

DEBATTE UM DEN BAHNAUSBAU

„Alles, was gerade passiert, ist Säbelrasseln“

Heiko Stolz und Franz Josef Adam begleiten den Ausbau der Schnellbahntrasse kritisch

NEUHOF

Die Deutsche Bahn diskutiert über sieben Varianten für die neue Schnellbahnstrecke Frankfurt-Fulda. Vielerorts haben sich Bürgerinitiativen (BIs) gebildet. In Neuhoft ist es hingegen ruhig. Wieso sie Fakten statt Polemik bevorzugen und wie sie zum Ausbau der Bestandsstrecke stehen, darüber sprachen Bürgermeister Heiko Stolz und Erster Beigeordneter Franz Josef Adam (beide CDU) mit unserer Zeitung.

Von unserem Redaktionsmitglied
CORINNA HISS

Herr Stolz, Sie begleiten die Pläne der Bahn seit Beginn Ihrer Amtszeit, Herr Adam, Sie sind von der ersten Stunde an mit an Bord. Wie empfinden Sie die Vorgehensweise der Bahn?

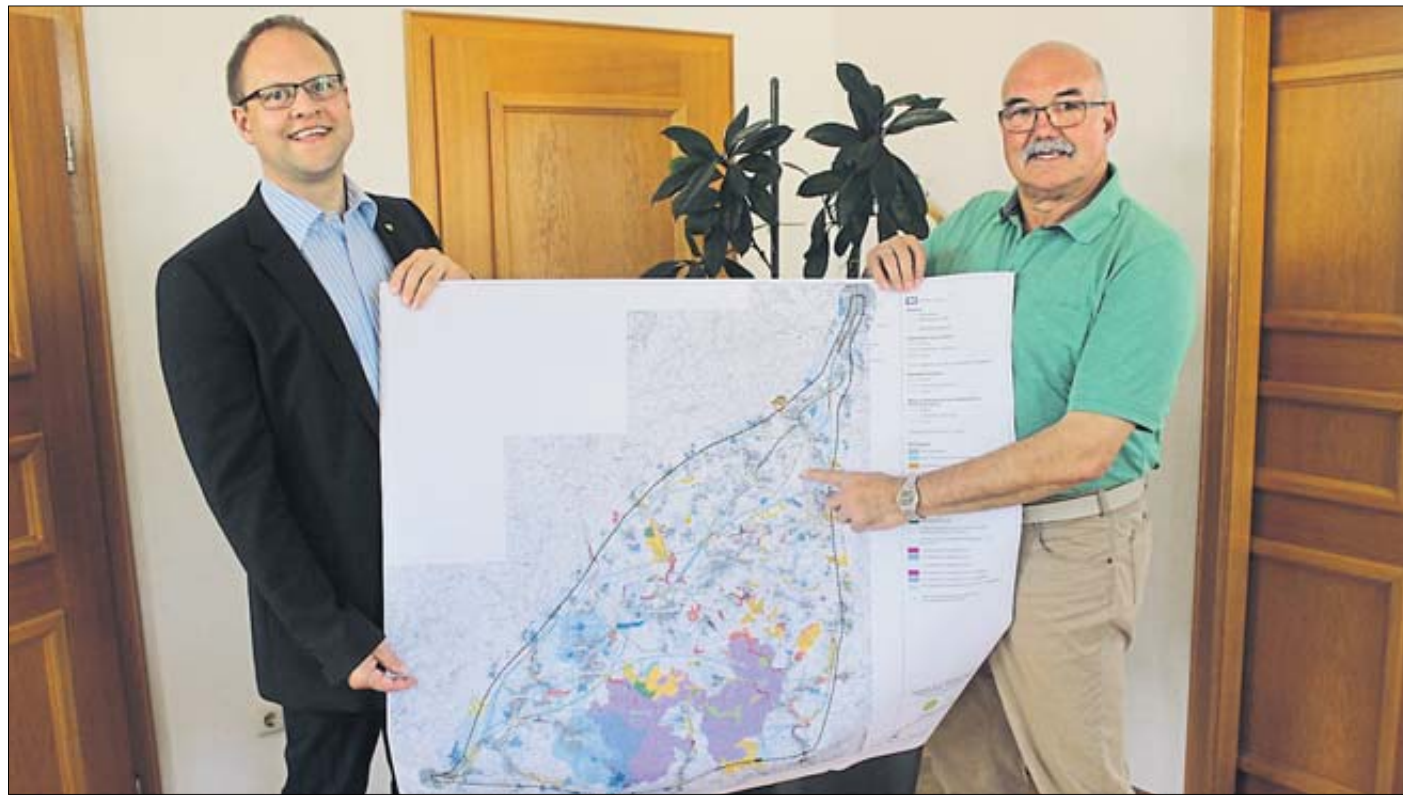
Stolz: Die Bahn führt den Prozess der Trassenfindung aus meiner Sicht professionell und transparent durch. Es gibt klare Faktoren, die sie beleuchten, wie Mensch, Umwelt, Tier und Natur sowie die wirtschaftliche und technische Umsetzbarkeit.

