

---

# Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“

## Protokoll der 9. Sitzung

Bad Soden-Salmünster

25. April 2017

---

Ort: Spessart Forum, Frowin-von-Hutten-Straße 5, 63628 Bad Soden-Salmünster  
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)  
Dauer: 15.00 Uhr – 19:00 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

### **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung und Agenda
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 8. AG-Sitzung vom 25. Januar 2017
- TOP 3 Aktueller Planungsstand
- TOP 4 Variante ABS Kinzigtal
- TOP 5 Erste Bewertungsergebnisse einzelner Schutzgüter
- TOP 6 Nächste Schritte bis zum Variantenentscheid
- TOP 7 Weiteres Vorgehen

### **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1 Teilnehmerliste 9. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 2 Finales Protokoll der 8. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
- Anlage 4 Präsentation der Planungsgemeinschaft zu offenen Fragen aus der letzten Sitzung
- Anlage 5 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

## **TOP 1 Begrüßung und Agenda**

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der neunten AG-Sitzung (**Anlage 1**) und stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Vorstellung des aktuellen Planungsstands inkl. Beantwortung offener Fragen aus der letzten Sitzung
- Fachliche Einordnung der verschiedenen Diskussionen um eine Ausbau- und Bündelungsvariante
- Vorstellung der ersten vorläufigen Ergebnisse der Bewertung des Schutzguts Wasser
- Darstellung des weiteren Vorgehens

Herr Eggert begrüßt die neuen Teilnehmer, die sich kurz vorstellen.

Der Moderator verweist darauf, dass es in den vergangenen Wochen verschiedene Diskussionen und Anregungen um „die Bündelungsvariante“ gab, mit denen man sich heute fachlich auseinandersetzen wolle. Er betont, dass es sich bei den verschiedenen Vorschlägen nicht um eine neue Variante handle, sondern lediglich um punktuelle Optimierungsvorschläge zu der bestehenden Variante V.

Herr Eggert erwähnt, dass Dr. Dorothea Schneider und Thomas Maier, die Anregungen zu diesem Thema per E-Mail an die Mitglieder des Dialogforums geschickt haben, zur heutigen Sitzung eingeladen waren. Leider habe weder der Moderator noch die DB eine Rückmeldung von Herrn Maier und Frau Dr. Schneider bekommen.

In diesem Zusammenhang spricht sich die Mehrheit der Teilnehmer der AG erneut dafür aus, den E-Mail-Verteiler des Dialogforums nicht eigenmächtig zur Versendung von politischen Botschaften, Fragen, Hinweisen oder Anregungen zu nutzen. Die Diskussion dieser Punkte gehöre in die Sitzungen der AGs und des Dialogforums und solle im persönlichen Austausch stattfinden. Die zentrale Kommunikation solle wie gehabt über Frau Katzenbach-Trosch, DB Netz AG, laufen.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der 8. AG-Sitzung vom 25. Januar 2017**

Das Protokoll der 8. AG-Sitzung (**Anlage 2**) wird ohne Änderungswünsche angenommen.

Herr Eggert erwähnt, dass es eine Anmerkung zum Protokoll des letzten Dialogforums gab, in der angeregt wird, auch das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter zu untersuchen, wie es die geltende Rechtslage vorgebe. Professor Sporbeck von der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda erläutert, dass selbstverständlich alle Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) betrachtet werden. Andernfalls wären die Planungen rechtswidrig und würden von der Genehmigungsbehörde im Raumordnungsverfahren abgelehnt werden. Die Berücksichtigung aller Schutzgüter wurde mehrfach in den vergangenen Sitzungen des Dialogforums und der AG Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens vorgestellt und diskutiert. Sollten dazu noch Unklarheiten bestehen, sind die Umweltplaner gerne bereit, die Thematik noch einmal näher zu erläutern.

### TOP 3 Aktueller Planungsstand

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, beantwortet zunächst offene Fragen aus der letzten Sitzung (**Anlage 3, Folien 2-4**). Herr Stolzenburg, Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda, fährt fort und geht ebenfalls auf offene Fragen aus der letzten Sitzung ein (**Anlage 4**).

