
Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“

Protokoll der 8. Sitzung

Bad Soden-Salmünster

25. Januar 2017

Ort: Spessart Forum, Frowin-von-Hutten-Straße 5, 63628 Bad Soden-Salmünster
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15.00 Uhr – 19:30 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Agenda
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 7. AG-Sitzung vom 8. November 2016
- TOP 3 Rückblick auf die Informationsveranstaltungen in Wächtersbach und in Neuhoftal (November 2016)
- TOP 4 Aktueller Planungsstand
- TOP 5 Weiteres Vorgehen
- TOP 6 Anbindung der Neubaustrecke im Bereich Fulda

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste 8. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 2 Finales Protokoll der 7. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 3 Präsentation des NABU Fließetal
- Anlage 4 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
- Anlage 5 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung und Agenda

Begrüßung Bad Soden-Salmünster

Werner Wolf, 1. Stadtrat aus Bad Soden-Salmünster, begrüßt in Vertretung des Bürgermeisters Lothar Büttner die Teilnehmenden der Arbeitsgruppe im Spessartforum. Er betont die Bedeutung des Tourismus und der Gesundheitswirtschaft für die Stadt und plädiert für eine Bahntrasse, die das Wohl der Menschen möglichst wenig beeinträchtigt.

Begrüßung Moderation

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

- Rückblick auf die Informationsveranstaltungen im November und Abklärung weiterer Informationsbedarfe
- Vorstellung und Diskussion der optimierten Linien innerhalb der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore
- Darstellung der vorgesehenen Bewertungskriterien zum Vergleich der Varianten untereinander
- Präsentation der Methodik zur Schalluntersuchung
- Vertiefte Diskussion der Anbindung der Neubaustrecke im Bereich Fulda

Herr Eggert berichtet davon, dass in der letzten Zeit eine Vielzahl an Zeitungsartikeln erschienen ist, in denen bestimmte Linienführungen abgelehnt werden, die Arbeit des Dialogforums jedoch positiv erwähnt wird. Er erläutert, dass bei der heutigen Sitzung zahlreiche neue Teilnehmende dabei sind, darunter insbesondere neue Bürgerinitiativen aus dem Bereich Fulda, und bittet diese, sich kurz vorzustellen.

Der Moderator verweist auf das gemeinsame Selbstverständnis des Dialogforums Hanau – Würzburg/Fulda, das die Grundlage der Zusammenarbeit im Forum und den zugehörigen Arbeitsgruppen bildet. Folgende Punkte hebt er hervor und bittet die neuen Teilnehmer, diese zu beachten:

- Um die Arbeitsfähigkeit der Gruppe zu gewährleisten, ist die Teilnahme an den Sitzungen auf einen Vertreter pro Institution beschränkt.
- Die Sitzungen sind nicht öffentlich, um sich in einem vertrauten Rahmen offen miteinander austauschen zu können.
- Aussagen einzelner Teilnehmer werden in der Öffentlichkeit nicht zitiert.

Herr Eggert erläutert, dass eine gewisse Herausforderung besteht durch den Wissensvorsprung von zweieinhalb Jahren der ursprünglichen Mitglieder der Arbeitsgruppe gegenüber den neuen Teilnehmern. Er bittet um Verständnis dafür, dass nicht jede grundsätzliche Frage erneut in der AG diskutiert werden kann und fordert die neuen Mitglieder auf, sich über die auf der Webseite zur Verfügung stehenden Sitzungsprotokolle und Unterlagen einen Überblick über die bereits diskutierten Sachverhalte und vorgestellten Zwischenergebnisse zu verschaffen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 7. AG-Sitzung vom 8. November 2016

Das Protokoll der 7. AG-Sitzung wird in der vorliegenden Version mit einem Änderungswunsch (**Anlage 2**) verabschiedet.

Ausgleichsflächen der A66

Auf der 7. AG-Sitzung wies ein Teilnehmer auf Schlamm- und Schotterflächen bei Kerzell hin, die als Ausgleichsflächen für den Bau der A66 vorgesehen sind. Er führte aus, dass diese Ausgleichsflächen bisher nicht umgesetzt wurden, so dass man sie ggf. für die Neubaustrecke nutzen könne.

Dies wird im Nachgang von einem anderen Teilnehmer bezweifelt. Im Rahmen des Baues der A 66 seien diverse natur- und forstrechtliche Kompensationsmaßnahmen planfestgestellt worden, die entweder bereits durchgeführt worden seien oder in allernächster Zeit in die Umsetzung gingen.

Zu diesem Punkt stellt Wolfgang Lauer, NABU Fliedetal, die geplanten Kompensationsmaßnahmen für die A66 vor (**Anlage 3**) und zeigt anhand einiger Beispiele renaturierte Bereiche der Fliede, die sich in den letzten fünf bis zehn Jahren positiv entwickelt haben und in denen sich Biber angesiedelt haben. Die geplanten Varianten V, VI und VII würden direkt in diese Bereiche eingreifen. Ein Teilnehmer ergänzt, dass einige Kompensationsmaßnahmen noch nicht umgesetzt wurden, weil ein für ca. 2022 erwartetes Flurbereinigungsverfahren noch aussteht.