Adam: Die Bahn prüft und bewertet alle Vorschläge, auch von freien Planern, um zu verhindern, dass am Ende gesagt wird, dass Vorschläge unter den Teppich gekehrt worden sind. Hinweise und Kritikpunkte von allen Beteiligten, Gemeinden und Bürgerinitiativen werden gehört und aufgenommen.

Stolz: Aber trotzdem darf nicht vergessen werden, dass die Bahn auf Grundlage der Bewertungskriterien ihre Vorschlagstrasse festlegt. In der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe (AG) zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens hat die Bahn betont, dass es für die Variantenentscheidung keine Rolle spielt, wie stark Gegner und Befürworter medial mit ihren Positionen vertreten sind.

Ist das ein Grund, wieso Sie nicht laut diese oder jene Variante fordern – so wie es in Kalbach oder Flieden der Fall ist?

Adam: Alles, was gerade passiert, kann man als Säbelrasseln bezeichnen. Es fehlen schlichtweg noch viele Fakten, um sich jetzt auf eine Variante



In einem dreieckförmigen Suchkorridor zwischen Gelnhausen und Fulda befinden sich momentan sieben Trassenvarianten für den geplanten Schnellbahnausbau. Neuhofts Bürgermeister Heiko Stolz (44, links) und Erster Beigeordneter Franz Josef Adam (61) begleiten den Prozess kritisch und stehen im ständigen Dialog mit der Bahn. Foto: Corinna Hiss

festlegen zu können. Ein Beispiel: Von insgesamt sieben Schutzgütern, die von der Bahn bewertet werden, fehlen noch vier, dabei das wichtigste Schutzgut Mensch.

Stolz: Es bringt ganz einfach nichts. Wir bevorzugen das offene Gespräch im Dialogforum, aber auch mit dem Bahnvorstand, mit Politikern und dem Regierungspräsidium. Unsere Devise ist: Nicht wer am lautesten schreit, der kriegt Recht, sondern wer die Fakten, die Argumente auf seiner Seite hat.

Adam: Wir sind der Meinung, dass erst in 2018, wenn die Verkehrszahlen 2030, das Lärmgutachten und die Prüfungen über die technische und wirtschaftliche Realisierbarkeit vorliegen, eine konkrete Entscheidung über die Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren getroffen werden kann.

Herr Adam, Sie sind 26 Jahre lang selbst gependelt und haben die Pläne der Bahn schon unter der ehemaligen Bürgermeisterin Maria Schultheis verfolgt. Wieso gibt es in Neuhoft noch keine BI?

Adam: Das stimmt, ich war schon beim ersten Dialogforum 2013 dabei. Seitdem habe ich an etwa 50 Treffen teilge-

nommen, an Dialogforen, AG-Treffen, Gesprächen mit Bürgerinitiativen, Bürgermeistern und Politikern. Im neu gegründeten Arbeitskreis Verkehrskonzept und Lärmschutz gibt es die Arbeitsgruppe Bahn mit Sprecher Andreas Krefß, die sich für einen verbesserten Lärmschutz ausspricht. Der Arbeitskreis hat jetzt erstmals an der AG teilgenommen. Wir haben keine BI, denn wir haben die Planungen von Anfang an intensiv begleitet. Durch den Bau der Autobahn und die Linienverbesserung der Bahn mitten durch Neuhoft haben wir viel gelernt, und wir haben quasi das, was die anderen jetzt erleben, schon hinter uns.

Bei vielen gilt der Ausbau der Bestandsstrecke, also Variante V, als Favorit. Wie stehen Sie dazu?

Stolz: Über Variante V wird in der Tat viel geredet. Aber es stimmt nicht, dass alle dafür sind. Flieden hat sich dagegen positioniert, ebenso Kerzell und Bronnzell. Bei uns kommt es drauf an, wie die Variante realisiert werden könnte. Uns geht es nicht nur darum zu schauen, mit welcher Variante wir leben könnten, sondern unter welchen Bedingungen. Daher lehnen wir Variante V derzeit nicht grundsätzlich ab. Der Ausbau der Bestandsstre-

cke ist immer eine Option, aber wenn es so kommen sollte, werden wir klare Forderungen haben.

