



Bahnprojekt Hanau-Fulda

-  Mehr Züge.
-  Weniger Lärm.
-  Mehr Tempo.
-  Weniger CO₂.

18. Dialogforum am 28.10.2019 in Bad Soden-Salmünster
ABS/NBS Hanau - Fulda

1	<u>ABS: Parlamentarische Befassung</u>	2
2	<u>ABS: Bericht Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen</u>	4
3	<u>ABS/NBS: Bericht Main-Kinzig-Kreis Ausgleichsmaßnahmen</u>	8
4	<u>NBS: 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung</u>	11
5	<u>NBS: Verbal-argumentative Bewertung Variante IV und VII</u>	20
6	<u>NBS: Vollständigkeitsprüfung der Raumordnung</u>	35
7	<u>NBS: Öffentlichkeitsarbeit</u>	37
8	<u>Weiteres Vorgehen</u>	41

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS Hanau-Gelnhausen - Parlamentarische Befassung

- **Beschlussvorlage** zur parlamentarische Befassung wurde vom BMVI am **21.06.2019** (kurz vor der Sommerpause) an den **Verkehrs-Ausschuss übergeben**
- **Fehmarn-Belt-Querung (FBQ)** und **ABS Hanau-Gelnhausen** sind zusammen im Verkehrsausschuss eingereicht worden

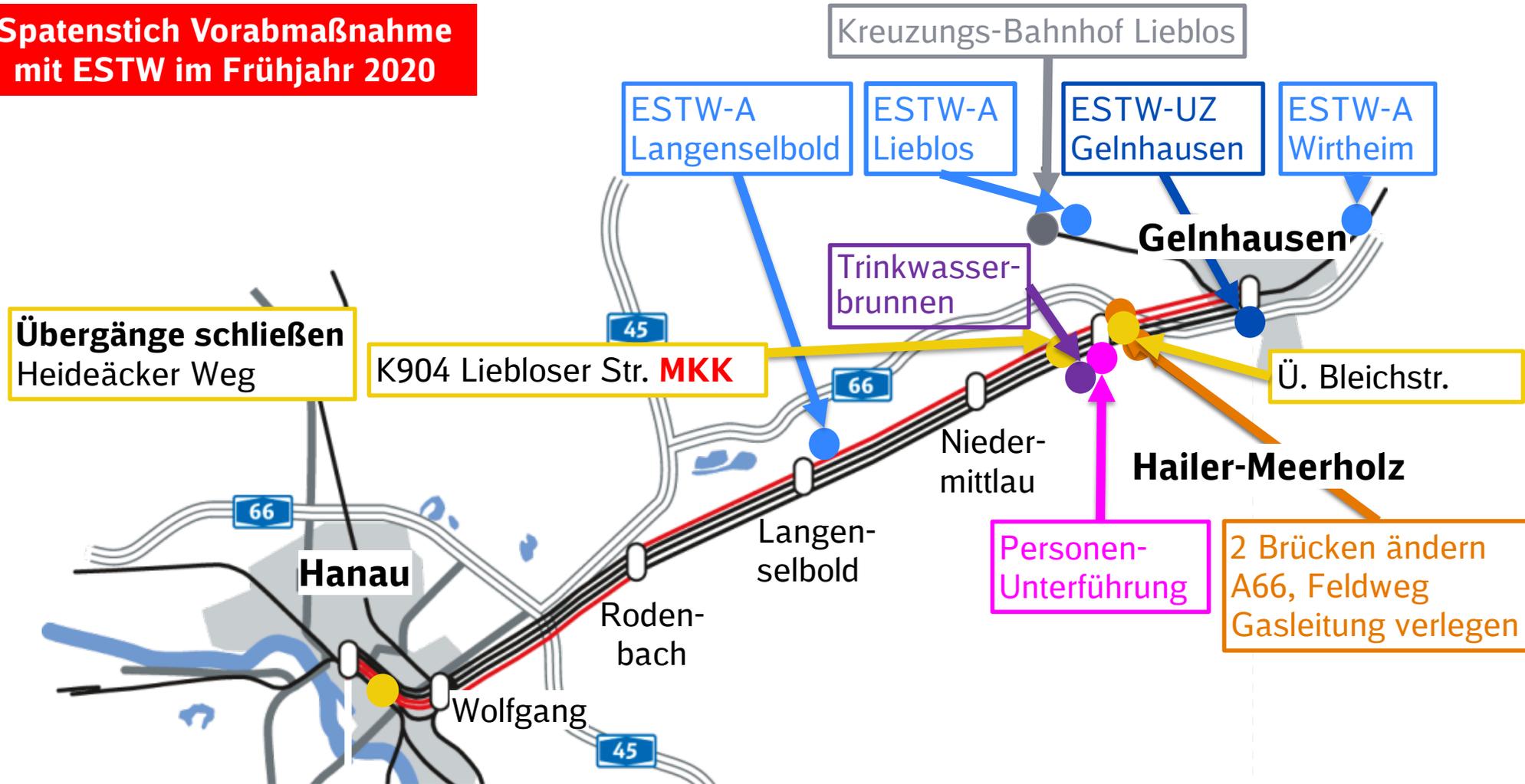
Agenda

1	<u>ABS: Parlamentarische Befassung</u>	2
2	<u>ABS: Bericht Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen</u>	4
3	<u>ABS/NBS: Bericht Main-Kinzig-Kreis Ausgleichsmaßnahmen</u>	8
4	<u>NBS: 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung</u>	11
5	<u>NBS: Verbal-argumentative Bewertung Variante IV und VII</u>	20
6	<u>NBS: Vollständigkeitsprüfung der Raumordnung</u>	35
7	<u>NBS: Öffentlichkeitsarbeit</u>	37
8	<u>Weiteres Vorgehen</u>	41