Herr Stolzenburg erklärt, dass die angesprochenen Ausgleichsflächen als sehr hochwertige Biotope berücksichtigt werden und als solche in die Gesamtbewertung der Varianten einfließen. Auch hier gelte jedoch, dass die Ausgleichsflächen, wie alle anderen Raumwiderstände und Umweltaspekte, zunächst kein Ausschlusskriterium sein können.

TOP 3 Rückblick auf die Informationsveranstaltungen in Wächtersbach und in NeuhoF (November 2016)

Herr Eggert verweist auf die im vergangenen November durchgeführten Informationsveranstaltungen zum Projekt in Wächtersbach und in NeuhoF und fragt die Mitglieder der AG, wie sie die Veranstaltungen erlebt haben.

Die Teilnehmer geben folgende Rückmeldungen:

- Die Veranstaltungen waren sehr informativ und sollten unbedingt wiederholt werden.
- Gerade im Bereich Fulda wurde die Veranstaltung als dringend notwendig empfunden, da viele der dortigen Anwohner erst dadurch auf die Planungen aufmerksam geworden sind.
- Große Transparenz seitens der Umweltgutachter sowie zeitnahe und für alle zugängliche Informationen sind äußerst wichtig, um die Nachvollziehbarkeit der Variantenauswahl sicherzustellen.
- Es sind weitere intensive Gespräche insbesondere mit Gemeindevertretern vor Ort notwendig, da diese den Planungsprozess auf kommunaler Ebene begleiten werden.
- Weitere Veranstaltungen in den betroffenen Ortschaften selbst sowie Gespräche zwischen Vertretern der DB und Bürgern sind notwendig. Für die Betroffenen sei wichtig, konkrete Informationen zu erhalten, bevor eine Entscheidung getroffen wird.
- Die Ortschaften, die direkt von den Varianten betroffen sind, sollten in den Karten namentlich gekennzeichnet werden.
- NeuhoF kündigt an, im Februar eine eigene Informationsveranstaltung durchzuführen und dazu Vertreter der DB und von Pro Bahn & Bus einzuladen.

Weitere Hinweise:

- Ein Teilnehmer äußert seine Enttäuschung darüber, dass Hessen Mobil sich erst im Planfeststellungsverfahren aktiv einbringen möchte. Er betont, dass Mitarbeiter der Behörden sicher-

lich wichtige Hinweise haben, die frühzeitig im Dialogforum in die Planungen eingebracht werden sollten.

- Ein anderer Teilnehmer weist noch einmal darauf hin, dass die Varianten untereinander kombinierbar sind. Wenn Kommunen oder sonstige Institutionen sich gegen einzelne Varianten aussprechen, sei wichtig zu erläutern, gegen welches Teilstück der Variante die Vorbehalte herrschen und warum.

TOP 4 Aktueller Planungsstand

Herr Drecker, Professor Sporbeck, Frau Dr. Vaupel und Herr Stolzenburg von der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda stellen den Teilnehmenden den aktuellen Arbeitsstand der Planungsgemeinschaft vor (**Anlage 3**).

Einführend erläutert Herr Sporbeck in Richtung der neuen Teilnehmer, dass der Abschichtungsprozess zur Ermittlung der Vorzugsvariante in den letzten Sitzungen intensiv und transparent mit den Mitgliedern des Dialogforums besprochen wurde. Der Abschichtungsprozess erfolge auf Basis klarer Kriterien, die in den entsprechenden Sitzungsunterlagen nachvollzogen werden können. Herr Drecker ergänzt, dass der derzeitige Planungsstand der Ebene der Raumordnung, auf der man sich derzeit befinde, absolut entspreche. Erst in dem in einigen Jahren durchzuführenden Planfeststellungsverfahren wird die genaue Trassenlage innerhalb der jetzt zu suchenden Linienführung festgelegt werden. Alle betroffenen Bezirksregierungen sowie die oberen und unteren Landschaftsbehörden sind in die derzeitigen Planungen eingebunden. Auch der intensive Austausch mit den Mitgliedern des Dialogforums habe sich aus Sicht der Umweltgutachter bisher sehr bewährt.

Herr Stolzenburg stellt anschließend die optimierten Linien vor (**Anlage 4, Folien 1-9**).

Diskussion/Anmerkungen

Planungsgrundlage

Ein Teilnehmer der Sitzung erklärt, dass aus seiner Sicht ein Ausbau der Bestandsstrecke mit einigen Umgehungen, anstelle eines Neubaus, ausreichend wäre, um die Engpässe im Kinzigtal zu beseitigen. Der Güterverkehr könne bei diesem Modell auf die Strecke Erfurt – München verlegt werden.

