

---

## **Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda**

### **Ganztägiger Planungsworkshop Teil I** Fragen und Antworten

Frankfurt am Main

17.03.2018

---

Ort: DB Netz AG, Hahnstraße 49, 60528 Frankfurt  
 Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)  
 Dauer: 15:00 Uhr – 18:00 Uhr  
 Moderation: Ralf Eggert, IFOK  
 Dokumentation: Juliane Leinker, Martin Wachter, Amely Krafft, Rebecca Ruhfaß, IFOK

### Ablauf des Workshops

10:00	Begrüßung & Einführung		
10:15	Schall (Plenum)		
11:15	Regionale Schallbetrachtung in parallelen Workshops		
	„Spessart“	„Kinzigtal Süd“	„Kinzigtal Nord“
12:45	Mittagspause		
13:15	Umwelt (Plenum)		
13:45	Parallele Workshops		
	Umwelt	Raumordnung	Verkehrliche Ziele
15:45	Abschlussrunde (Plenum)		
16:00	Ende		

### Anlagen zur Dokumentation

- Anlage 1 Teilnehmerliste
- Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG zum Thema „Schutzgut Mensch: Schall“
- Anlage 3 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS / NBS Hanau – Würzburg / Fulda zum Thema „Schutzgut Mensch: Wohnen, Wohnumfeld, Erholung, Freizeit“
- Anlage 4 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS / NBS Hanau – Würzburg / Fulda zum Thema „Umwelt“

## Inhalt

1. Schall (übergeordnet) .....	2
2. Regionale Schallbetrachtung.....	3
2.1 „Spessart“ .....	3
2.2 „Kinzigtal Süd“ .....	6
2.3 „Kinzigtal Nord“ .....	8
3. Umwelt.....	9
4. Raumordnung & Schutzgut Mensch (Wohnen/Wohnumfeld/Erholung/Freizeit) .....	11
5. Verkehrliche Ziele / Wirtschaftlichkeit.....	15

## Fragen und Antworten

### 1. Schall (übergeordnet)

#### **Zu welchem Anteil wird eine Umrüstung der Güterwagen auf die ab 2020 vorgeschriebenen leiseren „Flüsterbremsen“ in den Schallberechnungen unterstellt?**

Bei der zurzeit vorliegenden Schallberechnung auf Basis der 2025-Zugzahlenprognose wurde eine 80%ige Umrüstung der Güterwagen unterstellt. Bei der späteren Berechnung auf Basis der 2030-Zugzahlen wird eine 100%ige Umrüstung berücksichtigt werden. Dies entspricht den Vorgaben der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV).

#### **Erfolgt eine Gesamtlärbetrachtung, also eine Berücksichtigung nicht nur des Schienenlärms, sondern auch der Straßen-, Flug- und Industrieimmissionen?**

Die 16. BImSchV sieht vor, dass jeder Verkehrsträger für die durch ihn verursachten Lärmemissionen zuständig ist. Demnach erfolgt für das Projekt eine Gesamtlärbetrachtung für sämtliche Schieneninfrastruktur im Projektgebiet. In die Schallberechnungen jeder einzelnen Neubauvariante fließt also nicht nur die Neubaustrecke (zunächst ohne Lärmschutz) mit ein, sondern auch die Betroffenheiten entlang aller anderen bereits vorhandenen Bestandsstrecken im Suchraum (mit dem heute bereits vorhandenen Lärmschutz). Dazu gehören die Strecke zwischen Gelnhausen und Fulda, die Schnellfahrstrecke von Fulda Richtung Würzburg sowie die Strecke von Flieden über Elm nach Gemünden. Gesetzlich ist jedoch nicht vorgesehen, dass auch die Lärmimmissionen anderer Verkehrsträger berücksichtigt werden. Nichts desto trotz wird die Deutsche Bahn in den Unterlagen für das Raumordnungsverfahren Aussagen dazu treffen, an welchen Punkten es durch Kombinationswirkungen mit anderen Verkehrsträgern, hier insbesondere der A66, ggf. zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Anwohner kommen kann.

**Besteht auf Grundlage der DIN 18005 Anspruch auf Lärmschutz?**

Ausschlaggebend für die Berechnung des gesetzlich zustehenden Lärmschutzes sind bei Infrastrukturvorhaben die Grenzwerte nach der 16. BImSchV. Wenn diese Grenzwerte durch eine wesentliche bauliche Veränderung überschritten werden, haben die Betroffenen Anspruch auf Lärmvorsorge. Bei der DIN 18005 handelt es sich um eine Schallschutzrichtlinie für den Städtebau, die Orientierungswerte für den Lärm vorsieht, die niedriger als die der 16. BImSchV sind. Die Werte der DIN 18005 werden bei der Variantenbetrachtung als nachgeordnetes Kriterium mit berücksichtigt. Eine Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 führt jedoch nicht zu einem Anspruch auf Lärmschutz. Die hier angewandte Berechnungsmethode der Immissionen ist für die Orientierungswerte der DIN 18005 identisch mit der nach der 16. BImSchV. Im Korfin wurden dafür die Berechnungsvorschriften der Schall 03 implementiert.

**Was wird mit der sogenannten Lärmkennziffer berechnet?**

Durch die Lärmkennziffer werden Anwohner, die von besonders hohen Grenzwertüberschreitungen betroffen wären, in besonderem Maße berücksichtigt und stärker gewichtet als Anwohner, die von geringeren Grenzwertüberschreitungen betroffen wären.

**Wann wird über zusätzlichen Schallschutz für Bronnzell entschieden?**

Generell wird die konkrete Ausgestaltung von Schallschutzmaßnahmen erst in der Planfeststellung behandelt. Die Deutsche Bahn hat im Dialogforum am 5. März 2018 allerdings zugesagt, bereits jetzt zu ermitteln, welche Schallschutzmaßnahmen nötig wären, um auch an der Bestandsstrecke, d.h. also auch in Bronnzell die Grenzwerte der Lärmvorsorge einzuhalten. Die Forderung nach zusätzlichem Schallschutz könnte dann zusammen mit der Antragsvariante am Ende der Vorplanung, noch vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens, in den Bundestag eingereicht werden.

**Bis wann liegen die Ergebnisse für die Schalluntersuchung mit Lärmschutz vor?**

Die Ergebnisse sollen bis zum nächsten Dialogforum am 11. April vorliegen.

**Bis wann liegen die Schallergebnisse für den „Vorschlag VIII“ vor?**

Die Ergebnisse sollen bis zum nächsten Planungsworkshop am 18. April vorliegen.

