz weiter. Die Baulogistik der Bahn müsse sich eng an den berechtigten Schutzinteressen der Menschen orientieren. Ähnliches fordern die Kreistagsfraktionen von SPD, CDU, Grüne, FDP, Freie Wähler und Die Linke in einem Zehn-Punkte Katalog. Die Vertreter der Bahn versicherten gestern, dass das Dialogforum zu dem Großprojekt weiterhin tagen wird, und eben jene Themen wie Baulogistik und Lärmschutz in enger Absprache mit den Kommunen, Verbänden und Bürgerinitiativen besprochen werden.