



Dialogforum Hanau–Würzburg/Fulda Arbeitsgruppe „Vorbereitung der Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren“

Dr. Reinhard Domke

DB Netz AG

Wächtersbach, 23.07.2014

Mit dem Projekt soll der Engpass insbesondere auf der hoch belasteten Strecke Hanau – Fulda aufgelöst werden

Allgemeine Zielsetzung Projekt „Aus-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda“

Das Projekt hat das vorrangige Ziel, den **Engpass** auf den Strecken **aufzulösen** und die **Kapazität zu erhöhen**, indem zum Beispiel mittels weiterer Gleise der Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr **entmischt** wird.

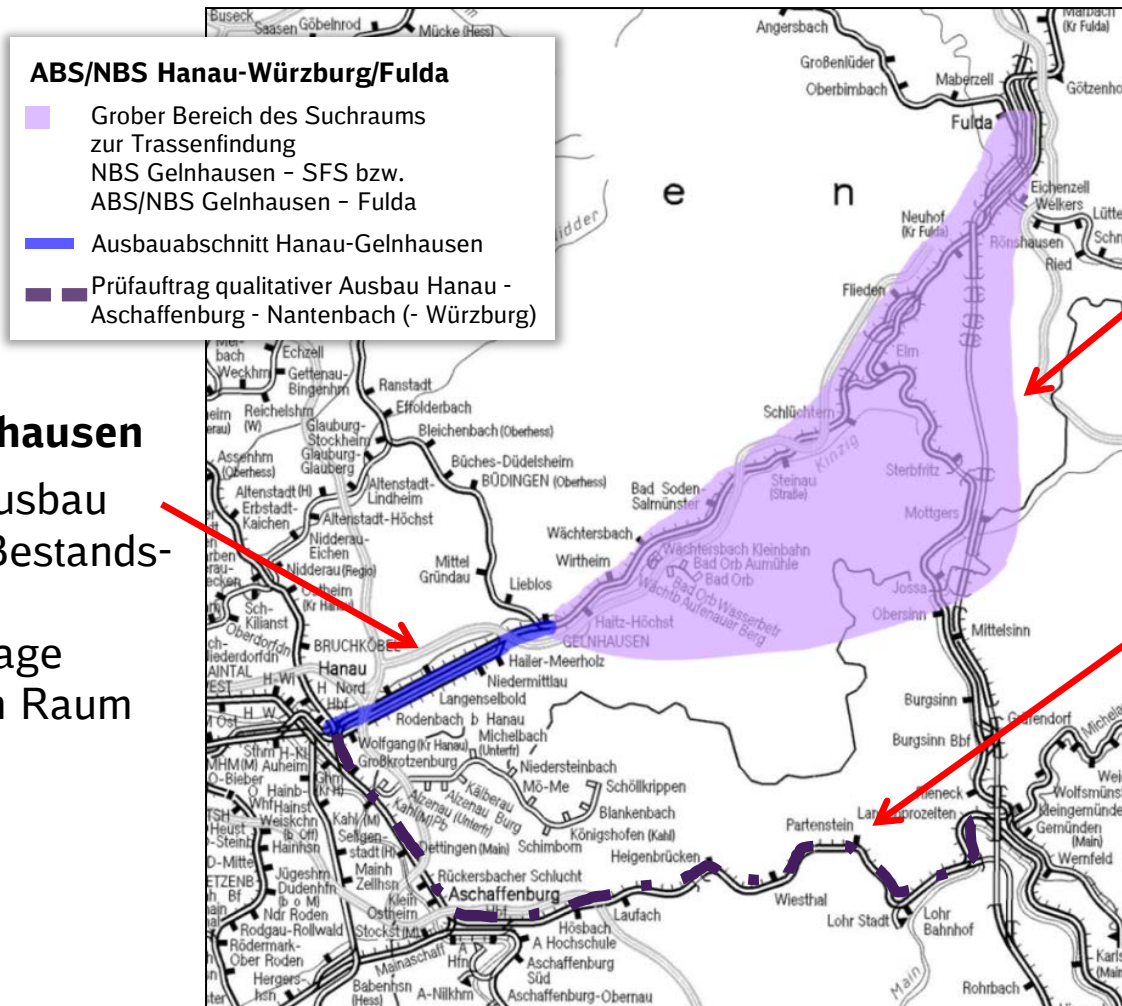
Auf diese Weise wird

- die **Betriebsqualität** des **Personennahverkehrs verbessert**
- der **Schieneisenpersonenfernverkehr beschleunigt**
- die benötigte **Kapazität** für den **Güterverkehr** geschaffen.