**2. Regionale Schallbetrachtung****2.1 „Spessart“****Wie wird berücksichtigt, dass es im Spessart unbesiedelte Gebiete gibt, die über Jahrhunderte nicht mit Lärm belastet wurden und an denen sich eine ganz eigene Tierwelt ansiedeln konnte?**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird auch betrachtet, welche artenschutzrelevanten Arten in den von Lärm betroffenen Gebieten vorhanden sind. Wenn lärmempfindliche Tierarten (häufig: Vogelarten) vorhanden sind, wird geprüft, ob entsprechende Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind. Die Schwellenwerte bei den empfindlichsten artenschutzrechtlich relevanten Arten liegen bei ungefähr 47 db (A) – also vergleichbar mit den Grenzwerten für besonders geschützte Sondergebiete, wie Kur- und Krankenhäuser.

**Wird die Topographie bei der Schallberechnung in KorFin berücksichtigt?**

Die Berechnung und die Darstellung in KorFin berücksichtigt die Topografie (Gelände).

**Wurde bei der Berechnung der Lärmbelastung und der Darstellung im Planungstool KorFin die Verkehrslenkung berücksichtigt?**

Ja, die nächtliche Verkehrslenkung wurde bei der Berechnung der Lärmbelastung mitberücksichtigt und im Planungstool KorFin entsprechend dargestellt.

**Werden bei der Schallberechnung die sich aus verschiedenen Anschlussstellen je Variante ergebenden Auswirkungen berücksichtigt (z.B. Anschluss der Variante III an die Schnellfahrstrecke bei Obersinn)?**

Ja, sämtliche Effekte, die sich bei den unterschiedlichen Varianten durch sich verschiebende Verknüpfungspunkte ergeben, auch unterschiedliche Höhenlagen, werden berücksichtigt.

**Wie verändert sich die Belastung für die Orte außerhalb des Suchraums an der Bestandsstrecke weiter Richtung Rieneck und Gemünden?**

Wir haben hier zwei Bestandsstrecken. Auf der Strecke von Flieden nach Gemünden werden nach der Prognose 2025 einige Züge weniger verkehren als heute. Auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg sind allerdings mehr Züge vorgesehen. Die Kapazität ist dort bisher nicht ausgeschöpft, so dass sie mit mehr Zügen „aufgefüllt“ werden kann.

**Werden bei der Berechnung der Lärmbelastung bereits Lärmschutzmaßnahmen an den Neubauplanvarianten berücksichtigt?**

Es werden die Belastungen ohne und mit Lärmschutzwänden berechnet und im Planungstool KorFin die Isophonen dargestellt. Die Berechnung mit Lärmschutz liegt derzeit noch nicht für alle Varianten vor. Für das Raumordnungsverfahren werden den Berechnungen mit Lärmschutz bei Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV Lärmschutzwände von pauschal drei Metern Höhe zugrunde gelegt – unabhängig davon, wie hoch die Grenzwertüberschreitung tatsächlich wäre. Eine detailliertere Betrachtung für die dann final ausgewählte Trasse erfolgt erst im Planfeststellungsverfahren. Dann wird festgelegt, welche Schallschutzmaßnahmen (möglicherweise höhere oder niedrigere Lärmschutzwände, Maßnahmen am Gleis bzw. Schutzmaßnahmen an den Gebäuden) anzuwenden sind, um die vorgeschriebenen Grenzwerte einzuhalten. Wenn aktiver Schallschutz nicht wirtschaftlich ist (z.B. bei wenigen betroffenen Häusern), wird sogenannter passiver Schallschutz mit Schallschutzfenstern und Lüftern an den Gebäuden vorgesehen.

**Warum unterscheidet sich die Darstellung mit Lärmschutz nur sehr geringfügig von der Darstellung ohne Lärmschutz?**

Auch bei den Berechnungen mit Lärmschutz wird die Lärmsituation im gesamten Suchraum dargestellt und Lärmschutz gemäß 16. BImSchV an den neuen Gleisen berücksichtigt. Da die neuen Gleise aber bei fast allen Varianten bereits möglichst weit von den Siedlungsgebiete entfernt geplant sind, wirken die Lärmschutzmaßnahmen sich insgesamt gesehen scheinbar nur gering aus. Es bestätigt sich bisher weitestgehend die bereits bei den Berechnungen ohne Schallschutz entstandene Reihung der Varianten.

**Werden Varianten weiterverfolgt, die nach den Berechnungen selbst mit Lärmschutz schlecht abschneiden?**

Es wird eine Gesamtabwägung aller Schutzgüter der Umwelt sowie aller Ziele und Grundsätze der Raumordnung vorgenommen. Darüber hinaus fließen die verkehrlichen und wirtschaftlichen Belange in die Auswahl der Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren ein. Es wird die Variante sein, die sich insgesamt als die beste darstellt. Ein schlechtes Abschneiden im Relativvergleich bei einem Schutzgut allein ist nicht entscheidend.

**Ist bei Brücken in der Nähe einer Ortschaft Schallschutz vorgesehen?**

Ja, wenn die Siedlung durch den Neubau von Grenzwertüberschreitungen betroffen ist, dann werden in der Regel an der Brücke Lärmschutzwände geplant. Ausnahmen kann es geben, wenn es wirtschaftlicher ist, Schallschutzmaßnahmen direkt an den Gebäuden durchzuführen. Schallschutzmaßnahmen kommen grundsätzlich immer zum Einsatz, wenn die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für Lärm durch ein alleiniges Abrücken vom Siedlungsgebiet nicht ausreichend eingehalten werden können. Dabei ist irrelevant, ob der Emissionsort auf einer Brücke, einem Damm, ebenerdig oder im Trog liegt. Die Deutsche Bahn muss grundsätzlich überall garantieren, dass der von der neuen Strecke ausgehende Schall die gesetzlich vorgesehenen Schallschutzgrenzwerte einhält.

Aufgrund der Ausbreitung des Schalls kann es bei einer hohen Brücke sein, dass ein direkt darunter liegender Ort vom Lärm abgeschirmt wird. Dagegen können durch eine geringere Dämpfung weiter entfernte Orte stärker betroffen sein als bei einer ebenerdigen Linienführung oder einem Einschnitt.

**Schaden Brücken in FFH-Gebieten nicht der Natur?**

Alle Varianten berühren jeweils mehrere FFH-Gebiete. Eine Variante, die ohne FFH-Beeinträchtigung auskommt, gibt es nicht. Insofern muss geprüft werden, bei welcher Variante die Beeinträchtigungen im Vergleich möglichst gering ausfallen. Die Linie wird in einem FFH-Gebiet möglichst so gelegt, dass unter Beachtung der Schutzziele des Gebietes die Beeinträchtigungen so gering wie möglich bleiben. Oft ist eine Brücke im FFH-Gebiet weniger problematisch als eine ebenerdige Trassenführung, da nur die Pfeiler der Brücke Bodenkontakt haben. Auch die Phase der Errichtung des Bauwerkes ist zu beachten und die Baustelleneinrichtungsflächen müssen so gelegt werden, dass baubedingte Beeinträchtigungen soweit wie möglich vermieden werden.

