

„Macht nicht zu lange!“

Eigentlich war es ja nett gemeint, als der Kollege des Zeitungsvögelchens den Brandschützern gestern sagte: „Macht nicht zu lange!“ Doch da musste Christian Gärtner von der Schlüchterner Stadtbrandinspektion nach Brand und Zusatzzeitsatz in Elm (siehe Artikel auf Seite 10) nur schmunzeln. „Das liegt leider nicht in unserer Hand“, entgegnete der Floriansjünger – wissend, dass an der Lieberhöhe der nächste Einsatz aufgrund eines Kleinbrandes schon am Laufen war. Es gibt so Tage, da kommt einfach alles zusammen. Ein wenig Regen wäre da nicht schlecht. Aber nicht zu viel. Sonst müssen die Blauröcke wieder ran, weiß Ihr

Kiebitz

kiebitz@kinzigtal-nachrichten.de



Wir müssten uns ernst genommen fühlen, tun dies aber nicht. Denn wir sind maßlos enttäuscht.

Dominik Brasch über den aktuellen „Gemütszustand“ der vier Rathausschefs zum gegenwärtigen Verfahrensstand



Steinaus Bürgermeister Christian Zimmermann.



Der Kalbacher Bürgermeister Mark Bagus.



Bürgermeister Dominik Brasch aus Bad Soden-Salmünster.



Schlüchterns Bürgermeister Matthias Möller

Neubaustrecke „nicht in Stein gemeißelt“

Die Städte im Bergwinkel und Kalbach üben Schulterchluss gegen die Bahn

Von unserem Redaktionsmitglied **HANNS SZCZEPANEK SCHLÜCHTERN**

Wie eine letzte Warnung vor einer drohenden Klage gegen die von der Deutschen Bahn favorisierte Variante IV zur ICE-Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda lässt sich die gestrige Veranstaltung in der Stadthalle Schlüchtern auffassen. Vier Bürgermeister machten dort durchaus kämpferisch klar: Es ist noch lange nichts entschieden.

Darstellungen auf Internetseiten der DB Netz AG, Mitteilungen oder auch Argumentationsketten der Bahn lassen sich so lesen, als wäre die einzig geeignete Trassenvariante für den geplanten Ausbau der Kinzigtalbahn zwischen Hanau und Fulda jene mit der Nummer IV. Dass dies aber „nicht in Stein gemeißelt“ sei und sie eine Vorentscheidung ohne angemessene Berücksichtigung kommunaler Interessen nicht hinnehmen werden, haben die drei parteilosen Rathausschefs der Städte Schlüchtern (Matthias Möller), Bad Soden-Salmünster



Nicht nur über das Onlineportal waren etliche Dutzend Besucher zugeschaltet, sondern auch in die Stadthalle Schlüchtern kamen Zuschauer; meist Amts- oder Mandatsträger.

(Dominik Brasch) und Steinau (Christian Zimmermann) zusammen mit Kalbachs Bürgermeister Mark Bagus (parteiunabhängig) gestern in Schlüchtern sehr deutlich gemacht. In einer per Livestream übertragenen Pressekonferenz kritisierten die Bürgermeister vor allem intransparentes Vorgehen aufgrund einer unterschiedlichen Behandlung der in engerer Wahl stehenden Varianten. So seien Nummer V und VII ebenso wie kombinierte Varianten nicht gleichartig geprüft, sondern Variante IV einseitig beleuchtet worden.

Um diesen Eindruck zu belegen, holten die vier Kommunalverwaltungen fachkundigen Rat ein. So konstatierte der Geograph Wulf Hahn von der Fachagentur RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement (Marburg), dass ein Vergleich zwischen den Varianten V-VII und IV nicht stattgefunden habe. Als ausschlaggebend werde bei Variante V die starke Betroffenheit durch Lärm und eine starke Einengung der Fliede bei Neuhof sowie Konflikte im Überschwemmungsbereich genannt; eine Vorprüfung für die Ziegler Aue wurde aber nicht vorgelegt. Die Folgerung lautet, so Wulf Hahn, dass die Kombi-Variante VII-V trotz der raumordnerisch sogar besser bewerteten Bündelung mit der vorhandenen Strecke keine Verbesserung gegenüber Nummer VII bringe – und deshalb beide Varianten ad acta gelegt wurden. Diese Schlussfolgerung „ist nicht nachvollziehbar“, weil die Lärmbelastung

