

Zittern und Bangen vor der Entscheidung

Trassenausbau: Deutsche Bahn will voraussichtlich morgen die Vorzugsvariante vorstellen

REGION

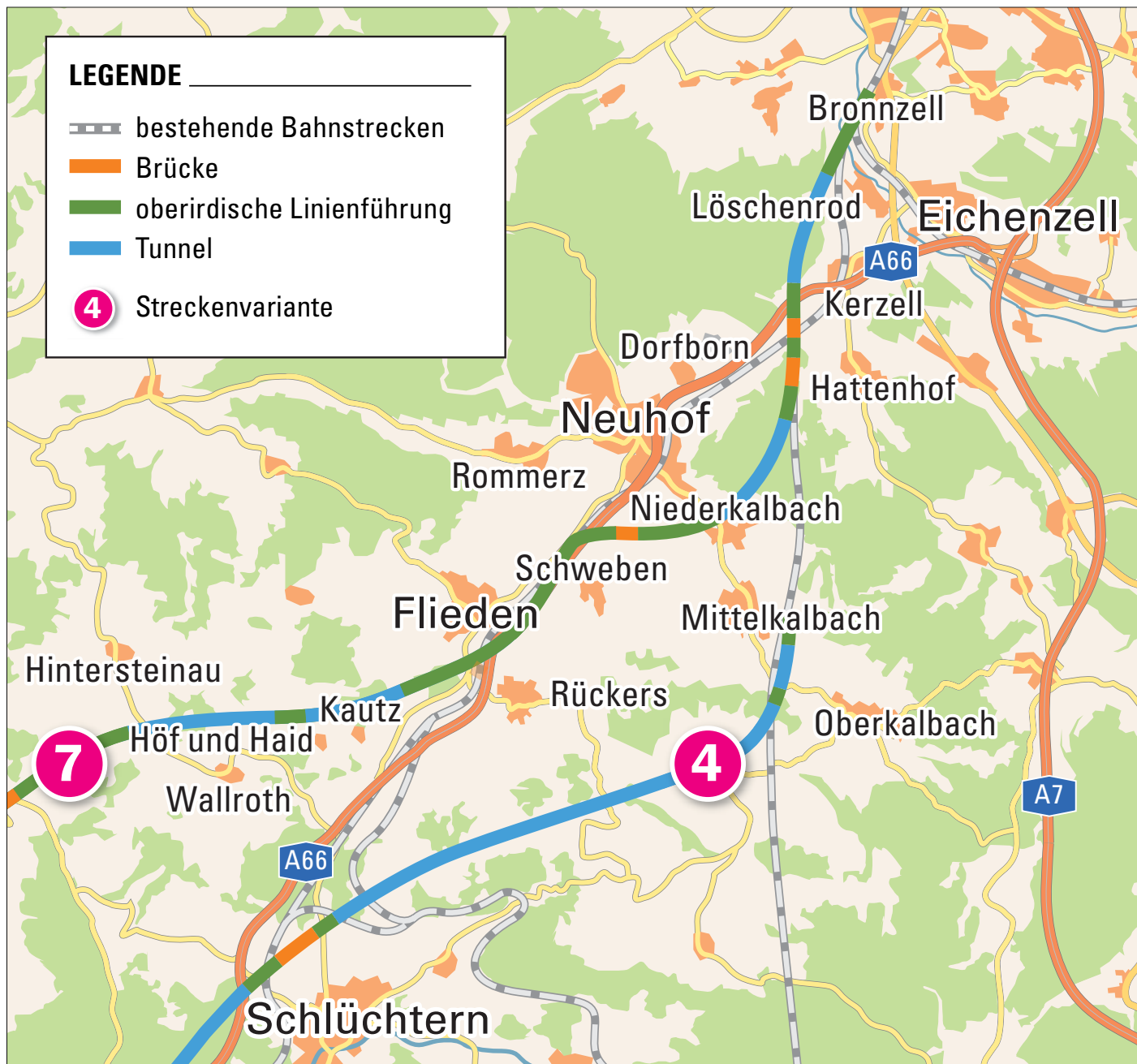
Einen Tag noch, dann will der Bahnkonzern bekanntgeben, mit welcher Vorzugsvariante sie ins Raumordnungsverfahren gehen möchte. Dann wäre klar, wo vermutlich in Jahrzehnten eine Schnellbahnstrecke durch die Region verlaufen – und davor große Baustellen das Bild beherrschen – wird. Die Region steht mehrheitlich hinter Variante IV.

