

Da waren's nur noch zwei

GNZ [gnz.de/artikelansicht01/noticias/997497/region+main-kinzig-kreis/da-waren-s-nur-noch-zwei-3333782](https://www.gnz.de/artikelansicht01/noticias/997497/region+main-kinzig-kreis/da-waren-s-nur-noch-zwei-3333782)



Die Vertreter der Bahn machten deutlich, dass sie mit beiden der verbliebenen Varianten „gute leben könnten“. Die Entscheidung zwischen IV und VII sei nun deutlich komplexer als das Ausschließen der übrigen Varianten. Die hätten teils erhebliche Auswirkungen auf die Lebensräume von Mensch, Tier und Natur gehabt. So wäre die Zerschneidung des Spessarts bei den südlichsten Varianten I, II, und III ein zu großer Eingriff in den Naturraum, erklärte Projektleiter Domke. Zudem würde die Nummer III das Niedermoor bei Altengronau zerstören. Die Variante VI scheiterte ebenfalls am Naturschutz – im Verlauf sind zum Beispiel Bechsteinfledermaus und Schwarzspecht ansässig –, hinzu kommt die schwer zu realisierende Überbrückung des Steinaubachtals.

Trasse V schnitt beim Kriterium „Schutzgut Mensch“ durch den Ausbau im siedlungsnahen Gebiet schlecht ab. „Bei dieser Variante hätten wir gegenüber den zwei verbliebenen Streckenführungen 8000 Menschen weniger vom nächtlichen Schienenlärm entlasten können“, sagte Reinhard Domke. Zudem bleibe beim siedlungsnahen Ausbau auch der Güterverkehr in den Kommunen, den die Bahn eigentlich nachts auf die neue Strecke umleiten will, um den Lärm zu mindern. Und Gerd Bolte, Leiter Großprojekte bei der DB Netz AG, fügte an: „Vor allem den Kurbetrieb hätte die Strecke genau zwischen Bad Soden und Salmünster enorm beeinträchtigt.“ All das, so Domke, seien rechtliche Risikoaspekte, sprich: Dass diese Varianten genehmigt werden, ist äußerst unwahrscheinlich.

Bleiben also nur noch IV und VII.

Mehr dazu in der GNZ vom 4. Mai.