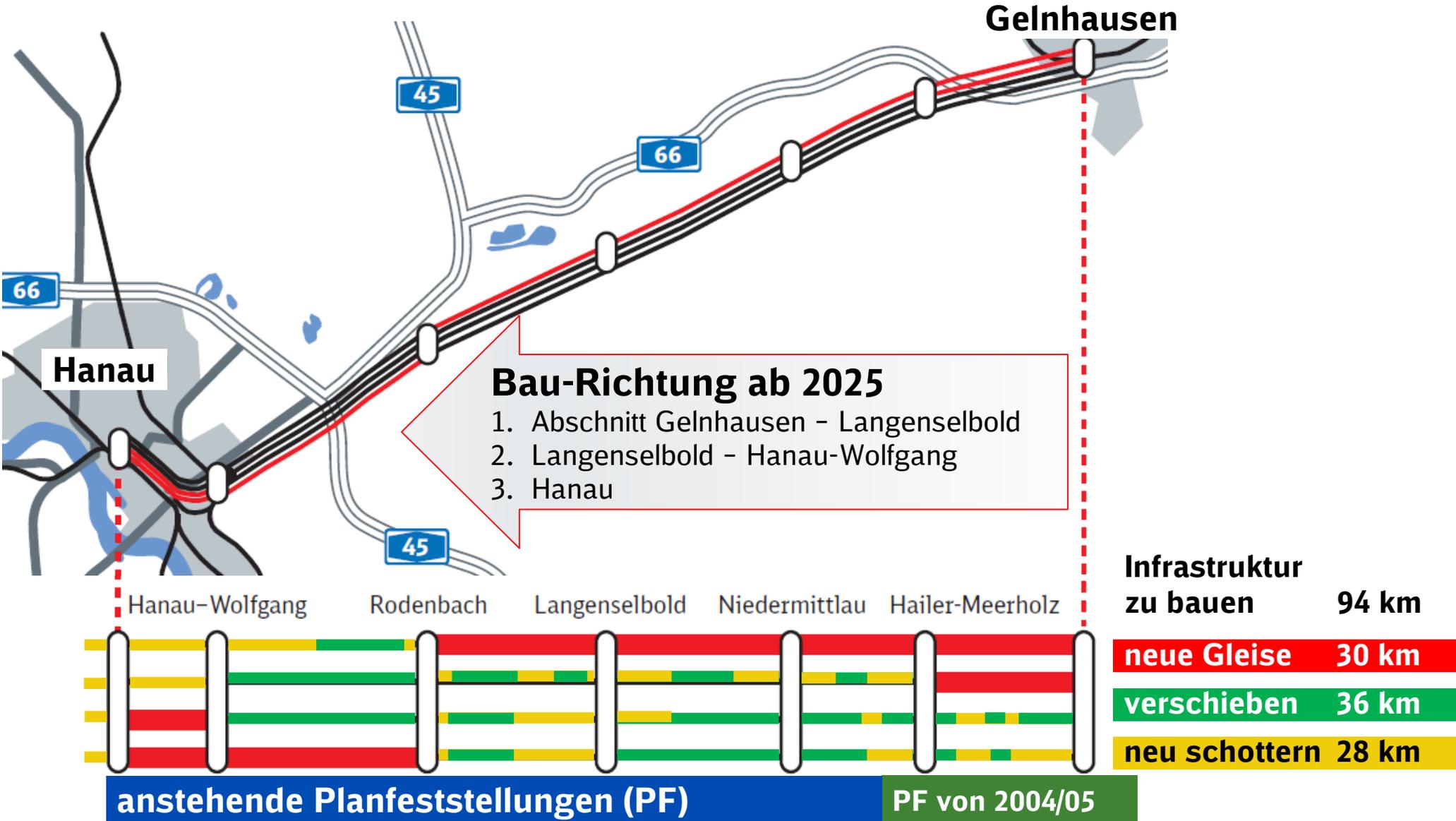
ABS: Vorab-Maßnahmen 2020 bis 2023 (räumlich)

Elektronisches Stellwerk (ESTW), Brücken, Unterführung, Übergänge, Bahnhof

Spatenstich Vorabmaßnahme mit ESTW im Frühjahr 2020



ABS: 2025 Start Ausbau auf 4 Gleise von Ost nach West nach Umbauverbot in 2024

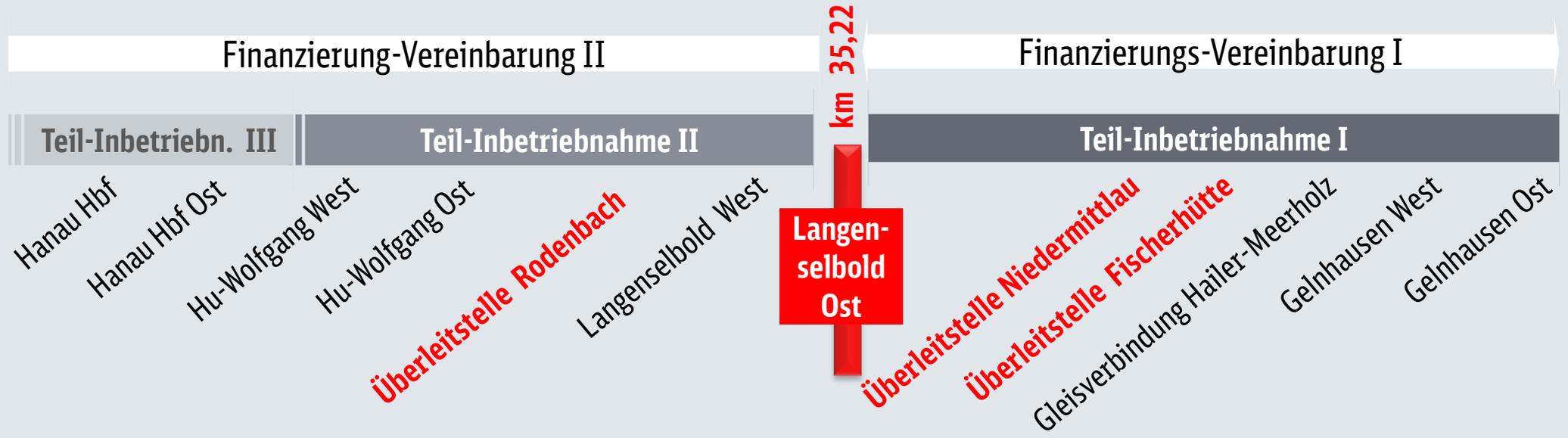


Optimierte Planungsabschnitte (in 2024 Bauverbot) Finanzierungs-Vereinbarung & Teil-Inbetriebnahmen

Entwurf

Bauzeit ab 2025

Optimierte Planfeststellungs-Abschnitte			Planänderungs-Abschnitte	
PFA 5.11 km 22,30 - 24,00 Hanau Hbf	PFA 5.13/5.12 km 32,37 - 24,00 Rodenbach Hanau-Wolfgang West	PFA 5.15 /5.14 km 32,37 -40,45 Meerholz, Niedermittlau Langenselbold	PFA 5.16 km 40,45 -42,40 Hailer	PFA 5.17 km 42,40 - 45,75 Gelnhausen



Technisch mögliche Inbetriebnahme-Abschnitte

Agenda

1	<u>ABS: Parlamentarische Befassung</u>	2
2	<u>ABS: Bericht Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen</u>	4
3	<u>ABS/NBS: Bericht Main-Kinzig-Kreis Ausgleichsmaßnahmen</u>	8
4	<u>NBS: 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung</u>	11
5	<u>NBS: Verbal-argumentative Bewertung Variante IV und VII</u>	20
6	<u>NBS: Vollständigkeitsprüfung der Raumordnung</u>	35
7	<u>NBS: Öffentlichkeitsarbeit</u>	37
8	<u>Weiteres Vorgehen</u>	41

Bericht Abstimmungstreffen des Main-Kinzig-Kreis mit Kommunen und Verbänden zu Ausgleichsmaßnahmen

- **mündlicher Bericht von Herrn Leutnant (MKK)**

Weiteres Vorgehen zur Ideenfindung der Ausgleichsmaßnahmen für ABS und NBS

- **Erarbeitung** von **Vorschlägen** auf Basis der **vorliegenden Ergebnisse des MKK** und weiteren Vorschlägen des **Dialogforums** und der **Umweltplaner**.
- **Abstimmung** aller Maßnahmen mit Behörden für die **Planfeststellungsunterlage** notwendig.
- **Maßnahmen** werden in der **Planfeststellung** verbindlich festgelegt.

