



Bote des Sommers

Flora wohnt mitten in der großen Stadt. Dort ist die Menge des Grüns und blühender Pflanzen überschaubar. Auf ihrem Weg zur Arbeit muss sie über viel befahrene Straßen laufen, auf langen gepflasterten Gehwegen und vorbei an vielen Putzfassaden. Sie läuft aber auch hin und wieder an derzeit weiß und rot blühenden Rhododendron-Büschen in einem alten Park entlang. Wenn sie Freunde besucht, passiert sie auch mal lila leuchtende und herrlich duftende Flieder-Büsche. Dass es endlich Sommer wird, erkennt die Stadtpflanze Flora aber auch noch an ihren Mitmenschen: Neulich begegnete ihr auf der Straße ein Mädchen, das sich aus blühenden Löwenzahn-Blumen einer Wiese einen schönen grünen Kranz als Haarschmuck geflochten hatte. Eine wunderbare Idee inmitten der urbanen Asphalt- und Hochhauslandschaft, findet ihre

Flora

Washingtonallee ist gesperrt

FULDA Weil der Straßenbelag erneuert wird, ist die Fuldaer Washingtonallee von heute Morgen an bis voraussichtlich morgen Vormittag gesperrt. In dieser Zeit ist das Polizeipräsidium in der Severingstraße zu Fuß über Bürgersteige und den Parkplatz des Behördenzentrums zu erreichen. Das teilt die Polizei mit. Autofahrer können auf erlaubten Parkflächen in Seitenstraßen oder auf Parkplätzen parken. Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer erhalten Zutritt über das Nebeneingangstor des Präsidiums in der Kettelerstraße. **alb**

Radfahrer schwer verletzt

FULDA Weil er von einem Autofahrer beim Abbiegen übersehen wurde, ist ein 55-jähriger Radfahrer am Mittwochabend schwer verletzt worden. Laut Polizei wollte ein 34-jähriger Opel-Fahrer von der Frankfurter Straße rechts zu einer Tankstelle abbiegen. Der Radfahrer aus Großlöhder prallte gegen die rechte Fahrzeugseite des abbiegenden Opel und stürzte. Er erlitt schwere, aber nicht lebensbedrohliche Verletzungen und kam ins Krankenhaus. Es entstand Schaden in Höhe von 450 Euro. **alb**