Ein Teilnehmer erwidert darauf hin, dass dieses Modell keinesfalls funktionieren würde. Für den Güterverkehr Richtung Südwesteuropa sei eine Verbindung durch das Kinzigtal essentiell. Durch eine Verlagerung der Verkehre nach Thüringen auf die Strecke Erfurt – München sei der Engpass im Kinzigtal nicht behoben.

Auch Herr Dr. Domke, DB Netz AG, widerspricht diesem Modell und betont, dass einzige gültige Planungsgrundlage für das Projekt die Vorgaben des aktuellen Bundesverkehrswegelans (BVWP) sind. Die Aufgabenstellung für das Projekt sei dort eindeutig formuliert und zuvor eingehend von den Gutachtern des Bundes geprüft worden. Der Moderator ergänzt, dass der BVWP mittlerweile demokratisch vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde und damit Gesetz ist. Zudem habe man sich im Dialogforum ausführlich mit den Inhalten des BVWP auseinandergesetzt.

Ebenso betont Herr Dr. Domke, dass auch die Fahrzeitvorgabe von 45 Min. zwischen Frankfurt und Fulda nicht zur Disposition stehe. Die Beschleunigung des Personenfernverkehrs sei eine Zielvorgabe des BVWP und damit Planungsgrundlage für das Projekt.

Relevanz der Spessartvarianten

Ein Teilnehmer spekuliert, dass die Spessartvarianten im Planungsprozess keine weitere Rolle spielen würden, da sie medial wenig diskutiert werden. Herr Stolzenburg weist das entschieden zurück und erläutert erneut, dass keine Variante vorzeitig ausgeschlossen wird. Der Variantenvergleich werde wie geplant zu Ende geführt; auch die Umweltgutachter wüssten noch nicht, was als Ergebnis herauskommen wird. Das Ergebnis sei noch völlig offen.

Opperzer Berg

Herr Stolzenburg erläutert, dass der Variantenvergleich bei den damaligen Planungen zur A66 nicht mit den heutigen Planungen der DB verglichen werden kann. Die damalige Variante 3 der A66 führte zwar auch durch den Opperzer Berg, allerdings auf deutlich anderer Strecke als die Variante VII der DB-Planungen. Die Variante 3 wurde damals aus Umweltsicht zwar schlechter bewertet, als andere. Allerdings fiel die Entscheidung für die finale Variante der A66 letztendlich aufgrund anderer deutlicher Vorteile gegenüber der Variante 3. Aus der Tatsache, dass die Variante durch den Opperzer Berg bei den damaligen Planungen für die Autobahn verworfen wurde, könne man nicht schließen, dass dies für die Bahnplanungen genauso sein müsse.

Relevanz des Regionalplans Nordhessen

Herr Stolzenburg erläutert, dass der Regionalplan Nordhessen zwar eine Bündelung der Bahntrasse mit der A66 vorsieht. Darüber hinaus gäbe es aber auch zahlreiche andere raumplanerische Vorgaben, wie zum Beispiel Vorranggebiete für Umwelt- oder Wasserschutz. Bei allen Varianten werden bestimmte Ziele der Raumordnung beeinträchtigt, so dass die Vorgaben des Regionalplans kein Ausschlusskriterium sein können.

Mehrere Teilnehmer weisen darauf hin, dass der Regionalplan Nordhessen 2009 für planende Stellen verbindlich ist. Der Regionalplan wurde unter Beteiligung der Kommunen vom Bundesland Hessen verabschiedet. Dazu erläutert Herr Stolzenburg, dass die Frage der Verbindlichkeit des Regionalplans derzeit in Klärung bei den Regierungspräsidien Darmstadt und Kassel ist. In der nächsten Sitzung könne man dazu Näheres sagen.

Ergänzung zum Protokoll: *Das RP Darmstadt hat die Frage mit Datum vom 01.02.2017 wie folgt beantwortet: „Die Zielfestlegung im Regionalplan Nordhessen, den Ausbau der Schienenstrecke südlich von Fulda bis zur Regionsgrenze mit der A 66 zu bündeln, resultiert aus zwei abgeschlossenen Raumordnungsverfahren zur A 66 (...). Die Zielfestlegung entbindet weder davon, im Rahmen der Variantenauswahl für das vorliegende Raumordnungsverfahren alle näher in Betracht kommenden Varianten im Suchraum einer betrieblichen, verkehrstechnischen, raumordnerischen, umwelt- und naturschutzfachlichen Untersuchung und Bewertung – einschließlich einer Nutzen-Kosten-Untersuchung – zu unterziehen, noch schließt sie aus, dass bei Vorliegen nachvollziehbarer Begründungen, auf Grundlage der heutigen Situation und Erkenntnisse, eine von dem Ziel abweichende Lösung festgelegt werden kann“.*

Kaliabbaugebiete bei NeuhoF und Flieden

Bezüglich der Kaliabbaugebiete südwestlich von NeuhoF und geplanter Abbaugebiete bei Flieden haben Abstimmungsgespräche zwischen Kali + Salz und der DB stattgefunden. Ergebnis ist, dass eine Trasse im Abbaugebiet generell umsetzbar ist, da es sich bei den Gebieten um Tiefbau (Bergbau) handelt und evtl. Bahntunnel nicht so tief unter der Erde liegen. Zu berücksichtigen sind allerdings mögliche Senkungen von ca. vier Millimetern pro Jahr bis hin zu maximal einem Meter insgesamt, die in diesem Bereich aufgrund der Abbaugebiete entstehen können. Diese sind technisch beherrschbar,

würden aber zu Mehrkosten für den Bau und die Instandhaltung der Trasse führen, die in die Wirtschaftlichkeitsberechnung einfließen und so beim Variantenvergleich berücksichtigt werden.

