

Ortsbeiratssitzung Kerzell am 11. April 2019

Hermann Reith, Vorsitzender der BI Zu(g)kunft Kerzell zum aktuellen Stand des Bahnprojekts FD – Hanau

Seit November kein Treffen des Dialogforums. Aber allmählich rücken wieder einige Termine/Entscheidungen zum Thema neue Bahnstrecke von Hanau nach Fulda näher und damit die Notwendigkeit, uns zu positionieren. Bevor ich zum aktuellen Stand und v.a. zu unserer weiteren Positionierung komme, ein kurzer Rückblick.

Ende 2016 wird im Dialogforum zum Ausbau/Neubau der Bahnstrecke eine Variante V bekannt, die für Kerzell zwei zusätzliche Gleise an der Bestandsstrecke nach Frankfurt bedeuten würde. Als Folge wird von der Deutsche Bahn ein Anstieg der Zahl der Güterzüge um 50% und der Gesamtzahl der Züge von 361 auf 504 prognostiziert. Als Optionen stellte die Bahn drei weitere Untervarianten vor, die v.a. für Nüchtershof und Sulzhof nachteilig gewesen wären.

In Opposition dazu und mit dem Willen, uns konstruktiv bei der weiteren Entscheidungsfindung im Dialogforum einzubringen, haben wir im Januar 2017 die Bürgerinitiative Zu(g)kunft Kerzell gegründet. Nach einer kurzen Diskussion haben wir entschieden, zwei Ziele unabhängig voneinander zu verfolgen:

1. Bei der Variantenauswahl die Variante V auszuschließen.
2. Den bestmöglichen Schutz vor Lärm für Kerzell und auch Löschenrod zu erreichen.

Was haben wir seitdem erreicht und wie ist der aktuelle Stand?

Zu allen vier Untervarianten der V haben wir im Dialogforum die Raumwiderstände in der Gemarkung Kerzell aufgezeigt und mit dafür gesorgt, dass die BI Allianz des Kreises Fulda, die V ablehnt und für die Variante IV als bestgeeignete eintritt.

Im Juni 2018 wurde beim 14. Treffen des Dialogforums die Entscheidung für die Vorzugsvariante bekanntgegeben: Die DB Netz AG wird im Zuge des

Raumordnungsverfahrens beim Regierungspräsidium in Darmstadt die Variante IV als Vorzugsvariante beantragen.

Aktuell setzt die DB Netz AG und die beiden anderen Gutachterbüros diesen Antrag auf. Er soll Ende des 1. Halbjahres beim Regierungspräsidium eingehen. Das Amt wird allerdings nicht nur die IV sondern auch andere mögliche Varianten prüfen. Ich tippe da v.a. auf die VII als mögliche Option, halte sie aber auch für eher unwahrscheinlich. Dauer der Prüfung dann ca. ein Jahr.

Fazit: Bleibt es bei der IV, bleiben 1. Kerzell und auch Löschenrod während der Bauphase unbehelligt, 2. die „ewige“ Belastung durch eine erhöhte Zugzahl bleibt aus und 3. unsere beiden Dörfer werden nachts durch die Lenkung eines Teils des Güterverkehrs auf die Schnellfahrstrecke FD – Würzburg entlastet. (aktuell 361 Züge am Tag auf der Bestandsstrecke FD – Ffm, 304 Züge nach dem Bau der Variante IV statt 504 im Fall der Variante V (Basis Zugzahlenprognose 2025))

Unser zweites Anliegen - der Schutz vor Lärm

(alle Angaben im Folgenden für Werte in der Nacht und vor Einführung der Flüsterbremse)

Teile von Kerzell derzeit größer gleich 75 dB(A) mit Lärm belastet

Teile von Steinberg und Löschenrod größer gleich 65 dB(A)

Lärmschutz im Sinne von Lärmsanierung: Grenzwert 57 dB(A)

Derzeitiger Grenzwert für das Auslösen von Lärmschutz im Sinne von Lärmsanierung 65 dB(A). Den Wert habe ich nochmal nachgesehen. Bei der Ortsbeiratssitzung hatte ich ca. 69 dB(A) genannt. Auf dieser Basis wurde 1999 das 1. Gesamtkonzept zur Lärmsanierung an Bestandstrecken ausgearbeitet. Es führte in Kerzell zu einem zeitnahen Ausstatten von Wohnhäusern mit Schallschutzfenstern.

Ab Ende 2020 ist die Ausstattung von Güterzügen mit der Flüsterbremse verbindlich. Dies führt zu einer Lärminderung um ca. 8 dB(A). Im Folgenden deshalb die Grenzwerte nach Ausstattung mit Flüsterbremse.