**Warum wird bei Jossgrund der Tunnel durch einen Trog unterbrochen?**

Tunnel sind aufwändige Bauwerke und daher möglichst zu vermeiden. Die Geographie erfordert in diesem Bereich auch keinen Tunnel. Standardmäßig werden im KorFin unterhalb einer Überdeckung von 15 m keine Tunnel mehr angezeigt, sondern Einschnitte oder ebenerdige Linienführungen. Andererseits wird erst ab einer Dammhöhe von 15 m eine Brücke dargestellt, unabhängig davon, dass es für die weitere Funktion z. B. der mit der neuen Strecke überquerten Straße in Wirklichkeit natürlich einer Brücke bedarf. Die Auswirkungen auf das Wasserschutzgebiet (Kategorie III) in dem genannten offenen Bereich werden geprüft.

**Gibt es eine Konstellation wie im Kreuzungsbereich bei Mottgers, Obersinn und Jossa, mit drei nahe beieinanderliegenden Brücken, auch bei anderen Varianten?**

Ja. Zum Beispiel liegen bei Schlüchtern drei Brücken sehr nahe beieinander.

**Wie würde sich die Schallbelastung bei der Südkurve Richtung Würzburg von Variante III auswirken?**

Die Lärmbelastung für die Südanbindung der Variante III wurde bisher noch nicht berechnet, da es zunächst um die Vergleichbarkeit der Varianten zwischen Hanau und Fulda geht.

**Wenn die Südanbindung bei Variante III gebaut würde, wie sähe der Eingriff mit den Verzweigungen optisch aus? Wäre es möglich, Verzweigungen in einen Tunnel zu legen?**

Es liegt noch keine Visualisierung vor. Die Verzweigung befindet sich in einem offenen Bereich, der noch optimiert werden würde. Allgemein haben solche Verzweigungen einen Längenbedarf von etwa zweieinhalb Kilometern. Eine Verzweigung im Tunnel ist hier nicht notwendig und wäre bau- und sicherheitstechnisch unvertretbar.

**2.2 „Kinzigtal Süd“****Warum werden Siedlungsgebiete bei der Schalluntersuchung in unterschiedliche Gebietskategorien eingeteilt (z.B. in Wohngebiete, Gewerbegebiete, Mischgebiete)?**

Die Gebietskategorien werden vom Gesetzgeber vorgegeben und sind im Baurecht festgehalten.

**Wird die Schallentwicklung an den Bestandsstrecken im Ist-Zustand gemessen oder berechnet?**

Sowohl die Schallentwicklungen im Ist-Zustand als auch in den Prognosefällen werden berechnet und nicht gemessen. Die gesetzlichen Vorgaben dazu finden sich in der 16. BImSchV und in deren Anlage Schall 03 ist auch die Berechnungsvorschrift enthalten. Die Berechnung folgt einem standardisierten Verfahren, bei dem zunächst die Schallentwicklung an der Quelle (dem Emissionsort) betrachtet wird. Dabei werden Parameter wie Zuglänge, -geschwindigkeit und die Ausrüstung mit den unterschiedlichen Arten von Bremsen berücksichtigt. Im Anschluss wird die Schallentwicklung an den einzelnen Immissionsorten – z.B. Wohnhäusern – ermittelt. Als Ergebnis der Berechnung entstehen Beurteilungspegel in db(A), welche entlang der Strecke als Isophone dargestellt werden.

**Wurden die bereits existierenden Schallschutzmaßnahmen an den Bestandsstrecken bei der Schalluntersuchung berücksichtigt?**

In den Berechnungen wurden bestehende Schallschutzwände berücksichtigt, wie sie z. B. im Rahmen der Lärmsanierung errichtet wurden. Passive Schallschutzmaßnahmen, wie sie etwa in Wächtersbach im Rahmen der Lärmsanierung vorgenommen wurden, finden hingegen keine Berücksichtigung.

**Muss die Schalluntersuchung erneut durchgeführt werden, wenn die Zugzahlprognose für das Jahr 2030 vorliegt?**

Ja. Wenn die Zugzahlprognose für das Jahr 2030 vorliegt, müssen die Schallwerte neu berechnet werden – die Bewertung in den Antragsunterlagen hat gemäß Unterrichtungsschreiben der Raumordnungsbehörden mit den 2030 Zugzahlen zu erfolgen. Dabei kann im Wesentlichen auf die Programmierung zurückgegriffen werden, die für die Schalluntersuchung mit den Zugzahlprognosen 2025 entwickelt wurde. Die neue Schalluntersuchung wird daher deutlich weniger Zeit in Anspruch nehmen.

**Warum wurde eine Schalluntersuchung mit den Prognosezugzahlen 2025 durchgeführt?**

Der Beteiligungsprozess hat verdeutlicht, dass die Frage der Schallentwicklung entlang der Strecke für viele Teilnehmende eine herausgehobene Bedeutung hat. Vor dem Hintergrund fehlender Zugzahlprognosen für das Jahr 2030, hat die Bahn deswegen eine erste Schalluntersuchung auf Grundlage der verfügbaren Daten (Zugzahlen 2025) durchgeführt.

**Können sich aus der Zugzahlprognose 2030 neue Werte für die Schallentwicklung an den Strecken ergeben?**

Die Prognosezugzahlen 2030 werden sich voraussichtlich von jenen für das Jahr 2025 unterscheiden. Wie groß der Unterschied ist, kann derzeit noch nicht gesagt werden. Um eine Veränderung des Schallpegels von drei Dezibel zu erreichen, müsste sich das Verkehrsaufkommen an der Strecke allerdings verdoppeln bzw. halbieren. Eine derartige Veränderung der Zugzahlen ist nicht wahrscheinlich, so dass gravierende Veränderungen der Schallentwicklung kaum zu erwarten sind.

**Kann es sein, dass es durch die Zugzahlprognose 2030 zu einer Änderung der Variantenbewertung kommt?**

Die Wahrscheinlichkeit, dass es aufgrund der neuen Zugzahlen zu wesentlichen Veränderungen in der Variantenbewertung kommt, wird derzeit als gering eingeschätzt.

**Wie exakt bildet die 3D-Entwurfssoftware KorFin die unterschiedlichen Streckenführungen ab?**

Die in KorFin dargestellten Trassen berücksichtigen alle maßgeblichen Rahmenbedingungen, wie z.B. die Topographie, Radien und Neigungen und stellen eine technisch tatsächlich auch direkt umsetzbare Streckenführung innerhalb des in der Raumordnung noch einen Kilometer breiten Korridors dar. Da sich die Planungen derzeit erst auf der Ebene der Raumordnung befinden, sind im Laufe der weiteren Planungen und des späteren Planfeststellungsverfahrens weitere Optimierung möglich.

**Verlässt ein Zug einen Tunnel, hat dies eine Schallentwicklung am Tunnelportal zur Folge. Während die Schallbelastung zu beiden Seiten der Strecke (Querschall) durch Schallschutzwände abgemildert werden kann, gilt dies für den Längsschall nicht. Dies ist insbesondere im Falle von Gelnhausen problematisch, da ein mögliches Tunnelportal in die Richtung eines Hanges zeigt. Wie wird dies bei den Schallberechnungen berücksichtigt?**

Eine Beantwortung durch den Schallgutachter wird zugesagt.