#### Diskussion/Anmerkungen

##### *Bronnzell und Knoten Fulda*

Herr Dr. Domke erläutert, dass die Ergebnisse der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) notwendig sind, um zu entscheiden, ob im Bereich Fulda/Bronnzell genügend Kapazitäten für eine gute Betriebsqualität vorhanden sind. Von den Ergebnissen hänge ab, ob die zwei zusätzlichen Gleise bis nach Bronnzell geführt werden müssen oder ob sie z.B. bereits bei Kalbach in die Schnellfahrtstrecke einbinden können. Die EBWU kann abschließend erst auf Basis der 2030-Zugzahlen, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlicht werden, durchgeführt werden. Wann die 2030-Zahlen vorliegen werden, sei nach wie vor nicht bekannt. Um eine erste Aussagefähigkeit für den Bereich Fulda/Bronnzell herzustellen, wird die DB nun vorerst mit den 2025-Zugzahlen rechnen. Erste Ergebnisse liegen vermutlich zur nächsten Sitzung der AG ROV vor, stehen dann allerdings unter Vorbehalt der Aktualisierung mit den 2030-Zugzahlen.

##### *Berücksichtigung Anzahl Kurgäste*

Die Planungsgemeinschaft wird die Anzahl der Kurgäste für Bad Soden-Salmünster und Bad Orb in die textliche Aufbereitung der Variantenbewertung einfließen lassen, um die Bedeutung der Kurorte entsprechend hervorzuheben. Generell gilt aber, dass Kurorte sowieso in eine höhere Schutzklasse fallen als einfache Wohnsiedlungen und somit einen besonderen Status genießen; insofern spielt die konkrete Anzahl der Kurgäste keine Rolle.

##### *Drittes Gleis in Kerzell*

Die Umweltgutachter haben die Situation in Kerzell noch einmal überprüft und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass ausreichend Platz für ein drittes Gleis östlich der Bestandsstrecke vorhanden wäre, ohne dass Häuser dafür abgerissen werden müssten. Es sei allerdings richtig, dass das neue Gleis an einer Stelle dichter an ein Wohnhaus und an einen Gewerbebetrieb heranrücken würde als die heutigen Gleise. Das dritte Gleis sei nur Bestandteil der Variante V; diese könnte eine höhere Bedeutung erlangen, wenn die oben angesprochene EBWU ergebe, dass zwei zusätzliche Gleise bis nach Bronnzell/Fulda geführt werden müssen.

Ein Teilnehmer merkt an, dass im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Kerzells genügend Platz vorhanden sei, um dort ein zusätzliches Gleis zu verlegen. Der Teilnehmer fragt, warum man die Gleise bei der Variante V in Kerzell überhaupt spreize. Dies kreierte in seinen Augen eine doppelte Belastung. Er kann nicht nachvollziehen, warum man nicht direkt an die Schnellfahrtstrecke anbinde. Es müsse oberstes Gebot sein, dass Züge, die nicht in einer Ortschaft halten, auch nicht durch die Ortschaft durchfahren. Darüber hinaus sei die Schnellfahrtstrecke unterausgelastet, so dass man zusätzliche ICEs darüber fahren lassen könne.

Herr Dr. Domke erläutert zunächst, dass die generelle Notwendigkeit für den Bau zweier neuer, zusätzlicher Gleise bereits zu Beginn des Projekts mittels einer EBWU nachgewiesen und dem Dialogforum erläutert wurde. Wie weit diese geführt werden müssten und ob eine Spreizung in Kerzell notwendig sei oder nicht, könne erst nach Vorlage der 2030-Zugzahlen und der Erarbeitung einer weiteren EBWU festgestellt werden (s.o.). Herr Stolzenburg ergänzt, dass die Spreizung in Kerzell sinnvoll wäre, um im Bahnhof in Fulda in der richtigen Gleislage anzukommen. Eine Einbindung der Variante V in bzw. Bündelung mit der Schnellfahrtstrecke sei nicht möglich, da die Fliedebrücke zu hoch ist.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass sich durch das dritte Gleis die Chance auf verbesserten Lärm-schutz für Kerzell ergibt, da man damit Anspruch auf Lärmvorsorge habe. Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass die gesetzliche Lärmvorsorge aufgrund von niedrigeren Grenzwerten deutlich besser sei, als die Lärmsanierung, auf die Kerzell derzeit hofft. Der Teilnehmer erläutert außerdem, dass die Schnellfahrtstrecke nachts schon sehr ausgelastet sei, so dass Kerzell insbesondere in der Nachtzeit von zusätzlichem Güterverkehr betroffen wäre. Auch vor diesem Hintergrund wäre die Lärmvorsorge deutlich effektiver als die Lärmsanierung.