durch Schallschutzbauten reduziert werden könne. Die DB Netz AG habe dann Variante IV weiter optimiert, die anderen Varianten aber auf dem Stand von 2018 belassen. Daher sei die landesplanerische Beurteilung „hochdefizitär“. Unter anderem beließen sich die Bauinrichtungsflächen bei Variante IV auf 171 Hektar in allen vier Kommunen, bei Variante VII auf knapp 130 Hektar. Schon bei dieser wären Bad Soden-Salmünster und Schlüchtern mit 25 und 34 Hektar am stärksten betroffen.

Die juristische Seite erläuterte Rechtsanwalt Andreas Ruckelshausen und stellte unter anderem heraus, dass die landesplanerische Beurteilung lediglich eine gutachterliche Äußerung „ohne Genehmigungswirkung“ sei (siehe auch „Hintergrund“).

In Steinau sieht Christian Zimmermann vor allem die Trinkwasserversorgung akut in Gefahr, speziell beim Tiefbrunnen Schiefer. Weil es die Pflicht der Verwaltungschefs sei, sich für Menschen und Schutzgüter wie das Trinkwasser einzusetzen, übten die vier

Kommunen nun den Schulterchluss. Matthias Möller (Schlüchtern) sieht durch die Variante IV die Innenstadtentwicklung aller vier Städte und Gemeinden auf Jahre hinaus blockiert und Gestaltungsmöglichkeiten – etwa künftige Neubaugebiete – gravierend eingeschränkt. Am Ende eines solchen Auswahlverfahrens gebe es „natürlich immer Gewinner und Verlierer“, doch das Verfahren müsse transparent sein und sich an objektiv nachvollziehbaren Kriterien orientieren.

Dominik Brasch (Bad Soden-Salmünster) bemängelte, dass die Regierungspräsidien in Kassel und Darmstadt den Vorschlägen der Bahn nahezu ohne Einwände gefolgt seien, „unsere Bedenken, Ein-



wände und Vorschläge, insbesondere zu den geplanten Siedlungserweiterungen aber kaum berücksichtigt wurden. Damit können wir nicht zufrieden sein.“



HINTERGRUND

Die seit dem Frühjahr vorliegende **landesplanerische Beurteilung** ist das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens. In diesem wird ein konkretes Vorhaben – wie die Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda – von den betroffenen Regierungspräsidien – in diesem Fall Darmstadt und Kassel – auf wirtschaftliche, ökologische, kulturelle und soziale Aspekte überprüft. Das **Raumordnungsverfahren** macht Vorgaben zur Berücksichtigung der Regionalplanungsziele für das spätere Planfeststellungsverfahren, welches gewissermaßen mit einem kommunalen Bauantrag vergleichbar ist, in dem sich konkrete Planzeichnungen und ergänzende Ausarbeitungen finden müssen. In der landesplanerischen Beurteilung ist beschrieben, ob das geprüfte Vorhaben mit den beiden betroffenen Regionalplänen (für Nordhessen und für Südhessen) vereinbar ist

oder nicht. Im Fall der Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda lautet das umstrittene Ergebnis, einzig die Trassenvariante IV geeignet sei. Das **Eisenbahnbundesamt** als Planfeststellungsbehörde prüft daraufhin, ob die Begründungen in der landesplanerischen Beurteilung zureichend und ausreichend sind. Hierbei ist es einzelnen Bürgern wie auch Städten und Gemeinden erneut möglich, Bedenken öffentlich vorzutragen. Der sich daraus ergebende Anhörungsbericht wird der Planfeststellungsbehörde zur Bewertung im Zuge des Genehmigungsverfahrens vorgelegt. Am Ende dieses Verfahrens steht dann der **Planfeststellungsbeschluss**. Erst gegen diesen kann bei Bedarf geklagt werden, nicht gegen vorangehende Verfahrensschritte. Genau diesen juristischen Schritt behalten sich die drei Städte im Bergwinkel und die Gemeinde Kalbach vor.

Die Varianten I bis III sind schon länger „ausgemustert“, nicht aber V und VI sowie Kombi-Varianten. Grafik: Deutsche Bahn