Abstand zu Wohnbebauung

Wohnbebauung ist in die höchste Raumwiderstandsklasse eingestuft und damit besonders geschützt. Es gibt jedoch keine Variante, die ohne eine Durchfahrung von hohen und sehr hohen Raumwiderständen auskommt – auch wenn es immer oberstes Ziel ist, die Durchführungen so gering wie möglich zu halten. In Einzelfällen lässt sich mangels besserer Alternative auch eine Durchfahrung der höchsten Raumwiderstandsklassen nicht vermeiden. Beim Variantenvergleich wird dies berücksichtigt.

Prüfung der Durchfahrung von Heilquellenschutzgebieten

Die Umweltgutachter erläutern, dass zur Klärung der Frage, ob eine Durchfahrung von Heilquellenschutzgebieten unter bestimmten Voraussetzung möglich ist, ein hydrologisches Fachbüro in die Planungen eingeschaltet wurde. Die Geologen haben bestätigt, dass es richtig war, keine Durchfahrung der Heilquellenschutzgebiete zu planen, da es außerordentlich schwierig ist, im Vorfeld den Nachweis zu führen, dass eine qualitative Beeinträchtigung der Heilwässer sicher ausgeschlossen werden kann. Dies gilt insbesondere für Tunnelbaustrecken im Grundwasserbereich. In Bezug auf eine mögliche Querung des Huttengrunds hat die Prüfung ergeben, dass diese aufgrund der Topografie nur mit Tunnelabschnitten im Heilquellenschutzgebiet (teils sogar in der engeren Schutzzone II) möglich wäre.

Berücksichtigung von Tunnelaushub

Herr Stolzenburg führt aus, dass der anfallende Tunnelaushub bei der Bewertung der Varianten berücksichtigt wird. Im Einzelnen wie folgt:

- Es werden pauschale Flächengrößen festgelegt für benötigte Anfahrtswege und die portalnahe Baustelleneinrichtung (für Bohrer, Technik, etc.). Für die Umlageflächen sind derzeit 50 ha angesetzt. Für Anfahrtsstraßen wird eine Breite von 10 m angenommen.
- Für den Abtransport der Aushubmassen wird geprüft, wo die nächst gelegene Verladestelle an Schienen ist und wie (über Straße) dorthin gefahren werden könnte. Dabei wird auch berücksichtigt, ob Ortsdurchführungen notwendig wären oder nicht.
- Es werden erste Überlegungen zum dauerhaften Verbleib des Aushubs angestellt. Dazu können noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden; vermutlich wird aber nicht der gesamte Aushub im Suchraum bleiben können.

Gleislage bei Haitz

Ein Teilnehmer regt an zu überprüfen, ob die zwei vorhandenen Gleise bei Haitz für den Schnellverkehr genutzt und stattdessen zwei neue, umweltverträglichere Gleise für den Regionalverkehr gebaut werden können.

Vorranggebiete für Windkraftanlagen

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutern die Umweltplaner, dass die vom Regierungspräsidium Darmstadt ausgewiesenen Vorranggebiete für Windkraftanlagen in den Planungen als Raumwiderstand berücksichtigt wurden und in die Bewertung der Varianten einfließen werden. Herr Stolzenburg führt aus, dass einige Varianten zwar durch Vorranggebiete führen, allerdings immer in so tiefer Tunnelage, dass die Fundamente der Windkraftanlagen unberührt bleiben. Somit stellen diese Vorranggebiete keinen Konflikt dar.

Anschließend stellt Frau Dr. Vaupel den aktuellen Arbeitsstand der vertiefenden Planungsraumanalyse vor (**Anlage 4, Folien 10-23**).

