
Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

Protokoll zur 8. Sitzung

Rodenbachhalle, Rodenbach

22. Mai 2017

Ort: Rodenbachhalle, Hanauer Landstraße 14, 63517 Rodenbach
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.10 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 10. Februar 2017

TOP 3 Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen

TOP 4 Neubaustrecke Gelnhausen – Würzburg/Fulda

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 8. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Finales Protokoll der 7. Sitzung des Dialogforums
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 4 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
Anlage 5 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Gemeinde Rodenbach

Bürgermeister Klaus Schejna begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Gemeinde Rodenbach. Er hebt hervor, dass es sich bei dem Dialogforum um eine einmalige Chance für die Anrainerkommunen handelt, gemeinsam mit der Deutschen Bahn und den zuständigen Behörden frühzeitig in den Dialog über die bestmögliche Realisierung des Projekts zu kommen. Er dankt der Moderation für die gute Begleitung. Gleichzeitig erinnert er daran, dass es noch diverse kritische Punkte gäbe, äußert aber seine Zuversicht, hier im Dialogforum gemeinsam eine gute Lösung zu finden.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen, DB AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums im Namen der Deutschen Bahn. Er erläutert, dass bereits jetzt sehr viele Detailfragen besprochen werden und man sich Schritt für Schritt einem Ergebnis nähert. Gleichzeitig gelte es aber nichts zu übereilen, sondern mit der nötigen Sorgfalt ein gutes Ergebnis zu finden, das langfristig vertretbar sei. Er legt dar, dass man nach wie vor auf die aktuelle Zugzahlenprognose des Bundes warte, wodurch eine gewisse Verzögerung in den Planungen entstehen könne. Herr Dr. Vornhusen verweist darauf, dass die Deutsche Bahn ca. drei Monate vor jeder Bundestagswahl in eine „stille Phase“ eintritt und keine öffentlichen Termine mit politischem Charakter mehr durchführt. Dadurch ergebe sich auch für das Dialogforum und die zugehörigen Arbeitsgruppen ab dem 1. Juli eine Sitzungspause bis zur Wahl.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Mitglieder des Forums zur achten Sitzung des Dialogforums. Herr Eggert stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Präsentation und Durchsprache der Visualisierung für die Variante „schnelle Gleise innen“ im Ausbauabschnitt Hanau – Gelnhausen
- Vorstellung der Methodik zur Beurteilung der Auswirkungen von Schall auf das Schutzgut Mensch
- Darstellung der Methodik zur Bewertung der Schutzgüter sowie Vorstellung der vorläufigen Bewertungsergebnisse für das Schutzgut Landschaft
- Vorstellung des aktuellen Stands der einzelnen Varianten im Neubauabschnitt Gelnhausen – Würzburg/Fulda

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 10. Februar 2017

Zum Protokoll der letzten Forumssitzung wurden mehrere Änderungswünsche eingereicht, die von den Teilnehmern des Dialogforums angenommen werden. Damit ist das Protokoll der siebten Sitzung in der beigefügten finalen Version verabschiedet (**Anlage 2**).

Herr Eggert weist auf eine Anmerkung zum Protokoll hin, in der angeregt wird, auch das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter zu untersuchen, wie es die geltende Rechtslage vorgebe. Herr Stolzenburg von der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda erläutert, dass selbstverständlich alle Schutzgüter nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) betrachtet werden (vgl. **Anlage 4, Folie 5**).

TOP 3 Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, berichtet den Mitgliedern des Dialogforums aus der letzten Sitzung der AG Hanau – Gelnhausen und präsentiert darüber hinaus erste Visualisierungsentwürfe der Situation in den Bahnhöfen und entlang der Strecke nach dem Bau der neuen Gleise (**Anlage 3**).

Diskussion/Anmerkungen

Zusätzliche Bahnsteigkante in Gelnhausen

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass in Gelnhausen dringend eine weitere Bahnsteigkante geplant werden sollte. Gerade in Gelnhausen bräuchte man weitere Ausweichmöglichkeiten, die durch die derzeitig vorgesehene Streichung der dritten Bahnsteigkante fehlen würden. Er bittet die DB darum, noch einmal eingehend zu prüfen, ob eine zusätzliche Bahnsteigkante am südlichen Bahnsteig zum Logistik-Gleis hin (vgl. **Anlage 3, Folie 23**, rechte Abbildung) geplant werden könne. Herr Dr. Domke sagt zu, dies zu prüfen, auch wenn sich derzeit keine verkehrliche Anforderung für eine solche Bahnsteigkante abzeichne.

