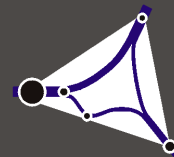


# Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart



## Presse-Information

13. Juni 2002

Verantwortlich/Rückfragen:

Christian Behrendt, Tel. 0172-6766497

## Briefanschrift:

Postfach 10 07 06  
63705 Aschaffenburg  
info@bahndreieck  
-spessart.de  
www.bahndreieck  
-spessart.de

## Bahndreieck Spessart:

# Raumempfindlichkeit wegweisend für sinnvollen Bahnausbau

## Frachtanschrift & Bestellservice:

Bahnhofstraße 102  
36341 Lauterbach  
Fon & Fax  
(06641) 62727  
bestellung@  
bahndreieck  
-spessart.de

Im Eisenbahndreieck Fulda - Würzburg - Frankfurt hat die vorgelegte Raumempfindlichkeitsstudie (REU) der DB AG mehrere mögliche Korridore zur strittigen Trassierung der zwei zusätzlich benötigten Gleise zwischen Gelnhausen und Fulda aufgezeigt. Die in der "Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Bahndreieck Spessart" zusammengeschlossenen Verbände begrüßen trotz einer Reihe von Kritikpunkten die Studie im Grundsatz, weil sie einen ersten konstruktiven Schritt zu der von Bahn und Land Hessen in Aussicht gestellten "Integrierten Planung Main-Kinzig-Fulda" darstellt.

Als weiterer Schritt sind nun umfassende verkehrliche Betrachtungen anzustellen und deren Konsequenzen für die einzelnen Korridore aufzuzeigen. "Maßgabe muss sein, die Interessen von Bahnkunden, Region und Natur gleichermaßen zu thematisieren und zu berücksichtigen. Unser Ziel ist ein schlüssiges Gesamtkonzept mit dem besten Verhältnis aus verkehrlichem Nutzen und Belastungsminimierung", umreißt Matthias Striebich, Landesvorsitzender des VCD-Bayern, die Position der ARGE Bahndreieck Spessart.

In ihrer Forderungen nach einer ergebnisoffenen und sachorientierten Bestandsaufnahme der Konfliktpotentiale sehen sich die Fahrgast- und Naturschutzverbände der ARGE durch die aktuellen Ergebnisse bestätigt. Nachdem die DB sich lange Zeit bereits auf die Teilvariante 'Mottgers-Spange' festgelegt zu haben schien, hat sich als Ergebnis der REU eine solche Präferenz als wenig tragfähig erwiesen. Die optimistischen Annahmen zu einem kostensparenden Bau im Spessart dürften sich z.B. nicht bestätigen. Die ARGE Bahndreieck Spessart weist darauf hin, dass gerade die in der REU behandelten, über die reine Betriebswirtschaft hinausgehenden Faktoren in den kommenden Verfahren der Raumordnung und Planfeststellung eine entscheidende Rolle spielen werden.

## Mitglieder der ARGE:

Bund Naturschutz  
in Bayern e.V.

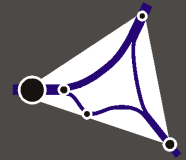
PRO BAHN Regional-  
verband Unterfranken

Pro Bahn & Bus e.V.  
in Hessen

VCD Landesverband  
Bayern e.V.

VCD Landesverband  
Hessen e.V.

# Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart



"Nachdem die Südvariante der Mottgersspange durch das Ergebnis der REU nunmehr vom Tisch ist, bliebe nur die Nordvariante 'quer durch den Spessart' ". Im Bereich Jossa / Obersinn würden drei große oberirdische Verzweigungsbauwerke erforderlich. Die Frage nach dem Sicherheitskonzept für den 11km langen Landrückentunnel erschiene in völlig neuem Licht. Auf Grund des erheblichen Umwegs gegenüber der heutigen Direkttrassierung entlang des Kinzigtals würden nennenswerte Fahrzeitverkürzungen nur um den Preis deutlich höheren Energieverbrauchs und Materialverschleißes sowie größerer Lärmemission erzielt. Gerade die Fahrzeitkonsequenzen werden zu einem erheblichen Problem werden, wenn man den Korridor Fulda - Frankfurt - Mannheim angesichts der überörtlichen Fernverkehrsvertaktung als funktionale Einheit sieht.

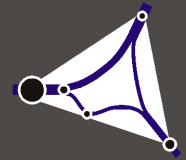
Die Anfang der 90er Jahre angedachte und örtlich vehement bekämpfte Führung der zwei Zusatzgleise im Südvogelsberg wird durch die Fachuntersuchung der DB selbst nun nicht mehr weiterverfolgt. Die Abkehr von einer Trassierung nördlich von Wächtersbach und Bad Soden hat allerdings direkte Auswirkungen für die verbleibenden kinzigtalnahen Varianten: Da die Anschlusspunkte Neu-Wirtheim und Distelrasentunnel beide nördlich des Kinzigtals liegen, eine komplett auf der Nordseite verlaufende Neubautrasse aber ausscheidet, muss zwangsläufig an zwei Stellen das Kinzigtal überquert werden.

Die vorgestellten Korridorvarianten sind im Detail noch näher zu prüfen, bevor seriöse Aussagen über ihre Auswirkungen hinsichtlich verkehrlichem Nutzen, Lärmbilanz und Zerschneidungswirkung möglich sind. Voraussetzung hierfür wären konkrete Planungen zur Trassierung mit Kurvenradien, Höhenangaben und Tunnel- bzw. Brückenanteilen samt vorgesehener Lärmschutzmassnahmen sowie die vorgesehenen Zugbelegung vorliegen.

Nach einhelliger Auffassung der ARGE Bahndreieck Spessart muss im Vorfeld solcher konkreter Trassenplanungen jedoch zunächst ein schlüssiges und regionalverträgliches Gesamtkonzept zur mittel- und langfristigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im hessisch-bayerischen Bahndreieck formuliert werden. Eckpfeiler hierbei sind:

- die Weiterentwicklung des Regionalzugnetzes
- die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene
- die Verbesserung der Lärmbilanz entlang der Altstrecken

# Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart



Die in der ARGE Bahndreieck Spessart zusammengeschlossenen Verbände fordern daher von der Bundes- und Landespolitik sowie der DB AG ein Verfahren...

- zur systematischen Formulierung und Bewertung örtlicher Interessen,
- deren Integration zu einer konsensfähigen und zukunftsorientierten Ausbaustrategie für den gesamten öffentlichen Verkehr,
- den Ausbau der *Kinzigtalbahn* Fulda - Schlüchtern - Gelnhausen - Hanau und der *Main-Spessart-Bahn* Würzburg - Gemünden - Lohr - Aschaffenburg – Hanau sowie
- Umsetzung anschlussfreundlicher Taktfahrpläne auch außerhalb der Ballungsräume ("Bahn und Bus aus einem Guss")

"Ziel ist ein möglichst breiter Konsens in der Region und auf höherer Ebene. Ein solcher Konsens garantiert die faire Einbeziehung der vielfältigen Interessen in anstehende Entscheidungsprozesse wie etwa den Bundesverkehrswegeplan oder die regionalen Nahverkehrsplanungen", so Richard Mergner, Landesbeauftragter und Verkehrsreferent des Bund Naturschutz in Bayern (BN).

Stefan Sitzmann, Vorstandsmitglied von Pro Bahn & Bus, abschließend: "Zum zielgerichteten Ausbau der Kernabschnitte des europäischen Schienennetzes gibt es angesichts der wachsenden Verkehrsprobleme keine vernünftige Alternative".