Diskussion/Anmerkungen

Variantenvergleich / Festlegung der Rangfolge

Auf Nachfrage erläutert Frau Dr. Vaupel das Vorgehen des Variantenvergleichs. Dieser erfolgt in folgenden Schritten:

- Zunächst wird jeder raumordnerische Belang (z.B. „Siedlungsstruktur- und wirtschaftliche Nutzung“, „Naturschutz und Landschaftspflege“) anhand seiner speziellen Kriterien (z.B. „Vorranggebiet für Siedlung“, „Vorranggebiet für Natur und Landschaft“) für sich alleine bewertet, so dass sich eine Rangfolge der Varianten für jeden einzelnen Belang ergibt.
- Aus diesen Ergebnissen wird eine Gesamtübersicht aller raumordnerischen Belange mit den entsprechenden Rangfolgen der Varianten erstellt. Durch Zählen der Häufigkeiten der Rangplätze einer jeden Variante in der Gesamtübersicht lässt sich dann eine vorläufige Gesamtrangfolge für die Raumordnung ermitteln, sprich: die Variante mit den meisten Einzel-Einstufungen „1“ landet zunächst auf Platz „1“ und so weiter.
- Anschließend wird diese Gesamtrangfolge noch einmal verbal-argumentativ überprüft, um festzustellen, ob die Varianten keinen Widerspruch zur Raumordnung ergeben.
- Das gleiche Procedere wird bei den Umweltkriterien durchgeführt, um eine Reihung der Varianten für jedes Schutzgut zu ermitteln aus der sich eine Gesamtrangfolge aus Umweltsicht ergibt. Zu den gewichtigen Schutzgütern, die prioritär beachtet werden, zählen „Mensch, einschließlich menschlicher Gesundheit“, „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ und „Wasser“.
- Die letztendliche Bewertung der Varianten erfolgt jedoch nicht ausschließlich durch Zählen der Rangplätze beider Gesamtrangfolgen für Raumordnung und Umwelt, sondern (ähnlich wie in den Zwischenschritten) durch eine verbal-argumentative Bewertung auf Basis von Sachverstand und gutachterlicher Expertise.
- Wenn die Gesamtrangfolgen aus raumordnerischer Sicht und aus Umweltsicht eindeutig auf dieselbe Variante hindeuten, dann ist dies die Vorzugsvariante. Wenn die Rangfolgen jedoch nicht eindeutig auf dieselbe Variante hinweisen, dann wird eine „Wenn/dann-Entscheidung“ getroffen.

Alle Varianten werden zudem in Bezug auf verkehrliche/technische Belange sowie auf wirtschaftliche Belange verglichen. Diese Bewertung erfolgt durch die DB. Sie schlägt aufgrund dieser Ergebnisse eine Antragsvariante vor. Die letztendliche Entscheidung darüber, ob die Antragsvariante mit den Zielen der Raumordnung übereinstimmt oder nicht, obliegt der Raumordnungsbehörde.

Mathematisch (normierte) Bewertung der Varianten

Ein Teilnehmer fragt, ob es keine festgeschriebenen Normen gäbe, nach denen die Gewichtung und der Variantenvergleich untereinander durchzuführen ist. Er befürchtet, dass ohne eine solche quantitative Bewertung auf Basis vorgegebener Gewichtungskriterien die Entscheidung für oder gegen eine Variante im freien Ermessen der Gutachter liegt.

Die Umweltplaner erläutern, dass die Variantenentscheidung sicherlich nicht in ihrem freien Ermessen liegt. Jedes einzelne Kriterium sei unterlegt mit festgelegten Kriterien (bspw. Flächenverbrauch in m²). In erster Linie richtet sich die Bewertung also nach diesen Kriterien. Gleichzeitig bestätigt Herr Sporbeck, dass es keine „Gewichtungsformel“ und keinen feststehenden Algorithmus für den Variantenvergleich gibt. Er erläutert, dass die vor Jahrzehnten angewandte sogenannte „Nutzwertanalyse“

auf einem solchen Vorgehen basierte. Es stellte sich damals jedoch heraus, dass dieses Vorgehen manipulierbar ist. Zahlreiche entsprechende Entscheidungen wurden im Nachgang vor Gericht gekippt. In der Konsequenz ist es heute gängige Praxis, die Sachebenen miteinander zu vergleichen und ergänzend verbal-argumentativ vorzugehen.

Anschließend stellt Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, die Bewertungskriterien für die Belange Verkehr/Technik und Wirtschaftlichkeit sowie die Methodik zur Schalluntersuchung vor (**Anlage 5, Folien 1-16**). Zum Thema Lärm betont er, dass bei allen Varianten natürlich der gesetzliche vorgeschriebene Lärmschutz mit den entsprechenden Grenzwerten eingehalten wird. Ansonsten gäbe es keine Baugenehmigung. Zudem weist er darauf hin, dass die in der Präsentation gezeigten Karten die Lärmauswirkungen ohne jeglichen Lärmschutz darstellen. Dies werde im Raumordnungsverfahren für den Variantenvergleich so gefordert. Die Darstellungen zeigen also nicht die Situation nach Projektrealisierung.

Zu beachten ist außerdem, dass auf den Folien 11, 14-16 Siedlungsgebiete in rosa dargestellt sind. Dies ist etwas missverständlich, da auch Lärmimmissionen >70dB in rosa dargestellt sind. Das eine habe mit dem anderen nichts zu tun. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird bei den Charts, die online gestellt werden, eine entsprechende Erläuterung ergänzt.