Die wären?

Adam: Sie betreffen insbesondere den Lärmschutz. Uns schwebt innerörtlich eine Einhausung vor. Das bedeutet, dass die Bahntrasse eine Umhausung hätte und der Lärm nicht nach draußen kann.

Stolz: Es gibt in Neuhoft konkrete Raumwiderstände, die wir der Bahn mitgeteilt haben. Da ist zum einen die Besiedlung nahe der Bahntrasse in den Ortschaften Tiefengruben, Dorfborn und Neuhoft bis zum Erlenhof. Wir haben den Gieseler Forst, Wasserschutzgebiete, drei Tiefbrunnen, Ausgleichsflächen, Abbaugruben von Kali und Salz, das Gewerbegebiet, die Via Regia und Hochspannungsleitungen. Dazu kommt, dass die Fliede Überschwemmungsgebiet ist und dort der Biber seinen Lebensraum hat.

Wenn man das alles betrachtet, wäre Variante V in Neuhoft dann überhaupt möglich?

Stolz: Es ist Aufgabe der Bahn, das hinzubekommen. Eine Variante kann auch angepasst oder vorhandene Einrichtungen können verlegt werden. Wir geben alle Informationen weiter, damit sie in die Prüfung mit einbezogen werden.

Waren Sie überrascht, als im November Variante V wieder aufkam?

Adam: Ich war überrascht über die Art und Weise, wie sie dann behandelt worden ist. Viele haben sich seitdem deutlich dafür ausgesprochen, ohne zu wissen, wie die Züge an den Bahnhof Fulda angebunden werden. Die Anschlussmöglichkeit in Bronnzell oder inwieweit Kerzell betroffen ist, ist noch nicht klar. Deshalb lehnen beide Orte Variante V vehement ab.

Was spricht noch dagegen?

Adam: Eine Schnellbahntrasse signalisiert allein vom Wort her, dass die Züge möglichst 250 Kilometer pro Stunde fahren. Doch durch Neuhoft, Flieden, Schlüchtern, Bad Soden-Salmünster und Wächtersbach wird das nicht machbar sein. Das war auch das K.o.-Kriterium, weshalb der Ausbau der Bestandsstrecke anfangs nicht mehr in den Mund genommen wurde. Ho-

he Geschwindigkeiten kann man gut auf gerader Strecke und in Tunnelanlagen fahren.

So wie bei Variante IV...

Adam: Genau. Wenn man dort in Mittelkalbach, wo die neue Strecke von der Schnellbahntrasse Fulda-Würzburg abzweigt, einen optimalen Lärmschutz baut, fährt man bis runter an den Knotenpunkt Schlüchtern durch einen Tunnel. Da ist keine Wohnsiedlung betroffen. Vielleicht ist das die Antwort, die sich aus den Schutzgutbewertungen ergibt.

Das heißt, Neuhoft favorisiert Variante IV?

Stolz: Das wollen wir so nicht sagen, weil eben noch nicht alle Fakten auf dem Tisch liegen. Aber wir haben auf der einen Seite eine Bestandsstrecke, die voll ausgelastet ist. Auf der anderen Seite gibt es von Würzburg kommend bereits eine vorhandene Schnellbahntrasse, die nur 40 Prozent Kapazitätsauslastung hat. Da macht es doch Sinn, das zu nutzen, was schon da ist.

Adam: Das gilt auch für Varianten I bis III durch den Spessart, mit denen wir natürlich auch gut leben könnten. Dort muss die Bahn nun prüfen, ob es wirtschaftlich und technisch vertretbar ist, eine längere Strecke in Kauf zu nehmen.

Sie schlagen also vor, so viel wie möglich die bestehende Schnellbahntrasse Fulda/Würzburg zu nutzen?

Adam: Ja. Jahrzehntlang wurde von der Bahn AG die Anbindung über die vorhandene Schnellbahntrasse durch den Spessart geplant. Dann wurde alles auf Eis gelegt. Abgesehen davon sind Bronnzell, Kerzell, Flieden, Neuhoft, Steinau an der Straße, Bad Soden-Salmünster und Wächtersbach die am meisten betroffenen Bereiche, weil dort die Wohnsiedlungen weniger als 250 Meter von der Bahntrasse entfernt sind. Die Bahn hätte dort den größten Aufwand, wenn die Trasse tatsächlich durch diese Siedlungsbereiche geht.