**Wie hoch sind die Schallschutzwände, die beim Prognosefall unterstellt worden sind?**

Für die Schalluntersuchung wurde angenommen, dass alle Schallschutzwände entlang der Neubau-strecke eine Höhe von drei Metern haben. Tatsächlich kann die Höhe der Schallschutzwände je nach Betroffenheit vor Ort variieren. Zudem können weitere aktive Schallschutzmaßnahmen wie das „besonders überwachte Gleis“ oder Schienenstegdämpfer zum Einsatz kommen und auch passive Maßnahmen wie Schallschutzfenster in Verbindung mit Lüftern. Eine detailliertere Untersuchung und Optimierung des Schallschutzes wird im Rahmen der Planungen für das Planfeststellungsverfahren vorgenommen.

### 2.3 „Kinzigal Nord“

**Wird es nach der Installation von Lärmschutzmaßnahmen noch rote Flächen auf der Isophonen-Karte in Bereichen geben, in denen es eine Wohnbebauung gibt?**

Ja, das ist möglich. Alle Grenzwertüberschreitungen müssen zwar durch aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen eliminiert werden. Die Bereiche, in denen bei wirtschaftlicher Abwägung passiver Lärmschutz erfolgt, werden in den Isophonenkarten aber als Überschreitungsflächen verbleiben. Die Isophonen werden ja durch die passiven Maßnahmen nicht verändert.

**Wäre es möglich, im Bereich Bornhecke/Ziegelhütte bei Kalbach das westliche Gleis der Variante IV näher an die Schnellfahrtstrecke heranzurücken und auf Höhe der Einfädelung in den Tunnel, diesen um ca. 10-15 Meter nach Süden zu verlängern? Dies würde einen deutlich besseren Lärmschutz bedeuten.**

Die DB Netz AG wird den Vorschlag prüfen.

**Wurde berücksichtigt, dass die Firma Engelbert Strauss im Industriegebiet „Schlächtern/Nord“ bei Gomfritz direkt über der Variante V ein neues Lager baut?**

Die DB Netz AG nimmt den Hinweis auf und prüft, inwieweit dies Auswirkungen auf die Linienführung hätte.

**Wäre es bei Variante V möglich, in Höhe von Schlächtern zwischen den beiden vorhandenen Tunneln „durchzugehen“, so dass man nur einen Ausgang nördlich des Landrückens hätte? So würde man den Kautz entlasten.**

Die bestehenden Platzverhältnisse lassen keine zwei neuen Strecken zwischen den bestehenden Röhren zu. Durch die Nähe wäre das statische Gleichgewicht der bestehenden Tunnel gefährdet.

**Wo verlaufen die neuen Gleise bei der Variante V auf Höhe Neuhofs?**

Die neuen Gleise würden westlich der bestehenden, teils auf der alten B40-Trasse verlaufen. Für die Anbindung des Bahnhofs würden dies dann aber die Regionalbahngleise werden.

**Wären es dann bei Neuhof vier Gleise?**

Ja.

**Kann man die Variante VII bei Hintersteinau etwas in Richtung Wallroth verschieben?**

In diesem Bereich gibt es einige Raumwiderstände, so dass eine Trassenverschiebung unwahrscheinlich ist. Dies wird noch einmal geprüft. Ein Verschieben hätte voraussichtlich eine Beseitigung des Hofes Marxmühle zur Konsequenz.

**Könnte durch eine Einhausung der Gleise sichergestellt werden, dass die heute bereits stark belasteten Ortsteile Dorfborn und Tiefengruben in Neuhof sowie Kerzell und Löschenrod in Eichenzell bei einer Umsetzung der Variante V bestmöglich vor zusätzlichem Lärm geschützt werden?**

Die DB sagt zu, dies zu prüfen, falls die Variante V als Antragsvariante ausgewählt werden sollte.

**Wie kann vermieden werden, dass es bei Variante V in Kerzell nicht zu einer Überbündelung verschiedenster Verkehrswege kommt? Durch die Bestandsstrecke und die Autobahn ist hier nur sehr wenig Platz für die Neubaustrecke. Diese müsste mit Hilfe neuer Überwerfungsbauwerke über und unter der Autobahn geführt werden.**

Sollte die Variante V als Antragsvariante ausgewählt werden, wird im Zuge der Optimierungen in der Planfeststellung nach guten Lösungen gesucht.

**Wie kann sichergestellt werden, dass Bronnzell, welches von jeder Variante betroffen wäre, zusätzlichen Schallschutz nach Lärmvorsorge erhält – und zwar von der südlichen Fuldaquerung bis hin zur Querung der Bundesstraße 254?**

Die DB bemüht sich bereits zum Ende der Vorplanungen um zusätzlichen Lärmschutz für die Bestandsstrecke (vgl. Schalldiskussion im Plenum).

### 3. Umwelt

**Die Karte zu den oberirdischen Raumwiderständen sollte nochmal überarbeitet werden. Liegt die aktualisierte Karte schon vor?**

Im ersten Schritt wurde eine Grobanalyse erstellt. Diese diente dazu, grobe Korridore für die Trassenführung zu identifizieren. Innerhalb der Grobkorridore wurden dann Trassenkorridore entwickelt, aus denen sich aufgrund der Raumwiderstände die vorliegenden Varianten abgeleitet haben. Aktuell werden zwar unterschiedliche Einwendungen geprüft, dabei handelt es sich aber nicht um Raumwiderstände. Hier geht es darum, kritische Arten zu identifizieren, die das Verfahren gefährden könnten. Erst im weiteren Verfahren wird kleinteiliger geprüft, welche Auswirkungen auf die Umwelt und einzelne planungsrelevante Arten zu erwarten sind.

**Biebergmünd hat eine Teilfortschreibung des „Flächennutzungsplan Windenergie“ durchgeführt, die dem RP Darmstadt vorliegt. Wurden die Daten bereits in die Untersuchung einbezogen?**

Es wird geprüft, ob die Daten in die Untersuchung eingeflossen sind.

**Wie ist der Anstieg des Grundwasserspiegels in die Untersuchung einbezogen worden?**

Die Auswirkungen, die der Bau der Trasse auf das Grundwasser haben könnte, werden vor allem in sensiblen Gebieten, wie z.B. bei Altengronau und dem Kalkniedermoor, schon in der Raumordnung betrachtet. Im Einzelnen werden die Einflüsse auf das Grundwasser aber erst in der Planfeststellung untersucht.