47 Bauplätze in zwei Orten

Gemeinde Hilders weist aus / S. 22

Ein echter Bücherwurm

Heidi Heil-Vogt aus Steinau / S. 16

Geringste Beeinträchtigung bei IV und VII

Schnellbahnausbau: Bewertungskriterien der Bahn im Variantenvergleich

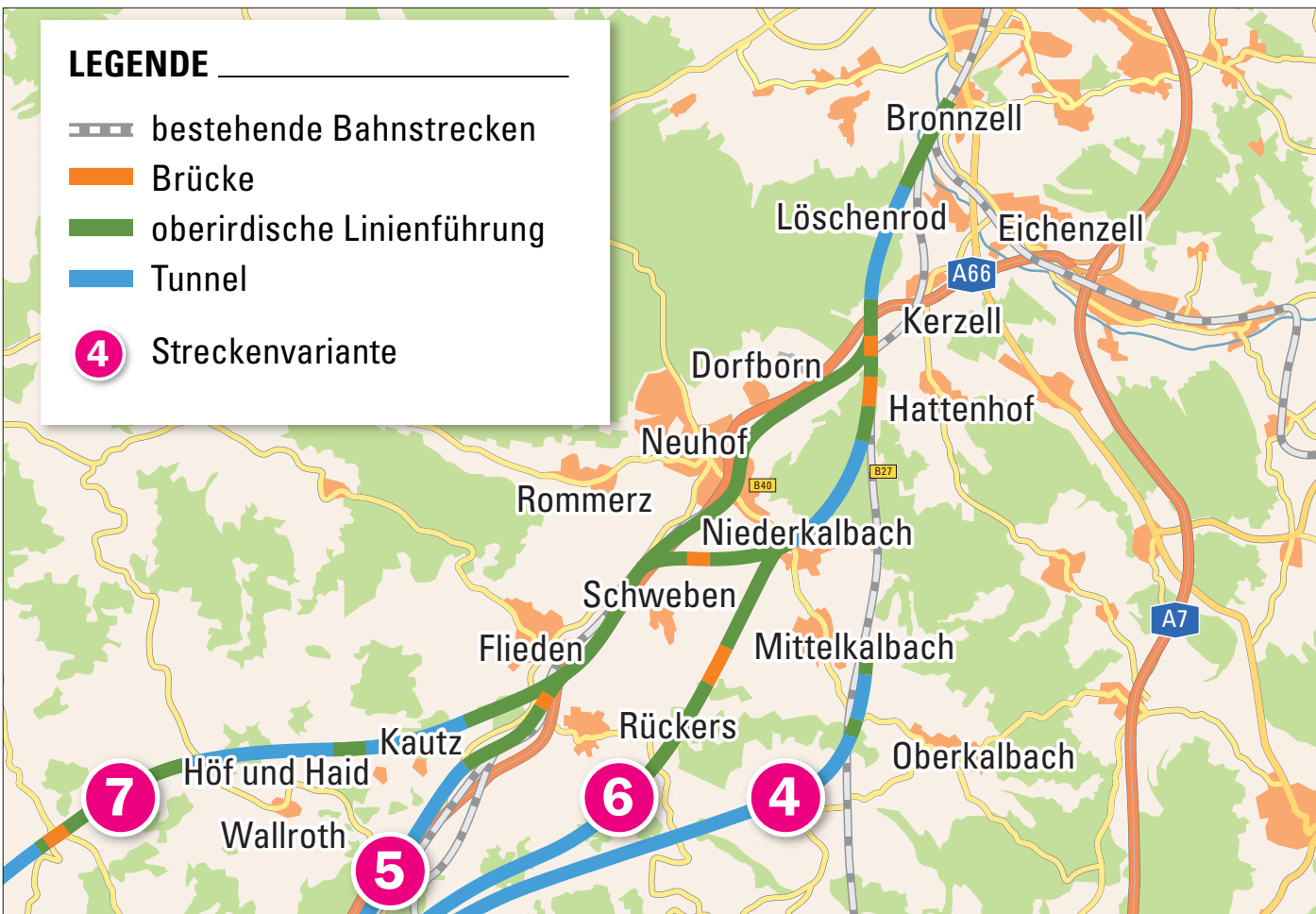
KREIS FULDA

In mittlerweile elf Dialogforen hat die Deutsche Bahn den Ausbau der Schnellbahnstrecke Hanau-Würzburg/Fulda vorgestellt. Von Mal zu Mal werden die Bewertungskriterien konkreter. Eine Vorzugsvariante gibt es noch nicht, dafür aber eine Auflistung der Vor- und Nachteile aller sieben Trassenvarianten. Unsere Zeitung hat die Kriterien und neuesten Erkenntnisse der Bahn analysiert.

Von unserem Redaktionsmitglied **CORINNA HISS**

VARIANTEN I BIS III

Diese möglichen Strecken werden als Spessart-Varianten oft zusammengefasst. Sie tangieren den Landkreis Fulda nicht und führen recht weit südlich bereits auf die bestehende Schnellbahnstrecke Würzburg-Fulda. Das Schutzgut Mensch, dem die Bahn einen hohen Stellenwert einräumt, wird positiv bewertet: Die Strecken verlaufen weitgehend im Tunnel, weshalb im Vergleich zu den anderen Varianten am wenigsten Menschen von Lärm betroffen wären. Schlecht schneiden die Varianten hingegen beim Schutzgut Luft und Klima ab sowie beim Artenschutz. Diese Konstellation zieht sich übrigens durch alle Vergleiche hindurch: Sind von einer Variante weniger Menschen betroffen, werden eher naturschutzrechtliche Probleme erkannt. Umgekehrt kollidiert eine Strecke nahe an Wohnsiedlungen weniger mit dem Artenschutz, dafür aber ist die Lärmbelastung für den Mensch größer. Aus wirtschaftlicher Sicht sind die Spessart-Varianten nicht optimal: So würde die Fahrtzeit von Frankfurt nach Fulda mit 43 Minuten insgesamt drei Minuten länger dauern als bei den anderen Varianten. Zudem wird eine längere Bauzeit prognostiziert und eine ungünstigere Lage der Baustelle zur Autobahn.



Vier der sieben Trassenvarianten führen durch den Landkreis. In der Analyse aller Kriterien, die die Bahn in den vergangenen Monaten untersucht hat, schneiden die Varianten VII und IV am besten ab. Betroffen wären davon besonders die Menschen in Flieden und Kalbach. Grafik: Michael Haipeter

VARIANTE IV

Am zweitbesten in der Gesamtbewertung schneidet diese Variante ab, die von Schlüchtern bis Mittelkalbach unterirdisch durch einen rund zehn Kilometer langen Tunnel verläuft, um oberhalb von Mittelkalbach an die Strecke Würzburg-Fulda angeschlossen zu werden. Von insgesamt 22 Bewertungskriterien der Bahn werden nur zwei als leicht negativ eingestuft, darunter der Bereich Naturschutzgebiet sowie in der Raumordnung der Bereich Natur und Landschaft. Beim Schutzgut Mensch erwartet die Bahn weder eine Beeinträchtigung noch eine Verbesserung bezüglich Lärm. Positiv werden hingegen die Fahrtzeit, die Flexibilität der Strecke sowie die Lage der Baustellen zur Autobahn gesehen.

VARIANTE V

Diese Variante könnte als Gegensatz zu den Spessart-Varianten interpretiert werden. Sie verläuft entlang der Bestandsstrecke durchs Kinzigtal sowie

durch Flieden, Neuhoft, Kerzell und Bronnzell und hält sich an das Bündelungsgebiet der Raumordnung. Dies besagt, dass neue Verkehrswege an bereits bestehende angebunden werden sollen. Da sich entlang der Bestandsstrecke viele Ortschaften befinden, sind hier die meisten Einwohner von Lärm betroffen. Beim Schutzgut Mensch schneidet Variante V demnach mit am schlechtesten ab. Zudem rechnet die Bahn mit größeren Beeinträchtigungen während der Bauzeit für Einwohner und Verkehrswege. Anders als die Spessart-Varianten wird der Bereich Gebiets- und Artenschutz sehr gut bewertet, während bei der Raumordnung im Bereich Wasser oder Natur und Landschaft große Probleme gesehen werden.

