

GUTEN MORGEN



Uwe Uhu

Verstörende Begegnung

Morgens, halb zehh, in einem deutschen Supermarkt. Ich stehe an der Kasse, habe nur zwei Kleinigkeiten in der Hand. Die Frau vor mir lädt gerade ihren Einkauf auf das Band. Sie bemerkt, dass ich nur eine Flasche Wasser und eine Brezel in der Hand habe. „Gehen Sie ruhig vor“, sagt sie. Ich bedanke mich freundlich. Sie meint, dass sie in solchen Situationen auch gerne vorgelassen wird. So sollte das ja sein. Ich stimme ihr zu. Dann will sie mich in ein Gespräch verwickeln. Über Flüchtlings- im Verlauf lässt sie einen abartigen Begriff für Menschen mit schwarzer Hautfarbe fallen, der an dieser Stelle nicht wiederholt werden soll. Es dauert einige Sekunden, bis ich realisiere, was ich da gerade gehört hatte und dass diese Frau gar kein netter Mensch ist. Sie meint dann noch, dass man diesen Begriff heute ja nicht mehr sagen dürfe, man werde ja direkt als „rechts“ bezeichnet. Das scheint ihr sehr zu missfallen. Früher sei das ja anders, noch in Ordnung gewesen. Ich erwidere, dass das Schwachsinn ist, es war schon immer rassistisch. Sie kontert, dass ich damals ja noch gar nicht am Leben gewesen sei, um das zu wissen. Ich sage ihr, dass ich lesen kann, und empfehle ihr, auch mal ein Buch zur Hand zu nehmen. Dann nehme ich meinen Einkauf und gehe. Immer noch völlig verärgert von dieser Begegnung, auf die ich gerne verzichtet hätte.

VOR ZEHN JAHREN

... gab es in Linsengericht noch zwei Straßen mit dem Namen „Sandweg“. Eine in Lützelhausen, eine in Großhaußen. Das konnte nicht länger so bleiben. Mit dem knappsten möglichen Ergebnis wurde in der Gemeindevertretung entschieden, dass der Lützelhäuser Sandweg seinen Namen behalten darf. Im Zuge der Umbenennungen hatten sowohl der dortige Ortsrat als auch der von Großhaußen, den Namen behalten zu wollen. Die Gemeindevertreter beschlossen, dass am ursprünglichen Schlüssel – nur die Zahl der Anwohner wird herangezogen, nicht aber die Gewerbetreibenden – festgehalten wird.

... beging Heiko Merz seinen letzten Arbeitstag als Bürgermeister von Gründau. Als besonderen Erfolg wertete der Sozialdemokrat kurz vor seinem Abschied den Bau der Ortsumgehung Hain-Gründau. Sein Vorgänger Georg Mayer hatte ihm das Projekt 2007 bestens vorbereitet übergeben.

IHR DRAHT ZU UNS

Druck- und Pressehaus Naumann GmbH & Co. KG, Gutenbergstraße 1, 63571 Gelnhäuser

Verlag/Redaktion, Telefon: (06051) 833-201, Telefax: (06051) 833-230, E-Mail: redaktion@gnz.de

Abo-Service/Vertrieb, Telefon: (06051) 833-299, Telefax: (06051) 833-120, E-Mail: vertrieb@gnz.de

Anzeigen/Prospekte, Telefon: (06051) 833-244, Telefax: (06051) 833-255, E-Mail: anzeigenabteilung@gnz.de

www.gnz.de, www.facebook.com/gnzonline

„Viele Argumente auf unserer Seite“

Die Variante IV ist noch nicht in Stein gemeißelt: Betroffene Kommunen entlang der Bahn-Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda geben sich kämpferisch

Bad Soden-Salmünster/Schlüchtern/Steinau/Kalbach (hgs/re). Darstellungen auf Internetseiten der DB-Netz-AG, Mitteilungen oder auch Argumentationsketten der Bahn lassen sich so lesen, als wäre die einzig geeignete Trassenvariante für den geplanten Ausbau der Kinzigalbahn zwischen Hanau und Fulda jene mit der Nummer IV. Dass dies aber „nicht in Stein gemeißelt“ sei und sie eine Vorentscheidung ohne angemessene Berücksichtigung kommunaler Interessen nicht hinnehmen werden, haben die drei parteilosen Rathausschefs der Städte Schlüchtern (Matthias Möller), Bad Soden-Salmünster (Dominik Brasch) und Steinau (Christian Zimmermann) zusammen mit Kalbachs Bürgermeister Mark Bagus (parteiunabhängig) gestern in Schlüchtern sehr deutlich gemacht.