Zeitplanung

- Für die **ABS** erfolgt die Einreichung der Planfeststellungs- und Planänderungsunterlagen abschnittsweise **ab Juni 2021**
- Für die **NBS** erfolgt nach dem Raumordnungsverfahren die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. In diesem Zuge werden die Maßnahmen konkret geplant. Erst **nach parlamentarischer Befassung** NBS wird mit der Zusammenstellung der Planfeststellungsantragsunterlage begonnen.

Weiteres Vorgehen

- **Einrichtung** einer **Arbeitsgruppe Ausgleichsmaßnahmen ABS/NBS**
- im **Workshop-Format** Generierung und weitere Ausgestaltung von Ausgleichsmaßnahmen für ABS und NBS
- erstes AG-Treffen am **25.11.2019**
- eine Einladung per E-Mail folgt

Agenda

1	<u>ABS: Parlamentarische Befassung</u>	2
2	<u>ABS: Bericht Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen</u>	4
3	<u>ABS/NBS: Bericht Main-Kinzig-Kreis Ausgleichsmaßnahmen</u>	8
4	<u>NBS: 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung</u>	11
5	<u>NBS: Verbal-argumentative Bewertung Variante IV und VII</u>	20
6	<u>NBS: Vollständigkeitsprüfung der Raumordnung</u>	35
7	<u>NBS: Öffentlichkeitsarbeit</u>	37
8	<u>Weiteres Vorgehen</u>	41

Änderungen seit der letzten Gesamtübersicht



Stand: 14. AG ROV am 21.11.2018

Stand: Antrag Vollständigkeitsprüfung 08/2019

Gesamt-klassifizierung	Spessart			Kinzig							West		
	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IVb-IV	Var. IV-V	Var. IV-VI	Var. V-IV	Var. V-V	Var. V-VI	Var. VI-IV	Var. VI-V	Var. VI-VI	Var. VII
Belange der Raumordnung mit höherer Entscheidungserheblichkeit													
Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung	++	++	+	-	o	--	--	--	o	o	+	+	+
Land- und Forstwirtschaft	+	o	-	++	--	+	o	--	+	o	--	-	-
Wasser	o	+	+	+	+	o	--	o	++	o	++	+	+
Belange der Raumordnung mit geringerer Entscheidungserheblichkeit													
Rohstoffsicherung	++	++	--	++	--	--	--	--	-	-	-	-	--
Umweltschutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit													
Menschen*	+	+	+	+	o	-	-	-	+	o	+	+	+
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	o	+	--	o	o	o	-	o	o	--	-	+	+
Boden / Fläche	o	--	-	+	+	+	-	o	o	o	o	o	o
Wasser	+	+	+	+	+	o	-	-	o	o	o	o	o
Landschaft	o	-	o	+	o	o	o	o	+	o	o	o	o
Umweltschutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit													
Luft und Klima	--	--	--	o	+	+	+	+	o	o	+	+	+
Kultur- / sonstige Sachgüter	+	+	+	o	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Auswirkungen und Folgewirkungen durch Baulogistik und Transportverkehr													
Baulogistik + Transport	--	o	+	++	+	+	+	+	o	+	+	o	o
Europäischer Gebietsschutz und Artenschutz													
Artenschutz	--	-	--*	+	o	++	++	++	--*	--*	--*	++	++
Natura 2000	-	--	--	-	--	++	++	++	--	--	--	+	+

Kombinationen mit altem Verlauf der Variante IV (Stauseequering)

Gesamt-klassifizierung	Spessart			Kinzig							West		
	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV-IV	Var. IV-V	Var. IV-VI	Var. V-IV	Var. V-V	Var. V-VI	Var. VI-IV	Var. VI-V	Var. VI-VI	Var. VII
Belange der Raumordnung mit höherer Entscheidungserheblichkeit													
Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung	++	++	+	o	-	o	--	--	-	o	o	+	+
Land- und Forstwirtschaft	+	o	-	++	+	-	+	o	--	+	o	-	-
Wasser	+	+	+	+	o	++	o	--	o	++	o	++	+
Belange der Raumordnung mit geringerer Entscheidungserheblichkeit													
Rohstoffsicherung	++	++	--	++	++	++	--	--	--	-	-	-	--
Umweltschutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit													
Menschen*	+	+	+	+	o	o	-	-	-	+	o	o	+
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	o	+	--	+	o	o	+	-	o	o	--	-	+
Boden / Fläche	-	--	--	+	-	-	+	-	o	+	-	-	+
Wasser	+	+	+	+	+	o	o	o	-	o	o	o	o
Landschaft	-	-	o	++	+	o	+	o	o	+	+	o	+
Umweltschutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit													
Luft und Klima	--	-	--	+	+	+	+	+	+	+	+	+	o
Kultur- / sonstige Sachgüter	+	+	+	+	o	+	-	-	-	+	+	+	+
Auswirkungen und Folgewirkungen durch Baulogistik und Transportverkehr													
Baulogistik + Transport	--	o	+	++	o	++	++	o	++	+	-	+	o
Europäischer Gebietsschutz und Artenschutz													
Artenschutz	--	-	--	+	o	o	o	o	o	o	o	o	o
Natura 2000	-	--	--*	-	-	--	++	++	++	--*	--*	--*	+

* verfahrenskritische Risiken/keine Kohärenzmöglichkeit im Ausnahmeverfahren

Nr.	Themenbereich	Sachverhalt
Raumordnung und Umwelt – Allgemein		
1	Auswirkungen Kombinationsvarianten IV-V und IV-VI	<ul style="list-style-type: none">- Ergänzung der Auswertung der Kombinationsvarianten IV-V und IV-VI (Variante IV Ostumfahrung) <p><u>Effekt:</u> vereinzelte Änderungen von Maxima/Minima bzw. Änderungen von Klassengrenzen</p>
2	Qualitätskontrolle	<ul style="list-style-type: none">- Bereinigung von Zahlendrehern und Fehlern in der Aggregation und Klasseneinteilung- Aktualisierung der Werte der Deponierungsmengen- Mittelung der Längen für Tunnel, Böschung, Brücken aufgrund unterschiedlich langer Gleise bei der Einbindung der Varianten IV und V auf die Bestandsstrecken

Nr.	Themenbereich	Sachverhalt
Umwelt – Schutzgüter Klima und Landschaft		
3	Durchgängige Anwendung der Methodik (Skala)	<p>- bei 4 auftretenden Werte wurde bisher in der Klassifizierung eine 3er-Skala angewendet (- 0 +)</p> <p>- bei 4 Werten kann die Spannweite der sonst verwendeten 5er-Skala (-- - 0 + ++) jedoch abgebildet werden und wird deshalb auch in diesen Fällen angewendet</p> <p>→ Dies erhöht die Durchgängigkeit der Methode und ist korrekter im Vergleich der Zwischenergebnisse</p> <p><u>Effekt:</u> neutral wird nicht vergeben, zwischen „+“ und „-“ gibt es zwei Klassen Unterschied (Spreizung der Bewertung, günstige Varianten werden besser, ungünstige Varianten schlechter)</p> <p><u>Auswirkung Gesamtwertung Varianten:</u></p> <p>Klima: II, III, VI-V und VII eine Klasse besser, V-VI eine Klasse schlechter</p> <p>Landschaft: III, IV, IV-V, V-IV, V, V-VI, VI-IV, VI-V eine Klasse besser; Variante I eine Klasse schlechter.</p>