Bahnsteigüberdachung in Gelnhausen

Ein Teilnehmer fragt, ob für die Bahnsteigüberdachung in Gelnhausen Bestandssicherung gelte. Hintergrund seiner Frage ist, dass die heutige Überdachung gegebenenfalls größer ist als die neue Überdachung, die im Rahmen des Ausbaus aufgrund der aktuellen Vorgaben vorzusehen ist. Herr Dr. Domke sagt zu, dies zu prüfen.

Lärmschutzwände in Gelnhausen

Auf Nachfrage eines Teilnehmers versichert Herr Dr. Domke, dass natürlich auch für Gelnhausen Lärmschutz vorgesehen sei. Da die Gleise in Gelnhausen jedoch nicht ganz so dicht an der Bebauung liegen wie beispielsweise in Hailer, bräuchte man in Gelnhausen eventuell weniger oder niedrigere Lärmschutzwände.

Vorgezogener Umbau des Bahnhofs Gelnhausen

Ein Teilnehmer fragt, ob ein vorgezogener Umbau des Gelnhausener Bahnhofs möglich sei. Dazu erläutert Herr Dr. Domke, dass Voraussetzung für die Errichtung der beiden neuen Gleise der erfolgte Umbau der A66-Brücke, vsl. auch der Brücke im Zuge der L3202 und die realisierten Bahnübergangs(BÜ)-Ersatzmaßnahmen seien. Obwohl für den Umbau der A66-Brücke bereits Planrecht besteht, ist die Planung für diese Maßnahme gemeinsam mit Hessen Mobil noch dem aktuellen Regelwerk anzupassen. Zudem sei der Abschluss des Planänderungsverfahrens für den Gelnhausener Bahnhof notwendig, ebenso wie eine Finanzierungszusage des Bundes. Derzeit gäbe es noch kein Baurecht für Veränderungen an der Verkehrsstation in Gelnhausen. Ein gemeinsames Planrechtsverfahren für den Bau des elektronischen Stellwerks (ESTW) und den Umbau des Bahnhofs sei nicht durchführbar, da durch das ESTW – anders als für den Stationsumbau – kaum Betroffenheiten entstehen und daher lediglich eine Plangenehmigung zu erwarten sei. Herr Dr. Domke und der Vertreter der Stadt Gelnhausen vereinbarten weitere bilaterale Abstimmungen zur Thematik.

TOP 4 Neubaustrecke Gelnhausen – Würzburg/Fulda

Einleitend zu TOP 4 greift der Moderator die Diskussion aus der letzten Sitzung der AG „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens (ROV)“ auf und äußert sein Verständnis dafür, dass die Öffentlichkeit endlich ein Ergebnis bzw. die Entscheidung für eine konkrete Variante sehen möchte. Gleichzeitig weist Herr Eggert darauf hin, dass gerade wegen des großen öffentlichen Interesses bereits jetzt viele Details ausführlich geprüft werden, die bei vergleichbaren Projekten üblicherweise erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt in den Planungen berücksichtigt werden. Diese Detailprüfungen bräuchten ihre Zeit. Er bittet die Mitglieder des Dialogforums darum, dies auch so in ihre Gremien zu kommunizieren.

Anschließend stellt Frau Dr. Vaupel von der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda den Mitgliedern des Dialogforums die Methodik zur Beurteilung der Auswirkungen von Schall auf das Schutzgut Mensch vor (**Anlage 4, Folien 1-15**). Herr Dr. Domke fährt fort und erläutert die Schallimmissionsberechnung mit dem Planungstool KorFin (**Anlage 4, Folien 16-22**).

Diskussion/Anmerkungen

Verkehrslenkung

Herr Dr. Domke erläutert auf Nachfrage, dass unter Verkehrslenkung die Verlagerung des nächtlichen Güterverkehrs auf die Neubaustrecke zu verstehen sei.

Berücksichtigung der Gesamtlärmbelastung

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob für die Ermittlung der Lärmbelastung eine Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung der übrigen Lärmquellen wie Autobahn, Bestandsstrecke und Windkraftanlagen angesetzt wird. Dazu erläutert Herr Dr. Domke, dass nach geltender sechzehnter Bundesimmissionschutz-Verordnung (16. BImSchV) jeder Verkehrsträger für die Immissionen aus seiner Infrastruktur zuständig sei und für den notwendigen Schallschutz sorgen müsse. Es erfolge also keine Gesamtlärmbetrachtung. Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass diese Aussage nur zutreffe, wenn die Lärmimmission des Projekts unter 70 dB(A) liege. Sollte diese Schwelle überschritten werden, müsse eine Gesamtlärmbetrachtung vorgenommen werden. Herr Dr. Domke bemerkt, dass er für das Projekt davon ausgeht, unterhalb von 70 dB(A) zu bleiben.

