

Information für die Presse

Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda: Bahn stellt erstes Ergebnis der Variantenbewertung vor

Varianten IV und VII schneiden im Vergleich deutlich am besten ab und werden vertieft betrachtet. Alle anderen Varianten scheiden aus. Abschließende Entscheidung im Juni.

Beim 12. Treffen des Dialogforums zum Aus- und Neubau der Bahnstrecken zwischen Hanau, Würzburg und Fulda präsentierte die Deutsche Bahn am Donnerstag in Gelnhausen das Ergebnis des Variantenvergleichs. Im Vergleich schneiden die Varianten IV und VII am besten ab, lautet das Fazit der DB. Beide Varianten haben in Summe die geringsten Auswirkungen auf die sogenannten Schutzgüter wie Mensch, Tier und Umwelt. Auch verkehrlich schneiden sie aufgrund kürzerer Fahrzeiten und der Möglichkeit, die neuen Gleise entweder in Schlüchtern oder in Flieden mit der Bestandsstrecke zu verbinden, besser ab als die Varianten, die durch den Spessart führen.

Bis zur nächsten Dialogforumssitzung am 8. Juni will die Bahn die beiden übrig gebliebenen Varianten noch einmal vertieft betrachten und dann entscheiden, welche der beiden sie als Vorzugsvariante in das Raumordnungsverfahren einbringt.

Beim Vergleich der möglichen Streckenführungen für die beiden neuen Gleise zwischen Gelnhausen, Fulda und Würzburg hatte sich zunächst gezeigt, dass die beiden Varianten III und VI aufgrund von verfahrenskritischen Risiken zu verwerfen waren. Ein Kalk-Niedermoor bei Altengronau sowie der Lebensraum von Schwarzstörchen würden durch die Trasse beeinträchtigt. „Aufgrund der Tatsache, dass es andere zumutbare Alternativen gibt, mussten wir diese Varianten ausschließen“, erläutert Dr. Reinhard Domke, der das Projekt für die DB Netz AG leitet. Gleiches gilt für die Variante VI, bei der die Lebensräume der Bechsteinfledermaus und von verschiedenen geschützten Spechtarten in Mitleidenschaft gezogen wären.

Die beiden Spessart-Varianten I und II haben ebenfalls höhere artenschutzrechtliche Risiken als die Varianten IV und VII und schneiden aufgrund der höheren Inanspruchnahme von Waldflächen und des deutlich längeren Laufwegs schlechter ab. Auch die schwierige Baulegistik und damit einhergehende lange Bauzeiten sprechen den Planern der Bahn zufolge im Vergleich zu den anderen Varianten gegen eine Trassenführung durch den Spessart.

Die Bündelungsvariante V wurde von der DB insbesondere aufgrund ihres schlechten Abschneidens beim Thema Lärm und aufgrund der Nähe zum Kurgebiet in Bad Soden-Salmünster schlechter bewertet als die Varianten IV und VII. Im Vergleich zu den anderen Varianten würden 8.000 Menschen weniger von nächtlichem Schienenlärm entlastet werden können. Auch das Bauen im Bestand und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen für den laufenden Bahnbetrieb inklusive längerer Bauzeiten und späterer Inbetriebnahme sprechen den Planern der Bahn zufolge im Vergleich gegen diese Variante.

In der Sitzung wurde auch noch einmal betont, dass unabhängig von der gewählten Variante untersucht wird, wie sich auch die Bestandsstrecke zeitnah mit zusätzlichem Lärmschutz ausrüsten lässt. Dies stellt ebenso wie der barrierefreie Ausbau der Bahnstationen eine Kernforderung der Region dar.

03.05.2018

Im Auftrag des
Dialogforums Hanau-
Würzburg/Fulda

Moderator Ralf Eggert

Kontakt:

06251/8416-78

ralf.eggert@ifok.de

Presseinformation des Dialogforums zur Bahnstrecke Hanau-Würzburg/Fulda

Weiterhin wurde vereinbart, bei einem gemeinsamen Termin mit Herrn Gorissen, der DB und dem Gutachter des Main-Kinzig-Kreises den exakten Verlauf des Vorschlags VIII nachzuvollziehen und erneut zu bewerten.

Im Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda treffen sich seit Sommer 2014 regelmäßig Vertreter aller Interessensgruppen der Region, um die Planungen der Bahn für die neuen Gleise kritisch zu begleiten und Anregungen und Hinweise einzubringen. Ziel war es von Anfang an, eine Trassenführung zu finden, die die geringsten Auswirkungen auf Mensch, Natur und Umwelt hat, die verkehrlichen und betrieblichen Zielstellungen erreicht und sowohl raumverträglich als auch wirtschaftlich ist. Der letzten Sitzung des Dialogforums gingen unter anderem zwei ganztägige Planungsworkshops voraus, auf denen die Teilnehmenden die Gelegenheit hatten, die Variantenbewertung im Detail nachzuvollziehen und Rückfragen zu stellen.

www.hanau-wuerzburg-fulda.de

Über die Variante IV:

Die Strecke führt von Gelnhausen nach Norden und zweigt dann nördlich von Wirthheim nach Osten ab. Südlich von Wächtersbach quert sie die Kinzig, um dann von Aufenau aus leicht nach Nordosten abzuschwenken. Ab Salmünster folgt die Variante dem Kinzigtal und überquert bei Steinau an der Straße den Stausee. Sie folgt dann dem Kinzigtal weiter westlich überwiegend in Tunnellage. Bei Schlüchtern ist eine Verknüpfung mit der Bestandsstrecke möglich. Die Variante führt schließlich in einem langen Tunnel nach Nordosten und bindet bei Mittelkalbach an die Schnellfahrstrecke an. Die Strecke ist 44 km lang, wobei davon 28 km im Tunnel verlaufen.

Über die Variante VII:

Die Strecke führt von Gelnhausen nach Norden westlich von Wächtersbach, Eckardroth-Wahlert und Umbach am Rande des Vogelsbergs entlang. Ab Ürzell biegt sie nach Osten ab und führt an Wallroth vorbei. In Flieden führt die Variante durch den vorhandenen Bahnhof und dann weiter in Richtung Nordosten zwischen Opperz und Niederkalbach zur Schnellfahrstrecke in Richtung Fulda. Die Strecke ist knapp 48 km lang, wobei davon 28 km im Tunnel verlaufen.