**Wie werden die Randbereiche der Varianten in Bezug auf Umweltauswirkungen berücksichtigt?**

Im aktuellen Planungsstand sind hierzu noch keine Aussagen möglich, da es derzeit noch nicht um die direkten Umweltauswirkungen geht. Diese Detailschärfe wird erst in einem späteren Verfahrensschritt, während der Planfeststellung, erreicht. Jedoch werden alle Damm- und Einschnitt-Lagen in

KorFin bereits dargestellt. Auch wird bei den geplanten Baustellen ein Beeinträchtigungsbereich von 10 Metern bei der Untersuchung mit einberechnet.

**Werden nach aktueller Planung zwei Brücken nebeneinander bei Zeitlofs verlaufen?**

Ja, bei Zeitlofs würde es zwei Brücken nebeneinander geben.

**Gibt es bei Variante IV die Möglichkeit den Kinzigstausee zu umfahren?**

Ja, theoretisch gäbe es die Möglichkeit. Dies würde jedoch zu Geschwindigkeitseinbrüchen auf der Strecke führen, da die benötigten Kurvenradien nicht eingehalten werden könnten. Darüber hinaus gäbe es in Bezug auf die Autobahn und die Autobahnbrücke bautechnische Probleme bei dieser Option. Zusätzlich wäre die Kommune Ahl stark vom Schall betroffen, da die Strecke dann sehr nah an der Ortschaft vorbeiführen würde.

**Gibt es beim Kinzigstausee bestimmte Bereiche, die besonders beliebt sind für Ausflüge?**

Der ganze Uferbereich wird zum Spaziergehen und Wandern genutzt. Außerdem gibt es die Möglichkeit, auf dem See Tretboot zu fahren. Es lassen sich keine weniger stark genutzten Bereiche identifizieren.

**Wie würde die Querung des Stausees genau aussehen? Sind der konkrete Verlauf und die Bauart der Brücke schon klar?**

Nein, so konkret sind die Planungen im aktuellen Verfahrensschritt noch nicht. Derzeit werden nur raumordnerische Linien betrachtet, die im Planfeststellungsverfahren noch genauer auszudifferenzieren sind. Es muss noch geprüft werden, ob überhaupt Pfeiler in den See gebaut werden können oder ob es einer Netzbogenbrücke bedarf.

**Wurde noch einmal geprüft, wie eine alternative Führung der Trasse bei Steinau-Marborn in Richtung der Autobahn verlaufen könnte?**

Ja, eine Verschiebung wurde geprüft. Aufgrund der benötigten Radien ist eine andere Lage der Trasse nicht möglich. Gegebenenfalls könnte sich im Rahmen der vertieften Planungen der Planfeststellung die Möglichkeit zu einer Verschiebung um wenige Meter ergeben.

**Müsste die gesamte Baulogistik bei Wächtersbach über die B 276 erfolgen?**

Ja, die Straße die Verbindung würde voraussichtlich hauptsächlich für den Bautransport genutzt.

**Wurde die Einrichtung von Baustellenflächen beim Kriterium „schutzwürdige Böden“ in die Bewertung einbezogen? Selbst eine temporäre Beeinträchtigung kann nachhaltige Folgen für den Boden haben.**

Die Baustellen wurden schutzgutübergreifend betrachtet. Außerdem wurde die gesamte Flächenentnahme beim Schutzgut „Fläche“ einberechnet. Die temporäre Beeinträchtigung des Bodens durch Baustellen wurde bisher nicht berücksichtigt, da dies im derzeitigen Verfahrensschritt nicht parzellenscharf möglich ist, die schutzwürdigen Böden zählen zudem nicht zu den „Leitkriterien“. Die temporäre Beeinträchtigung des Bodens insgesamt wird jedoch bei der Gesamtflächeninanspruchnahme der Baustellenflächen abgebildet.

#### **4. Raumordnung & Schutzgut Mensch (Wohnen/Wohnumfeld/Erholung/Freizeit)**

##### **Wie wird das Kriterium „Verlust“ im Bereich „Wohnen und Umfeld“ beim Schutzgut Mensch bewertet? Wie wird der Indikator „Inanspruchnahme von Gebäuden“ ermittelt?**

Beim Indikator „Inanspruchnahme von Gebäuden“ werden die Konflikte mit Wohngebäuden (d.h. keine Scheunen etc.) gewertet. Wenn ein Gebäude entfernt werden müsste, um die Trasse zu bauen, so wird das als ein Konflikt gewertet. Häufig kann der Konflikt durch eine geringfügige Optimierung der Trasse vermieden werden. In solchen Fällen wird kein Konflikt gewertet. Insgesamt ergibt sich nur bei Variante IV, bei der voraussichtlich zwei Wohngebäude abgerissen werden müssten, ein „doppelter Konflikt“. Die „Inanspruchnahme von Gebäuden“ ist ein Leitindikator für das Kriterium „Verlust“ zum Schutzgut Mensch.

Grundsätzlich wird die Inanspruchnahme von schutzwürdigen Kategorien, z.B. Wohnbauflächen, Mischbauflächen und Gewerbe- und Industrieflächen weitestgehend vermieden. Insgesamt werden nur sehr wenige Flächen in Anspruch genommen – bei allen Varianten weniger als ein Hektar. Dabei handelt es sich um sehr kleine Teilflächen deren Umgehung in der Planfeststellung optimiert wird.

##### **In welchem Verhältnis stehen die „Inanspruchnahme von Gebäuden“ und die „Inanspruchnahme des Nahbereichs“?**

Der Indikator „Inanspruchnahme des Nahbereichs von Gebäuden“ geht als nachrangiger Indikator in die Bewertung des Kriteriums „Verlust“ ein. Hier wird gezählt, wie oft die Trasse sehr dicht an ein Wohngebäude herankommt. Bei Variante V ergeben sich hierfür z.B. 32 Konflikte.

##### **Wie schneidet der „Vorschlag VIII“ bei der „Inanspruchnahme des Nahbereichs von Gebäuden“ ab?**

Eine Bewertung zum „Vorschlag VIII“ liegt noch nicht vor. Bei der „Inanspruchnahme des Nahbereichs von Gebäuden“ werden sich beim „Vorschlag VIII“ viele Konflikte ergeben, da die Variante sehr nah an der Wohnbebauung vorbeiführt und dadurch auch hohe Anforderungen an den Lärmschutz entstehen.

##### **Bei den schutzwürdigen Kategorien nach 16. BImSchV sind auch Schulen erfasst, aber die Lärmbelastung in der Nacht ist bei Schulen völlig irrelevant. Stößt das Modell hier nicht an seine Grenzen?**

Die Bewertungsmöglichkeit hat Grenzen hinsichtlich der Detailliertheit mit der sie im Rahmen eines Raumordnungsverfahren durchgeführt werden kann, Schulen befinden sich innerhalb der Flächen, die als schutzwürdige Sondergebiete ausgewiesen sind, darin befinden sich aber auch Krankenhäuser. Bei der Bewertung der Überschreitungsflächen werden die Flächen der schutzwürdigen Sondergebiete nicht nach Schulflächen und Krankenhausflächen unterschieden. Stattdessen gehen wir vom schlimmsten Fall aus, dass bei einer Grenzwertüberschreitung innerhalb eines schutzwürdigen Sondergebiets in jedem Fall ein Konflikt sowohl tagsüber als auch nachts entstehen kann. Nicht alle Kriterien lassen sich mathematisch erfassen und bewerten. Deshalb wird es zusätzlich eine verbalargumentative Erläuterung geben.