Von DANIEL KRENZER und NORMAN ZELLMER

Wie sieht der Trassenverlauf der Neubaustrecke Fulda-Gelnhausen in der Region aus? Mit Spannung erwarten Anwohner, Berufspendler und die Politik, wofür sich Planer und Bahnkonzern entscheiden werden. Am morgigen Freitag soll die endgültige Vorzugsvariante vorgestellt werden, mit der in das offizielle Raumordnungsverfahren und die eigentliche Planung eingestiegen werden soll.

Im Rennen um die Entscheidung sind die einzig noch verbliebenen Varianten IV – mit Tunnel unter Kalbacher Gemeindegebiet und der Anbindung der Trasse an die Strecke Fulda-Würzburg bei Mittelkalbach – sowie VII – an Flieden und Neuhoft vorbei. In einem mehrjährigen Planung-, Auswahl- und Bewertungsprozess waren diese aus anfangs sieben Trassenvarianten ausgewählt worden. Zuletzt wurde eine achte Variante bewertet, die ebenfalls ausschied. Kritisch begleitet wird der Prozess dieser Vorplanung vom sogenannten Dialogforum seit Sommer 2014 – bestehend aus Bürgerinitiativen, Naturschutz- und Verkehrsverbänden, Kammern, Kommunen, Behörden und Verkehrsministerien. Ziel ist es, die Trassenführung mit den geringsten Auswirkungen auf Mensch, Natur und Umwelt zu finden.

Wie die Entscheidung morgen ausfallen wird, gilt als offen. Geht es ausschließlich nach dem Votum von Fulda, Flieden



Zwischen den Varianten IV und VII will sich die Bahn voraussichtlich am Freitag entscheiden.

Grafik: Michael Haipeter

PROJEKTHISTORIE

Die ersten Planungen für das Projekt stammen aus den 90er-Jahren. Zwischen 2002 und 2003 wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt und begonnen, ein Raumordnungsverfahren vorzubereiten.

Die Planungen wurden zurückgestellt und 2013 neu aufgenommen, allerdings waren dann neue Gutachten nötig.

Um ein Desaster wie bei Stuttgart 21 zu verhindern, rief die Bahn ein Dialogforum ins Leben, um von Beginn an unterschiedlichen Argumente und Befindlichkeiten anzuhören und in der Planung zu berücksichtigen. Ziel ist es dabei, eine Vorzugsvariante zu finden, bei der am Ende kein mögliches Ausschlusskriterium übersehen wurde und Problemen während des Baus vorzubeugen. Damit beschränkt die Bahn zuvor nie dagewesene Wege der Transparenz.

Mit der Antragsvariante, die eigentlich schon vor einem Jahr feststehen sollte, wird das Raumordnungsverfahren eingeleitet. An dieses schließt sich das eigentliche Bau- und Genehmigungsverfahren an. Bis dann tatsächlich mit dem jahrelangen Bau der dann genehmigten Trasse begonnen wird, werden mindestens fünf – eher mehr – Jahre verstreichen. / dk

