**TOP 4: Bahnstrecke Fulda-Frankfurt**

Antrag auf Lärmschutz an der Bestandsstrecke ist gestellt. Im Frühsommer des kommenden Jahres wird es einen Gesamtplan geben mit Lärmsanierungen. Unser Antrag, von Hermann Reith, ausgearbeitet und von der Gemeinde Eichenzell eingereicht, ist sehr fundiert. Staatssekretär Klocksin aus dem Bundesverkehrsministerium hat den Eingang bestätigt und auf dieses Datum verwiesen. Und er hat bestätigt, dass die bisher erfolgte Lärmsanierung durch finanzielle Zuwendung für Schallschutzfenster nicht mehr relevant für eine neue Förderung ist.

Kommen wir zur Ausbau der Bahnstrecke Fulda-Frankfurt:

Am 14. November 2017 tagte die Arbeitsgruppe Raumordnungsverfahren, an der BI-Vorsitzender Hermann Reith teilnahm.

Er berichtet folgendes:

Einer der zentralen Punkte war die neueste Idee der Einfädelung der Variante V in die SFS FD-WÜ südlich von Bronnzell; Zwei Ideen waren ja schon verworfen worden: Einfädelung auf die Bestandsstrecke FD-Ffm im Bahnhof Bronnzell und Einbindung in die SFS südlich bzw. nördlich Sulzhoftunnel.

Die aktuelle Lösung ist aber keinen Deut besser: Variante V von Neuhof kommend, ca. ab Tiefengruben auf die Trasse der ehemaligen B 40, die nördliche der beiden Brücken im Zuge der SFS unterquerend und zwischen Nüchtershof und Ziegelhütte in den Kerzeller Wald. Aktuell wohl als langer Tunnel zwischen SFS und Steinberg, dann Austritt aus dem Tunnel auf der Höhe westlich von Ullesch.

Ungefähr auf der Höhe des geplanten Baugebiets/Sportplatz Löschenrod in die Mitte der teilweise verlegten Bestandsstrecke FD-Ffm (Überwerfungsbauwerk). Hinter der Fliedetalbrücke der SFS unterqueren dann zwei Gleise die SFS. Vor Bronnzell werden dann von links und rechts jeweils ein Gleis in die bestehenden Gleise der SFS eingefädelt.

"Wenn es überhaupt geht, dann so." So endete der Projektleiter der Bahn seine Präsentation zu diesem Tagesordnungspunkt. Ich denke das sagt schon einiges. Ich habe mich dann gemeldet und drei Bedenken vorgetragen:

1.  Die genannte Trassierung entspricht weitgehend dem Vorschlag des Ingenieurs Gorissen. Dort wurde genau diese Idee, genannt Vorschlag B, vom Planungsbüro Umwelt aufgrund der dort aufgeführten Konfliktschwerpunkte kritisch gesehen. Was dort gilt muss auch für die präsentierte, weitgehend identische, aktuelle Lösung gelten.

2. Die beiden Gleise der Neubaustrecke müssen zur Einfädelung auf das Niveau der SFS gebracht werden. Der Projektleiter der Bahn zeigte dann, dass sei möglich. S. 8 der Präsentation zeigt im Profil das auf einer Länge von ca. 1 km das Maximum der erlaubten Steigung von 12,5 Promille nötig ist. Das ist für den technischen Betrieb zumindest grenzwertig, v.a. im Güterverkehr.

3. Kerzell würde in Zukunft auf der ganzen Länge der Gemarkung von drei sehr dicht und mit hoher Geschwindigkeit durchfahrenen Eisenbahnstrecken und einer Autobahn durchfahren. Von den ober- und unterirdisch verlegten übrigen überregionalen Infrastrukturtrassen ganz zu schweigen. In Kerzell würde eine Überbündelung stattfinden und das Dorf wäre von allen Seiten eingezwängt. Das sei nicht hinnehmbar.

Thematisiert werden müsste auch die Problematik bezüglich Löschenrod. Dann stand auch unser Bürgermeister Hr. Kolb auf, pflichtete mir bei und erwähnte das evtl. geplante Neubaugebiet in Verlängerung nördlich vom Steinberg.

Ich bin nach wie vor überzeugt, dass diese Lösung v.a. dazu dient, die Variante V in der Diskussion zu halten. Es gilt nach wie vor die Aussage, dass vor der Entscheidung über die Antragsvariante, keine der sieben Trassenvorschläge ausscheiden wird.

Am Montag, 11. Dezember, findet eine Vorstandssitzung der BI Zu(g)kunft Kerzell statt.

Am 14. Dezember 2017 treffen sich dann die BI Allianz in Neuhof.