Grundsätzlich hat jedes Modell gewisse Grenzen. Im Variantenvergleich ist wichtig, dass alle Varianten gleichermaßen nach den gleichen Kriterien verglichen werden, unabhängig vom gewählten Bewer-

tungsmodell. Das heißt, dass bei allen Kategorien z.B. die Betroffenheit von Schulen innerhalb schutzwürdiger Sondergebiete gleich bewertet werden. In unserem Beispiel werden die Überschreitungsflächen auf denen sich ggf. Schulen befinden bei allen Varianten gleichermaßen tags und nachts bewertet.

### **Was ist die Datengrundlage für die Einschätzung der Inanspruchnahme?**

Es wurden Daten aus allen Flächennutzungsplänen zusammengeführt und zusätzlich Daten aus ATKIS (Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem), einer öffentlich einsehbarer Plattform für Geodaten, ausgewertet. Die Flächennutzungspläne sind rechtlich bindend. Sie werden zur Kontrolle zusätzlich mit den ATKIS-Daten abgeglichen.

### **Wie wird das Kriterium „Trennwirkung“ im Bereich „Wohnen und Umfeld“ beim Schutzgut Mensch bewertet? Wie wird die Zerschneidung und Einzangung von Orten und Ortsteilen berücksichtigt?**

Die Wirkung der Varianten auf räumliche Funktionsbeziehungen wird anhand möglicher Wirkmuster ermittelt:

- Trennwirkung für bisher zusammenhängende Ortsteile bzw. Ortslagen,
- Einschließung von Ortsteilen bzw. Ortslagen,

Für die Ermittlung des Einflusses der Varianten auf die räumlichen Funktionsbeziehungen werden ihre oberirdischen Verläufe betrachtet. Als Bezugsgröße für den Vergleich der Varianten wird die Anzahl der Konflikte der Varianten mit den bestehenden räumlichen Funktionsbeziehungen herangezogen.

Als Datengrundlage für die Ermittlung der Konflikte werden die ATKIS-Daten verwendet. In die Untersuchung werden alle darin aufgeführten Nutzungskategorien der Siedlungsflächen einbezogen. Die Analyse von Trennwirkungen erfolgt auf Ebene der Raumordnung für größere, im Zusammenhang bebaute Siedlungsflächen. Nicht einbezogen werden Splittersiedlungen und Einzelhöfe im Außenbereich, die auf Ebene der Planfeststellungsplanung im Detail untersucht werden sollten.

Der Verlauf der Varianten erzeugt eine Trennwirkung für bisher zusammenhängende Ortsteile bzw. benachbarte Ortschaften, wenn die bestehende verkehrsinfrastrukturelle Verbindung zwischen Ortslagen durchfahren wird (oberirdisch). Die Trennwirkung kann, je nach Bedeutung der entsprechenden Wegebeziehungen, zu einer wesentlichen Beeinträchtigung führen. Beeinträchtigungen entstehen, wenn starke räumliche Funktionsbeziehungen getrennt und größere Umwege erzeugt werden. Berücksichtigt werden alle oberirdischen infrastrukturellen Verbindungen, die in den ATKIS-Daten als „AX\_Straßenachse“ aufgenommenen Linienverläufe berücksichtigt werden. Sie bilden das Hauptverkehrsnetz zwischen den Ortschaften im Suchraum ab. Aus der Betrachtung ausgeklammert werden folglich „Fahrwegachsen“, zu denen beispielsweise Wirtschafts- und Wanderwege zählen.

Zur Vermeidung von Konflikten mit räumlichen Funktionsbeziehungen sollten bei Querungen von bestehenden Verkehrsachsen vorrangig Brückenbauwerke zum Einsatz kommen. Bei Brückenbauwerken ist darauf zu achten, dass der die Funktionsbeziehung herstellende Verkehrsträger (Straße/Schiene) nicht durch Brückenstützen oder andere Befestigungen verbaut sondern überspannt wird.

Es erfolgt eine Einordnung der Trennwirkungen in drei Intensitätsstufen: hoch – mittel – gering. Diese werden indikatorbezogen wie folgt definiert:

- **hoch:** Die Durchfahrung erfolgt entweder innerhalb einer im Zusammenhang bebauten Ortslage oder trennt zwei direkt ineinander übergehende Ortslagen bzw. direkt ineinander übergehende Ortsteile voneinander.
- **mittel:** Die Durchfahrung trennt sehr nah beieinander liegende, benachbarte Orte, die räumlich eindeutig voneinander abgegrenzt werden können, jedoch eine starke und direkte infrastrukturelle Verbindung aufweisen.
- **gering:** Die Durchfahrung trennt räumlich vergleichsweise weit voneinander entfernte, benachbarte Orte, die eine direkte infrastrukturelle Verbindung aufweisen.

Ein Einschluss von Ortsteilen bzw. Orten entsteht dort, wo Siedlungsflächen durch einen Kurvenradius der Variantenverläufe umgeben werden. Einen Einschluss von Siedlungen bewirken Variantenverläufe auch dann, wenn dieser Effekt im Zusammenhang mit Bestandsbahntrassen oder der Bundesautobahn A66 entsteht. Zur Sicherstellung der korrekten Erfassung der Einschlusswirkung werden ergänzend Luftbilder und das Planungswerkzeug KorFin zur Hilfe genommen. Wenn eine Variante in Bündelung mit bestehenden verkehrlichen Infrastrukturen verläuft, dann wird dies nicht als Konflikt gewertet. Wird jedoch durch eine Variante ein bestehender Einschluss verstärkt, indem diese näher an die Ortslage heran rückt, so wird dies als Konflikt berücksichtigt.

Es erfolgt eine Einordnung der Einschlüsse in drei Intensitätsstufen: hoch – mittel – gering. Diese werden indikatorbezogen wie folgt definiert:

- **hoch:** Der Einschluss erfolgt mindestens von drei Himmelsrichtungen und verläuft dabei größtenteils durch den Ort bzw. sehr nah an der Ortsgrenze.
- **mittel:** Der Einschluss erfolgt mindestens von zwei Himmelsrichtungen und verläuft dabei durch den Ort bzw. größtenteils sehr nah bis nah an der Ortsgrenze.
- **gering:** Der Einschluss erfolgt mindestens von zwei Himmelsrichtungen und verläuft dabei größtenteils weiträumig um die Ortschaft herum.