Das Projekt Aus-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda ist in zwei Abschnitte aufgeteilt

Vorgehen in den beiden Abschnitten



1. Hanau-Gelnhausen

- 4-gleisiger Ausbau entlang der Bestandsstrecke
- prinzipielle Lage der Gleise im Raum liegt fest

2. Gelnhausen-Würzburg/Fulda

- Bau von zwei zusätzlichen Gleisen im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen
- prinzipielle Lage der neuen Gleise liegt nicht fest
- zzgl. Prüfauftrag für qualitativen Ausbau der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach
- ergebnisoffene Planung

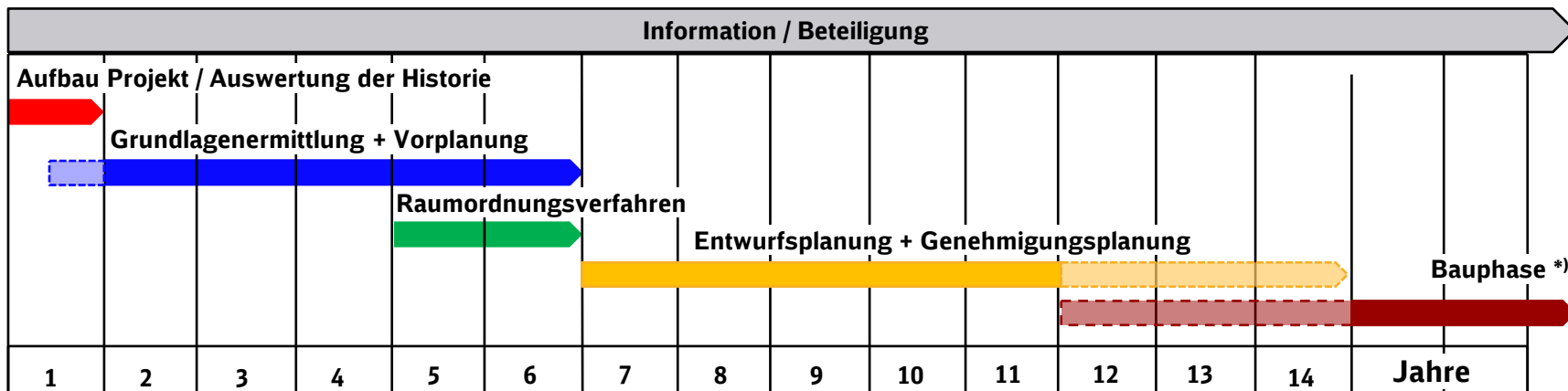
Im zweiten Abschnitt ist die Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren vorzubereiten

Nächste Schritte für den Start des formellen Verfahrens (Raumordnungsverfahren)

- **Erarbeiten der Unterlagen** für die **Antragskonferenz** (Scoping) im Raumordnungsverfahren
-> **Vorschlag** zur Abgrenzung des Untersuchungsraums.
- Zielsetzung der DB ist es, den **Scoping-Termin** für das Raumordnungsverfahren in diesem **Herbst** durchzuführen, um auf Basis des **abgestimmten Untersuchungsumfangs** mit der Beauftragung der **Vorplanung** beginnen zu können.
- Die **Vorbereitung der Antragskonferenz/ des Scopings** soll unter Einbeziehung von Hinweisen aus dem Dialog erfolgen
-> Einrichten einer **Arbeitsgruppe**.
- Erste **Abstimmungsgespräche** mit den zuständigen **Planungsbehörden** hierzu haben stattgefunden.

Die Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren soll innerhalb der nächsten zwei Jahre ermittelt werden

Vorläufiger Zeitplan und Planungsschritte im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen



