

Bürgerinitiative gegen eine weitere Bahntrasse e. V.

Jakob Brähler
Vorsitzender
Peterstraße 12

36148 Kalbach

DB Netz AG
Herrn Dr. Reinhard Domke
Hahnstraße 49

60528 Frankfurt (Main)

Kalbach, den 21.12.2017

NBS/ABS Gelnhausen – Fulda; Abschnitt Schlüchtern – Fulda

Sehr geehrter Herr Dr. Domke,

seit unserer Mitarbeit in der Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“ und im Dialogforum haben wir einen guten Überblick über die bis heute von Ihnen und Ihrer Planungsgemeinschaft vorgetragenen Ergebnisse der Variantenprüfung erhalten. Besonders hat uns gefreut, dass Sie es zugelassen haben, dass die Bündelung der neuen Gleise mit der vorhandenen Bahnstrecke bzw. der A 66 in der Vergangenheit immer wieder zum Thema von Prüfungen und Diskussionen geworden ist. Dadurch wurde erreicht, dass jetzt eine technische Lösung gefunden wurde, eine Variante östlich der Schnellfahrstrecke zu führen und südlich von Bronnzell einzubinden (Ihre Folie vom 14.11.2017). Damit scheint für uns die technische Realisierung der Variante V bzw. der ihr ähnlichen Variante VIII gesichert zu sein. Somit wird eine wichtige Hürde genommen, da die Bündelung von Verkehrswegen nach dem Raumordnungsgesetz sowie der Landesentwicklungs- und Regionalplanung höchste Priorität hat.

Inwieweit einzelne Abschnitte nach den Planungsüberlegungen von Herrn Dipl.-Ing. Gorissen gebaut werden können (ABS Kinzigtal/Variante VIII), ist für uns noch nicht abschließend geklärt. Wir gehen davon aus, dass Sie eine völlig gleichwertige Realisierungsprüfung bis zur Entscheidung über die Vorzugsvariante vornehmen lassen.

Die Konkurrenztrasse zu den Varianten V und VIII ist aus unserer Sicht nördlich von Schlüchtern die Variante IV, die unsere Gemeinde im Gebiet des Ortsteils Mittelkalbach und einem Teilgebiet des Ortsteils Oberkalbach betrifft. Aus diesem Grunde wollen wir nun die Vorteile der Bündelung (V, VIII) und die Nachteile der Variante IV aufzeigen. Wir gehen aber auch bei bestimmten Gliederungspunkten auf die Linienführung zwischen Neuhof-Opperz und Kalbach-Niederkalbach ein. Im Einzelnen tragen wir vor:

1. Eine dichte Bündelung der Verkehrswege schafft im Grundsatz weniger schwer Betroffene.
2. Die Bündelung ist fachlich besser. Neue Bahnstrecken abseits gebündelter Trassen sind nach gegenwärtigem neuestem Erkenntnisstand in raumordnerisch-verkehrlich-betrieblicher Sicht hier eher nicht sinnvoll, wie uns von Fachleuten gesagt wurde.
3. Die Bündelung entspricht, wie schon vorher ausgeführt, der Forderung der Landes- und Regionalplanung sowie allgemeinen Planungsgrundsätzen in Deutschland. Die Variante V kommt nördlich von Flieden dieser Forderung schon sehr nahe. Dies gilt im Übrigen auch für die sog. Variante VIII.

In diesem Zusammenhang wollen wir daran erinnern, dass bei der Planung der A 66 im Raum NeuhoF-Kalbach in der Zeit von 1981 bis 1995 die Bündelung der A 66 mit der Bahnstrecke und einem Tunnel NeuhoF und die Alternative mit der Linienführung zwischen NeuhoF-Opperz und Kalbach-Niederkalbach im Mittelpunkt heftiger Diskussionen stand. Letztendlich hat sich aus umweltfachlicher Sicht die Bündelung durchgesetzt. Bei der Autobahnplanung hat man dann noch zusätzliche Flächen für die neuen Bahngleise in NeuhoF reserviert. Wir können nicht nachvollziehen, dass bei einem so wichtigen Zukunftsprojekt die Bahn die neuen Gleise auf der Strecke Flieden bis Fulda nicht gleich mitgebaut hat. Man hätte schon damals mit einer Tunnellösung für beide Verkehrswege das große Lärmproblem in NeuhoF für alle Zeit lösen können.