### **Gibt es bei der Trennwirkung eine Mindestsiedlungsgröße? Warum ist die Trennung von Emmerichsthal und Jossa sowie von Tiefengruben und Hattenhof nicht dargestellt?**

Detailbetrachtungen müssen in der Planfeststellung erfolgen. Es ist aber hilfreich, auf solche Konflikte früh hinzuweisen, so dass sie spätestens für das Planfeststellungsverfahren schriftlich festgehalten werden und in die Abwägung eingehen. Seitens der DB besteht Interesse, so viele Informationen wie möglich zu sammeln, um Plansicherheit zu erlangen. Der Hinweis auf die Trennung von Emmerichsthal und Jossa und von Tiefengruben und Hattenhof wird für die weitere Planung festgehalten. Emmerichsthal ist allerdings nur eine Kleinsiedlung im Außenbereich, Tiefengruben und Hattenhof sind bereits durch die A 66 und die beiden Bestandsstrecken getrennt, eine wesentliche funktionale Beziehung zwischen diesen Orten besteht nicht.

**Durch Einzangungen werden einige Bereiche unbewohnbar. Spielt bei der Ermittlung der Einzangung die Anzahl der betroffenen Personen eine Rolle?**

Im Raumordnungsverfahren ginge eine Betrachtung der betroffenen Personen zu sehr ins Detail. Es geht zunächst um eine grobe Einschätzung. Es ist allerdings nicht anzunehmen, dass einzelne Bereiche tatsächlich unbewohnbar würden.

**Wie werden seitens der DB Tunnellösungen bewertet und wie schneiden Tunnel in der Gesamtbewertung in der Planung ab? Sind Tunnellösungen sinnvoll und wirtschaftlich?**

Dazu kann keine allgemeine Aussage getroffen werden, da im Einzelfall viele verschiedene Aspekte berücksichtigt werden müssen. Die Kosten für den Bau und den Betrieb von Tunneln werden bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit berücksichtigt. Dabei kommen verschiedene Aspekte zum Tragen: Ein langer Tunnel kann z.B. günstiger sein als viele Einzelbauwerke. Zudem haben Tunnel in der Regel deutlich längere Lebenszyklen als z.B. Brücken.

**Werden die späteren Betriebskosten für die verschiedenen Varianten berücksichtigt?**

Ja, die Betriebskosten werden berücksichtigt. Sie sind unter anderem von der Länge der Variante abhängig.

**Wie wird das Kriterium „Erholung und Freizeit“ im Bereich Wohnen und Umfeld beim Schutzgut Mensch beurteilt?**

Das Kriterium bezieht sich beispielsweise auf Kurorte. Leitkriterium ist die visuelle Beeinträchtigung durch Brückenbauwerke. Im Planungstool KorFin kann abgeschätzt werden, ob ein Bauwerk von einem bestimmten Punkt aus sichtbar ist. Dabei wird Bewuchs (Bäume etc.) nicht berücksichtigt. Die Brücken werden dabei eher höher dargestellt, als sie in Wirklichkeit gebaut würden. Die Abschätzung beschreibt damit eine Worst-Case-Situation.

**Wird berücksichtigt, wie die Brücke aussieht und wo genau sie steht? Es ist doch ein Unterschied, ob sie beispielsweise einen Kirchturm verdeckt oder an einem weniger markanten Ort steht?**

Eine Feinbetrachtung, bei der auch die Bauart betrachtet wird, erfolgt im Zuge der Planfeststellung. Für die Raumordnung wird nur ermittelt, ob die Bauwerke sichtbar sind. Eine Landschaftsbildbewertung erfolgt getrennt beim Schutzgut Umwelt.

**Welche weiteren Aspekte werden in Bezug auf Kurorte betrachtet?**

Bei Kurorten und prädikatisierten Orten geht auch die Inanspruchnahme des Nahbereichs bis 400m in die Bewertung mit ein. Das ist z.B. in Bad Soden-Salmünster relevant, wo die Variante V sehr nahe am Kurbereich vorbeigehen könnte.

**Wie gehen die drei Kriterien „Verlust“, „Trennwirkung“ und „Erholung und Freizeit“ in die Gesamtbewertung ein?**

Die drei Kriterien zum Bereich Wohnen und Umfeld „Verlust“, „Trennwirkung“ und „Erholung und Freizeit“ wiegen zusammen in der Bewertung zum Schutzgut Mensch so viel, wie die Bewertung der Schallimmission (Bereich Gesundheit und Wohlbefinden).

**Wie werden Vorranggebiete für Windanlagen berücksichtigt?**

Die bestehenden und geplanten Vorranggebiete für Windenergienutzung wie auch bestehende und geplante Windkraftanlagen werden in der Unterlage in der Themenkarte „Wasser-, Abfall- und Energiewirtschaft“ dargestellt. Durchführungen durch Vorranggebiete für Windenergienutzung werden als Leitkriterium innerhalb des Belangs „Energieversorgung“ gewertet. Die Anzahl möglicherweise betroffener Windkraftanlagen wird gezählt und nachrichtlich erfasst. Weder Vorranggebiete für Windenergienutzung noch Windkraftanlagen sind nach derzeitigem Planungsstand durch die Varianten betroffen. Details werden dann im Zuge der Planfeststellung erfasst und bewertet.

**Wie werden die anderen Aspekte der Raumordnung berücksichtigt?**

Auch Querungen von Straßen werden nachrichtlich erfasst, damit sie ggf. in der Planfeststellung berücksichtigt werden können. Im Raumordnungsverfahren werden langfristige Konflikte mit den Belangen der Raumordnung bewertet. Hinsichtlich der Ziele des Belangs „Verkehr“ sind durch keine der Varianten langfristige Konflikte zu erwarten. Dies gilt auch für die Belange „Siedlungsstruktur, Industrie und Gewerbe“, „Rohstoffsicherung“, „Energieversorgung“ und „Abfallentsorgung“. Im Gegensatz dazu sind für die Belange „Natur und Landschaft, Freiraumsicherung“, „Land- und Forstwirtschaft“ sowie „Wasser“ langfristige Zielkonflikte zu erwarten, da die Varianten durch die entsprechenden Vorranggebiete verlaufen. Dies wird im Variantenvergleich und bei der abschließenden Bewertung gebührend berücksichtigt.

## 5. Verkehrliche Ziele / Wirtschaftlichkeit

**Laut der Zugzahlprognose 2025 reduziert sich das Zugaufkommen in Wächtersbach von 256 Zügen täglich im Jahr 2013 auf 189 Züge täglich im Jahr 2025. Wie kommt es dazu?**

Die Zugzahlprognose 2025 basiert auf der Bedarfsplanüberprüfung 2010. Dabei wurde eine Neubaustrecke durch den Spessart bis nach Mottgers als einziger Planfall unterstellt. Sie basieren auf der Annahme, dass der Personenfernverkehr ab Gelnhausen auf eine Neubaustrecke geführt wird. Somit würde die Bestandsstrecke bei Wächtersbach nur für den Nah- und den Güterverkehr genutzt werden. Dies führt zu einer Reduktion der Zugzahlen von 256 auf 189 Züge.