Ab 1.1.2016 gelten die Grenzwerte der aktualisierten BImSch (Bundesimmissionsschutzverordnung: Der Grenzwert wird auf 57 dB(A) abgesenkt. Das Bundesverkehrsministerium, in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnbundesamt, arbeitet daher ein 2. Gesamtkonzept für die Nachsanierung aus. Im August 2017 hat die BI Zu(g)kunft Kerzell über die Gemeinde einen Antrag auf erneute Nachsanierung entlang der Bestandsstrecke für die Ortsteile Kerzell, Kerzell-Steinberg und Löschenrod beim Verkehrsministerium in Berlin eingereicht. Für die Erstellung des 2. Gesamtkonzepts muss dafür allerdings erstmal die Zugzahlenprognose 2030 vorliegen. Das sollte Anfang 2018 der Fall sein. Lt. Tagesordnung zum 17. Dialogforum am 13. Mai 2019 soll dann die Zugzahlenprognose 2030 präsentiert werden.

Lärmschutz im Sinne von Lärmvorsorge: Grenzwert 49 dB(A)

Letztes Jahr am Tag der Entscheidung für die Variante IV beim 14. Dialogforum waren auch der Hess. Verkehrsminister, Herr Al Wazir und der Vorstand DB Netz AG, Herr Rompf anwesend. Al Wazir spricht dabei von einer einheitlichen Bewertung von Lärm auf der NBS und auf der Bestandsstrecke wegen direktem Zusammenhang zwischen Betrieb auf beiden Strecken. Deshalb einheitliches Lärmschutzkonzept – und jetzt wichtig: im Sinne von Lärmvorsorge. Und hier betragen die Grenzwerte nachts nur noch 49 dB(A). Der Begriff dafür, dass diese einheitliche Bewertung auch für beide Strecken gültig sei, lautet Verkehrslenkung. Konkret heißt das, die ICEs werden am Tag auf die Neubaustrecke, hier bei uns die SFS FD-WÜ und Güterzüge und Nahverkehr auf die Bestandsstrecke und nachts die Güterzüge zu einem größeren Teil als heute von der Bestandsstrecke auf die Schnellfahrstrecke geleitet. Hr. Rompf ergänzte, dass nach der seit Anfang 2018 gültigen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung die Forderungen nach zusätzlichem Lärmschutz dem Deutschen Bundestag zur parlamentarischen Befassung vorgelegt werden. Verhandelt wird das im Verkehrsausschuss des Bundestags.

In zwei Treffen des Dialogforums im Oktober und November konnte schon beobachtet werden, wie dazu der organisatorische Ablauf aussieht: Für den Streckenabschnitt Hanau – Gelnhausen bedarf es keines Raumordnungsverfahrens, da die bestehende Strecke nur mit zwei zusätzlichen Gleisen versehen wird. Daher konnten schon im letzten Herbst die

Anliegerkommunen ihre Vorschläge für Neugestaltung der Bahnhöfe und für den Lärmschutz vorbringen. Die DB Netz AG hat die redaktionelle Arbeit für den Antrag beim Verkehrsausschuss geleistet. Der Antrag ist seit November in Berlin. Der Ausschuss sollte dazu und noch zu dem Projekt des Fehmarnbelttunnels im Dezember tagen und entscheiden. Lt. Tagesordnung für das 17. Dialogforum am 13. Mai wird auch bis dahin noch nicht in Berlin darüber beraten worden sein. Die parlamentarische Befassung der Vorschläge im Kontext der ABS befindet sich weiterhin in der Ressortabstimmung beim Bundesverkehrsministerium.

Auf jeden Fall haben wir als Rückfallebene das Anrecht auf Lärmsanierung und wenn es gut läuft, die Perspektive Lärmschutz mit den Grenzwerten der Lärmvorsorge. Dafür spricht zurzeit einiges: Aussagen der beiden Herren, der Frau Münker-Tiedge aus dem Hess. Verkehrsministerium, dem Bedarf nach Planungsbeschleunigung, die zusätzliche Mittelbereitstellung für Investitionen der Deutsche Bahn, die Deadline für die Planung Frankfurt-Mannheim Ende d.J., die Planung für FD-Gerstungen/Eisenach/Erfurt, ins Auge gefasst Fernbahntunnel Frankfurt, und noch vieles andere.

Was ist zu tun?

Formal können wir unsere Vorstellungen erst nach dem Trassenentscheid im Rahmen des Raumordnungsverfahrens, perspektivisch Mitte 2020, einbringen. Wir können dies auch nicht direkt als Bürgerinitiative. Die Kommune muss das tun.

Unsere Vorstellungen sollten wir allerdings bis dahin formuliert haben. Konkret schlage ich vor, dass sich die betroffenen Kerzeller und auch die Löschenröder nach den nächsten ein bis zwei Dialogforen in der zweiten Jahreshälfte 2019 zu Ortsterminen entlang der Eisenbahnstrecke Fulda - Frankfurt treffen, beraten was zu tun ist und dies als Forderungen ausarbeiten.