Quelle: Deutsche Bahn

und Kalbach, sind die Präferenzen klar verteilt und die Interessen gebündelt: Fünf der sechs Bürgerinitiativen im Landkreis Fulda hatten eine gemeinsame Allianz gegründet und zuletzt sich sowie alle Bürgermeister von Gemeinden zwischen Fulda und Flieden für Variante IV ausgesprochen, weil sie die ge-

ringere Beeinträchtigung für Menschen und Natur bedeutet. Neuhoft beispielsweise befürchtet – wenn Variante VII kommt – eine „Umzingelung des Ortes“, der von einer Bahnlinie und der A66 tangiert ist, und die Zerstörung des Oppzer Berges als letztes großes Erholungsgebiet in der Gemeinde. Flieden sieht seine wirtschaftliche Entwicklung in Gefahr, weil Variante VII durch das Erweiterungsgebiet des Gewerbeparks führen könnte.

Einzig die Bürgerinitiative aus Kalbach spricht sich vehement für Variante

VII aus, weil sie keine zweite Bahntrasse durch ihr Gemeindegebiet haben will. Auch Fuldas Landrat Bernd Woide und der hiesige Bundestagsabgeordnete Michael Brand (beide CDU) sprachen sich jüngst für IV aus.

Dies brachte insbesondere Brand scharfe Kritik von Städten und Bürgerinitiativen aus dem Main-Kinzig-Kreis ein, die in seinem Bekenntnis politische Einflussnahme sehen und eine Torpedierung des ansonsten politisch neutralen Verfahrens fürchten.

Manche bleiben diplomatisch

In Fuldas Nachbarlandkreis wirkt es, als würde die Debatte bisweilen emotionaler geführt; die Mehrheiten für die eine oder andere Variante werden kaum oder nur schwer deutlich: Quantitativ gibt es an Main und Kinzig zwar offenbar mehr Gruppierungen, die sich gegen Variante VII aussprechen als gegen die IV. Da es aber unterschiedlich große Zusammenschlüsse gibt und manche Gruppierungen öffentlichkeitswirksamer als andere agieren, sagt dies nichts darüber aus, ob mehr Menschen die eine oder die andere Variante bevorzugen.

Zudem zeigen sich einige Kommunen sehr diplomatisch oder lehnen bisweilen beide Trassenvarianten ab, weil sie von beiden betroffen wären, oder weil es innerhalb der Kommune unterschiedlich gelagerte Interessen gibt. Die Bundestagsabgeordnete Katja Leikert, Peter Tauber (beide CDU) und Bettina Müller (SPD) aus dem Main-Kinzig-Kreis sind „aufgrund unterschiedlicher Betroffenheiten zurückhaltender“ und haben bislang keine Position für oder gegen eine Variante bezogen.

Königreich ist für die Variante IV

Resolution der Vertretung

FLIEDEN

Zwei Tage vor der voraussichtlichen Entscheidung der Bahn für eine Variante zum Ausbau der Bahntrasse Fulda-Frankfurt hat die Gemeindevertretung eine Resolution verabschiedet. In ihr spricht sich die Politik für Trasse IV aus.

Nach Neuhoft und Kalbach hat auch die Politik des Königreiches Position bezogen. Wie aus dem Resolutionstext – er wurde einstimmig angenommen – hervorgeht, spricht sich die Gemeindevertretung „klar für eine Weiterverfolgung der Planungen für die Trassenvariante IV aus und lehnt die Trassenvariante VII ab“. Damit stellen sich die Fraktionen hinter Bürgermeister Christian Henkel (CDU), der sich mit vier weiteren Bürgermeistern sowie Vertretern von fünf der sechs Bürgerinitiativen im Landkreis Mitte Mai geschlossen für die Umsetzung von Variante IV ausgesprochen hatte. Diese verläuft weitgehend in einem Tunnel; die Trasse wird bei Mittelkalbach an die Strecke Fulda-Würzburg angebunden.