Das alles spricht für die Varianten I bis IV. Was wäre ein Vorteil von Variante V?

Stolz: Das ist klar der Lärmschutz. Es gelten auf der geplanten Neubau-Schnellbahnstrecke verschärfte Emissionswerte. Die Bahn verspricht einen optimalen Lärmschutz.

Bis die Trasse fertig gebaut ist, unabhängig von der Va-

riante, wird es aber mindestens 2030.

Adam: Das ist genau der Punkt. Deshalb fahren wir auch zweigleisig. Wir können nicht bis dahin warten. Die bestehenden Lärmschutzmaßnahmen sind völlig unzureichend, insbesondere in Neuhoft, Dorfborn und Tiefengruben. Das haben wir der Bahn bereits vor Jahren mitgeteilt. Die Maßnahmen, die von der Bahn umgesetzt wurden, sind nicht ausreichend. Wir haben bis heute keine aktuelle Lärmberechnung bekommen, da ist die Bahn in der Bringschuld.

Stolz: Die Bahn hat mit der aktuellen Lärmaaktionsplanung angekündigt, 2018 an den Bestandsstrassen der Hauptteisenbahnstrecken neue Lärmberechnungen durchzuführen. Anhand der Werte wird eine Prioritätenliste erstellt, wann welcher Bereich im Bezug auf Lärmschutz saniert wird. Wir wollen gemeinsam dafür sorgen, dass Neuhoft und der gesamte ostthessische Raum in der Prioritätenliste möglichst weit oben aufgenommen werden.

Ein besserer Lärmschutz für Neuhoft ist auch für die Kalbacher Grund, immer wieder Variante V zu fordern.

Adam: Die BI Kalbach macht es sich relativ einfach. Sie sagen: Wenn die Trasse nach Neuhoft kommt, kriegen die endlich einen ordentlichen Lärmschutz. Damit hätten die Kalbacher das Problem lediglich von sich weggeschoben und nicht an einer Lösung mitgearbeitet.

Stolz: Wir denken überregional. Wir sind als Kommune Neuhoft nicht isoliert, sondern haben Nachbarkommunen. Mit den Bürgermeistern haben wir vereinbart, uns nicht die Varianten gegenseitig um die Ohren zu hauen.

Dann waren Sie sicher froh, dass die Kalbacher Gemeindevertretung im Februar abgelehnt hat, öffentlich eine Variante zu favorisieren?

Stolz: Es war eine gute Geste von der Gemeindevertretung, sich nicht dazu hinreißen zu lassen und die Positionierung der BI aufzugreifen. Eine Variante zu fordern, die das Ganze zu den nachbarschaftlichen Freunden schiebt, ist schlechter Stil. In der heutigen Zeit kann keine Kommune mehr für sich allein überleben. Man ist angewiesen auf die Zusammenarbeit interkommunal – eigentlich im ganzen Landkreis Fulda. Das wird unter den Bürgermeistern auch so gehandhabt.

Wie stehen Sie zu den Varianten VI und VII?

Stolz: Die lehnen wir rigoros ab und stehen damit auch im Einklang mit Kalbach und Flieden. Auch die Rommerzer BI unterstützen wir in ihrem Vorhaben. Wir hätten damit zwei zusätzliche Trassen durch Neuhoft Gebiet. Und ein Tunnel durch den Oppenberger Berg ist bereits im Zuge der Planungen für die A 66 verworfen worden.

Wieso ist die Ausbau- und Neubaustrecke Hanau/Würzburg-Fulda überhaupt notwendig?

Adam: Die Bestandsstrecke im Kinzig- und Fliedetal ist völlig überlastet. Es gibt häufig Wartezeiten wegen ICE-Überholungen, außerdem viel Güterverkehr. Wenn der Schnellverkehr von der Trasse weg käme, wäre das eine Verbesserung für den Regionalverkehr. Es gäbe eventuell neue Chancen für den Regionalverkehr von Fulda bis Frankfurt und für Taktungen im Bereich des Schülerverkehrs von und nach Fulda.

Stolz: Dass sie nötig ist, bezweifle ich niemand.



Vier der sieben geplanten Trassenvarianten führen durch den Landkreis Fulda. Die Varianten I bis III führen durch den Spessart und schließen dort auf die bestehende Schnellbahnstrecke Fulda-Würzburg an. Grafik: Michael Haipeter