

Protokoll

Arbeitsgruppe „Vorbereitung der Antragskonferenz (einschl. Scoping) für das Raumordnungsverfahren“

2. Sitzung

Heinrich-Heldmann-Halle in Wächtersbach

30. September 2014

Ort: Heinrich-Heldmann-Halle in Wächtersbach
Main-Kinzig-Straße 31
63607 Wächtersbach

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 01**)

Dauer: 15.00 Uhr – 18.00 Uhr

Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Timo Peters, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 1. Arbeitsgruppensitzung vom 23. Juli 2014
- TOP 3 Vorstellung und Diskussion der Unterlagen für die Antragskonferenz
- TOP 4 Abstimmung des weiteren Vorgehens

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste Arbeitsgruppensitzung
- Anlage 2 Protokoll 1. Sitzung Arbeitsgruppe Vorbereitung der Antragskonferenz (einschl. Scoping) für das Raumordnungsverfahren
- Anlage 3 Präsentation DB Netz zu der Tischvorlage für die Antragskonferenz
- Anlage 4 Pressemitteilung der Arbeitsgruppe Vorbereitung der Antragskonferenz (einschl. Scoping) für das Raumordnungsverfahren

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Herr Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Sitzung der Arbeitsgruppe „Vorbereitung der Antragskonferenz (einschl. Scoping) für das Raumordnungsverfahren“ und stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird.

Er berichtet, dass Pressevertreterinnen und -vertreter in den vergangenen Wochen zunehmend Interesse auch an der Arbeit der Arbeitsgruppen signalisiert hätten. Sie würden den Dialogprozess gerne stärker begleiten. Herr Eggert erläutert, dass bisher mit dem Dialogforum vereinbart sei, dass man eine Presseinformation nur zu den Forumssitzungen herausgebe. Da das mediale Interesse unerwartet hoch sei, fragt er die Anwesenden, ob die Arbeitsgruppe eine Pressemitteilung veröffentlichen möchte. In der nächsten Forumssitzung werde das veränderte Vorgehen selbstverständlich mit allen Mitglieder besprochen und abgestimmt.

Die Arbeitsgruppe vereinbart, gemeinsam eine Pressemitteilung abzustimmen. Ein Mitglied der Arbeitsgruppe merkt an, dass beim Versand der Pressemitteilung auch die bayerischen Medien berücksichtigt werden müssten. Dazu gehörten die Main Post, das Main Echo und das Lohrer Echo.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 1. Arbeitsgruppensitzung vom 23. Juli 2014

Das Protokoll wird mit den vor der Sitzung eingegangenen Änderungen angenommen (**Anlage 02**).

TOP 3 Vorstellung und Diskussion der Unterlagen für die Antragskonferenz

Offene Punkte aus der ersten Arbeitsgruppensitzung vom 23. Juli 2014

Herr Dr. Reinhard Domke von der DB Netz AG geht zunächst auf die offenen Fragen aus der vergangenen Sitzung ein (**Anlage 03, Folien 3 - 7**).

Erläuterungen

Folie 6

Herr Dr. Domke betont im Zusammenhang mit der Vorstellung der Zugzahlenprognose noch einmal, dass der Planfall 16a zwar die so genannte „Mottgersspange“ darstelle, diese aber quasi als Platzhalter für die zu erarbeitende Streckenführung angesehen werden müsse. Es gebe keine Vorfestlegung auf eine Variante. Die Planungen seien ergebnisoffen. Man könne innerhalb der Planungen aber zwei sehr grobe Varianten unterscheiden:

1. Eine Strecke entlang des Kinzigtals
2. und eine durch den Spessart.

Herr Dr. Domke erläutert auf Nachfrage, dass die für die Prognose des Schienenpersonennahverkehrs zugrunde gelegten Zahlen auf den aktuell bei der DB vorliegenden Ausschreibungsergebnissen der Verkehrsverbände und Nahverkehrsträger beruhen. Der Ausbau der Strecke wurde dabei vom RMV noch

nicht berücksichtigt. Die Deutsche Bahn sichert zu, sich beim RMV danach zu erkundigen, ob dieser zusätzliche Züge auf der Strecke einsetzen würde, wenn durch den Ausbau die entsprechende Kapazität und Betriebsqualität entstanden seien. Die zum Teil negative Zugzahlentwicklung beim Nahverkehr bedeute keineswegs, dass geplant sei, den Nahverkehr auf der Strecke zu reduzieren. Sie hänge vielmehr mit Abweichungen von den Ausschreibungen zusammen, die in der Größenordnung von +/- fünf Prozent zulässig seien. Aus dem Forum wird betont, dass man sich um entsprechende Zahlen bemühen müsse. Eine positive Nahverkehrsentwicklung mit mehr Zügen könne zu einer größeren öffentlichen Akzeptanz des Projekts führen.

Auf Rückfrage erläutert Herr Dr. Domke, dass die neuen Gleise unabhängig von ihrer Lage die Streckennummer 3677 bekommen.