Gewichtung der unterschiedlichen Bewertungsbelange

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Domke, dass alle vier Belange (Raumordnung, Umwelt, Verkehr/Technik, Wirtschaftlichkeit) gleichrangig berücksichtigt werden. Im besten Fall ergibt die Bewertung der unterschiedlichen Varianten aus Sicht aller Belange ein eindeutiges Ergebnis, nämlich eine Empfehlung für dieselbe Variante. Falls das Ergebnis nicht eindeutig ist, muss – wie von den Umweltgutachtern beschrieben – eine verbal-argumentative Abwägung erfolgen. Dabei können verschiedene Schwerpunkte gelegt werden. Letztendlich obliegt es der Raumordnungsbehörde zu entscheiden, ob sie in ihrer landesplanerischen Stellungnahme dieser Abwägung folgt.

NKV

Auf Nachfrage eines Teilnehmers führt Herr Dr. Domke aus, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der beiden BVWP-Varianten im BVWP enthalten ist. Die Überprüfung der DB für die einzelnen Varianten der Umweltplaner steht noch aus und soll in den nächsten Monaten erfolgen.

Berücksichtigung Anzahl Kurgäste

Herr Dr. Domke sagt zu, zu klären, inwieweit die Anzahl von Kurgästen in der Bewertung berücksichtigt wird.

Grenzwerte für Lärm

Als Grundlage für die Planungen gelten die gesetzlichen Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BimSchV). Zusätzlich wird auch geprüft, inwieweit die niedrigeren Orientierungswerte DIN 18005 überschritten werden. Hierzu wird ermittelt, wie viele Betroffenen es mit welchen Überschreitungshöhen gäbe. Die Ergebnisse werden in die Variantenbewertung zum Schutzgut Mensch aufgenommen.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass der entstehende Lärm immer außerhalb des Hauses betrachtet wird. Es werden also keine vorhandenen oder potentiellen passiven Lärmschutzmaßnahmen miteingerechnet. Falls es zu Überschreitungen kommt, wird die Anzahl der Bewohner des Hauses abgeleitet und für die Ermittlung der Betroffenen zugrunde gelegt.

Bogenförmige Lärmschutzwände

Ein Teilnehmer fragt, ob nach innen gebogene Lärmschutzwände (wie an manchen Autobahnen) auch bei der Bahn einen positiven Effekt hätten. Herr Dr. Domke erläutert, dass es Entwicklungen in diese Richtung gibt, sich diese für den Schienenverkehr aber noch nicht in der Umsetzung befinden.

Erschütterungen

Herr Dr. Domke bestätigt, dass auch Erschütterungen berücksichtigt werden müssen. Allerdings seien diese auf Raumordnungsebene nicht entscheidungsrelevant, sondern erst in der Planfeststellung. In Bezug auf Erschütterungen gäbe es zudem technische Möglichkeiten der Vermeidung oder Verminderung.

Wertminderung und wirtschaftliche Einbußen

Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass trotz Einhaltung der Schallgrenzwerte die Lärmbelastung für die betroffenen Anwohner natürlich objektiv zunimmt. Denn wo heute keine Trasse sei, gäbe es heute gar keinen Lärm. Die Neuentstehung von Lärm durch neue Gleise habe einen erheblichen Effekt bspw. auf die Wertminderung von Häusern oder wirtschaftliche Einbußen durch verringerten Kurbetrieb. Diese Einbußen müssten in die Wirtschaftlichkeitsberechnung der DB einfließen. Herr Dr. Domke erläutert dazu, dass dies keine gängige Praxis sei und es kein Modell zur Bezifferung dieser Einbußen gäbe.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Herr Eggert teilt den Teilnehmenden den Termin der nächsten Sitzung mit. Diese findet statt am **Dienstag, den 25. April 2017, 15 – 18 Uhr**. Als Sitzungsort wird wieder Bad Soden-Salmünster vorgeschlagen.

Der Moderator bittet die neuen Teilnehmer der AG um ein kurzes Feedback zur Sitzung:

- „Die Sitzung war recht aufschlussreich, auch wenn ich noch viele Fragen habe. Es muss alles noch viel konkreter werden und ich möchte die vorgestellten Zahlen nachvollziehen können. Es ist noch alles sehr allgemein.“
- „Mein Eindruck der Sitzung ist positiv. Es ist gut, dass wir teilnehmen und unsere Fragen einbringen können. Ich hoffe, dass es in dieser Art und Weise weitergeht, auch wenn die Zeit heute zu kurz war.“
- „Danke an die Deutsche Bahn für das Angebot des Dialogforums. Ansonsten wird der Bürger bei solchen Projekten ja häufig vor vollendete Tatsachen gestellt. Ich schätze es wert, dass Sie uns frühzeitig mitnehmen. Bitte machen Sie weiter so. Man neigt ja dazu zu unterstellen, dass es schon fertige Pläne in den Schubladen gibt, weil wir es nicht gewohnt sind, so frühzeitig beteiligt zu werden.“

Der Moderator appelliert erneut an die Teilnehmer, sich aufgrund der stark angewachsenen AG-Größe zukünftig auf einen Vertreter pro Institution zu beschränken, so wie es im Selbstverständnis vereinbart wurde. Gleichzeitig bittet er darum, Fragen, die bereits ausführlich in der AG diskutiert und beantwortet wurden, in den Protokollen nachzulesen, um die gemeinsamen Sitzungen nicht mit allzu vielen Wiederholungen zu verbringen.