Zugleich werden in der Resolution Gründe für die Ablehnung der Variante VII – sie führt durch Flieden an Neuhoft vorbei durch den Oppzer Berg – erläutert: Trasse VII „hätte erhebliche Auswirkungen auf die Gemeinde“, die durch

die Bahnstrecken Fulda-Gemünden und Fulda-Frankfurt sowie die A66 „vorbelastet ist“. Zudem würde der Ortsteil Höf und Haid erneut durchschnitten, der bereits durch die L3372 belastet sei. Daher hält die Gemeindevertretung die Beanspruchung der Bürger des „ländlich geprägten Ortsteils für nicht tragbar“. Zudem verlaufe Variante VII durch eine bereits 2013 beschlossene Erweiterungsfläche eines Gewerbegebiets und nah an einem

„Der Ausgang ist offen“

Neubaubereich vorbei, dessen Bauplätze dann „kaum noch verkaufbar“ wären. Zudem fordert die Politik Lärmschutz nach den geltenden Vorschriften für die Bestandsstrecke durch die Gemeinde.

Bürgermeister Henkel sagte mit Blick auf die Deutsche Bahn, die sich morgen auf eine Vorzugsvariante festlegen könnte, es sei „schwer einzuschätzen“, welche es sein wird. „Der Ausgang ist offen“, alle seien sehr gespannt. Mit der Resolution mache Flieden seine Position deutlich. Der Text soll der DB Netz AG, dem Dialogforum, das die Planungen zum Bahnausbau seit 2014 begleitet, den Verkehrsministern von Bund und Land, den Regierungspräsidenten Süd- und Nordhessen sowie dem Landkreis zugestellt werden. nz

SAMMLUNG VON FAKTEN UND ARGUMENTEN

VARIANTE IV

Vorteile:

- 3,6 Kilometer kürzer als Variante VII.
- Bei Schlüchtern Verknüpfung mit der Bestandsstrecke möglich.
- Wege für Baufahrzeuge durch Nähe zur A66 vereinfacht.

Nachteile:

- Längster Tunnel aller Varianten in der Gemeinde Kalbach.
- Brücke über den Kinzigstausee oder Umfahrung nötig.
- Insgesamt laut Bewertungsmatrix etwas stärkere Auswirkungen auf das höchste Schutzgut Mensch.
- Etwas schlechteres Ab-

schneiden hinsichtlich des Artenschutzes.

VARIANTE VII

Vorteile:

- Durchfahrung von Flieden in Bündelung mit Bestandsstrecke möglich.
- Insgesamt leichte Vorteile in der bislang vorgelegten Bewertungsmatrix der Bahn, die aber nochmals präzisiert werden soll.
- Besseres Abschneiden hinsichtlich des Artenschutzes.

Nachteile:

- 3,6 Kilometer länger als Variante IV.
- Unter anderem lange und hohe Talbrücke über das Brachtal.
- Lange Brücke über die re-

naturierte Fliede-Aue.

- Periphere Lage erschwert die Erreichbarkeit durch Baustellenfahrzeuge und später Rettungsfahrzeuge.

WEITERE FAKTEN

- Der Tunnelanteil ist bei Variante VII etwas höher als bei Variante IV.
- Die Lärmauswirkungen auf Menschen sind laut Bahn bei beiden Varianten nahezu identisch.
- Bei beiden Varianten würde die Fahrzeit in etwa genauso lange sein.
- Die grundlegenden Planungsziele hinsichtlich möglicher Kapazitäten, Wirtschaftlichkeit und Geschwindigkeit werden von beiden Varianten laut Planern erfüllt. / dk, nz

Hinweis der BI zum gelb markierten Text: Diese Aussage ist falsch.

Unsere Bürgerinitiative spricht sich ebenfalls vehement gegen die Tr. VII aus, weil diese Kalbacher Gemeindegebiet betrifft, nämlich Niederkalbach. Kalbach ist von beiden Varianten IV und VII gleichermaßen betroffen.

Unsere Bürgerinitiative setzt sich seit Beginn für den Ausbau der Bestandsstrecke Variante V zwischen Flieden und Neuhoft ein.