In einer per Livestream übertragenen Pressekonferenz kritisierten die Bürgermeister vor allem intransparentes Vorgehen aufgrund einer unterschiedlichen Behandlung der in engerer Wahl stehenden Varianten. So seien Nummer V und VII ebenso wie kombinierte Varianten nicht gleichartig geprüft, sondern Variante IV einseitig beleuchtet worden.

Um diesen Eindruck zu belegen, holten die vier Kommunalverwaltungen fachkundigen Rat ein. So konstatierte der Geograf Wulf Hahn von der Fachagentur Regio-Consult Verkehrs- und Umweltmanagement (Marburg), dass ein Vergleich zwischen den Varianten V-VII und VII sowie zwischen V-IV und IV nicht stattgefunden habe. Als ausschlaggebend werde bei Variante V die starke Betroffenheit durch Lärm und eine starke Eingengung der Fliede bei Neuhof sowie Konflikte im Überschwemmungsgebiet genannt, eine Vorprüfung für die Ziegeler Aue wurde aber nicht vorgelegt. Die Folgerung lautet, so Wulf Hahn, dass die Kombi-Variante VII-V trotz der raumordnerisch sogar besser bewerteten Bündelung mit der vorhandenen Strecke keine Verbesserung gegenüber Nummer VII bringe – und deshalb beide Varianten ad acta gelegt wurden. Diese Schlussfolgerung „ist nicht nachvollziehbar“, weil die Lärmbelastung durch Schallschutzbauten reduziert werden könne. Die DB-Netz-AG habe dann Variante IV weiter opti-



Von links: Die Bürgermeister Mark Bagus, Dominik Brasch, Christian Zimmermann und Matthias Möller fordern ein nachvollziehbares Verfahren und haben sich dafür unter anderem die Experten Andreas Ruckelshausen und Wulf Hahn ins Boot geholt. Moderiert wurde die Pressekonferenz von Nico Bensing. FOTO: STADT SCHLÜCHTERN

miert, die anderen Varianten aber auf dem Stand von 2018 belassen. Daher sei die landesplanerische Beurteilung „hochdefizitär“.

Unter anderem beließen sich die Baueinrichtungsflächen bei Variante IV auf 171 Hektar in allen vier Kommunen, bei Variante VII auf knapp 130 Hektar. Schon bei dieser wären Bad Soden-Salmünster und Schlüchtern mit 25 und 34 Hektar am stärksten betroffen.

Die juristische Seite erläuterte Rechtsanwalt Andreas Ruckelshausen und stellte unter anderem heraus, dass die landesplanerische Beurteilung lediglich eine gutachterliche Äußerung „ohne Genehmigungswirkung“ sei (siehe „Hintergrund“).

In Steinau sieht Christian Zimmermann vor allem die Trinkwasserversorgung akut in Gefahr, speziell beim Tiefbrunnen Schiefer. Weil es die Pflicht der Verwaltungschefs sei, sich für Menschen und Schutzgüter wie das Trinkwasser einzusetzen, übten die vier Kommunen nun den Schulterschluss. Matthias Möller (Schlüchtern) sieht durch die Variante IV die Innenstadtentwicklung aller vier Städte und Gemeinden auf Jahre hinaus blockiert und Gestaltungsmöglichkeiten – etwa künftige Neubaugebiete – gravierend eingeschränkt.

Am Ende eines solchen Auswahlverfahrens gebe es „natürlich immer den Gewinner und Verlierer“, doch

das Verfahren müsse transparent sein, sich an objektiv nachvollziehbaren Kriterien orientieren, für „Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar ablaufen“.

Dominik Brasch (Bad Soden-Salmünster) bemängelte, dass die Regierungspräsidentin in Kassel und Darmstadt den Vorschlägen der Bahn nahezu ohne Einwände gefolgt seien, „unsere Bedenken,

Einwände und Vorschläge, insbesondere zu den geplanten Siedlungserweiterungen aber kaum berücksichtigt wurden. Damit können wir nicht zufrieden sein. Die Defizite der landesplanerischen Beurteilung werden wir in der Planfeststellung erneut aufgreifen, um die jetzige Trassenführung zu verändern. Wir haben viele Argumente auf unserer Seite.“

Hintergrund: Wie verläuft die Streckenvariante IV

Die von der Bahn favorisierte Strecke verläuft von Hanau bis nach Gelnhäuser nahezu entlang der bestehenden Gleise. Zwischen Gelnhäuser und Wächtersbach führt die Strecke durchs Kinzigtal, wechselt dann auf die andere Talseite und umfährt Bad Soden-Salmünster und Steinau östlich.