Folie 7

Im Zusammenhang mit der Verflechtungsprognose wird über deren Zuverlässigkeit diskutiert. In die Prognose fließen sehr viele Daten und Aspekte ein. Zudem werden sie verkehrsträgerübergreifend berechnet. Daher wiesen die Zahlen eine gewisse Spannbreite auf. Erfahrungsgemäß betrüge die Schwankung zwischen +/- 10 oder mehr Prozent. Ein Arbeitsgruppenmitglied weist darauf hin, dass bei Abweichungen von mehr als zehn Prozent bei Verkehrsmodellen die Ursache geprüft werden müsse.

Bezüglich der dargestellten Zugzahlensteigerungen zwischen 2025 und 2030 von nur drei Prozent weist ein Mitglied der Arbeitsgruppe darauf hin, dass zwischen 2010 und 2030 eine Steigerung von über 40 Prozent der Verkehrsleistung im Güterverkehr stattfinden solle.

Diskussion

Lärm

In der Arbeitsgruppe wird eingehend über das Thema Lärm diskutiert. Es wird nach den möglichen Schall- und Lärmschutzmaßnahmen an der zukünftigen Trasse gefragt, da man die Diskussion um mögliche Korridore nur führen könne, wenn man die Lärmauswirkungen und die geplanten Maßnahmen kenne. An vielen Orten im Suchraum sei man bereits heute von vielen Lärmquellen betroffen.

Die DB Netz führt aus, dass die Minderung der Lärmbelastung im Konzern eine hohe Priorität habe. Man plane bis zum Jahr 2020 die Minderung des Lärms um 10 dB, was einer empfundenen Halbierung der Lärmbelastung entspreche. Man wolle dieses Ziel u.a. durch neue Schallschutzwände oder die Umrüstung auf leisere LL-Sohlen (Flüsterbremsen) erreichen. „LL“ stünde für „Low noise – Low friction“ und bedeute, dass die Bremssohle zum einen leiser sei und zum anderen die Räder und die Schienen weniger aufraue. Zudem wird darauf hingewiesen, dass eine Verdopplung der Züge nicht gleich eine Verdopplung des Lärms bedeute, da hier viele Aspekte wie Ausstattung, Technik etc. berücksichtigt werden müssten.

Herr Dr. Domke fügt hinzu, dass das Thema Lärm und die Betrachtung des Raumes anhand von Lärmentwicklungen und Lärmauswirkungen erst in den nachfolgenden Planungen schrittweise konkretisiert würden. Daher könne man zum jetzigen Zeitpunkt keine konkreten Aussagen machen oder Daten oder Kartenmaterial dazu zur Verfügung stellen. Dies sei frühestens in ein bis eineinhalb Jahren möglich.

Ein Mitglied der Arbeitsgruppe führt außerdem an, dass der Lärmschutz rechtlich eindeutig geregelt sei. Für Neubauprojekte und bauliche Änderungen werde Lärmschutz nach der 16. BImSchVO im Rahmen der Lärmvorsorge gewährt. Bei Bestandsstrecken könne die Lärmsanierung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes erfolgen, sofern die Lärmsanierungsgrenzwerte von 60 und 70 dB(A) überschritten würden.

Da das Thema „Lärm“ für alle Forumsmitglieder äußerst wichtig ist, wird vereinbart, dass man das Thema im Detail zu einem späteren Zeitpunkt diskutieren wolle, wenn konkrete Trassenvarianten vorliegen. Zudem wird vereinbart, dass man sich kurzfristig entweder im Dialogforum oder in einer Arbeitsgruppe über die gesamte Bandbreite an möglichen Lärmschutzmaßnahmen im Allgemeinen informieren wolle. Die DB Netz prüft, ob man dazu auch das Lärmschutzmobil der Bahn nutzen könne.

Vorstellung des aktuellen Stands der Tischvorlage für die Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren

Herr Dr. Domke erläutert den Arbeitsgruppenteilnehmerinnen und -teilnehmern die Unterlagen zur Antragskonferenz (**Anlage 03, Folien 8 – 18**). Er weist an dieser Stelle daraufhin, dass die den Arbeitsgruppenmitgliedern zur Verfügung gestellten Unterlagen nur ein Entwurf seien. Für die Antragskonferenz werden diese um die bisher eingegangenen Hinweise und Anregungen ergänzt. Die überarbeitete Version wird dann der Behörde übergeben. Die DB Netz wird diese Unterlage dann auch wieder den Mitgliedern der Arbeitsgruppe zugänglich machen. Er bittet daher darum, den der Arbeitsgruppe derzeit zugänglich gemachten Entwurfsstand nicht weiter zu verteilen, damit nicht mehrere Versionen der Unterlage im Umlauf sind.

Erläuterung

Folie 15/16

Da die DB Netz plane, einen Teil der Strecke durch Tunnel zu führen, sei es notwendig, eine oberirdische und eine unterirdische Raumwiderstandskarte zu erstellen.

Hinweise

Folie 12

Hier sollte der Zeithorizont eingetragen werden, bis wann welcher Planungsschritt zu erwarten sei.