Berechnung des Schalls

Vom Gesetzgeber ist vorgesehen, den Schall bei Schienenverkehrsprojekten zu rechnen und nicht zu messen. Die Basis für diese Berechnungen ist in vielen Messreihen ermittelt und zugunsten der Betroffenen festgelegt worden, also beispielsweise ein großzügiger Puffer für ungünstige Windrichtungen und ähnliches mit eingerechnet.

Dimensionierung des Schallschutzes

Ein Teilnehmer bedankt sich für die Vorstellung der sehr differenzierten Vorgehensweise zu den anstehenden Schalluntersuchungen und hofft, dass die vorgestellte Methodik den Anrainerkommunen die Sorge nimmt, das Schutzgut Mensch würde nicht ausreichend berücksichtigt werden. Gleichzeitig fragt der Teilnehmer, wie der Lärmschutz dimensioniert werden soll. Herr Dr. Domke erläutert, dass eine detaillierte Dimensionierung des Schallschutzes, also die Ausgestaltung der konkreten Lärmschutzmaßnahmen, erst im Planfeststellungsverfahren vorgesehen ist. Man führe jetzt zunächst das

vorgestellte stufenweise Vorgehen durch und betrachte zunächst die Situation ohne Lärmschutz, bevor man sich zusätzlich noch die Situation mit Lärmschutz anschau. Ziel sei es aber, die Varianten schon so weit zu optimieren, dass sich eine möglichst geringe Lärmbelastung für die Anrainer ergäbe.

Optimierung der Varianten bezüglich des Schutzgutes Mensch

Auf Nachfrage einer Teilnehmerin verdeutlicht Herr Dr. Domke, dass errechnete hohe Lärmbelastungen an bestimmten Streckenabschnitten sowohl durch die Anzahl der betroffenen Einwohner, die betroffene Flächengröße als auch die Intensität der Betroffenheit zum Ausdruck gebracht werde. Sollten sich Abschnitte oder einzelne Punkte mit einer hohen Lärmbelastung ergeben, werde zunächst geprüft, ob die Variante dort entsprechend optimiert werden kann. Sollte dies nicht möglich sein, würde dies im Variantenvergleich entsprechend negativ bewertet. Zur Verdeutlichung verweist er auf die abgestufte Vorgehensweise (**Anlage 4, Folie 3**) und betont, dass die Optimierung der Varianten unter Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch noch erfolgen wird, bevor die Tabelle zur Gesamtbewertung der Varianten ausgefüllt werden kann.

Herr Stolzenburg von der Planungsgemeinschaft stellt die Methodik zur Bewertung des Schutzgutes „Wasser“, des Schutzgutes „Landschaft“ und des Schutzgutes „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ vor (**Anlage 4, Folien 23-35**). Insgesamt müssen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sieben Schutzgüter berücksichtigt und bewertet werden.

Diskussion/Anmerkungen

Berücksichtigung von Hochwassergebieten

Gesetzlich ausgewiesene Hochwasserschutzgebiete sind in der Regel die Gebiete des hundertjährigen Hochwassers. Diese werden hier für die Bewertung des Untersuchungsaspekts „Hochwasserschutz“ des Schutzgutes „Wasser“ zugrunde gelegt.

Höhenangabe von Brücken

Ein Teilnehmer fragt, woher die Gutachter bei der Bewertung des Landschaftsbilds den angegebenen Wert von 20 Meter Brückenhöhe zur Einstufung einer hohen visuellen Wirkreichweite nehmen. Herr Stolzenburg erläutert, dass sie sich dabei an Bewertungsgrundlagen der Fachliteratur (Adam, Nohl, Valentin 1986 und Nohl 1993) orientiert haben.

Klärung des Begriffs „PGNU“ (Folie 29)

Auf Nachfrage erklärt Herr Stolzenburg, dass mit dem Gutachten der PGNU (Fußzeile auf Folie 29) das Gutachten der in Frankfurt ansässigen Planungsgemeinschaft von Fachbiologen (Planungsgruppe Natur & Umwelt) gemeint ist, die u.a. für Kartierungen und die Fachprüfungen zu Natura2000 beauftragt wurden.

