

Wenn das Projekt Schnellbahnstrecke Hanau-Eisenach-Erfurt in den Bundesverkehrswegeplan 1992 aufgenommen wird, ist zwischen Wirtheim und dem Distelrasen diese Linienführung für den Neubaubauabschnitt als ein erster Trassierungsvorschlag der Bundesbahn anzusehen. Inwieweit dieser dann auch verwirklicht wird, ist noch fraglich.

Für etwa die Hälfte der Strecke Tunnel vorgesehen

25.6.92

Erste Vorstellungen der neuen Bahntrasse / Verlauf durch südlichen Vogelsberg

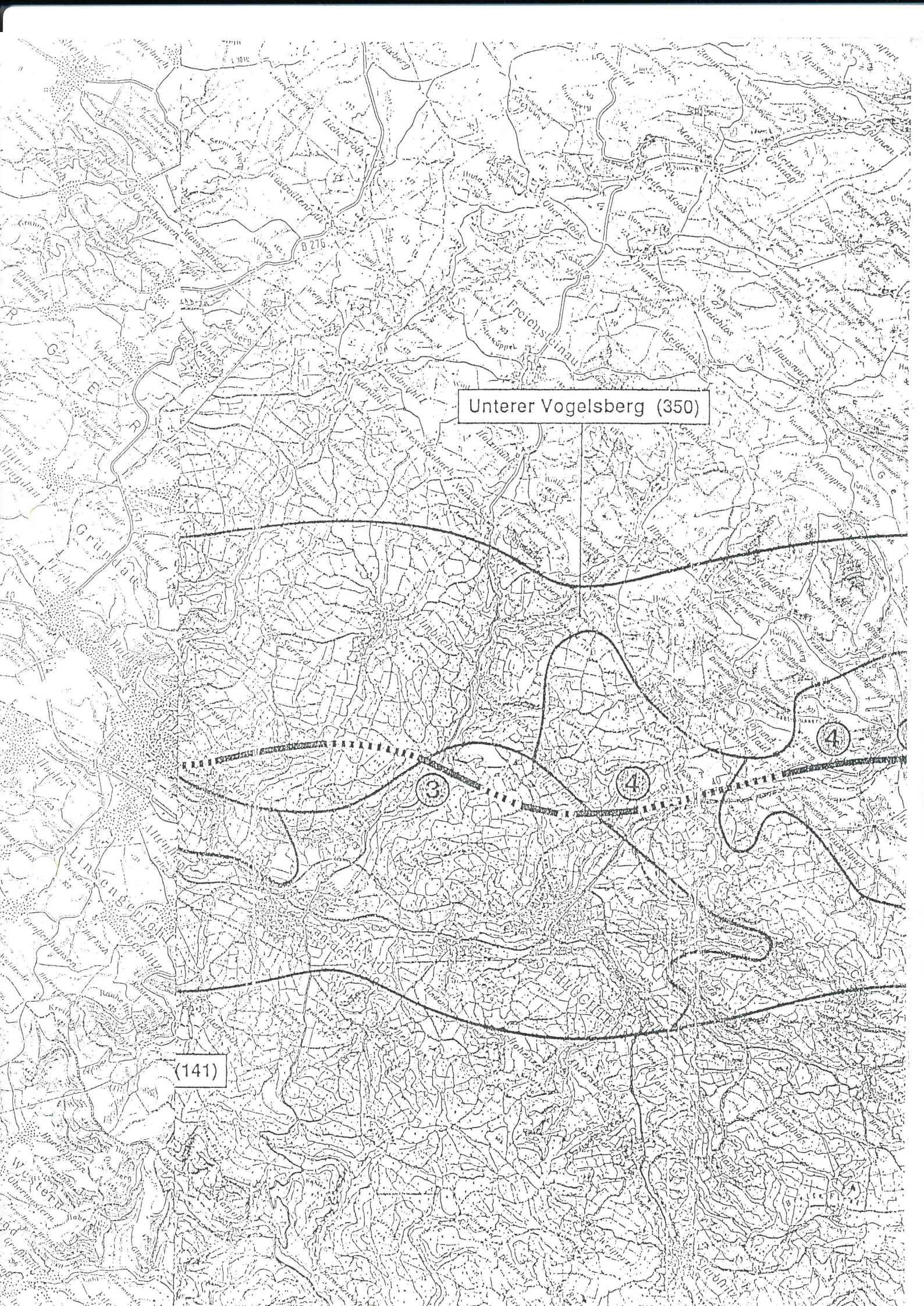
Von Karl Th. Hahn

Schlüchtern. Vorangestellt ein Wenn! Sollte das Projekt Schnellbahnstrecke Hanau-Eisenach-Erfurt in den Bundesverkehrswegeplan 1992 aufgenommen werden, dürfte zwischen Wirtheim und dem Distelrasen eine neue, etwa 40 Kilometer lange Trasse entstehen. Ihren Verlauf haben die Planer in einem Entwurf nördlich des Kinzigtales also durch den südlichen Vogelsberg vorgesehen. Da in diesem Bereich die Landschaft höhenmäßig sehr stark wechselt, müßten mehrere Täler mit großen Brücken überwunden werden und etwa die Hälfte der Strecke in Tunnels verlaufen.