Uns haben Fachleute gesagt, dass die Bündelung der schnellen Gleise mit nahen Bahnstrecken seit Jahrzehnten gängige Praxis ist, so zum Beispiel auf mehreren Zehner-Kilometern an der Strecke „Köln-Frankfurt“ zwischen Köln und Siegburg, an der Strecke „Nürnberg-München“ südlich von Nürnberg, im Ballungsraum Berlin, an der Strecke „Karlsruhe-Basel“ und zwischen Hamburg und Berlin, sogar auf über 50 Kilometer. Ganz aktuell hat man entschieden, die sogenannte „y-Trasse“ zwischen Hamburg und Hannover nach zielgerichteten Protesten nicht mehr durch die freie Landschaft zu führen, sondern überwiegend an den bestehenden Bahnstrecken entlang.

4. Nach der Landes- und Regionalplanung gibt es keine Vorgabe, nach der die Bahn verpflichtet wäre, weit weg von Siedlungen zu planen. Es besteht aber die prinzipielle Vorgabe auf eine Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen, damit eine Neuzerschneidung von hochwertiger Landschaft und wertvollem Lebensraum verhindert wird. Weiter muss beachtet werden, dass durch eine Bündelung eine Neuverlärnung umgangen wird. Die Bündelung hat also bedeutende Vorteile gegenüber einer anderen Planungsvariante, sodass es sogar sinnvoll wäre, die Bündelungsvariante bei den Bewertungen für die Ermittlung der Vorzugsvariante mit einem Bonus zu versehen.
5. Aus den uns vorliegenden Unterlagen zur ABS Kinzigtal (Variante VIII) haben wir entnommen, dass diese Variante über einen Trassenverlauf

verfügt, der in der Höhe und so nah an der Bestandsstrecke führt, dass in bestimmten Abschnitten zwischen beiden Strecken gewechselt werden kann. Außerdem werden die Züge nicht nah vor/nach Fulda ausgebremst. Ab/bis kurz vor Fulda können die Züge ungebremst und ohne Blockabstände aufdrehen. Weil die höhere Geschwindigkeit um einige Kilometer verlängert wird, kann auch ein insgesamt höheres Tempo gefahren werden. Diese Tatsache wirkt sich positiv auf die Zeitvorgabe der „45 Minuten“ aus. Umso stärker fällt hier nun vor allem der Nachteil der Variante IV auf. Dort müssten sich die Züge mit der Einfädelung in die SBS Hannover-Würzburg mit dortigen Zügen arrangieren, was das Tempo stark drückt. Hinzu kommt der um einige Kilometer längere Bogen der Variante IV.

Es soll deutlich herausgestellt werden, dass die Variante IV zwischen Schlüchtern und Kalbach nirgendwo mit der Bestandsstrecke technisch ausreichend verknüpfbar ist. Weil die Variante IV nicht über Flieden geführt wird, sondern ab Schlüchtern nur im Tunnel und auf hohen Brücken verläuft, ist die Variante IV auch in puncto Not-Halte, Parken und Überholungen bei Störungen negativ zu bewerten.

6. Der Sicherheitsaspekt ist von großer Bedeutung, denn die neuen Rettungsbestimmungen stellen höchste Anforderungen an Tunnelbauwerke. Der über zehn Kilometer lange Haupttunnel der Variante IV ist um ein Vielfaches aufwändiger als die Bündelungsvariante über die Bahnhöfe Flieden und Neuhof. Dies ist deshalb so, weil der Tunnel der Variante IV mit seiner enormen Länge und Tiefe einige sehr lange und sehr tief reichende Rettungsstollen erfordert.