Beispiel 4er Klassifizierung alt und aktuell

Lokalklima

Tab. 12: Untersuchungsaspekt Lokalklima **Alte Klassifizierung mit 3er Skala**

Untersuchungsaspekt: Lokalklima			Spessart			Kinzig								West	
			Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV-IV	Var. IV-V	Var. IV-VI	Var. V-IV	Var. V-V	Var. V-VI	Var. VI-IV	Var. VI-V	Var. VI-VI	Var. VII
Kriterien															
Erhebliche Konflikte mit klimatisch wirksamen Bereichen	Bereiche mit bedeutender klimatischer / lufthygienischer Ausgleichsfunktion	Anz.	keine Betroffenheit												
	Luftleitbahnen / Kaltluftabflussbereiche	Anz.	2	1	2	2	2	3	3	3	4	2	2	3	2
Zwischenbewertung 1			0	+	0	0	0	-	-	-	-	0	0	-	0

Tab. 143: Untersuchungsaspekt Lokalklima **aktuelle Klassifizierung mit 5er Skala**

Untersuchungsaspekt: Lokalklima			Spessart			Kinzig								West	
			Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IV-V	Var. IV-VI	Var. V-IV	Var. V	Var. V-VI	Var. VI-IV	Var. VI-V	Var. VI	Var. VII
Kriterien															
Erhebliche Konflikte mit klimatisch wirksamen Bereichen	Bereiche mit bedeutender klimatischer / lufthygienischer Ausgleichsfunktion	Anz.	keine Betroffenheit												
	Luftleitbahnen / Kaltluftabflussbereiche	Anz.	2	1	2	2	2	3	3	3	4	2	2	3	2
Zwischenbewertung 1			+	++	+	+	+	-	-	-	--	+	+	-	+

Nr.	Themenbereich	Sachverhalt
Raumordnung und Umwelt – Technische Umsetzbarkeit		
4	Tunnelportal Variante IV unter Bestandsstrecke	<ul style="list-style-type: none">- bei Schlüchtern endete der Tunnel der Variante IV unter der Bestandsstrecke 3600- für die technische Umsetzbarkeit war die Verlängerung des Tunnels aus dem Druckbereich der Bestandsstrecke um 100 m notwendig <p><u>Effekt:</u> geringerer Anteil Böschung (oberirdische Streckenführung)</p> <p><u>Auswirkung:</u></p> <ul style="list-style-type: none">→ geringere Eingriffe in Biotope und Böden→ Verringerung der Durchfahrungslänge nur bei Vorranggebieten für Natur und Landschaft→ Variante IV rutscht in der Gesamtbewertung des Belangs Natur und Landschaft / Freiraumsicherung von „ - “ auf „ o “ 

Nr.	Themenbereich	Sachverhalt
Raumordnung und Umwelt – Technische Umsetzbarkeit		
5	Fahrtechnische Optimierung Variante IV (siehe Punkt 8)	<p>Anpassung des Tunnelkurvenradius zwischen Bad Soden und Steinau an der Straße</p> <p><u>Effekt:</u> Verkürzung des Tunnels um 45 m, Anfangs- und Endpunkt bleiben gleich</p> <p><u>Auswirkung:</u> nur bei Untersuchungsaspekt „Globalklima“</p> <p>→ Variante IV von „+“ zu „++“; keine Auswirkung auf die Gesamtbewertung Klima</p> 

Nr.	Themenbereich	Sachverhalt
Umwelt – Schutzgut Menschen, einschließlich menschliche Gesundheit		
6	Gesonderte Zugzahlen für die Planfälle 002 (Varianten I, II und III)	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Varianten I, II und III sind südlicher an die Schnellfahrstrecke (SFS 1733) angebunden (Mottgers/Planfall 002). Dadurch fahren ICE rund 15 Minuten länger über die SFS 1733 als bei den Varianten IV bis VII (Planfall 007).▪ Personen- und Güterzüge dürfen sich auf der SFS 1733 nicht begegnen.▪ Um die Neubaustrecke zu nutzen, müssen Züge über die SFS 1733 fahren. Ansonsten müssen sie die bestehende Kinzigtalbahn nutzen. <p>Effekt: In der Übergangszeit zwischen Tag und Nacht (22:30 bis 23:00 Uhr bzw. 5:30 bis 6:00 Uhr) fahren bei den Varianten I, II und III 5 Güterzüge mehr auf der Kinzigtalbahn. Denn die SFS 1733 ist noch mit ICE besetzt.</p> <p>Auswirkung:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Bei den Varianten I, II und III erhöhen sich die Schallimmissionen leicht.▪ Variante I bringt die geringsten Schallimmissionen mit sich. Durch die 5 zusätzlichen Güterzüge auf der Kinzigtalbahn erhöht sich leicht das Minimum, wodurch sich die Klassengrenzen der Fünfer-Skala etwas verschieben.

Nr.	Themenbereich	Sachverhalt
Umwelt – Schutzgut Menschen, einschl. menschliche Gesundheit		
7	Wertung der visuellen Beeinträchtigung durch Brücken unter 15 m	<ul style="list-style-type: none">- Für kurze/niedrige Brücken*, die eine Höhe von weniger als 15 m aufweisen wird dasselbe visuelle Wirkpotential angenommen, wie für Böschungen <p><u>Effekt:</u> Brücken unter 15 m Höhe werden als nachrangiges Kriterium aufgenommen</p> <p><u>Auswirkung:</u> keine Auswirkung auf Zwischenklassifizierung und Gesamtklasse für das Schutzgut Menschen!</p>

* Technische Notwendigkeit, Bachlauf/Querungen Straße/Eisenbahn

Agenda

1	<u>ABS: Parlamentarische Befassung</u>	2
2	<u>ABS: Bericht Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen</u>	4
3	<u>ABS/NBS: Bericht Main-Kinzig-Kreis Ausgleichsmaßnahmen</u>	8
4	<u>NBS: 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung</u>	11
5	<u>NBS: Verbal-argumentative Bewertung Variante IV und VII</u>	20
6	<u>NBS: Vollständigkeitsprüfung der Raumordnung</u>	35
7	<u>NBS: Öffentlichkeitsarbeit</u>	37
8	<u>Weiteres Vorgehen</u>	41

