

Ein solcher Ausbau auf vier Gleise könnte sicher schneller realisiert werden als eine milliardenschwere Neubautrasse durch den Spessart oder den Vogelsberg mit zahlreichen Tunnelbauwerken mit langen Bauzeiten. Eine Entspannung der Situation im Betriebsablauf würde dann merklich schneller eintreten. Die Anwohner, die jetzt unter Bahnlärm leiden, würden einen effektiven Schutz erhalten und sie müssten die Situation, die sich immer weiter verschärfen wird, nicht noch mehr als 15 Jahre ertragen.



Kontakt:

Sabine Leidig
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: (030) 227-73769
Telefax: (030) 227-76769

E-Mail Abgeordnete:
sabine.leidig@bundestag.de

E-Mail Mitarbeiterin Projekt Fulda-
Frankfurt/Main:
sabine.leidig.ma06@bundestag.de

Wahlkreisbüro Hanau

Wilhelmstraße 2
63450 Hanau
Telefon: (06181) 9690725
Telefax: (06181) 9690727
E-Mail:

sabine.leidig.ma05@bundestag.de

Die Güterzüge

Den Einwohnern entlang der Kinzigtalbahn muss klar sein: die Güterzüge, die heute durch das Kinzigtal rattern, sollen nach den Vorhaben der DB auch weiterhin den größten Teil eines Tages hier entlang geführt werden. Die Planer versprechen, die Tunnel durch den Spessart oder die Ausläufer des Vogelsberges so zu bauen, dass sie auch von Güterzügen befahren werden können. Aber: dies gilt nur für die kurze Zeit in der Nacht, in der keine ICE verkehren. Morgens um 4.00 Uhr ist die Nacht zu Ende und der letzte ICE benötigt noch bis nach 23.00 Uhr die Strecke. Die restlichen knapp 20 Stunden werden die Menschen im Tal ohne Lärmschutz dem wachsenden Güterverkehr ausgesetzt sein, denn die Strecke ist ja nun frei von den Schnellzügen. Heute verkehren auf der Kinzigtalstrecke 90 Güterzüge, die Prognose für 2025 geht dort von 160 Güterzügen aus, lediglich 24 davon könnten nachts auf einer möglichen Verbindung zur Strecke Würzburg-Fulda geleitet werden.⁶

Es klingt paradox: Lärmschutz gegen den in jedem Falle wachsenden Bahnverkehr werden die Menschen im Kinzigtal nur erhalten, wenn dort auch die neuen Gleise verlegt werden. Die bestehende Rechtslage gewährt einen relativ anspruchsvollen Lärmschutz an Verkehrswegen nur dann, wenn die 16. BImSchV zur Anwendung kommt, d. h. beim Neubau von Verkehrswegen oder einem erheblichen baulichen Eingriff.

Und wir haben noch einen Verdacht: Durch die (theoretische) Befahrbarkeit der Spessarttunnel mit Güterzügen wird der Kosten-Nutzen Wert der neuen Strecke schöngerechnet, obwohl die Güterzüge die meiste Zeit des Tages doch im Kinzigtal fahren müssten, damit sie den ICE Verkehr nicht stören.

Die Menschen im Kinzigtal hätten also rein gar nichts von den Milliarden, die in die Spessartunterhöhling gesteckt würden, sie wären weiter schutzlos der wachsenden Anzahl von Güterzügen ausgesetzt.⁷ Daher ist es notwendig möglichst frühzeitig optimale Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke und den neu hinzukommenden Gleisen vorzusehen. Nur so kann sich eine Verbesserung der Lebensqualität an der Bahnstrecke im Kinzigtal ergeben - trotz oder vielleicht sogar wegen des Neubaus.

grund des bei zweigleisigen Tunneln vorhandenen Begegnungsverbots während der Fernverkehrsnutzung nicht vom Güterverkehr befahren werden. Aber auch bei einer direkten Trassenführung nach Fulda mit neuen eingeleisigen Tunneln ist durch die großen Geschwindigkeitsunterschiede und die sieben Fernverkehrslinien, die diese neue Strecke nutzen, ein Güterverkehr am Tage ausgeschlossen.“

Sabine Leidig, MdB

Verkehrspolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion DIE LINKE

Positionspapier der Bundestagsfraktion DIE LINKE zum Ausbau der Bahnstrecke Frankfurt – Fulda

(Bearbeitungsstand 17.12.2014)

Wir sehen die Notwendigkeit eines Ausbaus der Bahnverbindung zwischen Frankfurt und Fulda, die seit Jahren schon stark überlastet ist. Für einen in Zukunft wachsenden Schienenverkehr – nicht als reiner Mehrverkehr, sondern auf Kosten des klimaschädlicheren Straßen- und Flugverkehrs – wird eine entsprechende Infrastruktur benötigt. Zwischen Hanau und Fulda besteht ein tatsächlicher Engpass für das deutsche Schienennetz, der zügig beseitigt werden muss.