#### *Flieden/Adenmühle*

Herr Stolzenburg erläutert, dass im Bereich der Siedlung Adenmühle weitere Optimierungen vorgenommen wurden. Die Linie sei nun etwas weiter nach Nordwesten abgerückt, so dass keine Häuser in Anspruch genommen werden müssten.

#### *Verknüpfung / weiterer Gelenkpunkt*

Ein Teilnehmer hatte in der letzten Sitzung angemerkt, dass weitere Verknüpfungen zwischen Bestandsstrecke und den verschiedenen ABS/NBS-Varianten geschaffen werden sollten, um so zu ermöglichen, dass bei Bedarf zwischen Bestandsstrecke und Neubaustrecke gewechselt werden könne. Zusätzlich könnten so zwei Züge gleichzeitig in Fulda einfahren. Dies sei z.B. bei den stündlichen Zügen aus Richtung Würzburg relevant und würde die Korrespondenzproblematik lösen.

Herr Dr. Domke erläutert dazu, dass das Thema im Rahmen der EBWU geklärt werden müsse. Es könne z.B. sein, dass dies zu Kapazitätsengpässen auf der Bestandsstrecke und einer Geschwindigkeitsreduktion führe, was nicht wünschenswert sei. Der angestrebte Fahrzeitgewinn für den Fernverkehr müsse zwingend erreicht werden. Auch müsse die Anzahl der Güterzüge berücksichtigt werden.

#### *Linienführung bei Wallroth/Hintersteinau (Variante VII)*

Herr Stolzenburg erläutert, dass verschiedene Vorschläge für die Linienführung bei Wallroth und Hintersteinau eingebracht wurden, um weiter von der Bebauung abzurücken. Die Umweltgutachter haben alle Vorschläge geprüft; im Ergebnis waren aber kaum Optimierungen möglich, da sowohl die Wasserschutzgebiete als auch die Streusiedlungen nicht berührt werden sollen und auch die Topografie, bspw. hinsichtlich der Brückenlängen und -höhen berücksichtigt werden müsse. Die dargestellte Linienführung ist die für das Gebiet optimale, auch wenn sie nur 400 m von Hintersteinau entfernt liegt. Die relative Nähe zur Ortschaft werde natürlich in die Bewertung einfließen, unter anderem bei den Kriterien „Landschaftsbild“ und „Abstand zu Wohnbebauung / Auswirkungen durch Schall“.

Anschließend stellt Herr Stolzenburg den aktuellen Planungsstand (**Anlage 5, Folien 2-10**) vor.

### **Diskussion/Anmerkung**

#### *Übersicht der Biotoptypen*

Ein Teilnehmer bittet darum, die digitalen Biotoptypenkartierungen allen Teilnehmern, insbesondere den Umweltverbänden zur Verfügung zu stellen, damit diese überprüfen können, ob die vorhandenen Biotope richtig erfasst sind. Es komme mitunter vor, dass sich Biotope weiterentwickeln und der bei den Behörden abgefragte Stand nicht mehr dem Ist-Zustand entspricht.

Herr Stolzenburg erläutert dazu, dass die vorliegende Kartierung nur eine Übersichtskartierung im Hinblick auf eine Erfassung der wertvollsten Biotoptypen ist, was auf Raumordnungsebene ausreichend ist. Es handle sich dabei nicht um eine detaillierte Biotoptypenkartierung. Zu berücksichtigen seien Darstellungsabweichungen auf topografischen Karten aufgrund der Maßstäblichkeit der Über-

sichtskartierung. Die Umweltgutachter wollen prüfen, wie die Kartierung den Teilnehmern zur Verfügung gestellt werden kann.