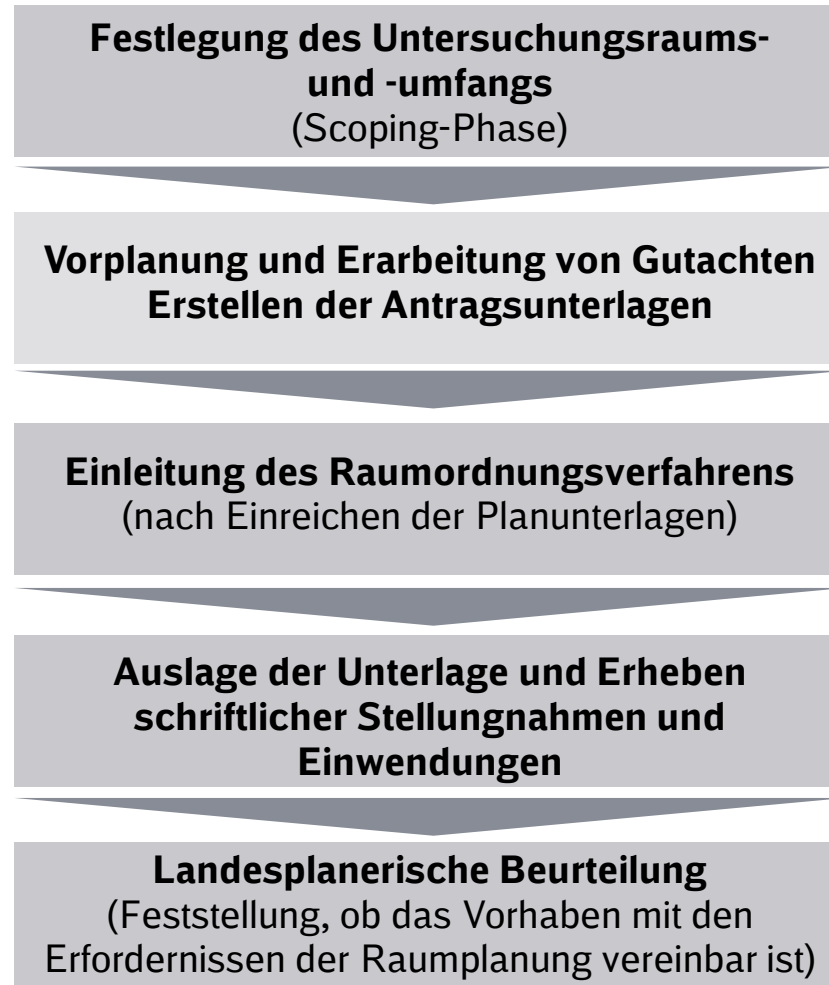
- Risikovorsorge Klagen -

*) Beginn der Bauphase in Abhängigkeit von Baurecht, Finanzierung, baubetrieblicher Eintaktung, ...

- ✓ **Aufarbeitung** der Historie
 - Erarbeitung der **Verkehrlichen Aufgabenstellung** (VAst)
 - Fertigstellung der **Betrieblichen Aufgabenstellung** (BAst)
 - Erarbeiten der **Unterlagen für die Antragskonferenz** (Scoping) zur Einleitung des **Raumordnungsverfahrens** und Durchführen der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren
 - **Ausschreibung und Vergabe der Vorplanung** auf Grundlage der Betrieblichen Aufgabenstellung und der Erarbeitung der **Raumordnungsunterlagen**

Das „Scoping“ dient der Festlegung des vertiefend zu betrachtenden Untersuchungsrahmens im Raumordnungsverfahren

Ablauf des Raumordnungsverfahrens mit Umweltverträglichkeitsprüfung



Eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung ist wesentlicher Bestandteil des Raumordnungsverfahrens

Grundsätzliche Aussagen zum Thema Umweltverträglichkeitsstudie

Der Planungsträger legt zum Raumordnungsverfahren die entscheidungsrelevanten Unterlagen zur Antragsvariante über die Umweltauswirkungen der unterschiedlichen Trassenvarianten der zuständigen Behörde in Form einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vor.

Die Umweltverträglichkeitsstudie gliedert sich in zwei wesentliche Arbeitsschwerpunkte:

Raumanalyse

Die Ermittlung, Beschreibung und Beurteilung der Schutzgüter und umfasst im Wesentlichen die Bestandserfassung und -bewertung.

Folgende Schutzgüter werden betrachtet:

- Mensch
- Tiere und Pflanzen
- Geologie und Boden im weiteren Sinn
- Wasser
- Klima und Luft
- Landschaft
- Kultur- und Sachgüter
- Wechselwirkungen

Auswirkungsprognose

Es sind, differenziert nach bauzeitlicher und anlagenbedingter Wirkung folgende Ergebnisse zu erarbeiten:

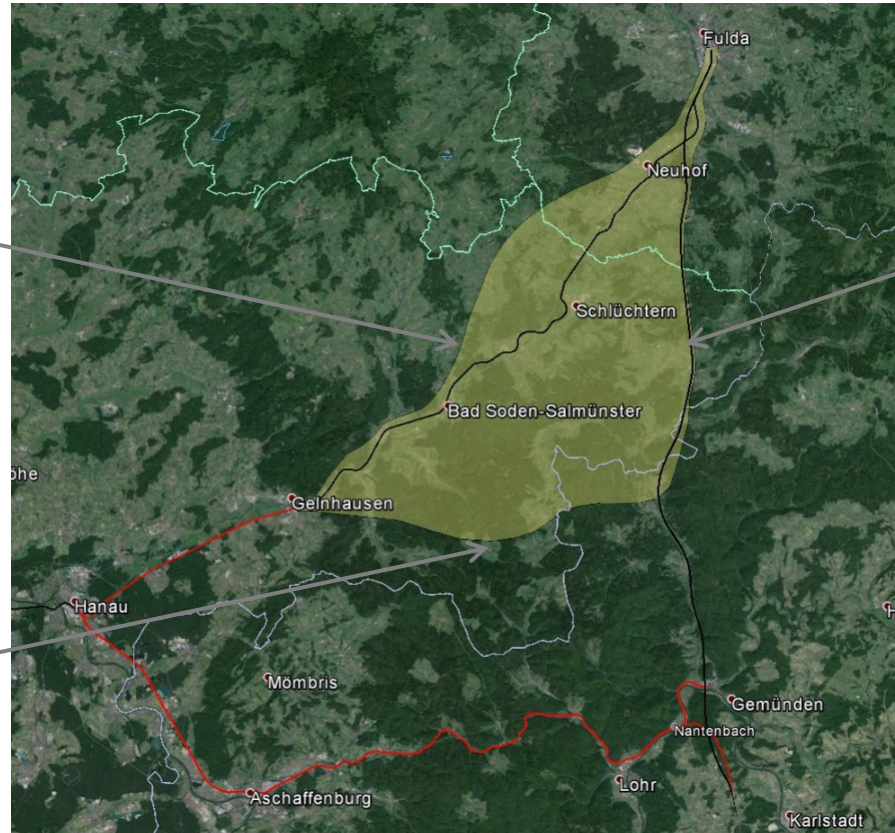
- Ermittlung der Auswirkungen aufbauend auf Raumanalyse
- Berücksichtigung potentiellen Wirkfaktoren
- Maßnahmenentwicklung zur Vermeidung und Verminderung umwelterheblicher Wirkungen
- Bewertung verbleibender Umweltwirkungen
- Aussagen zur Ausgleichbarkeit