VARIANTE VI

Obwohl die Strecke mit einer oberirdischen Linienführung vorbei an Rückers, Schweben und Mittelkalbach und mit einem Tunnel durch den Opperzberg beim Schutzgut Mensch positiv abschneidet, scheint es nicht mehr sehr wahrscheinlich, dass diese

Route als Vorzugsvariante präsentiert wird. Der Grund: Im Bereich Artenschutz hat die Bahn sogenannte verfahrenskritische Risiken ausgemacht, die gegebenenfalls zu einem Ausschluss der Variante führen könnten. So würde der Bau dieser Variante den Lebensraum der Bechsteinfledermaus im FFH-Gebiet beeinträchtigen sowie den Lebensraum von Rotmilan und Schwarzstorch.

VARIANTE VII

Im elften Dialogforum hatte die Bahn verkündet, dass die Streckenführung dieser Variante aufgrund des Abbaugebietes von Kali und Salz geändert wird. Zeigte die ursprüngliche Variante VII gerade aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht – längere Bauzeit und ein Setzungsrisiko – erhebliche Nachteile, so schneidet die neue Variante VII nach Angaben aus dem jüngsten Dialogforum im Trassenvergleich am besten ab. Die Bahn sieht keine negativen Kriterien: Das Schutzgut Mensch schneidet günstig ab und auch im Bereich Gebiets- und Artenschutz werden keine Probleme erwartet.

VORZUGSVARIANTE

Unter den sieben Trassenvarianten wird die Deutsche Bahn demnach eine Vorzugsvariante präsentieren – wann, ist allerdings noch offen. Auch eine Kombination mehrerer Varianten ist möglich. Auf der Vorzugsvariante sollen laut Bahn (1) die Menschen **möglichst gering von Lärm betroffen** sein, (2) schützenswerte Gebiete der **Umwelt wenig beeinträchtigt** werden, (3) eine **schnellere Verbindung** zwischen Frankfurt und Fulda gewährleistet werden und (4) die Bürger **während der Bauphase möglichst wenig beeinträchtigt** werden. Die Vorzugsvariante muss darüber hinaus nachvollziehbar und rechtssicher geplant sein und soll eine hohe Akzeptanz bei den Bürgern haben. / chi

WEB hanau-wuerzburg-fulda.de

Vertreterversammlung gibt deutliches Ja zur Fusion

VR-Bank Schlüchtern-Birstein votiert gestern für Zusammenschluss mit VR-Bank Fulda

SCHLÜCHTERN/ FULDA

Ein erster Schritt hin zur Fusion ist getan: Gestern Abend stimmte die Vertreterversammlung der VR-Bank Schlüchtern-Birstein für eine Fusion mit der VR Genossenschaftsbank Fulda.

Dabei fiel das Votum deutlich aus: Von insgesamt 210 Vertretern waren 153 in die Stadthalle Schlüchtern gekommen. 152 gaben gültig ihre Stimme ab. Davon stimmten 150 oder 98,7 Prozent in offener Wahl für den Zusammenschluss, und zwei lehnten die Verschmelzung ab, die rückwirkend zum 1. Januar 2018 erfolgen soll. Bevor die Fusion greift, müs-

sen noch die Vertreter der VR Genossenschaftsbank Fulda am 19. Juni ebenfalls ihre Zustimmung erteilen. In diesem Fall entstünde mit der VR Bank Fulda, die über mehr als 26 000 Mitglieder, eine Bilanzsumme von annähernd 1,8 Milliarden Euro und 350 Mitarbeiter verfügt, das größte genossenschaftliche Institut Osthesens.

Am Tag vor der Versammlung hatten sich die beiden Vorstände Frank Mackenroth und Werner Hölzer bereits optimistisch gezeigt. „So viel Arbeit und Gespräch wie in diese Versammlung habe ich noch nicht investiert“, verdeutlicht Mackenroth den besonderen Aufwand. Es sei alles getan worden, um die erforderliche Mehrheit von drei Viertel der

Stimmberechtigten zu erreichen. So waren in zahlreichen Versammlungen in Birstein oder Schlüchtern die Vertreter der mehr als 10 000 Mitglieder in kleinen Gruppen über die Chancen und die Notwendigkeit der Fusion informiert worden. „Die Stimmung unter den Vertretern ist gut“, hatte Werner Hölzer seine Eindrücke zu-

sammengefasst. Wichtig war besonders folgende Aussage gewesen: Solange das Betriebsergebnis (vor Bewertung) im Verhältnis zur Bilanzsumme nachhaltig über dem Wert von 0,85 Prozent bleibt, werde keine Geschäftsstelle in Frage gestellt. Auch sollen den Kunden die bekannten Ansprechpartner in ihrer Filiale erhalten bleiben. **ag**