Nach Abfrage durch Herrn Eggert spricht sich eine Mehrheit der Teilnehmenden dafür aus, die Dauer der AG-Sitzungen bei drei Stunden zu belassen und nicht wie vorgeschlagen, auf vier Stunden zu erhöhen. Ein Teilnehmer appelliert in diesem Zusammenhang an alle Mitglieder, in zukünftigen Sitzungen bitte davon abzusehen, die Zeit mit mündlichen Statements oder dem Vortragen von schriftlichen Stellungnahmen aus jeder einzelnen Kommune zu verschwenden. Jede der anliegenden Gemeinden sei auf vielfache Art und Weise betroffen; dies sei allen bewusst und müsse nicht ständig wiederholt werden. Die gemeinsame Sitzungszeit sollte effizienter für den inhaltlichen Austausch mit der DB genutzt werden und nicht für (politische) Positionierungen.

Abschließend spricht sich Frau Katzenbach-Trosch, DB Netz AG, dafür aus, dass Dialogforum auch nach Feststellung der Antragsvariante fortzuführen. Aus ihrer Sicht ist es wichtig, den gemeinsamen Austausch nicht abreißen zu lassen, sondern Kontinuität in der Kommunikation sicherzustellen, so dass das Dialogforum erst mit Inbetriebnahme der Trasse enden würde. Dies wird von den Teilnehmenden der AG sehr begrüßt.

TOP 6 Anbindung der Neubaustrecke im Bereich Fulda

Nach offiziellem Schluss der Sitzung wird der Termin mit den an der Anbindung der Neubaustrecke im Bereich Fulda interessierten Teilnehmern fortgesetzt, um Detailfragen hierzu zu klären. Herr Dr. Domke präsentiert den aktuellen Planungsstand zur Thematik (**Anlage 5, Folien 17-20**).

Diskussion/Anmerkungen

Gleislage in Bronnzell

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Domke, dass die mögliche Gleislage in Bronnzell noch nicht feststeht. Generell werde versucht, die Gleise in Bündelung zu halten. Denkbar sei aber auch eine Spreizung der Strecke, so dass jeweils ein Gleis östlich und westlich von Bronnzell verlaufen würde. Des Weiteren führt Herr Dr. Domke aus, dass die Einbindung in die Bestandsstrecke dicht an der Rhönbahn liegen müsse (vgl. Folien 18/19). Die Weichenverbindung 101/103 wird gerade nach Südwesten verlegt, so dass dann ein Wechsel zwischen den Gleisen der Kinzigtalbahn und der Schnellfahrtstrecke Hannover - Würzburg ohne Blockierung durch die Rhönbahn möglich ist.

Ein Teilnehmer aus Bronnzell merkt an, dass eine Weichenverlegung zwischen Schnellfahrtstrecke und potentieller Neubaustrecke am Ortsausgang nicht möglich ist, da die Gleise der Schnellfahrtstrecke sich dort um zwei Meter höher befinden. Herr Dr. Domke bezweifelt dies, da dort schon heute eine Weichenverbindung besteht.

Häuserabriss bei Bronnzell

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass seiner Meinung nach zur Verlegung von ein oder zwei neuen Gleisen in Bronnzell der Abriss einiger Häuser notwendig werden würde. Herr Dr. Domke widerspricht dem und betont, dass ein Häuserabriss nach derzeitiger Einschätzung in diesem Bereich nicht erforderlich ist und nach Möglichkeit grundsätzlich vermieden werden soll.

Zusätzlicher Lärmschutz an der Bestandsstrecke

Auf Nachfrage eines Teilnehmers, ob Bronnzell mit Projektrealisierung Anspruch auf zusätzlichen Schallschutz an der Bestandsstrecke hätte, erläutert Herr Dr. Domke, dass zusätzlicher Schallschutz nach den Maßstäben der Lärmvorsorge gesetzlich nur bei „wesentlicher Veränderung“ der Strecke vorgesehen ist, also bei einem Ausbau der vorhandenen Gleise. Wenn baulich nichts verändert wird, ist vom Gesetzgeber kein zusätzlicher Schallschutz vorgesehen. Eine Verbesserung des Lärmschut-

zes sei dann lediglich durch das Lärmsanierungsprogramm des Bundes möglich, das jedoch deutlich höhere Grenzwerte zugrunde legt.