Von Frankfurt kommende Hochgeschwindigkeitszüge über die Variante IV müssten, wenn die Einfahrt in die SBS Fulda - Würzburg noch nicht frei ist, mitten im langen Tunnel halten oder alternativ auf einer hohen Brücke. Das ist aber aus Sicherheitsgründen unter allen Umständen zu vermeiden. Dieser Abschnitt vor der Einmündung in diese Strecke ist zudem ansteigend, d.h., die mehrere tausend Tonnen schweren Züge müssten anhalten und dann in einer Steigung wieder anfahren. So haben wir es uns erklären lassen.

7. Bei der Bündelungsvariante durch Flieden und Neuhof ist der bauliche Aufwand wesentlich niedriger. Zwar müssten mehr Kilometer Bahnstrecke gebaut werden, doch schlagen diese nur mit einem Drittel bis Viertel der Kilometer-Kosten eines Doppel-Tunnels zu Buche. Wenn in Neuhof der Tunnel entfallen sollte, werden die Kosten für die Bündelungsvariante noch niedriger. Im Vergleichsabschnitt ab Schlüchtern schätzen wir, dass die Tunnellänge mehr als 80 Prozent niedriger ist als bei der Variante IV. Dies bedeutet auch, dass die Aushubmassen und der damit verbundene Abtransport um ein Vielfaches niedriger sein werden als bei der Variante IV.
8. Ein weiterer Vorteil der Bündelung nach Auffassung eines Fachexperten: Wenn die Bahnstrecke gebündelt mit der Bestandsstrecke Neuhof-Flieden und dann über den alten Verlauf der B 40 gebaut wird, könnte mit

geringem Aufwand und Belastung für Mensch und Natur bei Tiefengruben eine ganz kurze Verbindungskurve kommen, die bei der Variante IV nicht möglich ist, nämlich nach Süden hin. Bei der Variante IV müsste eine solche Süd-Kurve nordwestlich zuvor mitten durch Siedlungen unserer Gemeinde führen. Über die Tiefengruben-Verbindung könnten bestimmte ICE/Nachtzüge und Güterzüge schnell und fernab der Altstrecke von/nach Würzburg fahren.

9. Bürger der Gemeinden Flieden und Neuhof erhalten mit den Bündelungstrassen (Variante V und Variante VIII/ABS Kinzigtal) einen besseren Lärmschutz. Und was auch wichtig ist: Für die Bürger von Neuhof-Opperz und Kalbach-Niederkalbach wird eine Neuverlärmung verhindert. Dies gilt genauso für die Bürger von Mittelkalbach und eines Teils der Bürger von Oberkalbach, wenn nicht nach der Variante IV gebaut wird.

Nach den uns gegebenen Informationen läuft die Variante VIII durch Flieden ebenerdig, während hingegen die Variante V in ca. 8 m Höhe verläuft. Variante VIII ist hinsichtlich des Lärmschutzes die vorteilhaftere Variante.

10. Die Bündeltrassen führen nördlich von Schlüchtern nirgendwo zu einer signifikanten Neu-Zerschneidung der Landschaft.

Bei einer Linienführung zwischen Neuhof-Opperz und Kalbach-Niederkalbach käme es dagegen zu einem massiven Eingriff in die Landschaft, und hochsensible Naturräume der Fliede- und Kalbachau würden zerstört werden.

Darüber hinaus müssen wir erneut darauf hinweisen, dass es nicht hinnehmbar ist, dass die neue Bahnstrecke nur wenige Meter am Niederkalbacher Friedhof vorbei geführt wird. Ferner stellen die im Trassenbereich liegenden zwei Sportplätze ein weiteres Hindernis für diese Variante dar.