Bei der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens ist zunächst der Suchraum für die neuen Gleise zu begrenzen

Kriterien zur Abgrenzung des Untersuchungsraums für das Raumordnungsverfahren

Westen:
Kinzigtal
Streckenlänge
Geologie (Vogelsberg -> Tunnel)
Bergbau (Kali)

Süden:
max. Streckenlänge
wegen Fahrzeit nach
Fulda

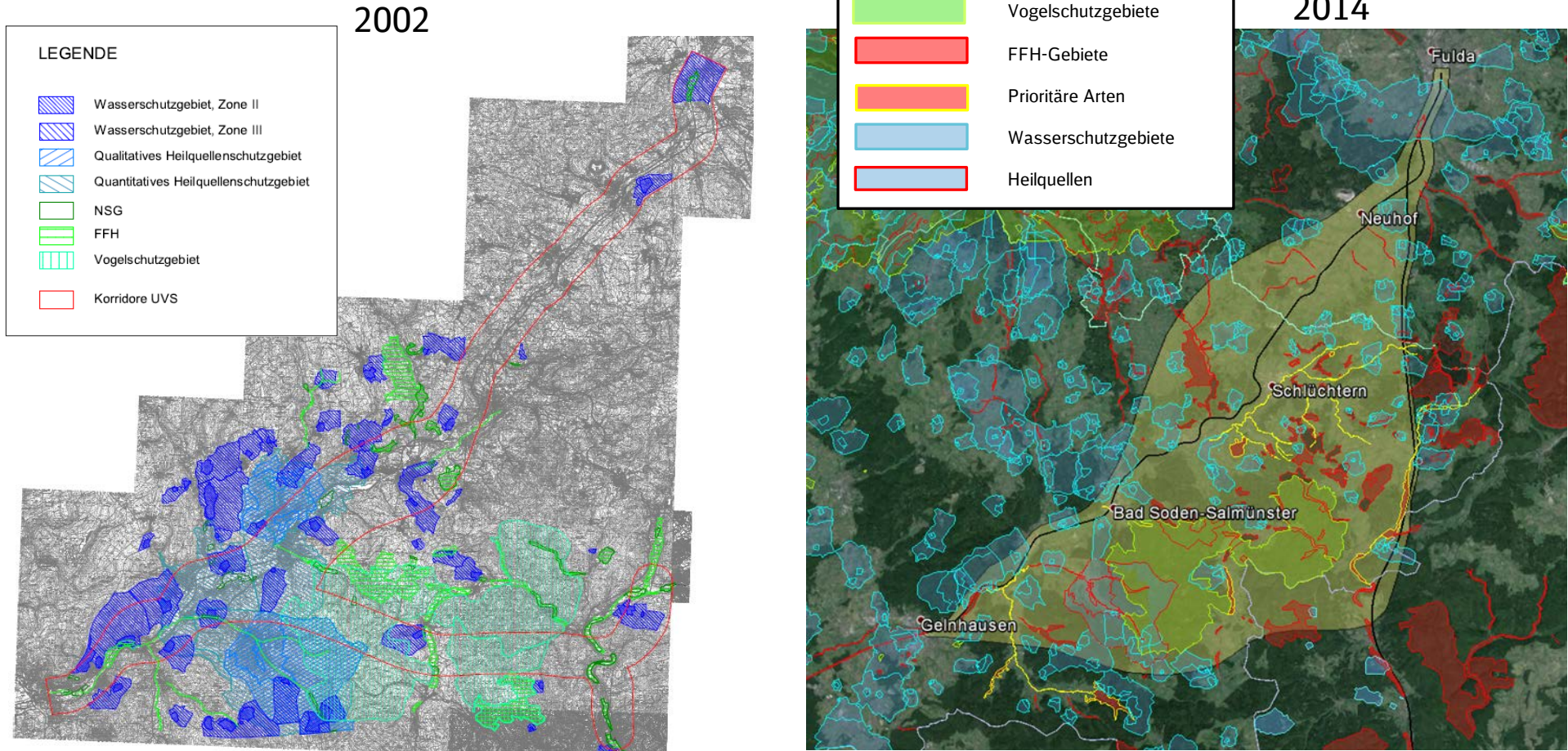


Osten:
Schnellfahrstrecke
Hannover - Würzburg
(zur Einbindung)