Berücksichtigung von Waldflächen

Herr Stolzenburg erläutert, dass Waldflächen mit Schutzstatus und mit besonderen Funktionen unter dem Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ berücksichtigt werden. Allgemeine Waldflächen ohne Schutzstatus werden beim Schutzgut „Sachgüter“ berücksichtigt.

Anschließend stellt Herr Stolzenburg den Mitgliedern die dritte Optimierungsstufe der Varianten vor. Herr Dr. Domke fährt fort und präsentiert den Diskussionsstand aus der letzten AG insbesondere zu den verschiedenen Vorschlägen zur Optimierung der Bündelungsvariante V (**Anlage 4, Folien 36-46**).

Herr Eggert verdeutlicht in diesem Zusammenhang, dass Vorschläge von Dritten zur Optimierung der Variante V, welche als bestandsnahe Variante konzipiert sei, an die DB herangetragen wurden. Natürlich werde die Bahn allen Hinweisen nachgehen und intensiv prüfen, inwieweit eine punktuelle Optimierung der Variante V möglich sei. Der Moderator erklärt auch, dass viele der Vorschläge von Herrn Ingmar Gorissen eingereicht wurden. Herr Gorissen sei ein Ingenieur, der von der Planungsgemeinschaft beauftragt wurde, auf Basis der von ihm durchgeführten Biotoptypenkartierung Optimierungsvorschläge für die Varianten zu erarbeiten. Seine Anregungen für eine optimierte Bündelungstrasse gingen jedoch über seine Beauftragung hinaus und entsprächen nicht der im Dialogforum abgestimmten Methodik. Nichts desto trotz werden die Vorschläge natürlich unter Zugrundelegung der abgestimmten Methodik geprüft und bewertet.

Herr Eggert erinnert die Mitglieder des Dialogforums auf Wunsch mehrerer Teilnehmer erneut an die Abmachung, keine E-Mails mit persönlichen Stellungnahmen an den gesamten Verteiler des Dialogforums zu schicken.

Diskussion/Anmerkungen

Verlauf der Rückstellvariante 4

Eine Teilnehmerin erkundigt sich, ob die Rückstellvariante 4 oberirdisch oder unterirdisch verlaufe. Sie bezieht sich auf eine Darstellung der Rückstellvariante vom Herbst 2016, in der die Rückstellvariante zu ca. 80 % unterirdisch dargestellt sei. Sie bittet darum, auch in der aktuellen Übersichtskarte zu kennzeichnen, wo Tunnelabschnitte sind (vgl. **Anlage 4, Folie 37**). Herr Stolzenburg erläutert dazu, dass die Rückstellvariante 4 sowohl unterirdisch als auch oberirdisch verlaufe und in mehreren Abschnitten Siedlungsgebiete streife. Aus diesem Grund wurde sie als weniger günstig als die Variante VII bewertet. Ein Teilnehmer regt an, dies textlich durch eine Fußnote in der aktuellen Präsentation zu vermerken.

„Plan B“

Wie bereits in der vergangenen Sitzung der AG Vorbereitung ROV spricht ein Teilnehmer sich dafür aus, den von ihm entworfenen „Plan B“ umzusetzen. Dieser sieht vor, die Bestandsstrecke lediglich partiell durch ein weiteres Gleis auszubauen und mit dem so eingesparten Geld besseren Lärmschutz entlang der gesamten Strecke umzusetzen. Seiner Meinung nach erreiche man so die notwendige Akzeptanz und könne innerhalb von 48 Minuten von Frankfurt nach Fulda kommen, was drei Minuten über der Fahrzeitvorgabe des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) für diese Strecke liege. Herr Dr. Domke erklärt erneut, dass die Notwendigkeit für den Bau zweier neuer, zusätzlicher Gleise sehr frühzeitig im Dialogforum diskutiert und überprüft wurde. Mit nur einem weiteren Gleis könne der Kapazitätsengpass nicht aufgelöst und die verkehrliche Zielstellung für den Suchraum nicht erfüllt werden, dies belege nicht zuletzt der neue BVWP, der den Bau der beiden zusätzlichen Gleise als „vordringlichen Bedarf“ bestätigt habe. Den vorgestellten „Plan B“ könne man im Dialogforum daher nicht weiterverfolgen.