Antrag Vollständigkeitsprüfung 08/2019

Gesamt-klassifizierung	Spessart			Kinzig									West
	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV	Var. IV-V	Var. IV-VI	Var. V-IV	Var. V	Var. V-VI	Var. VI-IV	Var. VI-V	Var. VI	Var. VII
Belange der Raumordnung mit höherer Entscheidungserheblichkeit													
Natur und Landschaft/ Freiraumsicherung	++	++	+	0	-	0	--	--	-	0	0	+	+
Landwirtschaft und Forstwirtschaft	+	0	-	++	+	-	+	0	--	+	0	-	-
Wasser	+	+	+	+	0	++	0	--	0	++	0	++	+
Belange der Raumordnung mit geringerer Entscheidungserheblichkeit													
Rohstoffsicherung	++	++	--	++	++	++	--	--	--	-	-	-	--
Umweltschutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit													
Menschen	+	+	+	+	0	0	-	-	-	+	0	0	+
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	0	+	--	+	0	0	+	-	0	0	--	-	+
Boden / Fläche	-	--	--	+	-	-	+	-	0	+	-	-	+
Wasser	+	+	+	+	+	0	0	0	-	0	0	0	0
Landschaft	-	-	0	++	+	0	+	0	0	+	+	0	+
Umweltschutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit													
Luft und Klima	--	-	--	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+
Kultur- / sonstige Sachgüter	+	+	+	+	0	+	-	-	-	+	+	+	+
Auswirkungen und Folgewirkungen durch Baulogistik und Transportverkehr													
Baulogistik + Transport	--	0	+	++	0	++	++	0	++	+	-	+	0
Europäischer Gebietsschutz und Artenschutz													
Artenschutz	--	-	--	+	0	0	++	++	++	0*	0*	0*	++
Natura 2000	-	--	--*	-	-	--	++	++	++	--*	--*	--*	+

Ausschnitt für Variante IV u. IV



	Var. IV	Var. VII
Natur und Landschaft/ Freiraumsicherung	0	+
Landwirtschaft und Forstwirtschaft	++	-
Wasser	+	+
Rohstoffsicherung	++	--
Menschen	+	+
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	+	+
Boden / Fläche	+	+
Wasser	+	0
Landschaft	++	+
Luft und Klima	+	+
Kultur- / sonstige Sachgüter	+	+
Baulogistik + Transport	++	0
Artenschutz	+	++
Natura 2000	-	+



Verbal-argumentative Bewertung verändert **nur** den raumordnerischen Belang „**Wasser**“ und die Schutzgüter „**Luft/Klima**“ gegenüber des 13er-Vergleichs; Details siehe Folgeseiten.

verbal-argumentative Bewertung Varianten IV und VII

Raumordnung: nur Wasser

Nr.	Belang	Bewertung																																
Raumordnung																																		
5	Wasser	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Belang der Raumordnung: Wasser</th> <th>IV</th> <th>VII</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4">Leitkriterien</td> </tr> <tr> <td>Vorranggebiete für vorbeugenden Hochwasserschutz</td> <td>m</td> <td>1.070</td> <td>1.170</td> </tr> <tr> <td>Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung (WSG I + II)</td> <td>m</td> <td>50</td> <td>630</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Nachrangige Kriterien</td> </tr> <tr> <td>Vorbehaltsgebiete für Grundwasserschutz (ohne WSG I + II)</td> <td>m</td> <td>1.550</td> <td>1.780</td> </tr> <tr> <td>Vorbehaltsgebiete für vorbeugenden Hochwasserschutz</td> <td>m</td> <td>10.000</td> <td>6.640</td> </tr> <tr> <td>Hochwasserrückhaltebecken</td> <td>Anz.</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	Belang der Raumordnung: Wasser		IV	VII	Leitkriterien				Vorranggebiete für vorbeugenden Hochwasserschutz	m	1.070	1.170	Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung (WSG I + II)	m	50	630	Nachrangige Kriterien				Vorbehaltsgebiete für Grundwasserschutz (ohne WSG I + II)	m	1.550	1.780	Vorbehaltsgebiete für vorbeugenden Hochwasserschutz	m	10.000	6.640	Hochwasserrückhaltebecken	Anz.	0	0
		Belang der Raumordnung: Wasser		IV	VII																													
		Leitkriterien																																
		Vorranggebiete für vorbeugenden Hochwasserschutz	m	1.070	1.170																													
		Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung (WSG I + II)	m	50	630																													
		Nachrangige Kriterien																																
		Vorbehaltsgebiete für Grundwasserschutz (ohne WSG I + II)	m	1.550	1.780																													
		Vorbehaltsgebiete für vorbeugenden Hochwasserschutz	m	10.000	6.640																													
		Hochwasserrückhaltebecken	Anz.	0	0																													
		<p>Es ergibt sich bei direkter Gegenüberstellung der Varianten IV und VII eine veränderte Einschätzung zum formellen 13er-Variantenvergleich. Im Direktvergleich der auftretenden Durchfahrungslängen zeigt sich eine Differenzierungsmöglichkeit für den Belang Wasser: Variante IV hat einen Vorteil gegenüber Variante VII. Variante IV weist bei drei Kriterien, darunter zwei Leitkriterien (insbesondere Vorranggebiete für Trinkwassergewinnung), kürzere Durchführungen auf, Variante VII ausschließlich bezüglich eines nachrangigen Kriteriums.</p>																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th><u>Zusammenfassende Bewertung:</u> Wasser</th> <th>IV</th> <th>VII</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ergebnis Klasse gemäß 13er-Variantenvergleich (quantitativ)</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Ergebnis direkte Gegenüberstellung der Varianten IV und VII (quantitativ und qualitativ)</td> <td>➡</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		<u>Zusammenfassende Bewertung:</u> Wasser	IV	VII	Ergebnis Klasse gemäß 13er-Variantenvergleich (quantitativ)	+	+	Ergebnis direkte Gegenüberstellung der Varianten IV und VII (quantitativ und qualitativ)	➡																									
<u>Zusammenfassende Bewertung:</u> Wasser	IV	VII																																
Ergebnis Klasse gemäß 13er-Variantenvergleich (quantitativ)	+	+																																
Ergebnis direkte Gegenüberstellung der Varianten IV und VII (quantitativ und qualitativ)	➡																																	

