

Hallo Frau Katzenbach-Trosch,

im Anhang finden Sie die Stellungnahme der BI Zu(g)kunft Kerzell zur 3. Version der Variante V der ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda und einige Gedanken bezüglich der angedachten Verknüpfung der Bestandsstrecke FD-Frankfurt, 3600 mit der NBS/ABS, 3677.

Stellungnahme der BI Zu(g)kunft Kerzell zur 3. Version der Variante V im Gebiet der Gemarkungen Kerzell, Löschenrod und Bronnzell

- Im Fall der Realisierung dieser Version der Variante V würden Bestand und weitere Entwicklung der Gemeinde Kerzell und teilweise Löschenrod gefährdet:
- a) Drei parallel verlaufende jeweils 2-gleisige Bahnlinien auf engem Raum würden das Gebiet der Gemeinde weiter zerschneiden. Zusätzlich zur Bundesautobahn A 66, 3 überregionalen Stromtrassen, Erdgas- und Kalilaugeleitungen führt diese Entwicklung zu einer extremen Überbündelung von überregionalen Infrastrukturtrassen und im Endeffekt zu einer Überlastung der Gemeinde sowohl in räumlicher als auch in schalltechnischer Hinsicht.
- b) Genehmigte, bzw. geplante Baugebiete würden beschallt und wahrscheinlich nicht mehr realisiert werden können.
- c) Die Gemarkung der Gemeinde wird weiter zerschnitten.
- d) Möglicherweise werden Biotopausgleichsflächen für die A 66 im Fliedetal zerschnitten
- e) Das Stelzenbauwerk im Zuge der Hinführung und der Überquerung des Gleises 3600-2 beeinträchtigt das Landschaftsbild in massiver Weise. Die Gleise der 3677 zielen genau auf den Ort Löschenrod. Lärmemissionen sind damit nur schwer zu mindern. Löschenrod liegt durchweg erhöht zu den Gleisen der 3600 und 3677.
- 
- Das FFH-Gebiet in der Fliedeau vor Bronnzell wird für die Parallelführung der Gleise 3600-2 und 3677-2 sowie für die Auframpfung des Gleises 3677-2 in Anspruch genommen.
- 
- Nur mit der grenzwertigen Steigung der Gleise 3677-1 und 3677-2 in Höhe von 1,25 % über eine Strecke von jeweils einem Kilometer wird die technische Machbarkeit der Auframpfung auf das Niveau der SFS Fulda-Würzburg, Strecke 1733 erreicht. Wegen der damit verbundenen geringeren Fahrgeschwindigkeit, v.a. des Schwergüterverkehrs, wird der Aspekt der Wirtschaftlichkeit berührt.
- 
- Die aktuelle Version entspricht, die Gemarkung Kerzell betreffend, deckungsgleich dem Alternativvorschlag B (Gorissenvorschlag). Dieser wurde beim 9. Dialogforum vom Planungsbüro Umwelt aufgrund der dort aufgeführten Konfliktschwerpunkte (Flächeninanspruchnahme, Waldflächenverlust, Naturschutzgebiete, FFH, geschützte Biotope, Siedlungsnähe) kritisch gesehen; s. Präsentation zum 9. Dialogforum S. 26. Was dort abgelehnt wurde, kann hier nicht gelten.

Die BI Zu(g)kunft Kerzell lehnt den aktuellen Vorschlag zur Variante V aus den obengenannten Gründen ab. Kerzell hat heute schon die beiden Bahnlinien 3600 und 1733 auf seiner Gemarkung. Die 1733 hat nach Aussage der DB Netz AG genug freie Kapazitäten die Züge aus der Verkehrslenkung (tagsüber den kompletten Fernverkehr und nachts eine Steigerung des Güterverkehrs) aufzunehmen; s. die Aussagen aus der EBWU im Bereich Fulda in der

Präsentation zum 10. Treffen der AG ROV s. 28 vom 23.6.2017. Die Einfädung der ABS/NBS 3677 in die 1733 sollte **deutlich** südlich von Fulda erfolgen, um von diesen vorhandenen freien Kapazitäten der 1733 über eine möglichst weite Distanz Gebrauch zu machen. Wir sehen nicht ein, dass jetzt noch eine weitere Bahnlinie im Gebiet der Gemeinde Kerzell gebaut wird. Auf der Basis der Zugzahlenprognose 2025 wäre diese dann ebenfalls nicht voll ausgelastet.

Argumente und Gedanken bezüglich der angedachten Verknüpfung der Bestandsstrecke FD-Ffm, 3600 mit der NBS/ABS, 3677.

Eine gute Idee:

- Flexibilität im Betriebsablauf bei Störfällen
- Vorzeitige Teilinbetriebnahme der 3677 und damit eine Steigerung des Nutzenfaktors

Abwägung der beiden Optionen:

- Auf dem Gebiet der Gemeinden Flieden/Neuhof bestehen Konflikte wegen Raumwiderstand Mensch, v.a. Niederkalbach und Umwelt, v.a. Neuhof, Fliedetal und Niederkalbach, Bereich der Fliede zwischen Neuhof und Flieden umweltfachlich sehr sensibel.
- Eingeschränkter bzw. geringerer Nutzen bei Teilinbetriebnahme.
- 
- Auf dem Gebiet der Gemeinden Steinau/Schlüchtern: Großer Abstand zwischen den beiden Bahnhöfen und den Siedlungen. Möglichkeit der Verknüpfung mit dem Gelenkknoten Schlüchtern. Vorzeitige Teilinbetriebnahme der 3677 zwischen Schlüchtern und Fulda, z.B. im Fall der Variante IV, erhöht den diskontierten Nutzen.

Es wird häufig von einer Bündelung der ABS/NBS, 3677 mit der Bestandsstrecke, 3600 gesprochen. Bedenkenswert könnte aber auch eine Bündelung von Teilabschnitten der 3600 mit der 3677 sein, d.h. ein Verlegen der Gleise der 3600 an die 3677; z.B. bei Neuwirtheim. Im Abschnitt Steinau-Schlüchtern könnte dies sogar zu einer Verkürzung der Strecke der 3600 um ca. 1,4 Kilometer und damit zu einer Zeitersparnis im Nahverkehr und im Güterverkehr von ca. 1 Minute führen.