Wir teilen das grundsätzliche Anliegen der DB AG, sowohl den Personenfernverkehr zu beschleunigen und mit einer Fahrzeit unter 45 Minuten zwischen Frankfurt und Fulda die Strecke für einen Integralen Taktfahrplan zu ertüchtigen als auch zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen. Auch die Betriebsqualität des Personennahverkehrs wird dadurch verbessert.

Abschnitt: Frankfurt - Hanau – Abzweig Aschaffenburg

Mit einer Fahrzeit unter 15 Minuten für die Strecke Frankfurt - Hanau ergibt sich neben den Knoten Frankfurt und Fulda für Hanau ein weiterer Knoten für einen Integralen Taktfahrplan. Eine Geschwindigkeit der Fernzüge von 130 km/h durchschnittlich auf dieser etwa 23 km langen Strecke ist daher ausreichend.

Ab Hanau bestünde theoretisch die Möglichkeit, die bereits ertüchtigte Strecke nach Aschaffenburg über Lohr a. Main zur Schnellfahrstrecke Würzburg-Fulda zu nutzen. Dadurch würde zwar eine Entlastung des Kinzigtals erreicht, gleichzeitig jedoch die Strecke von bisher ca. 100 km auf über 150 km verlängert. Mit einer Fahrzeit von insgesamt mindestens 54 Minuten könnte außerdem kein Knoten Fulda für einen Integralen Taktfahrplan eingerichtet werden. Das ist also keine Alternative.

Abschnitt: Hanau – Gelnhausen

Die Pläne für einen viergleisigen Ausbau der bisher dreigleisigen Strecke zwischen Hanau und Gelnhausen begrüßen wir aus den eingangs beschriebenen Gründen. Dabei bietet sich die bewährte Aufteilung mit zwei schnellen Gleisen für den Fernverkehr und zwei langsameren Gleisen für den Regional- und Güterverkehr an. Auf diese Weise teilen sich solche Züge die Gleise, die in Bezug auf die Geschwindigkeit harmonieren. Bei diesem Ausbau muss jedoch unbedingt für einen bestmöglichen Lärmschutz gesorgt werden, um die Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner zu minimieren. Für eine intensive Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner beim Planungs- und Bauprozess und die Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse muss ebenfalls gesorgt werden.

Streckenführung Gelnhausen – Fulda

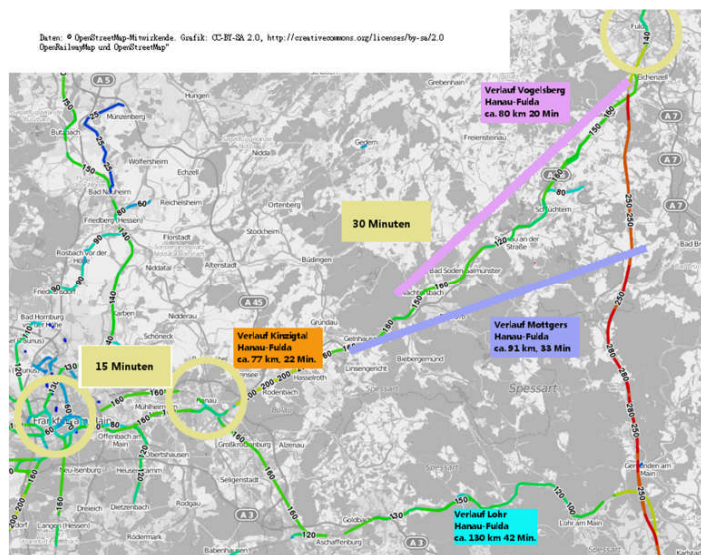
Im Sinne einer Minimierung zusätzlichen Flächenverbrauchs und einer Bündelung von Verkehrswegen fordern wir generell eine möglichst starke Orientierung an der Bestandsstrecke anstatt einer kompletten Neubaustrecke ab Gelnhausen. Dies bietet sich auch insofern an, als die bestehende Kinzigtal-Strecke eine weitgehend geradlinige Verbindung von Hanau nach Fulda darstellt.

⁶ Folie Nr. 6 „Zugzahlenbetrachtung“ der DB, 2. Treffen AG Dialogforum „Vorbereitung der Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren“ 30.9.2014 in Wächtersbach.