verbal-argumentative Bewertung Varianten IV und VII

Umwelt: nur Luft und Klima

Nr.	Schutzgut	Bewertung																												
Umwelt																														
5	Luft und Klima	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Lokalklima – Leitkriterien</th> <th>IV</th> <th>VII</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bereiche mit bedeutender klimatischer / lufthygienischer Ausgleichsfunktion</td> <td>Anz.</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Luftleitbahnen / Kaltluftabflussbereiche</td> <td>Anz.</td> <td>2</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Gesamtinanspruchnahme von Waldflächen</td> <td>ha</td> <td>11,65</td> <td>14,23</td> </tr> <tr> <td>Gesamtinanspruchnahme von Klimaschutz- und/oder Immissionsschutzwäldern</td> <td>ha</td> <td>1,02</td> <td>3,62</td> </tr> <tr> <th colspan="2">Globalklima – Leitkriterien</th> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Wegstrecke</td> <td>km</td> <td>59,9</td> <td>58,1</td> </tr> </tbody> </table>	Lokalklima – Leitkriterien		IV	VII	Bereiche mit bedeutender klimatischer / lufthygienischer Ausgleichsfunktion	Anz.	-	-	Luftleitbahnen / Kaltluftabflussbereiche	Anz.	2	2	Gesamtinanspruchnahme von Waldflächen	ha	11,65	14,23	Gesamtinanspruchnahme von Klimaschutz- und/oder Immissionsschutzwäldern	ha	1,02	3,62	Globalklima – Leitkriterien				Wegstrecke	km	59,9	58,1
		Lokalklima – Leitkriterien		IV	VII																									
		Bereiche mit bedeutender klimatischer / lufthygienischer Ausgleichsfunktion	Anz.	-	-																									
		Luftleitbahnen / Kaltluftabflussbereiche	Anz.	2	2																									
		Gesamtinanspruchnahme von Waldflächen	ha	11,65	14,23																									
		Gesamtinanspruchnahme von Klimaschutz- und/oder Immissionsschutzwäldern	ha	1,02	3,62																									
		Globalklima – Leitkriterien																												
		Wegstrecke	km	59,9	58,1																									
		Es ergibt sich bei direkter Gegenüberstellung der Varianten IV und VII eine veränderte Einschätzung zum formellen 13er-Variantenvergleich. Im Direktvergleich der ermittelten Werte zeigt sich eine Differenzierungs-möglichkeit für die Schutzgüter Luft und Klima: Variante IV hat einen Vorteil gegenüber Variante VII.																												
		Im Gesamtvergleich weist die Variante IV deutliche Vorteile beim Aspekt Lokalklima auf, die sehr geringen Vorteile der Variante VII beim Aspekt Globalklima (3 % Unterschied) können dies nicht aufwiegen.																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th><u>Zusammenfassende Bewertung:</u> Schutzgüter Luft und Klima</th> <th>IV</th> <th>VII</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ergebnis Klasse gemäß 13er-Variantenvergleich (quantitativ)</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Ergebnis direkte Gegenüberstellung der Varianten IV und VII (quantitativ und qualitativ)</td> <td>↗</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	<u>Zusammenfassende Bewertung:</u> Schutzgüter Luft und Klima	IV	VII	Ergebnis Klasse gemäß 13er-Variantenvergleich (quantitativ)	+	+	Ergebnis direkte Gegenüberstellung der Varianten IV und VII (quantitativ und qualitativ)	↗																						
<u>Zusammenfassende Bewertung:</u> Schutzgüter Luft und Klima	IV	VII																												
Ergebnis Klasse gemäß 13er-Variantenvergleich (quantitativ)	+	+																												
Ergebnis direkte Gegenüberstellung der Varianten IV und VII (quantitativ und qualitativ)	↗																													

Gesamtergebnis Bewertung der Varianten IV und VII

Stand: Antrag Vollständigkeitsprüfung 08/2019

Belange der Raumordnung	IV	VII
Siedlungsstruktur, Industrie und Gewerbe	=	
Überörtliche Verkehrserschließung	=	
Natur und Landschaft/ Freiraumsicherung		↗
Landwirtschaft und Forstwirtschaft	↗	
Wasser	↗	
Rohstoffsicherung	↗	
Energieversorgung	=	
Abfallentsorgung	=	

Schutzgüter der Umwelt	IV	VII
Menschen, einschl. d. menschl. Gesundheit	=	
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	=	
Boden und Fläche	=	
Wasser	↗	
Luft und Klima	↗	
Landschaft	↗	
Kultur- und Sachgüter	=	

Die quantitative Bewertung wird im qualitativen Vergleich der Varianten IV und VII bestätigt:

zusätzliche Bewertung (schutzgutübergreifend)	IV	VII
Baulogistik und Transport	↗	

Beide Varianten IV und VII sind aus Sicht von Umwelt und Raumordnung als Vorzugsvarianten zu empfehlen.

Natura 2000 und Artenschutz	IV	VII
Natura 2000		↗
Artenschutz		↗

Bewertung der Variante IV und VII Verkehr/Volkswirtschaft

**Stand Dialogforum 15.6.2018
(mit Stauseequerung)**

Vorteil gegenüber der Vergleichsvariante gemäß Detailbetrachtung

Kriterium	Varianten	
	IV	VII
Fahrzeitziel		
Minimierung Laufwegslänge		
Flexibilität		
Wirtschaftlichkeit NKV >1		
Bauausführung (Risiken)		()
Erste verkehrlichen Nutzen (Teilinbetriebnahme)		
Gesamteinbetriebnahme		
Erschwernisse Bahn-/Straßenverkehr sowie Beeinträchtigung Anwohner		
Kapazität		
Verkehrslenkung		

**Stand Antrag Vollständigkeitsprüfung 08/2019
(mit Ostumfahrung des Stausees)**

Verkehr, Volkswirtschaft	IV	VII
Fahrzeit	=	
Laufweglänge Gelnhausen – Fulda		
Flexibilität		
Unterschied Baukosten mit technischen Risiken		
Teilinbetriebnahme		
Gesamteinbetriebnahme		
Erschwernisse für Straßen- und Bahnverkehr		
Baustellenversorgung/ Beeinträchtigung Anwohner		
Kapazität/ Verkehrslenkung	=	

Vorteil der Variante VII aufgrund des Risikos der Stauseequerung (Var. IV) in Antragsvariante 08/2019 entfallen

Bewertung der Variante IV und VII

Verkehr/Volkswirtschaft

Fahrzeit

Folgende Parameter wurden bei den endgültigen Varianten IV und VII berücksichtigt:

- **Fahrzeitverlängerung** durch längere **Ostumfahrung** bei Variante IV
- **Fahrzeitverkürzung** durch Einbindung mit **maximierter Geschwindigkeit** in **Hartberg** bei Variante VII
- Verwendung des **Fahrzeitberechnungsprogramms** LUKS® mit zusätzlicher Berücksichtigung der sich aus der **Topografie** ergebenden **Brems- und Beschleunigungswerten** (für Variante IV und VII).

Prämissen:

- Fahrzeitberechnung mit einem ICE4
- Fahrzeit einschließlich Bauzuschlag 3,0 Minuten, ohne Zwischenhalt (wie bisher).

Kriterium	IV	VII
Fahrzeit Frankfurt - Fulda	40 Min	40 Min
Fahrzeit Fulda - Frankfurt	40 Min	40 Min
	=	=

Kriterienbewertung der Variante IV und VII

Verkehr/Volkswirtschaft

Laufweglänge:

- **Energetisch** und **wirtschaftlich** sind **kurze Laufwege** volkswirtschaftlich nützlich und daher anzustreben.
- Beide Varianten weichen nur unwesentlich von der Länge der Bestandsstrecke 3600 ab, wobei Variante VII gegenüber **Variante IV geringfügig kürzer** ist.
- Eine signifikante Unterscheidung zwischen den Varianten IV und VII für das NKV ist jedoch nicht zu erwarten, dennoch wird der geringfügig **kürzere Laufweg** von 1,8 km für die **Variante VII** als **Vorteil** gewertet.

Kriterium	IV	VII
Laufweglänge Gelnhausen – Fulda [km]	59,9	58,1
		↗

Kriterienbewertung der Variante IV und VII

Verkehr/Volkswirtschaft

Flexibilität:

Mit den beiden möglichen Verknüpfungen **südlich** und **nördlich** von Schlüchtern ergeben sich für Variante IV sowohl für Störungs-, Bau- und Instandhaltungssituationen als auch für die **personenverkehrsmäßige Erschließung** der Region wesentlich bessere Möglichkeiten, als dies mit der Verknüpfung nur im Bahnhof Flieden bei der Variante VII der Fall ist.