#### *Trinkwassergebiete bei Biebergemünd/Kasselgrund*

Auf Nachfrage bestätigt Herr Stolzenburg, dass die genannten Trinkwassergebiete berücksichtigt wurden.

### **TOP 4 Variante Ausbaustrecke (ABS) Kinzigtal**

Herr Eggert erläutert, dass Vorschläge zu einer Ausbaustrecke im Kinzigtal von Herrn Heil, Herrn Henrich (BUND), Herrn Gorissen (Unterauftragnehmer der Planungsgemeinschaft für Biotopkartierung und Hinweise auf sensible Bereiche) und Herrn Albert (DB Netz AG) vorliegen. Er bittet die genannten Personen, die alle anwesend sind, kurz zu schildern, warum sie ihre Vorschläge eingebracht haben und was aus ihrer Sicht der Vorteil einer Bündelungsvariante wäre.

Herr Heil führt aus, dass es aus seiner Sicht zwingend notwendig ist, die vorhandene Strecke „auf Vordermann“ zu bringen, um das Projekt insgesamt zu retten. Ein drittes Gleis als Staustrecke würde seiner Meinung nach genügen. Das Projekt wäre dann um ein vielfaches günstiger und trotzdem könnte die Bestandsstrecke von verbessertem Lärmschutz profitieren. Er bezeichnet seinen Vorschlag als „Plan B“. Die Fahrzeitvorgabe von 45 min ist aus seiner Sicht nicht unbedingt einzuhalten. Dem widerspricht Herr Dr. Domke und verdeutlicht, dass die Fahrzeitreduzierung im Fernverkehr für die DB verbindlich und elementare Planungsgrundlage für das Projekt ist.

Herr Henrich erläutert, dass es dem BUND darum geht, Prüfvorschläge und Denkanstöße für räumlich begrenzte innovative und umweltfreundliche Lösungsansätze einzubringen. Ob diese Vorschläge tatsächlich umsetzbar und zu einer Optimierung führen, müsse natürlich von der DB geprüft und geplant werden. Zum einen gehe es um eine Splittung der Gleise bei Kerzell, wenn damit eine Lärmverbesserung für den Ort einhergehe. Zum anderen gehe es um die Idee, den Regionalverkehr im Raum Schlüchtern/Flieden auf umweltverträglicheren Neubaugleisen oder in Trassenbündelung zu führen.

Herr Albert verdeutlicht, dass die Fahrzeitverkürzung auf 45 min mit einem Ausbau der Bestandsstrecke nicht erreicht werden kann. Daher hat er in seiner Masterarbeit einen Vorschlag für eine bestandsnahe Strecke ausgearbeitet. Diese ähnele im Ergebnis sehr der bereits 2003 diskutierten Ausbaubauvariante.

Anschließend verdeutlicht Herr Professor Sporbeck von der Planungsgemeinschaft, dass generell ein Grundkonflikt zwischen dem raumordnerischen Bündelungsgebot mit vorhandener linearer Infrastruktur (also Schiene, Straße, Übertragungsnetze etc.) und dem Abstandsgebot zu Wohnbebauung herrscht. Die Bündelung sei kein Selbstzweck, sondern müsse zu klaren Vorteilen für die Schutzgüter führen. Herr Stolzenburg und Herr Dr. Domke fahren fort und stellen die verschiedenen Vorschläge der Bündelung der neuen Gleise mit den bereits vorhandenen Gleisen bzw. des Ausbaus der Bestandsstrecke im Einzelnen vor (**Anlage 5, Folien 11-39**).

## Diskussion/Anmerkungen

### *Streckenführung im Bereich Haitz - Wirtheim*

Ein Teilnehmer bittet um eine detaillierte Darstellung der Streckenführung im Bereich Haitz - Wirtheim und der Ausgestaltung der Streckenführung von Neuwirtheim Richtung Wächtersbach. Je nach Streckenverlauf und Ausgestaltung (Brücke über oder Unterführung der Landesstraße Neuwirtheim - Haitz) könne dies zu erheblichen Belästigungen führen, da Neuwirtheim und Wirtheim dann unter Umständen von der Bestands- und der Neubaustrecke beschallt würden. Er bittet, dies bei der weiteren Betrachtung mit einzubeziehen. Wichtig sei auch die Einbeziehung der höheren Lärmbelastung an der Bestandsstrecke.