Bewusste Auslassung des südlichen Untersuchungsbereichs Hanau-Nantenbach, da es hier um den Ausbau der vorhandenen Strecke geht, so dass u. E. keine Trassensuche auf Ebene der Raumordnung stattfinden muss.

Bei der Ermittlung erster grober Trassenkorridore wurden die bekannten Schutzgebiete weitgehend „umfahren“

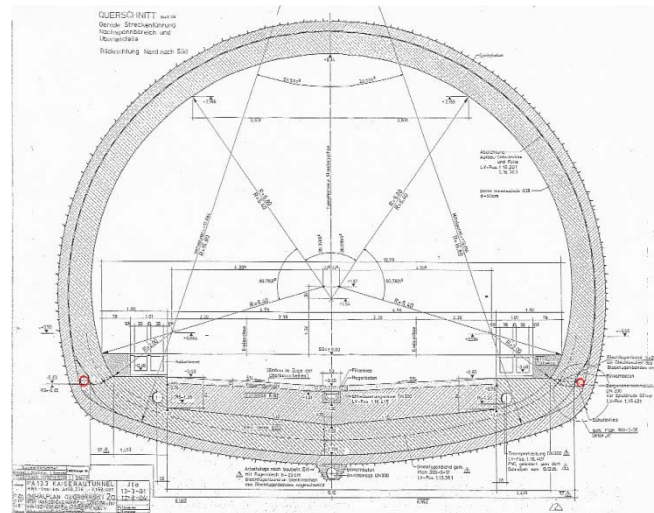
Übersicht der Natura 2000-Gebiete in 2002 und in 2014



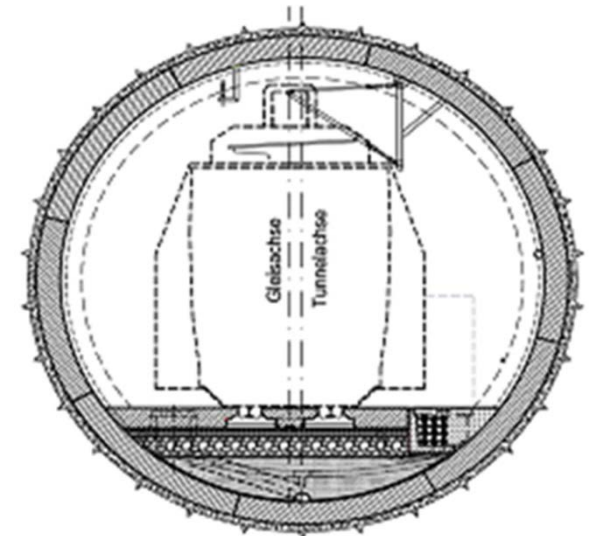
Die Schutzgebiete (Natura 2000) wurden seit 2002 erheblich erweitert

Der Anschluss an die Schnellfahrstrecke ist nur an wenigen Stellen möglich

Technische Anschlussmöglichkeiten an die Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg



Tunnel Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg

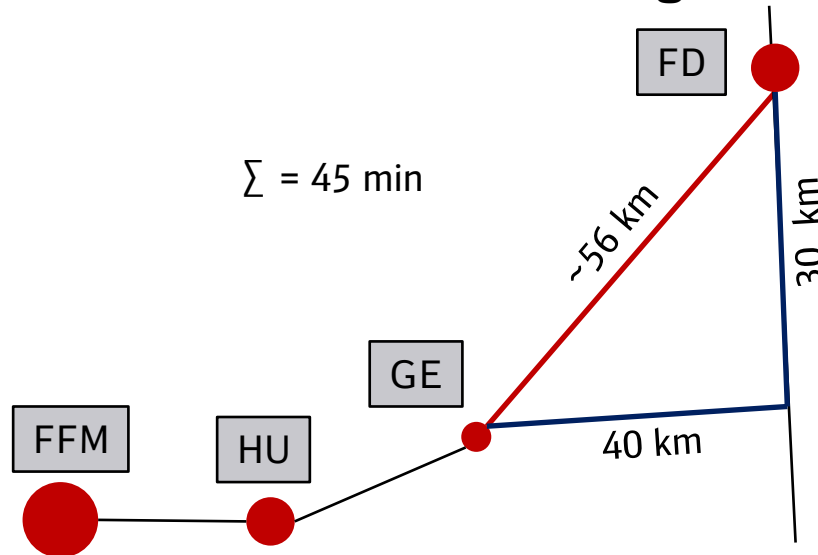


Regelprofil heutiger eingleisiger Tunnel

Der Anschluss an die Schnellfahrstrecke ist nur außerhalb von Tunneln möglich. Eine weitere Einschränkung ergibt sich aus der notwendigen Länge der Weichen.