Bei der Realisierung der Variante IV müssen zwei zusätzliche Brücken über das Kalbachtal gebaut werden. Dann würde durch die drei Brücken, eine oben und zwei in ungefähr halber Höhe, das Kalbachtal optisch endgültig abgeriegelt sein.

11. Bei den Bündelungstrassen müssten keine Häuser abgerissen werden. Mit Sicherheit muss bei Realisierung der Variante IV ein Anwesen (Hommelmühle) dem Brückenbau weichen. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Bewohner von vier weiteren Häusern (Berghäuschen und Leidemühle) von den Bahnbrücken unmittelbar betroffen sein werden. Auch die Häuser der Bewohner der Bornhecke in Mittelkalbach, in deren Höhe die Trasse IV in die SBS Fulda-Würzburg einmündet, sind nach unserer Ansicht unmittelbar betroffen.

Sehr geehrter Herr Dr. Domke,

die Bürger unserer Gemeinde sind im Laufe der letzten Jahrzehnte sehr sensibel geworden, wenn durch überregionale Großprojekte in Natur und Landschaft eingegriffen wird und damit die Lebensqualität und der Naturhaushalt empfindlich beeinträchtigt werden. Dies hängt auch damit zusammen, dass in 1982 die Abfalldeponie des Landkreises Fulda in Betrieb genommen und im Jahr 1995 erweitert wurde. Darüber hinaus wurde in 1982 mit dem Bau der NBS Hannover-Würzburg in unserer Gemeinde begonnen. Dieses Projekt war für unsere Gemeinde ein Jahrhundertbauwerk, da die im Gemeindegebiet liegende Strecke etwa 10 Kilometer betrug. Hierzu gehörten vier Tunnelbauwerke, zwei Einschnitte, zwei große Erddeponien und ein großes Brückenbauwerk. Ein Doppelhaus und ein Einfamilienhaus mit den dazugehörigen Wirtschaftsgebäuden mussten abgerissen werden.

Für die Baumaßnahme der Bahn wurden im Gemeindegebiet über 300.000 Quadratmeter land- und forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen. Darüber hinaus benötigte man für die Erdablagerungen von rund zwei Millionen Kubikmetern Bodenmassen Deponieflächen in einer Größenordnung von über 330.000 Quadratmetern. Ferner wurde noch die Bahnstromleitung mit hohen Masten gebaut. Die Bauphase war mit hohen Belastungen für die Wohngebiete in Nieder- und Mittelkalbach verbunden. Heute wird über den Bahnlärm von Bürgern in bestimmten Wohngebieten Klage geführt.

Auf die A 66, die ursprünglich zwischen Neuhof-Opperz und Kalbach-Niederkalbach verlaufen sollte, sind wir in unserem Brief bereits eingegangen. Fast zehn Jahre hat es gedauert, bis wir bei diesem Projekt sicher sein konnten, dass die bekannte Lösung mit einem Tunnel Neuhof - und nicht durch den Opperzer Berg - realisiert wird.

Wie einfach wäre es gewesen, wenn Bahn und Straßenbauverwaltung zusammen die neue Bahnstrecke und die A 66 mit dem optimalen Lärmschutz für Neuhof gebaut hätten. Da dieses gemeinsame Bauwerk aus den für uns nicht nachvollziehbaren Gründen nicht möglich war, sind jetzt die Verantwortlichen der Bahn, von der DB Netz AG bis zum Vorstand der Deutschen Bahn AG in der Verantwortung. Sie müssen eine Lösung finden, die nicht zu einer neuen Zerschneidung der Landschaft und weiteren Verlärmung führt, sondern über eine Bündelungsvariante optimaler Lärmschutz umgesetzt sowie Natur und Landschaft geschont werden. Wir hoffen darauf, dass Sie, sehr geehrter Herr Dr. Domke, im Sinne dieser Überlegungen eine Lösung herbeiführen können.

Mit freundlichen Grüßen

Gez.: Jakob Brähler