Bereitstellung des aktuellen Stands der Varianten

Mehrere Teilnehmer bitten darum, den aktuellen Stand des Variantenverlaufs, insbesondere die aktualisierte Übersichtskarte aller Varianten zur Verfügung gestellt zu bekommen und auf der Webseite des Projekts zu aktualisieren. Herr Stolzenburg verdeutlicht, dass es permanent neue Zwischenstände mit zum Teil sehr kleinteiligen Optimierungen gäbe. Die Dokumente würden also fortlaufend fortgeschrieben und hätten sich schnell überholt, wenn nun ein Zwischenstand an die Mitglieder des Dialogforums verschickt werde. Es werde aber sichergestellt, dass das Papier nach Abschluss der angekündigten Optimierungen mit ausreichend Zeit zur Durchsicht den Mitgliedern zur Verfügung gestellt wird. Die Gutachter werden bis zur nächsten Sitzung der AG Vorbereitung ROV prüfen, bis wann die fortgeschriebene Unterlage zur Variantenbewertung den Teilnehmern zur Verfügung gestellt werden kann. Man wolle auch dafür sorgen, dass die aktuelle Karte im Internet abrufbar sei.

Ein Teilnehmer bittet zudem darum, die Radian an die Varianten zu schreiben, damit die technischen Vorgaben nachvollziehbar seien.

Ein weiterer Teilnehmer bittet darum, bei der Benennung der unterschiedlichen Kombinationsvarianten zu vermerken, aus welcher Richtung kommend die Bezeichnung erfolgt.

Berücksichtigung der Vorschläge zur Bündelung

Die Umweltgutachter verdeutlichen, dass sie sämtliche Vorschläge zur Optimierung der Variante V prüfen werden. Grundvoraussetzung zur weiteren Berücksichtigung sei, dass die Vorschläge technisch überhaupt umsetzbar sind. Wenn dies der Fall sei, werde geprüft, ob sie in einzelnen Abschnitten besser sind als die bisherige Linienführung der Variante V, welche dann entsprechend optimiert werden würde.

Zeitpunkt der Entscheidung für die Antragsvariante

Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, bestätigt auf Nachfrage eines Teilnehmers, dass nach wie vor angestrebt wird, bis Ende des Jahres eine Antragsvariante zu haben. Er bittet um Verständnis dafür, dass die Gutachter nun erst einmal intensiv arbeiten müssten, um die anstehenden Prüfungen durchzuführen. Herr Bolte verdeutlicht, dass es zum Abschluss der Prüfungen eine Gesamtbewertung geben werde, in die nicht nur die umweltfachlichen und raumordnerischen Belange, sondern auch die verkehrlich-technischen und die wirtschaftlichen Aspekte einfließen. Aus dem Gesamtbild ergebe sich die Antragsvariante.

Abschließend zu TOP 4 bittet Herr Eggert die Teilnehmer, weitere Fragen, die sich aus der heutigen Sitzung ergeben haben, gerne zur Diskussion in die kommende Sitzung der AG Vorbereitung ROV mitzubringen, bzw. vorab per E-Mail an die DB oder die Gutachter zu schicken.

Außerdem regt Herr Eggert die Teilnehmer an, bis zur kommenden Sitzung der AG Vorbereitung ROV zu überlegen, ob es zusätzliche (kommunikative) Maßnahmen braucht, damit die Planungen für alle Beteiligten nachvollziehbar und transparent bleiben.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Herr Eggert gibt den Termin für die nächste Sitzung des Dialogforums bekannt:

Dienstag, den 24. Oktober 2017 von 14.00 bis 17.00 Uhr

Nächste AG-Sitzungen

Die nächste AG Vorbereitung ROV ist für **Freitag, 23. Juni 2017** (14:30 – 17:30 Uhr) terminiert.

Für die AG Hanau – Gelnhausen ist derzeit keine Sitzung terminiert. Die nächste Sitzung soll stattfinden, sobald die DB die nächsten Planungsschritte eingeleitet hat und es substantiell Neues zu berichten gibt.

Die nächste Sitzung der AG Südkorridor soll stattfinden, sobald die Zugzahlen 2030 vorliegen. Die DB wird dann mit einem Terminvorschlag auf die Teilnehmer zukommen.

Vorschläge der Teilnehmenden

Ein Teilnehmer regt an zu überlegen, ob zur Vorstellung und Diskussion der Antragsvariante ggf. eine ganztägige Sitzung als Workshop durchgeführt werden kann. Dies böte die Möglichkeit, die ausgewählte Linie im Detail zu besprechen und in KorFin nachzuvollziehen sowie die Gesamtbewertung hinreichend vorstellen zu können. Die Vertreter der Bahn und die Umweltgutachter sehen den Vorschlag prinzipiell positiv.

Presseinformation

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsam die Botschaften einer Presseinformation ab, die dem Protokoll als **Anlage 5** angefügt ist.