Die Trassierungsgeschwindigkeit hängt von der Länge der Strecke ab

Je länger die Strecke, desto höher muss die Geschwindigkeit sein

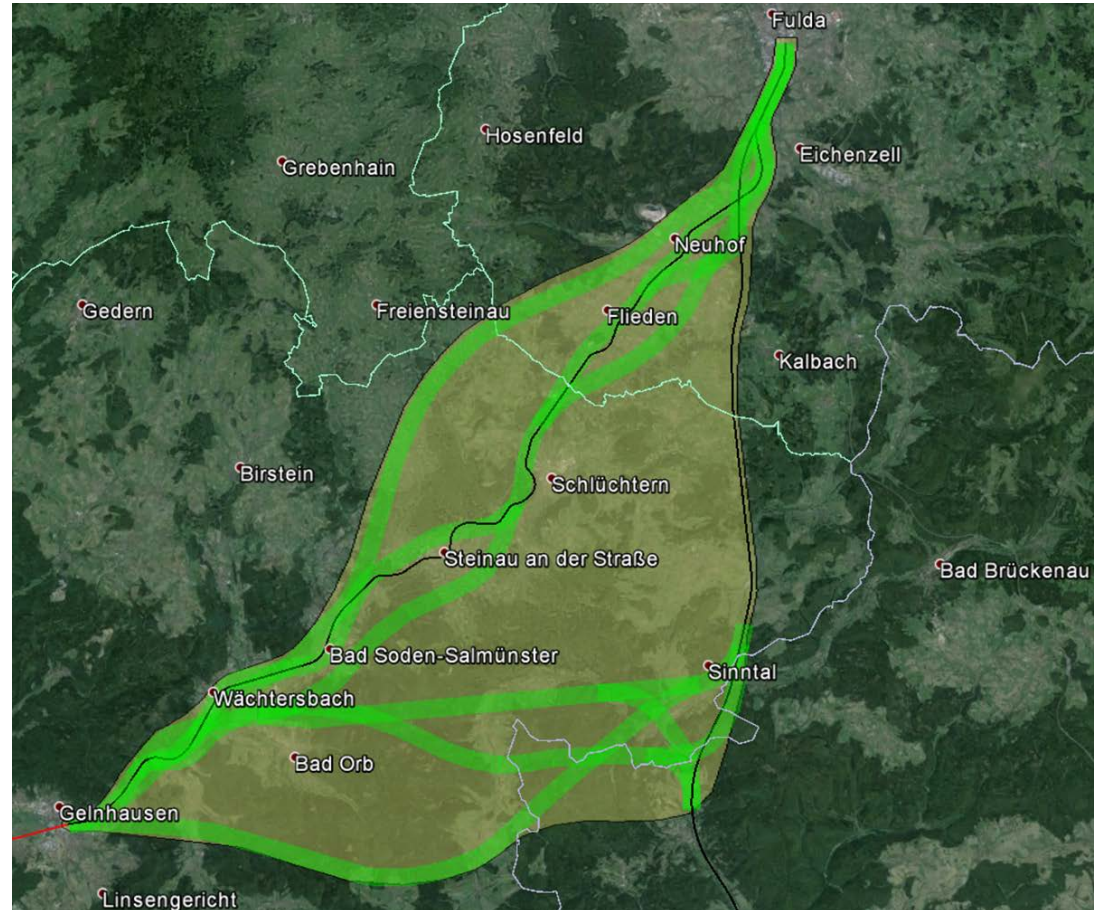


- Um im Personenfernverkehr die Reisezeit für den integralen Taktknoten zu erreichen, darf die Reisezeit, zwischen Frankfurt und Fulda nicht mehr als 45 Minuten betragen (Ableitung Bundesverkehrswegeplan).
- Kinzigtalvarianten: ca. 50 - 60 km -> etwa 200 km/h
 Querungsvarianten: ca. 40 km Neubaustrecke + ca. 30 km auf der Schnellfahrstrecke -> 250 km/h

Die sich aus den Geschwindigkeitsvorgaben ergebenden kleinsten zulässigen Kurvenradien beschränken die mögliche Streckenführung.