### *Verlegung der A66 in Bad Soden-Salmünster*

Ein Vertreter aus Bad Soden-Salmünster bittet darum zu prüfen, ob die derzeit mitten durchs Stadtgebiet führende Autobahn in einer neuen Tunnelröhre außerhalb der Ortslage neu verlegt werden könnte. Die dadurch frei werdende Ursprungstrasse der A66 liegt außerhalb des Hochwasserschutzgebiets und könnte dann für den Eisenbahnverkehr genutzt werden (vgl. **Anlage 5, Folie 32**).

### *Steinau/Marborn*

Eine Teilnehmerin fragt, ob die Rutschhänge und das Trinkwassergebiet in Steinau/Marborn berücksichtigt sind. Herr Dr. Domke erläutert dazu, dass für diesen Bereich aktuell Prüfungen geologischer Daten durchgeführt werden, um die geologischen und bautechnischen Risiken dort besser einschätzen zu können. Es handle sich bei dem Gebiet sicherlich um einen sensiblen Bereich. Die Risiken werden in die Bewertung miteinfließen.

### *Ergänzungen des BUND zu Bündelungsbereich Schlüchtern – Flieden*

Herr Henrich erläutert, dass der Prüfvorschlag des BUND nicht ganz richtig wiedergegeben wurde. Er verdeutlicht, dass der von ihm eingebrachte Prüfvorschlag den Vorteil hätte, den Tunnelanteil im genannten Abschnitt auf 2 km zu verkürzen. Auch würde der Trassenbündelungs-Abschnitt vor den westlichen Distelrasen-Tunnelportalen komplett auf Bahngelände liegen. Man hätte hier also die Möglichkeit, eine sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich sinnvolle Lösung umzusetzen. Ab Thomashof könnten die neuen Gleise für den Regional- und Güterverkehr dann mit den vorhandenen Gleise der Strecke Elm – Flieden gebündelt werden.

Die Teilnehmer einigen sich, die Folien zum Prüfvorschlag des BUND vorerst aus der Gesamtpresentation rauszunehmen und sie schnellstmöglich durch die mit Herrn Henrich aktualisierten, richtigen Folien zu ersetzen.

### *Vorstellung der Bündelungsvorschläge für nördlichen Bereich*

Herr Stolzenburg erläutert auf Nachfrage, dass die Vorschläge zur Bündelung im nördlichen Bereich in der kommenden AG-Sitzung im Juni vorgestellt werden. Es erfordere einiges an detaillierten Prüfungen, um die einzelnen Vorschläge sachgerecht aufzubereiten, so dass die Planungsgemeinschaft dafür noch einige Zeit brauchen werde.

### *Computeranimation der einzelnen Abschnitte*

Ein Teilnehmer fragt, ob es möglich sei, Computeranimationen der einzelnen Abschnitte zu erhalten, um sich die einzelnen Varianten räumlich besser vorstellen zu können. Herr Dr. Domke erklärt, dass Screenshots aus KorFin für einzelne Bereiche gerne zur Verfügung gestellt werden können.

Abschließend fasst der Moderator noch einmal zusammen, dass mit den unter TOP 4 vorgestellten und diskutierten Vorschlägen keine neue Variante, sondern lediglich Optimierungsmöglichkeiten der bereits vorhandenen „Ausbauvariante“ V vorliegen. Die ausführliche Behandlung dieser Vorschläge in der heutigen Sitzung sei keinerlei Vorentscheidung für oder gegen eine Bündelungsvariante, sondern zeige nur, dass man sich mit allen Punkten, die von Mitgliedern des Dialogforums und weiteren Personen eingebracht werden, intensiv auseinandersetze und in angemessener Ausführlichkeit prüfe – so wie von Beginn des Dialogforums an im Selbstverständnis vereinbart.