⁷ Tischvorlage zur Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren Bearbeitungsstand 01.09.2014, S. 16f.:

„Bei einer Nordspessartquerung und damit Mitnutzung der SFS zwischen Fulda und Würzburg kann die Strecke auf-

Grobe Streckenmöglichkeiten für den ICE:



Eine größere farbige Darstellung findet sich im Internet hier:

<http://nachhaltig-links.de/index.php/bahn/158-5-hgv-frankfurt-fulda>

Daten:
© OpenStreetMap-Mitwirkende. Grafik:
CC-BY-SA 2.0,
OpenRailwayMap
und OpenStreetMap

Nein zur Mottgers-Spange!

Seit nunmehr fast 25 Jahren plant die Deutsche Bahn (bzw. zuvor die Bundesbahn) ab Gelnhausen eine Neubaustrecke in Form einer Nordspessart-Trasse oder auch die „Mottgers-Spange“. Wenn es derzeit heißt, man wolle ab Gelnhausen Richtung Fulda mehrere Varianten „ergebnisoffen“ diskutieren, so ist äußerstes Misstrauen am Platz. Sehr viel spricht dafür, dass die Deutsche Bahn AG nach einigen Verwirrungen am Ende doch wieder auf eine solche Nordspessart-Trasse hinaus will.

Dagegen fordern wir: Der Abschnitt Gelnhausen – Fulda sollte ebenfalls im westlichen Teil überwiegend im Kinzigtal verlaufen und sich weitgehend an der Bestandsstrecke orientieren. Dabei sollten solche Orte von den neuen Gleisen umfahren werden, die sonst übermäßig durch Schienenlärm belastet würden oder bei denen ein vierspuriger Ausbau aufgrund der geographischen Gegebenheiten nicht möglich ist.

Die von der DB AG früher offen und derzeit anscheinend insgeheim verfolgte Nordspessart-Trasse bzw. eine „Mottgers-Spange“ lehnen wir aus mehreren Gründen ab:

Bei dem Projekt drängt sich der Eindruck auf, dass damit in erster Linie die Bedürfnisse der Bauindustrie bedient werden sollen: Nach dem Bau von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke

Wendlingen – Ulm (über die Schwäbische Alb) sollen offenbar die in diesem Bereich engagierten Konzerne und Planungsbüros neue Beschäftigung finden – wobei die Sinnhaftigkeit des Vorhabens selbst keine Rolle spielt. Denn: Es handelt sich bei dieser Planung um diejenige, die die größte Summe öffentlicher Gelder verschlingt, ein Maximum an Natur zerstört, die Strecke verlängert und bei der besonders viel Energie verbraucht wird.

Die Strecke verläuft durch ein sehr empfindliches Ökosystem, den Naturpark Hessischer Spessart mit großen Vogelschutzgebieten. Rainer Schreiber, Bürgermeister der hessischen Spessartgemeinde Jossgrund und Sprecher der Initiative „Pro Spessart“, spricht davon, dass mit der NBS Nordspessart „wichtige Naturschutzgebiete und das größte Waldgebiet Mitteleuropas zerstört werden“ würden.¹ In Bayern hat der Schutz und die Unverletzlichkeit von Naturparks sogar Verfassungsrang.²

Die Neubaustrecke würde zu mehr als drei Vierteln in Tunnels verlaufen; und auch der weitere Verlauf der Strecke nach der Einmündung in die Bestandsstrecke Würzburg – Fulda in der Nähe des Ortes Mottgers wäre sogar zu 80 Prozent unterirdisch. Solche extreme Tunnelnängen sind nicht nur teuer im Bau und im Betrieb und mit zusätzlichem Energieverbrauch verbunden. Sie sind auch unattraktiv

für die Bahnreisenden und bergen vor allem hohe Sicherheitsrisiken. Tunnels sollten daher nur dort gebaut werden, wo es wirklich nicht anders möglich ist.

Die geplante Fahrzeitverkürzung würde durch eine Geschwindigkeitserhöhung bei gleichzeitig erheblicher Verlängerung der Strecke (mehr als 70 statt bislang 56 Kilometer) erkauft – was einen erheblich höheren Energieverbrauch bedeutet. Im Sinne der Ressourcenschonung und des Klimaschutzes lehnen wir eine solche Maßnahme ab.

Mit der Führung der ICE (auch von Frankfurt in Richtung Würzburg und umgekehrt) über die Anbindung Mottgers würde die Stadt Aschaffenburg und damit ein Großraum, in dem mehr als 300.000 Menschen leben, ganz oder weitgehend vom Fernverkehr abgeschnitten.