Gemäß der genannten Bedingungen sind von der DB im Suchraum erste mögliche Korridore ermittelt worden

Übersicht der bisher vorgeschlagenen möglichen Korridore im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen



**Die Erarbeitung der Korridore ist noch nicht abgeschlossen.
Die bislang ermittelten Korridore können bei Bedarf ergänzt werden.**

Für die Raumwiderstandskarten werden die aktuell verfügbaren Daten zusammengeführt

Vorgehen bei der Entwicklung von Raumwiderstandskarten für die Tischvorlage zur Antragskonferenz (Lph 1)

Regionalplandaten der beteiligten Fachbehörden

(Regierungspräsidien Darmstadt und Kassel, Reg von Unterfranken)

Artendaten der Fachabteilungen und weiterer Spezialorganisationen

(Servicezentrum für Forsteinrichtung und Naturschutz (FENA), Staatl. Vogelschutzware Hessen, Bay. Landesamt f. Umwelt)

Schutzgebietsdaten des Bundesumweltministeriums

(Daten der jeweiligen Landesbehörden)

Zusätzliche Datenerhebungen von Fachbehörden, Fachabteilungen u. Spezialisten der Umweltfachgebiete

Trassierungstechnisch mögliche Anschlussbereiche an den Bestandsstrecken

Digitale Landschaftsmodelle im Amtl. Topogr.-Kartogr. Informationssystem (ATKIS-DLM-Daten) des Bundesamts für Kartographie und Geodäsie (BKG) sowie georeferenzierte Topographische Karten (Tiff)

Umwelt- und Verkehrsplaner erstellen daraus Raumwiderstandskarten

Mögliche Korridore entstehen dann, indem

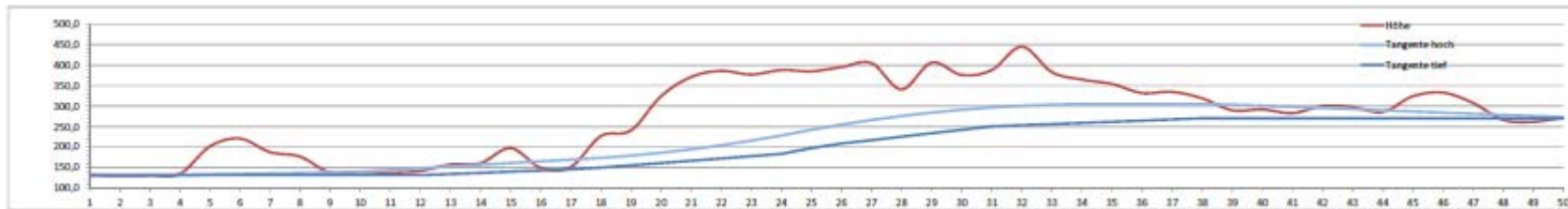
- absolute Ausschlussbereiche lokalisiert und in der Folge möglichst gemieden werden
- unterirdische und oberirdische Abschnitte aufgrund der Geographie näherungsweise angenommen werden und
- die möglichen Planungsbereiche zwischen Start- und Zielpunkt miteinander verbunden werden.

Betroffene Schutzgüter werden abschließend dokumentiert.

Die neuen Gleise werden zu großen Teilen unterirdisch verlaufen

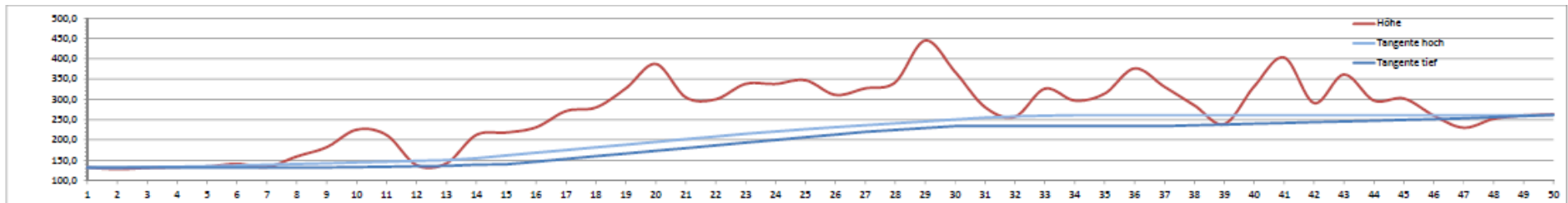
Exemplarische Streckenprofile

Korridor „Westlich Kinzigtal“



Gesamtlänge: ca. 55 km, oberirdischer Verlauf: ca. 17 km (= rd. 32 %)

