

Fokus liegt auf Lärmschutz

Dialogforum der Bahn zum Ausbau der Schnellbahntrasse fortgesetzt

Von Corinna Hiss

REGION HANAU ■ Noch ist beim Ausbau der Schnellbahntrasse nichts entschieden, und doch ging es ein ganzes Stück voran: Beim siebten Dialogforum der Deutschen Bahn in Neuhoftal (Kreis Fulda) wurde der Fokus auf Lärmschutz gelegt und eine Entscheidung von Fröhsommer auf Herbst verschoben.

Es sind nach wie vor sieben Trassenvarianten im Spiel, und zum jetzigen Zeitpunkt wird von der Bahn keine mehr oder weniger favorisiert, heißt es. Vier davon führen durchs Kinzigtal und den südlichen Kreis Fuldas, die drei anderen verlaufen südlich von Schlüchtern durch den Spessart.

Beim siebten Treffen des Dialogforums zum Ausbau der Bahnstrecke Hanau-Würzburg/Fulda trafen sich rund 90 Vertreter aus Politik, von Umwelt-, Fahrgast-, Wirtschafts- und Verkehrsverbänden in Neuhoftal. Auch Bürgerinitiativen waren vertreten – einige von ihnen zum ersten Mal.

Gerade die vielen neu gegründeten Bürgerinitiativen zeigten, dass die Vorbehalte gegenüber den verschiedenen Varianten groß sind. Deshalb hat die Bahn zusammen mit den Teilnehmern des Dialogforums einen Entschluss gefasst: Eine Vorzugsvariante



Im Moment verläuft die Zugverbindung zwischen Gelnhausen und Fulda an vielen Stellen ohne Lärmschutzwände direkt an den Wohnbebauungen vorbei. Das Bild entstand in Eichenzell-Kerzell. Bei einem Ausbau der bestehenden Strecke verspricht die Deutsche Bahn einen verbesserten Lärmschutz. ■ Foto: Hiss

soll erst im Herbst – und nicht wie geplant schon im Frühjahr – bestimmt werden. „Wir wollen weiterhin transparent sein und die nötige Sorgfalt vor Schnelligkeit walten lassen“, lautet die Begründung.

Für Fuldas Bundestagsabgeordneter Michael Brand (CDU) ist dies eine gute Lösung. „Die Bahn und die Planer sind gut beraten, sauber zu arbeiten.

„Sorgfalt vor Schnelligkeit“

Wenn man drei Monate länger für eine komplexe Planung braucht, dann sollte man diese Zeit auf jeden Fall nutzen und die vielen Hinweise entlang der Strecke bei der Prüfung ernst nehmen“, sagte er im Pressesgespräch.

Konkreter sind die Planungen zum Ausbau der Strecke zwischen Hanau und Gelnhausen. „Es sind Entscheidungen gefallen“,

teilte eine Bahn-Sprecherin unserer Zeitung mit.

So soll der Nahverkehr auf den zwei Außengleisen unterwegs sein, während die innenliegenden Gleise als Spur für die ICE mit einer Geschwindigkeit von 230 Kilometer pro Stunde dienen. Und noch eine Erkenntnis nahmen die Teilnehmer des Dialogforums mit: „Nach dem viergleisigen Ausbau zwischen Hanau und Gelnhausen wird es trotz steigen-

den Zugverkehrs zu einer deutlichen Lärmreduzierung kommen“, sagte die Sprecherin des Schienenkonzerns.

Das Thema Lärmschutz stehe auch an oberster Stelle bei der Abwägung der sieben Varianten zwischen Gelnhausen und Fulda. Umweltgutachter betonten im Dialogforum, dass „keine Variante völlig konfliktfrei“ sei.

Für den Künzeller Bahnexperten Hubert Heil, der im Bundesvorstand der Eisen-

bahnergewerkschaft aktiv ist, gebe es allerdings nur eine sinnvolle Variante, wie er gestern betonte: „Der Ausbau der Bestandsstrecke ist für die Region der richtige Weg“, sagte er. „Dann bekommen alle einen optimalen Lärmschutz und die Baukosten werden gering gehalten.“

Er gab zu bedenken, dass der Güterverkehr in Zukunft nicht wie prognostiziert um 50 Prozent zunehmen, sondern eher weniger werde. ■ KN



Julia Katzenbach-Trosch wird noch öfter Gast in Rodenbach sein. Die Bahn-Specherin informierte im Bürgertreff.



Bis die vier Gleise im Rodenbacher Bahnhof liegen und alles umgebaut ist, wird noch einige Zeit vergehen. Mit einem Baubeginn wird bis 2030 gerechnet. ■ Fotos: Kleine-Rüschkamp

Vier Gleise nicht auf einen Streich

Ausbau der Bahnstrecke im Bereich Rodenbach kann sich bis 2030 hinziehen – Bürgerversammlung in Rodenbach

Von Torsten Kleine-Rüschkamp

RODENBACH ■ So mancher Amtsinhaber und Planungsbe-teiligte wird dann schon gar nicht mehr im Beruf sein, wenn erstmals auf vier Gleisen die Züge an Rodenbach vorbeirauschen. Der Ausbau der Bahnstrecke bei Rodenbach um ein viertes Gleis wird voraussichtlich in den Jahren 2025 bis 2030 erfolgen.