Danach quert die Neubaustrecke bei Niederzell das Kinzigtal erneut mit einem großen Brückenbauwerk mit anschließendem Tunnel und umfährt Schlüchtern im Norden. Es folgt ein sieben Kilometer langer Tunnel bei Kalbach, bevor die Strecke den Kalbach

quert und dort an die Bestandsstrecke anschließt.

In der seit dem Frühjahr vorliegenden landesplanerischen Beurteilung ist beschrieben, ob das geprüfte Vorhaben mit den beiden betroffenen Regionalplänen für Nord- und Südhessen vereinbar ist oder nicht. Im Fall der Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda lautet das umstrittene Ergebnis, dass einzig die Trassenvariante IV geeignet sei.

Das Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde prüft daraufhin, ob die Begründungen in der landesplanerischen Beurteilung

zutreffend und ausreichend sind. Hierbei ist es Bürgern wie auch Städten und Gemeinden erneut möglich, Bedenken öffentlich vorzutragen. Der sich daraus ergebende Anhörungsbericht wird der Planfeststellungsbehörde zur Bewertung vorgelegt.

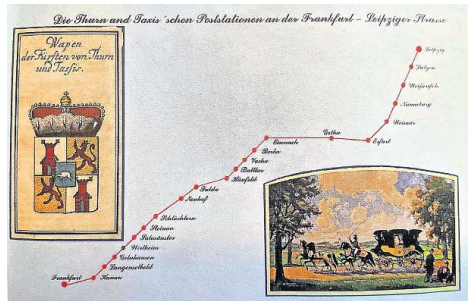
Am Ende des Verfahrens steht der Planfeststellungsbeschluss. Erst gegen diesen kann bei Bedarf geklagt werden, nicht gegen vorangegangene Verfahrensschritte. Genau diesen juristischen Schritt behalten sich die drei Städte im Bergwinkel und die Gemeinde Kalbach vor.

Über das gefährliche Reisen mit der Postkutsche

Peter Nickel, Leiter des Biebergrundmuseums, referierte auf Einladung der SPD in Altenhaßlau

Main-Kinzig-Kreis (re). Auf Einladung der Arbeitsgemeinschaften SPD 60plus Main-Kinzig und Linsengericht referierte der Leiter des Biebergrundmuseums, Peter Nickel, in der Zeitscheune in Altenhaßlau über „Das Kinzigtal im Zeitalter der Postkutschen“.

Anhand von Dokumenten und Bildern veranschaulichte Nickel das beschwerliche Reisen durch das Kinzigtal vor mehr als 250 Jahren über die Handelsstraße Frankfurt-Leipzig. Mit dem Ende des 30-jährigen Krieges 1648 begann das Zeitalter der Postkutschen. Bereits ab 1708 gab es Fahrpläne, Posttaschen und Fahrkarten. Aber das Reisen mit den Kutschen war kostspielig, anstrengend und gefährlich. Einer der bekanntesten Gefahrenpunkte war die Abshecke zwischen Langenselbold und Rottenbergen. Hier lauerten Räuberbanden und Wegelagerer. Ebenfalls als schwierig galt das Queren der Kinzig bei und hinter Gelnhäuser, da die Kinzig im Frühjahr und nach lang anhaltenden Niederschlägen häufig Hochwasser führte. Die



Einige der Thurn und Taxis'schen Poststationen auf der Strecke von Frankfurt nach Leipzig lagen im Kinzigtal. REPRO: RE

Thurn und Taxis'schen Poststationen lagen jeweils eine Tagesfahrstation hintereinander im Kinzigtal: Frankfurt, Hanau, Langenselbold, Gelnhäuser, Wirthem, Salmünster, Steinau, Schlüchtern und Neuhoft, wo jeweils die Pferde gewechselt wurden und Kutscher und Passagiere sich verpflegen beziehungs-

weise wo sie nächtigen konnten. So erklären sich auch die vielen Gaststätten, Metzgereien, Schmiede und sonstigen Geschäfte entlang der Handelsstraße.

Mit dem Bau der Eisenbahntrasse wurden die Postkutschen schließlich von Dampzügen abgelöst. Das Reisen wurde bequemer, sicherer,



Referent Peter Nickel, Leiter des Biebergrundmuseums. FOTO: RE

und man war schneller am Ziel. Zu dem gut besuchten Vortrag waren interessierte Zuhörer aus dem gesamten Kinzigtal gekommen. „Einen solch spannenden Exkurs über die Geschichte des Kinzigtals konnte ich mir nicht entgehen lassen“, kommentierte der Landrat a. D. Karl Eyerkafer nach der Veranstaltung.