Korridor „Spessart Nord“



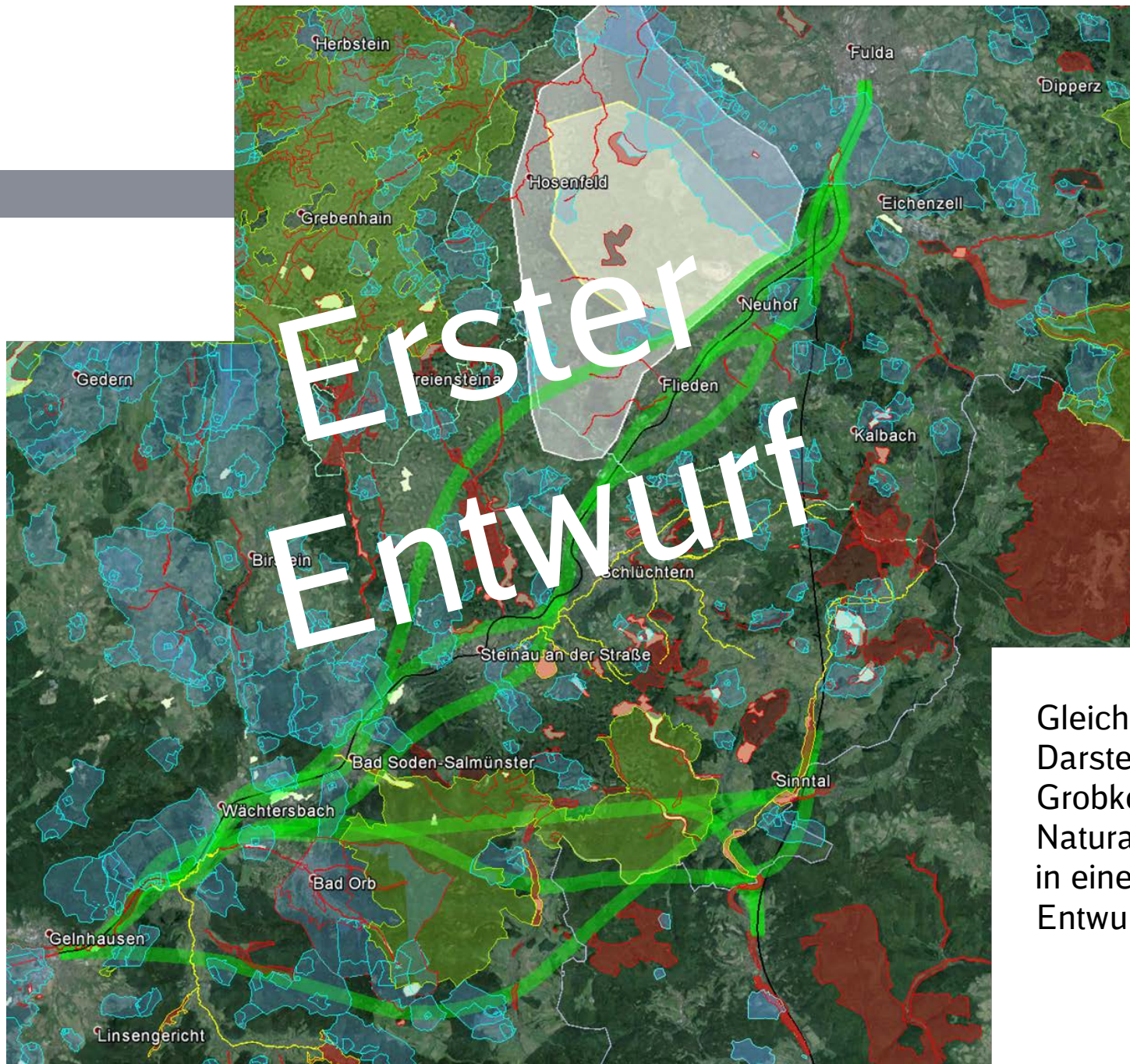
Gesamtlänge: ca. 37 km Richtung Fulda, oberirdischer Verlauf: ca. 9 km (= rd. 24 %)
ca. 37 km Richtung Würzburg, oberirdischer Verlauf: ca. 7,5 km (= rd. 20 %)

Die Tatsache, dass die zu planende Strecke nur eine maximale Steigung von 12,5 % haben darf, um von Güterzügen befahren werden zu können, führt zu einem hohen Tunnelanteil.

Die Schutzgüter werden Schritt für Schritt erfasst und bewertet

Vorgesehene Methodik für die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVS) zur Raumordnung

- Verwendung aktueller Bestandsdaten als Grundlage des Planungsschrittes
- Schutzgutbezogene Ermittlung der wesentlichen Umweltauswirkungen innerhalb der definierten Korridore
- Aus den Grobkorridore werden in iterativen Planungsschritten Trassen mit definierten Untersuchungsraumbreiten unter Berücksichtigung der vorhandenen Raumwiderstände entwickelt
- Die Untersuchungsraumbreite berücksichtigt für die einzelnen Schutzgüter die Vorgaben des Umweltschadens des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) Teil III und beträgt beidseitig mindestens 400 - 1.000 Meter
- Die Trassenvarianten inklusive der vorhandenen Biotop- und Nutzungsstrukturen werden in Übersichtsplänen (1:25.000) schematisch dargestellt
- Unter Nutzung der so entstandenen Übersichtspläne werden die Konfliktpotentiale der Trassen mit den Schutzgütern ermittelt und zusammengestellt
- Die Karten bilden zugleich auch Ansätze für die Ableitung möglicher Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen



Gleichzeitige Darstellung erster Grobkorridore und der Natura 2000-Gebiete, in einem ersten Entwurfsstadium.