



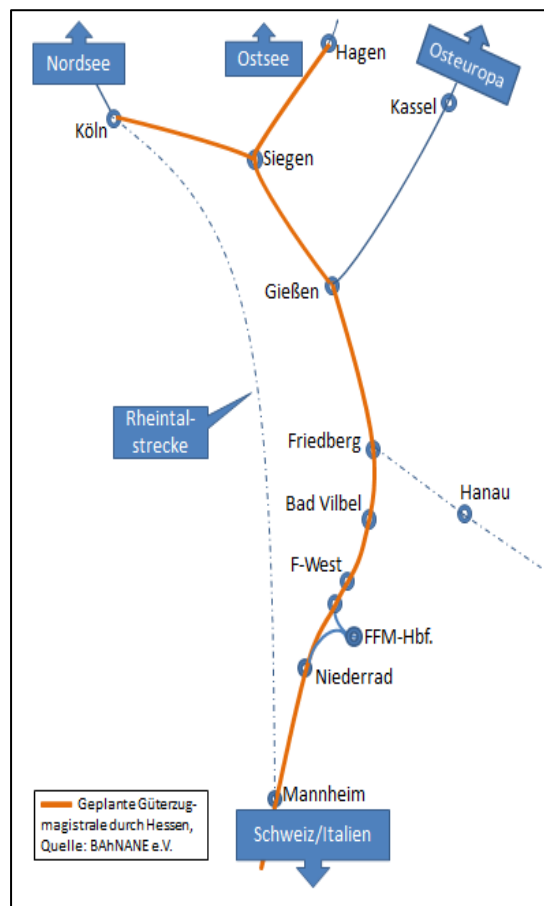
Güterzugmagistrale mitten durch Frankfurt? - BAHNANE fordert Alternative entlang der A5 -

Frankfurt am Main – Im Mai 2013 lagen erstmals die Pläne für den 6-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke aus, die vom Abzweig Gutleuthof über eine neu zu errichtende Mainbrücke mitten durch Niederrad führen soll. Äußerungen des Verkehrsdezernenten Majer zufolge dient dieser Ausbau ausschließlich der Verbesserung des Personenfernverkehrs. „Wir brauchen eine bessere Anbindung an London und Paris“, so Majer bei einer Ortsbeiratssitzung in Niederrad. Entsprechend den Prognosen der Bahn soll der Güterverkehr auf der Strecke nach dem Ausbau sogar abnehmen.

Gegen den Ausbau des Knotens am Frankfurter Sportfeld – so die offizielle Bezeichnung des beschriebenen Vorhabens – hatte das Aktionsbündnis Bahn-Ausbau Nur Anwohnerkonform Naturverträglich Erschütterungsfrei (kurz „BAhNANE“) im Mai mobil gemacht: Ergebnis: 750 Einwendungen der Bürger gegen den Ausbau. Ein wesentlicher Einwand war, dass ein Gesamtlärmgutachten fehle. Der von der Bahn beauftragte Lärmgutachter hatte noch Anfang Mai im Zuge einer öffentlichen Informationsveranstaltung behauptet, ein solches Gutachten sei nicht erforderlich. Pikanterweise musste nun genau dieser Gutachter das besagte Gesamtlärmgutachten nachschieben. Es lag in den letzten Wochen zur öffentlichen Einsicht bei der Stadt Frankfurt aus. BAHNANE hat gegen dieses Gutachten erneut ca. 470 Einwendungen Betroffener gesammelt.

Was aber steckt tatsächlich hinter den Ausbauplänen? Dazu nur einige Fakten:

- Gemäß einer Studie des Umweltbundesamts aus 2008 ist das Rheintal dem bis 2025 erheblich wachsenden Güterverkehr nicht gewachsen, weshalb über die Ausweichstrecke Main-Weser-Bahn ca. 200 Güterzüge geführt werden müssten. Dies entspräche etwa einer Vervielfachung der heutigen Güterzugzahlen.
- 2009 berichtete der SPD Bundestagsabgeordnete Kelber auf seiner Homepage von einer Entlastungsstrecke für das Rheintal. Die Bahn wolle 900 Mio Euro «in die Realisierung der zusätzlichen Nord-Süd-Strecke ... investieren. Dazu gehört z.B. der Ausbau der Tunnelanlagen auf der Ruhr-Sieg-Strecke und die Investition in Kreuzungspunkte im Rhein-Main-Gebiet.» Mit diesem Kreuzungspunkt kann eigentlich nur das Frankfurter Sportfeld gemeint sein.
- Zeitgleich mit der Auslage der Ausbaupläne für den Knoten Sportfeld berichtete die FAZ am 14.05.13, die Bahn wolle mit einem Wachstumsprogramm einen West-Korridor für Güterzüge schaffen, auf dem „insbesondere auf der Nord Süd-Achse ... internationale Güterzüge künftig auch über neue Korridore geleitet« werden. «Östlich des Rheins zwischen Ruhrgebiet und Siegerland» soll die Rheinschiene entlastet werden. Die südliche Fortsetzung des hier genannten Streckenabschnitts ist die Main-Weser-Bahn (Gießen–Friedberg–Frankfurt) und die Strecke durch Niederrad.
- Ein Beitrag in einem Eisenbahner-Forum im Oktober 2013 bringt die Sache auf den Punkt: «Aktuell ist ja der erste Abschnitt der verkehrlichen Neuordnung zwischen Frankfurt Hbf/F-Galluswarte - Niederrad - Stadion durch den beabsichtigten Bau der 3. Niederräder Brücke sowie dem 6-gleisigen Ausbau im PFV [Planfeststellungsverfahren, d. Red.] und nächstes Jahr soll der Bau beginnen. Zusammen mit dem 4-gleisigen Ausbau zwischen Friedberg und F-West (...) wird die Main-Weser-Bahn für den GV [Güterverkehr, d. Red.] wesentlich durchlässiger und kann via Abzweig F-Galluswarte über Niederrad zur Riedbahn geführt werden.»



Worum geht es nun nach Ihrer Meinung bei dem geplanten Ausbau? Dient der Ausbau nur dem ICE-Verkehr und für wie wahrscheinlich halten Sie es, dass nach dem Ausbau der Güterverkehr tatsächlich sinken wird?

Die Bahn prognostiziert – offensichtlich wider besseren Wissens – sinkende Güterzugzahlen, im Frankfurter Norden von 75 auf 61, im Süden von 68 auf 35 Güterzüge pro Tag. Der wahre Ausbaugrund, nämlich die Entlastungsstrecke für das Rheintal mitten durch Frankfurt, wird verschleiert. Realistischer Weise sind wohl mindestens 200 Güterzüge pro Tag nach einem Ausbau zu erwarten.

Aufgrund der Informationspolitik der Bahn sind sich viele Politiker in den betroffenen Kommunen und im Landtag der Tragweite der Ausbaupläne nicht bewusst. Dazu BAHNANE-Vorsitzende Andrea Volkwein: «Wir werden weiter für Transparenz sorgen, denn Güterzugmagistralen mitten durch dicht besiedelte Gebiete sind nicht hinnehmbar.» Mit dem Güterverkehr einhergehender Lärm, Erschütterungen, Zerstörung von Naherholungsgebieten, Zerschneidung durch Lärmschutzwände und Risiken durch Gefahrguttransporte würden unweigerlich zu einem „Frankfurt 21“ führen.

Dabei gäbe es sinnvolle Alternativen für den Güterverkehr: Landräte und Bürgermeister im Süden Hessens fordern Anfang Oktober in einem gemeinsamen Brief an den Bundesverkehrsminister unisono eine separate Güterzugtrasse entlang der Autobahn von Mannheim bis Frankfurt. Die Politiker Frankfurts und der Wetterau täten gut daran sich dieser Forderung anzuschließen und sich für eine Fortsetzung der geforderten Güterzugtrasse entlang der A5 bis Gießen stark zu machen, denn nur so ließen sich die zu erwartenden Güterzugzahlen verträglich abwickeln.

Bilden Sie sich selbst ein Urteil. BAHNANE steht für vertiefende Informationen gerne zur Verfügung.

Am **19. Dezember** wird BAHNANE die Einwendungen gegen die Güterzugmagistrale und das Gesamtlärmgutachten beim Stadtplanungsamt Frankfurt, **Kurt-Schumacher-Straße 10**, übergeben. Interessierte Pressevertreter sind hierzu herzlich eingeladen (**Treffpunkt 09:00 Uhr vor dem Stadtplanungsamt**).

Kontakt:

Andrea Volkwein
1. Vorsitzende BAHNANE e.V.
Tel: 069 95219743
E-Mail: info@bahnane.net
www.bahnane.net