Vorher ist im Bereich Rodenbach nicht mit dem Projekt zu rechnen, sagte Teilprojektleiter Oliver Blank von der DB Netz AG bei der Bürgerversammlung der Gemeinde Rodenbach im Bürgertreff Oberrodenbach. Mit dem Bau soll im Bereich Meerholz-Hailer im Jahr 2022 begonnen werden.

Zusammen mit Julia Katzenbach-Trosch, zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit der Bahn, stellte er die Eckpunkte des Neubauprojektes vor. Eine wesentliche Frage für die Realisierung des Lärmschutzes wird von der Entscheidung abhängen, ob die Gleise für die ICE-Züge innen oder außen verlaufen werden. Von dieser Entscheidung hängt es ab, wo künftig die Nahverkehrszüge verkehren – entweder innen oder außen.

Das Dialogforum zum viergleisigen Ausbau der Strecke – in der Arbeitsgemeinschaft sind unter anderem die Kommunen, die Kreise, Verbände und Bürgerinitiativen vertreten – hat sich bereits für eine Variante ausgesprochen.



Oliver Blank, Teilprojektleiter der DB Netz AG (rechts), diskutierte bei der Bürgerversammlung mit Rodenbachern. Eine Tieferlegung der Trasse aus Lärmschutzgründen, wie vorgeschlagen, hielt er für nicht praktikabel, weil dies nicht finanzierbar sei.

Das Dialogforum hat vorgeschlagen, die Nahverkehrs- und Regionalzüge auf den Außengleisen verkehren zu lassen. Dies wäre von Vorteil für die Pendler, da sie über die Außengleise leichter und schneller auf die Bahnsteige gelangen könnten. Führen die Nahverkehrszüge innen, müssten die Pendler – wie im Rodenbacher Fall – über Treppen und Brücken zu ihren Bahnsteigen gelangen.

Bürgermeister Schejna pochte darauf, dass ein barrierefreier Ausbau des Rodenbacher Bahnhofs auf jeden

Fall erfolgen muss. Aus dem Auditorium kam die Frage, wann über Art und Umfang des passiven Lärmschutzes entschieden wird.

Zuvor hatten Blank und Katzenbach-Trosch darüber informiert, dass im Bereich des Rodenbacher Bahnhofes auf jeden Fall der Bau von neuen Lärmschutzwänden notwendig sei. Aller Wahrscheinlichkeit werde es auch noch zusätzlich Lärmschutzwände geben, beispielsweise, wenn die Schnellzüge innen führen. Passiver Schallschutz, beispielsweise den Einbau von

Schallschutzfenstern, werde es geben.

Von Seiten der Bahn hieß es, dass erst zu einem relativ späten Zeitpunkt Ingenieurbüros feststellen werden, welche Maßnahmen in punkto Lärminderung als notwendig erachtet werden. Dazu seien aufwändige Messungen und Berechnungen notwendig.

Katzenbach-Trosch wies darauf hin, dass für die Neubaustrecke neue Richtlinien gelten in punkto Lärmschutz. Beispielsweise dürfte nachts der Lärmpegel 49 Dezibel und tagsüber 59 Dezibel nicht überschreiten.

In diesem Zusammenhang

informierten die Bahn-Vertreter darüber, dass in den nächsten Jahrzehnten alle Güterzüge umgerüstet werden, um dann leiser unterwegs sein zu können. Das Verbot für laute Güterwagen, soll bis zum Jahr 2020 auch für ausländische Waggons gelten.

Die Bahn will mit den Bauarbeiten im Bereich Gelnhausen-Hailer beginnen. Dort existieren derzeit lediglich zwei Gleise. Zuerst soll dieser Flaschenhals zu beseitigt werden, um einen vierspurigen Ausbau einen Sinn zu verleihen. Lediglich zwei Gleise verlaufen auch im Bereich von Hanau nach Wolfgang.

Im Bereich von Rodenbach existieren ja bereits drei Gleise, weshalb Rodenbach aus verständlichen Gründen später drankomme beim viergleisigen Ausbau.

Die Bahn warb darum, dass sämtliche Ideen und Vorschläge aus dem Dialogforum, die realistisch sind, auf ihre Machbarkeit geprüft werden. Aus dem Kreis der Bürgerversammlung kam die Anregung, die Bahntrasse tiefer zu legen, um Lärm der Züge minimieren zu können. Der Vertreter der Bahn wies darauf hin, dass dies auf jeden Fall zu teuer wäre.

Katzenbach-Trosch informierte, dass der viergleisige Ausbau komplett aus Steuergeldern finanziert werde. Als Maßnahme, die im Bundesverkehrswegeplans aufgelistet sei, genieße der Ausbau der Strecke Hanau – Fulda Priorität.

Laut den Bedarfsprognosen werde mit einer Zunahme des Zugverkehrs gerechnet, weshalb das Projekt jetzt realisiert werde. Die Bahn führe die Planung und die Arbeiten im Auftrag des Bundes durch. Momentan befinde sich das Projekt noch in der „informellen Planungsphase“. Jetzt würden möglichst viele Anregungen und Kritikpunkte gesammelt und gegebenenfalls eingearbeitet. Damit werde auch bezweckt, keine Überraschungen bei der formellen Planungsphase und beim Genehmigungsverfahren erleben zu müssen.