Die Planungsgrundlagen haben sich seitdem verändert. Im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 wird von zwei Planfällen ausgegangen, bei denen eine mögliche Strecke durch das Kinzigtal und eine mögliche Strecke durch den Spessart führt. Die Zugzahlprognose 2025 der Bedarfsplanüberprüfung 2010 wird durch die 2030er abgelöst werden.

**Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan 2030 werden zwei Planfälle untersucht. In dem einen Planfall wird die Strecke bei Mottgers auf die Schnellfahrtstrecke Hannover – Würzburg angebunden. Im anderen Planfall erfolgt die Anbindung an die Schnellfahrtstrecke über das Kinzigtal. Unterscheiden sich die Planfälle im Hinblick auf die Gesamtzugzahlen?**

Nein, die Gesamtzugzahlen sind in den Planfällen gleich.

**Ab wann gilt nach gesetzlicher Definition die Nacht?**

Die gesetzlich vorgegebene Nachtruhe beginnt um 22 Uhr und endet um 6 Uhr.

**Ist geplant, alle Güterzüge in der Nacht auf der Neubaustrecke fahren zu lassen?**

Der Großteil der Güterzüge soll in der Nacht über die Neubaustrecke geführt werden. Dennoch kann es in Einzelfällen dazu kommen, dass Güterzüge die Bestandsstrecke nutzen. Dies kann im Wesentlichen aus drei Gründen geschehen: In den Übergangsphasen zwischen Tag und Nacht muss der auslaufende bzw. anlaufende Personenfernverkehr mit dem langsameren Güterverkehr abgestimmt werden. Um einen reibungslosen Betriebsablauf zu gewährleisten, kann es deswegen dazu kommen, dass auch Güterverkehr über die Bestandsstrecken geleitet wird. Dies gilt außerdem im Falle von Störungen oder Instandsetzungsmaßnahmen im Streckennetz. Zudem verfügt die Bestandsstrecke über etwas geringere Neigungen als es voraussichtlich für die Neubaustrecke der Fall sein wird. Einzelne, schwere Güterzüge (4-5 Züge pro Tag) könnten daher aufgrund der geringeren Steigungen weiterhin vorzugsweise die Bestandsstrecke nutzen.

**Laut Prognosen sollen die Güterzüge länger werden. Nimmt damit auch die Zahl besonders schwerer Güterzüge zu, die weiterhin die Bestandsstrecke nutzen werden?**

Besonders lange Züge müssen nicht zwangsläufig besonders schwer sein. Lange Züge werden hauptsächlich für den Containertransport genutzt. Das Gewicht der Ladung ist dabei oftmals geringer als das von kürzeren Güterzügen, die beispielsweise zum Erztransport genutzt werden.

**In welcher zeitlichen Taktung kann der Güterverkehr auf der Neubaustrecke fahren?**

Die zeitlichen Abstände zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zügen ergeben sich aus den sogenannten Blockabständen, in die ein Zug erst einfahren kann, wenn der vorhergehende ihn verlassen hat. Die Neubaustrecke wird mit dem sog. ETCS-System (European Train Control System) ausgerüstet. Damit können die Blockabstände deutlich verringert werden. Aus rein technischer Sicht würde dies einen zwei Minuten-Takt ermöglichen. Für die Kapazität einer Strecke sind neben der technischen Ausrüstung allerdings weitere Faktoren relevant, etwa die Kapazitäten der Verkehrsknotenpunkte.

**Wie viele Güterzüge fahren derzeit in der Nacht auf der Bestandsstrecke?**

Zwischen Fließen und Bronzell verkehren derzeit in der Nacht 75 Güterzüge. Pro Stunde passieren somit fast 10 Güterzüge die Strecke. Das heißt, dass etwa alle 6 Minuten ein Zug die Strecke befährt.

**Beim Kriterium „Verkehrslenkung“ werden die unterschiedlichen Varianten danach bewertet, ob sie „siedlungsfern“ oder „siedlungsnah“ sind. Was genau ist darunter zu verstehen?**

Der nächtliche Güterverkehr, der derzeit über die Bestandsstrecken durch Siedlungsgebiete fährt, soll in Zukunft mithilfe der Verkehrslenkung möglichst siedlungsferne Strecken nutzen. Die jeweiligen Varianten und Vorschläge erfüllen diese Zielsetzung in unterschiedlich starkem Maße.

**Wie hoch ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis der unterschiedlichen Varianten?**

Das genaue Nutzen-Kosten-Verhältnis je Variante wird derzeit errechnet und auf einer der kommenden Sitzungen vorgestellt.

**Die Spessart-Varianten (Varianten I-III) hätten eine deutlich längere Fahrzeit zwischen Hanau und Fulda zur Folge als die Kinzigtal-Varianten (Variante IV-VII). Weshalb werden die Spessart-Varianten nicht bereits ausgeschlossen?**

Die längere Fahrzeit zwischen Hanau und Fulda ist ein klarer Nachteil der Spessart-Varianten. Dies fließt in die Variantenbewertung mit ein. Allerdings lässt sich auch mit den Spessart-Varianten die Fahrzeitvorgabe von 45

Minuten zwischen Frankfurt und Fulda erreichen, so dass sie dieses verkehrliche Ziel erfüllen.

**Weshalb ist kein Mischverkehr im Landrückentunnel möglich?**

Da es sich um einen einröhrigen Tunnel handelt, gibt es aus Sicherheitsgründen ein Begegnungsverbot zwischen dem Güterverkehr und dem Personenverkehr. Tagsüber kann also kaum Güterverkehr über diese Strecke geführt werden.

**Für den Fall einer Umsetzung der Variante IV: Könnte die Bestandsstrecke zwischen Schlüchtern und Steinau rückgebaut und an die Neubaustrecke gelegt werden? Dies könnte eine Verkürzung der Wegstrecke und damit eine Zeitersparnis von bis zu einer Minute ermöglichen.**

Der Vorschlag wird im Falle einer Umsetzung von Variante IV nochmals eingehender geprüft. Angesichts der erheblichen Kosten ist es aber zweifelhaft, ob eine solche Maßnahme ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen würde.

**Es gibt eine Vielzahl weiterer Vorschläge zur Streckenführung der einzelnen Varianten (z.B. Rückbau der Bestandsstrecken und Bau einer viergleisigen Neubaustrecke zwischen Flieden und Fulda bei Variante V). Werden diese geprüft?**

Zunächst gilt es im Raumordnungsverfahren eine Vorzugsvariante zu finden. Am Ende des Raumordnungsverfahrens steht ein ein Kilometer breiter Korridor, in dem die Neubaustrecke verlaufen soll. Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren wird dann geprüft, wie die Strecke weiter optimiert werden kann. Viele Vorschläge zielen auf die Optimierung der Streckenführung und sind daher erst für das spätere Verfahren relevant. Sofern sie sich auf die dann festgelegte Vorzugsvariante beziehen, werden sie eingehend geprüft.