Für die Flexibilität des Bahnbetriebs und den Nutzen der Bevölkerung in der Region (Pendler und Fahrgäste), ist die Variante IV insgesamt günstiger.

Kriterium	IV	VII
Flexibilität [Anzahl Verknüpfungen]	max. 2 Verknüpfungen mit der Bestandsstrecke möglich	max. 1 Verknüpfung mit der Bestandsstrecke möglich
	↗	

Kriterienbewertung der Variante IV und VII

Verkehr/Volkswirtschaft

Kostenkomponenten im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbewertung

Zusammenfassend ergeben sich folgende Baukostenunterschiede der beiden Vorzugsvarianten inklusive technischer Risiken.

Kriterium	IV	VII
Mehrkosten Infrastruktur (Gleise, Tunnel, Brücken, Verknüpfung mit Bestandsstrecken)		+ 163
Mehrkosten Boden Entsorgung/Transport		+ 59
Mehrkosten technische Risiken (Geologie)		+ 146
Summe Unterschied Baukosten (mit technischen Risiken)		+ 368
	↗	

In Summe ergibt sich somit ein Vorteil bei den Baukosten inklusive technischer Risiken von rund 370 Mio. € für die Variante IV.

Kriterienbewertung der Variante IV und VII

Verkehr/Volkswirtschaft

Erste verkehrliche Nutzen – Teilinbetriebnahme

Kriterium	IV	VII
Erster verkehrlicher Nutzen Teilinbetriebnahme	früher	später
	↗	

Abschnitt Schlüchtern – Kalbach lässt sich schneller realisieren und in die Bestandsstrecken einbinden. Deutlich weniger Eingriffe in den Zugverkehr beim Bauen.

Bewertung Gesamteinbetriebnahme

Kriterium	IV	VII
Gesamteinbetriebnahme	früher	später
	↗	

Schnellere Realisierung (geringere Neubaulänge/Bauvolumen, bessere Logistikanbindung an Straßennetz (A66), schnelleres Bauen wegen geringerer Zugbeeinträchtigungen auf den Bestandsstrecken).

Bewertung Variante IV und VII

Verkehr/Volkswirtschaft

Erschwernisse im Bahn- und Straßenverkehr

Kriterium	IV	VII
Erschwernisse und Beeinträchtigungen im Straßenverkehr (z. B. Stau)	geringer	höher
Erschwernisse und Beeinträchtigungen im Eisenbahnverkehr (z.B. SEV)	geringer	höher
	↗	

Baustellenversorgung/Beeinträchtigung Anwohner

Kriterium	IV	VII
Ver- und Entsorgungsmöglichkeit der Baustellen mit Wasser/Strom	besser	schlechter
Beeinträchtigung Anwohner durch Baulogistik	näher an A66	mehr Ortsdurchfahrten
	↗	

Bewertung der Variante IV und VII

Verkehr/Volkswirtschaft - Fazit

Kriterium	IV		VII	
Fahrzeit [Min.]	40	=	40	=
Laufweg Gelnhausen - Fulda [km]	59,9		58,1	↗
Flexibilität	2	↗	1	
Verknüpfung/Anbindung	einfacher, geringe Beeinflussung, preiswerter		komplexer, hohe Beeinflussung, teurer	
Baukostenunterschied mit technischen Risiken [in Mio. €]		↗	+ 368	
Teilinbetriebnahme	früher	↗	später	
Gesamteinbetriebnahme	früher	↗	später	
Erschwernisse Straßen- und Bahnverkehr	jeweils geringer	↗	jeweils höher	
Baustellenversorgung/ Beeinträchtigung Anwohner	besser	↗	schlechter	
Kapazität/Verkehrslenkung	erfüllt	=	erfüllt	=

Gesamtergebnis Raumordnung, Umwelt, Verkehr/ Volkswirtschaft - Festlegung Antragsvariante (08/2019)

Raumordnung	IV	VII
Siedlungsstruktur, Industrie und Gewerbe	=	
Überörtliche Verkehrserschließung	=	
Natur und Landschaft/ Freiraumsicherung		↗
Landwirtschaft und Forstwirtschaft	↗	
Wasser	↗	
Rohstoffsicherung	↗	
Energieversorgung	=	
Abfallentsorgung	=	

Umwelt	IV	VII
Mensch	=	
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	=	
Boden und Fläche	=	
Wasser	↗	
Luft und Klima	↗	
Landschaft	↗	
Kultur- und Sachgüter	=	
Bauleistungen, Transport (schutzgutübergreifend)	↗	
Artenschutz	IV	VII
Natura 2000		↗
Artenschutz		↗

Verkehr, Volkswirtschaft	IV	VII
Fahrzeit	=	
Laufweglänge Gelnhausen – Fulda		↗
Flexibilität	↗	
Unterschied Baukosten mit technischen Risiken	↗	
Teilbetriebnahme	↗	
Gesamtbetriebnahme	↗	
Erschwernisse für Straßen- und Bahnverkehr	↗	
Baustellenversorgung/ Beeinträchtigung Anwohner	↗	
Kapazität/ Verkehrslenkung	=	

Vorzugsvarianten Raumordnung und
Umwelt: Varianten **IV** und **VII**

Vorzugsvariante Verkehr,
Volkswirtschaft: Variante **IV**

Antragsvariante IV

Agenda

1	<u>ABS: Parlamentarische Befassung</u>	2
2	<u>ABS: Bericht Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen</u>	4
3	<u>ABS/NBS: Bericht Main-Kinzig-Kreis Ausgleichsmaßnahmen</u>	8
4	<u>NBS: 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung</u>	11
5	<u>NBS: Verbal-argumentative Bewertung Variante IV und VII</u>	20
6	<u>NBS: Vollständigkeitsprüfung der Raumordnung</u>	35
7	<u>NBS: Öffentlichkeitsarbeit</u>	37
8	<u>Weiteres Vorgehen</u>	41

Vorstellung und Bereitstellung der Antragsunterlage für das Dialogforum vor dem Raumordnungsverfahrens

Arbeitsstand

Aktivitäten	2019					2020													
	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Raumordnung¹																			
Vollständigkeitsprüfung durch RP	→								→										
Finalisierung Antrag durch DB	◆	Antrag zur Vollständigkeitsprüfung				→			◆	Abgabe Antrag ROV									
Förmliches Verfahren durch RP										Verfahrensdauer offen/ Ferienzeiten zu berücksichtigen									
Vorstellung finale Antragsunterlage																			
Dialogforum/AG-Sitzungen									◆										
Workshop(s) zwischen Abgabe und Veröffentlichung										◆	◆								

Weiteres Vorgehen/Vorstellung Antragsunterlage

- **Struktur der Antragsunterlage** wird im Dialogforum oder AG-Sitzung **nach Abgabe Antrag ROV vorgestellt** und zum **Download** im geschützten Bereich **bereitgestellt**
- **wenige Wochen** später wird ein **Workshop-Termin** zur Beantwortung von Fragen angeboten
- **bei Bedarf** können **weitere Workshop-Termine** angeboten werden
- **während des förmlichen Verfahren** liegt die Informationsweitergabe/Fragenklärung **ausschließlich** beim **RP**

¹ Verfahrensdauer projektseitige Schätzung. Durchführung und Terminierung in Verantwortung des Regierungspräsidiums Darmstadt.