Eine Teilnehmerin ergänzt, dass sich aus aktueller Rechtsprechung bei einer vom Vorhaben verursachten Änderung des Betriebsprogramms auch auf einer baulich nicht oder nicht wesentlich geänderten Strecke ein Anspruch auf Lärmschutz im Rahmen der Abwägung ergeben kann.

Situation in Nähe der A66 auf der Gemarkung Kerzell

Ein Teilnehmer merkt an, dass genau zwischen Neuhof und Kerzell in unmittelbarer Nähe der A66 drei potentielle Varianten aufeinandertreffen. Dort sei nur ein halber Meter Platz zwischen möglicher Gleislage und Autobahn, so dass entweder die Autobahn oder das Bestandsgleis verlegt werden müsste. Bei letzterer Option würde der Bestand jedoch näher an die Siedlungsfläche Kerzells heranrücken.

Variante V bei Kerzell

Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass die genaue Gleislage der Variante V bei Kerzell noch nicht geplant ist; dies erfolge erst im Rahmen der Planfeststellung. Auf Ebene der Raumordnung, auf der sich die Planungen derzeit befinden, gehe es nur um die Linienbestimmung. In Bezug auf die Frage, ob die zwei neuen Gleise beide gebündelt im Osten oder im Westen des Ortes zu liegen kommen, könne noch nichts definitiv ausgeschlossen werden. Eine solche Variante hätte jedoch den Nachteil, dass dann jeweils eins der beiden Gleise überführt werden müsste, um an die Bestandsstrecke anzubinden.

Engpass Knoten Fulda

Ein Teilnehmer erläutert, dass durch eine nacheinander gestaffelte Einfahrt in Fulda im Vergleich zu einer parallelen Einfädelung (bei zusätzlichen neuen Gleisen) mindestens drei Minuten am Knoten Fulda verloren gehen. Dieser Fahrzeitverlust müsse dann an anderer Stelle im Suchraum über Fahrzeiteinsparungen reingeholt werden, was nicht ganz leicht wäre. Für den Reisenden in Fulda würde es zudem bedeuten, dass er zum Teil bis zu acht Minuten im Zug wartet, da die Züge aufeinander warten müssen. Dies kreiere einen unnötigen Konflikt. Insgesamt sei der Knoten Fulda schon heute überlastet, so dass hier im Zuge des Ausbaus dringend mehr Kapazität geschaffen werden sollte. Die Fahrgastverbände bieten an, diese Thematik zu einer der nächsten Sitzungen ausführlich aufzuarbeiten und vorzustellen.

Ein Teilnehmer merkt an, dass der Teil der Verkehre, der nicht auf die angesprochene Korrespondenz der Züge am Bahnhof Fulda angewiesen ist, über die Bestandsstrecke und den Gelenkpunkt Schlüchtern geführt werden könnte. Eine Verknüpfung der Bestandsstrecke mit dem Neubau bei Schlüchtern sei essentiell.

Vorfestlegung auf eine Variante

Ein Teilnehmer merkt an, dass nach den Ausführungen der DB offensichtlich alles gegen eine Einfädelung auf die Schnellfahrtstrecke spreche und fragt, ob diese Varianten dadurch bereits ausgeschlossen seien. Dem widerspricht Herr Dr. Domke und erläutert, dass nach wie vor alle Varianten in der Prüfung und im Variantenvergleich sind. Erst mit den Zugzahlen 2030 könne man sagen, ob durch die frühe Einfädelung auf die Schnellfahrtstrecke ein kapazitiver Engpass bei Fulda entstehen würde. Sobald die neuen Zugzahlen vom Bund vorliegen, wird eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung der Situation in Fulda durchgeführt. Die Ergebnisse fließen in die Abwägungen zur Antragsvariante ein.

Situation in Flieden

Ein Teilnehmer fragt, ob durch den Neubau eine zusätzliche Tunnelröhre in Flieden notwendig werden würde. Ihn interessiert auch, wie sich die Situation am Weiler Adenmühle gestaltet und ob dieser tangiert werden würde. Herr Dr. Domke sagt zu, dies zeitnah in KorFin zu prüfen und kurzfristig eine Antwort nachzureichen, dies jedoch unter Vorbehalt möglicher weiterer Optimierungen.

Abschließend weist der Moderator erneut darauf hin, dass die Arbeit im Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda im Gegensatz zu früheren Planungen von Infrastrukturvorhaben eine große Verbesserung darstelle. Aus Sicht der Teilnehmenden sei zwar verständlich, dass sie sich sehr viel schneller konkretere Aussagen zur Situation in ihren Kommunen wünschen. Die Planungen der DB befänden sich aber nach wie vor in einem sehr frühen Stadium, in dem konkrete Aussagen häufig einfach noch nicht vorliegen. Viel eher werde den Mitgliedern des Dialogforums ein „Blick in die Planungswerkstatt der DB“ gegeben, indem Zwischenstände vorgestellt werden, die im weiteren Planungsverlauf auch noch verändert werden können. Dies dürfe bei der gemeinsamen Arbeit in den AGs nicht vergessen werden.