## **TOP 5 Erste Bewertungsergebnisse einzelner Schutzgüter**

Herr Stolzenburg stellt die ersten vorläufigen Ergebnisse für das Schutzgut Wasser vor und präsentiert die angewandte Bewertungsmethodik, die auch zur Bewertung der übrigen Schutzgüter herangezogen werden soll (**Anlage 5, Folien 40-48**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Aktualisierung der Bewertung*

Auf Nachfrage bestätigt Herr Stolzenburg, dass die Bewertung der Schutzgüter aktualisiert werden müsste, wenn die Überprüfung der Optimierungsvorschläge zu den Bündelungsideen oder sich aus anderen Gründen noch eine geänderte Linienführung ergeben sollte.

#### *Benennung der Variantenkombinationen*

Ein Teilnehmer bittet erneut darum, dass die verschiedenen, untereinander verknüpfbaren Segmente eine klare Benennung erhalten.

Herr Stolzenburg erläutert dazu, dass zur vergleichbaren Bewertung immer durchgängige, vollständige Varianten betrachtet werden müssen. Bei den Kinzigtalvarianten ergeben sich verschiedene Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Varianten IV, V und VI bei Schlüchtern. In Summe ergeben sich daraus mit den vier übrigen Varianten insgesamt 13 durchgehende Varianten. Die Planungsgemeinschaft hat sich entschieden, die Varianten jeweils nach dem südwestlichen Abschnitt A (1. römische Ziffer) und nordöstlichen Abschnitt B (2. römische Ziffer) zu benennen. Eine Kombination aus der Variante IV von Gelnhäuser – Schlüchtern und der Variante V von Schlüchtern – Fulda wäre demnach die „Variante IV-V“ (vgl. **Anlage 5, Folie 44 ff.**). Bei Flieden/Neuhof ist zudem eine Verknüpfung zwischen den Varianten V und VII möglich. Ob diese benötigt wird, ergebe sich aus dem Ergebnis der noch ausstehenden EBWU.

Die Umweltgutachter sagen zu, eine Übersichtsfolie mit den vollständig beschrifteten Varianten zu erstellen.

#### *Südkurve bei Variante III*

Herr Stolzenburg erklärt, dass die in Variante III mögliche Südkurve nicht in die Bewertung eingeflossen ist. Da eine solche Südabzweigung nur bei der Variante III umsetzbar ist, sei sie nicht mit den anderen Varianten vergleichbar.

#### *Bedeutung der Trinkwasserschutzgebiete und Berücksichtigung der Schüttmenge*

Auf Nachfrage einer Teilnehmerin erläutert Herr Stolzenburg die unterschiedlichen Schutzzonen:

Schutzzone I = Fassungsgebiet (Brunnen)

Schutzzone II = Engeres Schutzgebiet – Fließzeit des Grundwassers bis zum Brunnen ca. 50 Tage

Schutzzone III = Weiteres Schutzgebiet – Einzugsgebiet der geschützten Wasserefassung



Es werde versucht, Brunnen möglichst nicht zu beeinträchtigen und insbesondere Durchfahrungen der Schutzzone II zu vermeiden.

Ebenso verdeutlicht er, dass die Wertigkeit eines Trinkwasserschutzgebiets nicht durch die Schüttmenge des jeweiligen Gebiets definiert wird, sondern durch die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Schutzzone. Die Schüttmenge habe also keine Bewertungsrelevanz. Es werde aber berücksichtigt, welche Bedeutung eine betroffene Wassergewinnung für die Wasserversorgung der Region besitzt. Die Teilnehmerin äußert ihre Sorgen darüber, dass der Bau eines Tunnels durch das von Bundsandstein geprägte Gebiet um Bad Orb die Trinkwassergewinnung dort insgesamt gefährden könnte.