Während bei der Bundesbahndirektion Frankfurt und der DB-Bauzentrale Mainz keine Informationen über das Projekt zu erhalten waren, gab die SPD-Bundestagsabgeordnete Barbara Weiler (Fulda) eine Pressemitteilung dazu heraus. Außerdem wurden die Vorstellungen durch Baudirektor Manfred Wölbing von der DB-Direktion Frankfurt, in einer Sitzung des Kreistagsausschusses für Wirtschaft und Verkehr in Wächtersbach unterbreitet, woran auch Bürgermeister teilnahmen. Von einem Streckenvorschlag, der von der Bundesbahn und dem Verkehrsministerium vorgelegt wurde, ist in der Mitteilung der Abgeordneten Weiler die Rede. Hintergrund der bereits seit etwa zwei Jahren in Umrissen bekannten Vorstellungen sei der Verkehrsanstieg nach der deutschen Vereinigung. Wie die osthessische Abgeordnete erläuterte, ist der neue Planungsvorschlag dem Entwurf für den neuen Bundesverkehrswegeplan beigelegt, der dem Land Hessen mittlerweile zur Stellungnahme vorliegt. In einem Monat solle im Bundeskabinett der grundsätzliche Beschluß

über das Projekt Hanau-Eisenach-Erfurt fallen. Aber damit sei der Streckenverlauf noch nicht endgültig festgeschrieben, hob die Bundespolitikerin hervor. Es gebe neben dem von der Bahn favorisierten Streckenverlauf einen Planungskorridor bis zu einer Breite von zehn Kilometern. Wie die von der Bundestagsabgeordneten übermittelte Karte zeigt, soll die neue Bahntrasse bei Neuwirtheim das Kinzigtal verlassen und in zwei Tunnels durch den Bereich des Büdinger Waldes führen. Zwischen Hesseldorf und Schlierbach ist die Durchquerung des Brachttales vorgesehen. Bald soll sich ein weiterer Tunnel anschließen, der bis zum Salztal führt. Dieses soll zwischen Bad Soden und den Stadtteilen Wahlert und Romsthal offensichtlich durch ein großes Brückenbauwerk überquert werden, denn der nächste Tunnel ist erst am Katzenstein bei Marborn vorgesehen. Die Querung des Steinaubachtals erfolgt in nordöstlicher Richtung, und wieder ein Tunnel - durch den Bereich des Waldgebietes Steinau-Nord. In gebührendem Abstand von

Kressenbach wäre dann das Steinaubachtal zu überbrücken. In einem leichten Bogen um Breitenbach herum, wobei auch noch zwei kleiner Tunnels vorgesehen sind, soll die neue Bahnstrecke in der Nähe der Haager-Wasser-Talbrücke die A 66 queren, um dann in Richtung Distelrasentunnel zu führen. Daß der Landrücken mit einem zweiten Tunnel durchstoßen werden müßte, ist klar. In der schriftlichen Erläuterung des Projekts steht unter „Baubeschreibung des betroffenen Raumes“ unter anderem: „Größere Siedlungen liegen meist einige Kilometer abseits der Trasse. Stattdessen durchfährt die Strecke größere Wälder und abwechslungsreiche ländliche Gebiete.“ Weiter heißt es, der gesamte Planungskorridor sei hinsichtlich mehrerer Umweltschutzgüter als empfindlich zu bezeichnen. Als Konflikt-schwerpunkt wird der Randbereich eines großflächigen Heilquellenschutzgebietes genannt, außerdem in den Tälern von Bracht, Salz und Steinaubach die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung. Im Bereich des Landrückens werden als sensible Landschaftsbereiche ausgewiesene Zonen durchfahren. Unter „Hinweise auf die weitere Planung“ ist zu lesen: „Wegen der Vielfalt der potentiellen Konfliktbereiche, die sich nahezu auf der gesamten Streckenlänge ergeben können, müssen weitere Möglichkeiten zur Optimierung der Streckenführung gesucht werden.“



Unterer Vogelsberg (350)

(141)

3

4

4