Agenda

1	<u>ABS: Parlamentarische Befassung</u>	2
2	<u>ABS: Bericht Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen</u>	4
3	<u>ABS/NBS: Bericht Main-Kinzig-Kreis Ausgleichsmaßnahmen</u>	8
4	<u>NBS: 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung</u>	11
5	<u>NBS: Verbal-argumentative Bewertung Variante IV und VII</u>	20
6	<u>NBS: Vollständigkeitsprüfung der Raumordnung</u>	35
7	<u>NBS: Öffentlichkeitsarbeit</u>	37
8	<u>Weiteres Vorgehen</u>	41

Stakeholder- und Öffentlichkeitsinformation vor und während des Raumordnungsverfahrens

Arbeitsstand

Aktivitäten	2020											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kommunen/Mandatsträgerinformation			■	■								
Bürgerinformation				■	■							

Mandatsträger-Info-Termine:

- Kommunen der Antragsvariante
- beide Landkreise der Antragsvariante
- MdB's und MdL's zur Antragsvariante

Bürger-Info-Termine:

- Kommunen der Antragsvariante, bei Bedarf Weitere

Inhalte:

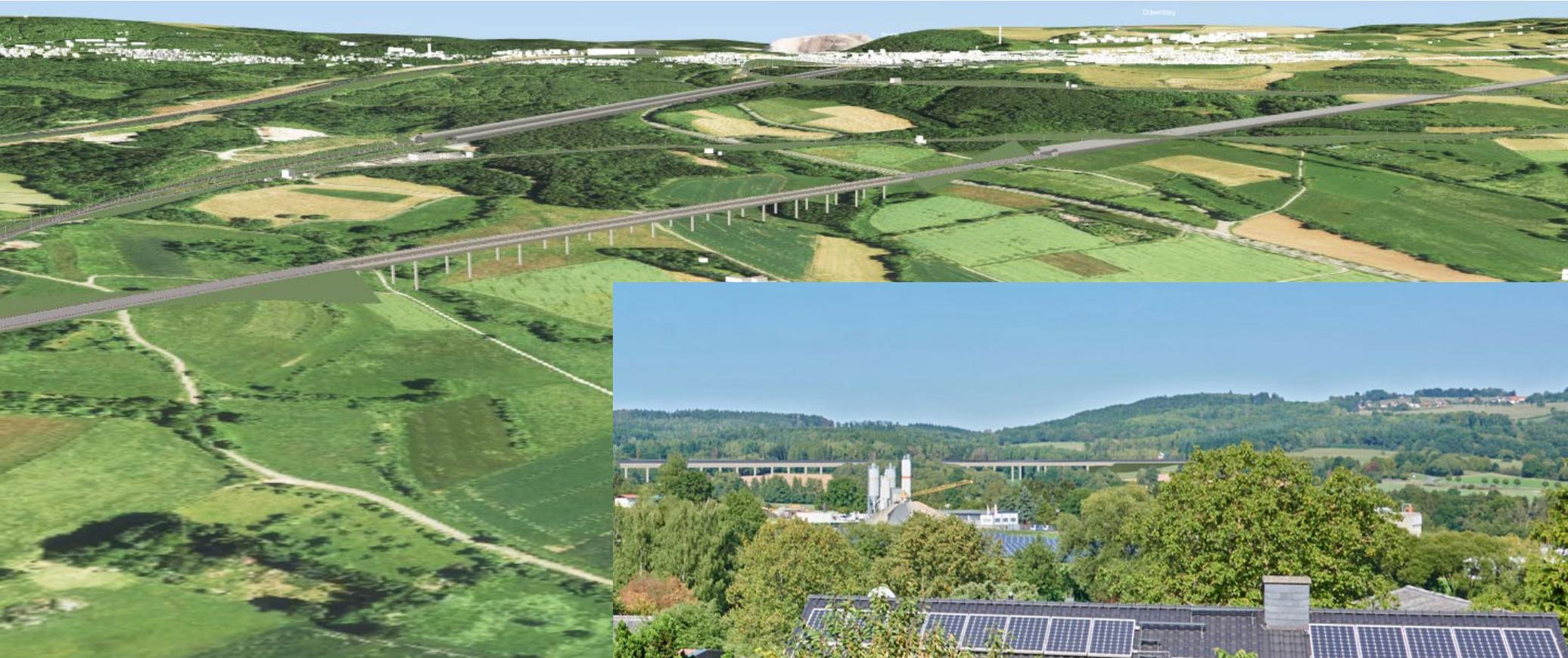
- Präsentationen aus dem Dialogforum zur Variantenentscheidung (13er Vergleich)
- zu erstellende Videofilme
 - Imagefilm zum Einstieg
 - vom Suchraum zur Antragsvariante (Erklärfilm)
 - Flug über die Antragsvariante (Visualisierung)
 - Vorteile der Antragsvariante (Erklärfilm)
 - Eingriffe in die Natur ausgleichen (Erklärfilm)
- Lärmsimulation (nur bei Bürger-Info-Termine)



- **DB** wird umfangreiches Stakeholder- und Öffentlichkeitsinformation u.a. mit o.g. Inhalten durchführen

**Videofilm Überflug
Antragsvariante
(Entwurfssfassung)**

DB wird für große Brücken der Antragsvariante Bilder erstellen



- Brückenkonstruktion in der Raumordnung nur schematische Darstellung,
- Ausgestaltung Brücke erst im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren



Brücke Schlüchtern

Agenda

1	<u>ABS: Parlamentarische Befassung</u>	2
2	<u>ABS: Bericht Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen</u>	4
3	<u>ABS/NBS: Bericht Main-Kinzig-Kreis Ausgleichsmaßnahmen</u>	8
4	<u>NBS: 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung</u>	11
5	<u>NBS: Verbal-argumentative Bewertung Variante IV und VII</u>	20
6	<u>NBS: Vollständigkeitsprüfung der Raumordnung</u>	35
7	<u>NBS: Öffentlichkeitsarbeit</u>	37
8	<u>Weiteres Vorgehen</u>	41

Nächste Schritte/weiteres Vorgehen

Terminieren und Durchführung:



mit Kommunen der Antragsvariante:

- **Mandatsträger**-Informations-Termine
(I.-II. Quartal 2020; Kommunen + Landkreise)
- **Bürger**-Informations-Termine
(II. Quartal 2020; Durchführung abhängig vom ROV-Verfahren)

mit Teilnehmern Dialogforum:

- **AG Ausgleichsmaßnahmen ABS/NBS**
(25.11.2019)
- **Dialogforum/AG-Sitzung** Bereitstellung und **Vorstellung ROV-Unterlage**
(II. Quartal 2020; abhängig vom ROV-Verfahren)
- **Workshop(s) Fragenklärung** ROV-Unterlage
(II. Quartal 2020; abhängig vom ROV-Verfahren)
- **AG Hanau-Gelnhausen:** direkt nach Beschluss Parlamentarische Befassung
- **AG Südkorridor:** pausiert bis neue Erkenntnisse seitens des BMVI

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Mehr Züge.



Mehr Tempo.



Weniger Lärm.



Weniger CO₂.