### **TOP 6 Nächste Schritte bis zum Variantenentscheid**

Herr Stolzenburg verdeutlicht die nächsten Schritte:

- Bis Ende Juni sollen weitere Schutzgüter bewertet werden.
- Um das Schutzgut Mensch bewerten zu können, müssen die Ergebnisse des Schallgutachtens vorliegen. Da die Zugzahlen für 2030 jedoch noch nicht vorliegen, wurde inzwischen mit den Berechnungen auf Basis der Zugzahlenprognose 2025 begonnen, um auch hier voranzukommen.
- Bis Ende Juni soll die Überprüfung der Bündelungsideen auch für den nordöstlichen Bereich abgeschlossen sein.
- Für den Bereich Fulda/Bronnzell sei man jedoch auf die Ergebnisse der EBWU angewiesen. Die EBWU wie auch die Schallberechnungen können wiederum abschließend erst erstellt werden, wenn die 2030-Zugzahlen vorliegen, so dass auch die Betrachtung des Bereichs Fulda/Bronnzell nun bis zur Vorlage der aktuellen Zugzahlen auch auf Basis der 2025er Prognosezahlen erfolgen wird.

#### *Technische und wirtschaftliche Bewertung der Varianten*

Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass die technisch-verkehrliche und die wirtschaftliche Bewertung der Varianten parallel zur umwelttechnischen und raumordnerischen Bewertung erfolgt. Dabei könne sich möglicherweise die frühzeitige Aufgabe einer Variante ergeben, u.a. wenn die technische Machbarkeit nicht sichergestellt wäre oder das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1 läge.

#### *Frist zur Berücksichtigung von Vorschlägen der Teilnehmer*

Ein Teilnehmer fragt, bis wann Anmerkungen im Detail eingebracht werden können, damit sie von der Planungsgemeinschaft berücksichtigt und geprüft werden. Herr Professor Sporbeck erläutert dazu, dass wesentliche Änderungsvorschläge innerhalb der nächsten 14 Tage (bis Anfang KW 19) eingebracht werden sollten. Alles, was danach kommt und einer eingehenden Prüfung bedarf, würde zu „Ehrenrunden“ und Zeitverzögerungen in der Variantenbewertung führen, da die Schutzgutbewertung dann jedes Mal wieder aufgemacht werden müsste.

## **TOP 7 Weiteres Vorgehen**

Herr Eggert teilt den Teilnehmenden den Termin der nächsten Sitzung der AG ROV mit. Diese findet statt am **Freitag, den 23. Juni 2017, 14 – 17 Uhr**. Die nächste Sitzung des Dialogforums findet am Montag, den 22. Mai 2017, 14 – 17 Uhr statt.

Die Teilnehmer diskutieren, ob es Sinn macht, dass nächste Dialogforum Ende Mai durchzuführen, wenn bis dahin keine wesentlichen neuen Inhalte für den Suchraum vorliegen. Herr Eggert plädiert generell dafür, das Dialogforum stattfinden zu lassen. Zum einen gäbe es sicherlich einige neue Themen, die im Dialogforum vorgestellt werden könnten. Zum anderen werde man bis zur Bundestagswahl keinen alternativen Termin mehr finden. Er schlägt vor, dass DB und Moderation sich in der nächsten Woche Gedanken machen, welche Themen im Dialogforum vorgestellt werden könnten und auf der Basis entscheiden, ob eine Sitzung Ende Mai Sinn macht. Es wird vorgeschlagen, u.a. die Methodik zur Lärmbetrachtung sowie die Bewertungen für weitere Schutzgüter im kommenden Dialogforum vorzustellen.

Ebenso diskutieren die Teilnehmer, ob die Sitzung der AG ROV am 23. Juni Sinn macht, wenn bis dahin nicht alle Bewertungen der Schutzgüter final vorliegen. Es gebe in der Öffentlichkeit schließlich einen erheblichen Erwartungsdruck, endlich konkrete Ergebnisse zu sehen. Dazu verdeutlicht Frau Katzenbach-Trosch, dass sie es als gemeinsame Aufgabe aller Mitglieder des Dialogforums sieht, den externen Erwartungshaltungen standzuhalten und zu erläutern, dass die gewissenhaften Prüfungen und Planungen nun einmal ihre Zeit brauchen. Gerade beim Thema Lärm sei es wichtig, akribisch und sorgfältig zu arbeiten, so dass Qualität auf jeden Fall vor Schnelligkeit gehe, ganz gleich wie hoch der Druck von außen sei.