Die DB AG hatte in den letzten Jahren diese Trasse aus taktischen Gründen nicht mehr propagiert, weil sich durch ihren Bau die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm nicht mehr gerechnet hätte.³ Dass sie diese Strecke jetzt dennoch wieder „aus der Schublade“ holt, nachdem der Bau der Strecke Wendlingen – Ulm begonnen hat, zeigt den wahren Grund für diese Zurückhaltung. Der Verlauf der Strecke sollte aber nicht nach solchen taktischen Gesichtspunkten entschieden werden, sondern im Sinne eines maximalen Schutzes der Menschen und der Natur sowie eines stabilen Bahnbetriebs.

„Route Westliches Kinzigtal“

Die von der DB AG neu ins Spiel gebrachte Vogelsberg-Trasse bzw. „Route Westliches Kinzigtal“ stellt sich ebenfalls als eine extrem tunnellastige Strecke dar: 68 Prozent würden unter der Erde verlaufen, nur 17 von 55 Kilometern oberirdisch. „Im Westen ist der Suchraum geologisch durch das Kinzigtal und die Bergbaugelände (Kali) bei Neuhoof begrenzt. Eine weitere Verschiebung der Suchraumgrenze in Richtung Westen ist auch aufgrund des angrenzenden Vogelsberggebietes und des sich daraus ergebenden hohen Tunnelanteils wirtschaftlich nicht sinnvoll.“⁴ So formuliert es die DB Netz AG und stellt die „West“-Trasse damit gleich wieder selbst in Frage. Zu durchbohren ist nämlich nordwestlich ab Wächtersbach der Basalt des Vogelsberges mit einer enormen Härte.⁵

³ Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Strecke Wendlingen – Ulm wäre in den negativen Bereich gerutscht, weil Güterzüge stattdessen die neu entstehende Verbindung über die „Mottgers-Spange“ nach Süden hätten verwenden können. Siehe Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (2010): Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfpläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen.

In ihrem weiteren Verlauf würde diese Trasse über die Kaliagerstätte und das Kali-Abbaugelände Neuhoof-Ellers führen, was zusätzliche erhebliche geologische Herausforderungen und potenzielle Sicherheitsrisiken darstellen würde. Eine Anfrage von „Die LINKE Offene Liste“ im Fuldaer Kreistag ergab, dass es dort bereits Geländesenkungen aufgrund des Kaliabbaus, der fehlenden anschließenden Verfüllungen und der auftretenden Konvergenz gibt. Jahrzehntlang wurden Kaliabwässer in den Untergrund über „Schluckbrunnen“ eingeleitet (z.B. bei Magdlos). Beim Tunnelbau sind erhebliche Probleme mit wasserführenden Schichten zu erwarten. Im Regionalplan sind die Gebiete außerdem für die Sicherung oder Gewinnung von Rohstoffvorkommen ausgewiesen. Eine Einschleifung auf die Schnellbahnstrecke Fulda – Würzburg wäre bei den notwendigen Radien über dem Kaliabbaugelände, der A66 sowie der Bestandsstrecke Fulda – Frankfurt an dieser Stelle überdies kompliziert.

Schonend für Mensch und Natur

Zwei weitere Gleise in räumlicher Nähe der Bestandsstrecke mit Umfahrungen der Ortslagen ist daher die einzige verbleibende und letztlich schonendste Variante für die Umsetzung dieses Abschnitts. Auch auf diesem Ausbaubereich sollten wieder zwei neue schnellere Gleise für den Personenfernverkehr und zwei langsamere Gleise (Bestandsstrecke) für den Personennah- und den Güterverkehr vorgesehen werden. Da die neuen Gleise jedoch in einigen Ortslagen von der bestehenden Strecke abweichen und stattdessen durch weniger besiedeltes Gebiet geführt werden müssen, sollte der Güterverkehr nachts ebenfalls über diese Strecke geführt werden. So kann die nächtliche Lärmbelastung entlang der Bestandsstrecke auf einfache Weise stark reduziert werden. Dies dürfte technisch problemlos möglich sein, da in dieser Zeit kein oder kaum Fernverkehr diese Strecke nutzt.

Alle betroffenen Orte an der Strecke müssen überdies – auch unabhängig von dem geplanten Ausbau – durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner muss bei dem gesamten Ausbau höchste Priorität haben und im Zweifel vor übermäßige Geschwindigkeitserhöhungen gestellt werden.

⁴ Tischvorlage zur Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren, S. 20

⁵ Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie: Geologische Übersichtskarte unter der Adresse <http://www.hlug.de/fileadmin/dokumente/geologie/geologie/guek300.pdf>

¹ BR (Interview mit R. Schreiber vom 4. Februar 2013)

² <http://www.verfassungen.de/de/by/bayern46.htm> §141