Biotop in Hessen und Bayern

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bundesländer Bayern und Hessen länderspezifische Definitionen und Kriterien anlegten, was ein Biotop sei. Dies müsse berücksichtigt werden und die Daten einheitlich angepasst werden. Es sei verwunderlich, dass in den aktuellen Raumwiderstandskarten auf bayerischem Territorium kein Biotop eingezeichnet sei. Dies müsse überprüft werden. Herr Dr. Domke sagt zu, dies nochmal zu prüfen.

Antragsunterlagen

Es wird darum gebeten, dass beim nächsten Treffen die Unterlagen für jeden ausgedruckt vorliegen. Da man an der Arbeitsgruppe freiwillig und unentgeltlich teilnehme, sollte dies ein Entgegenkommen an die Teilnehmenden sein.

Freiwillige Leistungen z.B. beim Lärmschutz

Ein Teilnehmer der Arbeitsgruppe bittet die DB Netz, bei den Planungen nicht nur den gesetzlichen Rahmen für z.B. Lärmschutz- oder Naturschutzmaßnahmen einzuhalten, sondern über freiwillige Maßnahmen zum Beispiel beim Lärm- und Umweltschutz nachzudenken und bereit zu sein, neue Ideen zu berücksichtigen und umzusetzen. Um neue und innovative Maßnahmen zu erarbeiten, könne man die Arbeitsgruppenarbeit nutzen. Da dieses Thema erst zu einem späteren Zeitpunkt im Verfahren akut werde, wird vorgeschlagen, das Thema zu verschieben.

Gutachter für die Umweltverträglichkeitsprüfung

Aus der Arbeitsgruppe wird der Wunsch geäußert, dass man bei den Gutachterinnen und Gutachtern im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung regionalen Sachverstand hinzuziehe. Herr Dr. Domke stellte klar, dass die Ausschreibung noch nicht erfolgt sei und die Einbindung lokaler Gutachterinnen und Gutachter für ein qualifiziertes Angebot sicher erforderlich sein werde. Die Gutachten würden erst nach und auf Grundlage der Antragskonferenz ausgeschrieben und vergeben.

Trinkwasserschutzgebiet

Die Heilquellen um Bad Orb seien bisher in den Raumwiderstandskarten nicht enthalten. Herr Dr. Domke nimmt diesen Hinweis zur Prüfung mit. Er erläutert in diesem Zusammenhang, dass die einzuhaltende Entfernung zu den Schutzgütern gemäß den Vorgaben des Eisenbahnbundesamts angesetzt würde.

Abstand zu Heilanstalten

Im gesamten Suchraum befänden sich viele Heilanstalten und Sanatorien. Hier müsse bei den Raumwiderstandskarten berücksichtigt werden, dass die Höchstgrenze für die Lärmbelastung niedriger sei als in reinen Wohngebieten. Herr Dr. Domke bestätigt, dass die gesetzlichen Vorgaben natürlich vom Projekt beachtet würden und sofern hier eine diesbezüglich unzureichende Angabe in der Tischvorlage enthalten sei, solle diese entsprechend präzisiert werden.

Fehlende Gewässerbenennung

Es wird darauf hingewiesen, dass die Namen der Flüsse Bracht, Sinn und Salz im Text nicht erwähnt werden.

Die DB Netz wird diese Namen ergänzen.

Nullvariante

In dem Text fehlt die Darstellung einer Nullvariante, die in einer UVS üblicherweise in jedem Fall dargestellt wird.

Herr Dr. Domke sagt, dass es einer Darstellung einer Nullvariante nicht bedürfe, da die bestehende Strecke den wachsenden Bedarf nicht decken bzw. aufnehmen könne.

Datenerhebung

Ein Teilnehmer möchte wissen, woher die Daten in den Unterlagen stammen und ob die DB Netz eigene Kartierungen heranziehe.

Dazu sagt Herr Dr. Domke, dass man die in der Tischvorlage dargestellten Datengrundlagen verwendet habe. Eigene Kartierungen seien bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht genutzt oder angefertigt worden. Dies könnte in einer späteren Planungsphase zur Datenverdichtung im Einzelfall erforderlich werden.

Ein Mitglied der Arbeitsgruppe weist darauf hin, dass üblicherweise in einem Abstand von 500 Metern Erhebungen und Kartierungen vorgenommen würden. Dies sei an Konfliktschwerpunkten auch in der Phase der Raumordnung empfehlenswert.

Fahrtzeit von Hanau nach Fulda

Es wird die Frage gestellt, ob die angegebenen 45 Minuten Fahrzeit¹ zwischen den Knoten Frankfurt und Fulda fest stünden und woraus sich die 45 Minuten ableiten.

Zunächst erläutert Herr Dr. Domke, dass sich aus der Anforderung, in 45 Minuten von Frankfurt nach Fulda und umgekehrt zu fahren, der Suchraum aufspanne. Nur innerhalb des jetzigen Suchraums könne man diese Zeiten erreichen. Die Trasse werde zwar für eine Geschwindigkeit von 300 km/h trassiert, werde aber nur mit 250 km/h befahren. Eine Erweiterung des Suchraums bspw. nach Süden auch vor dem Hintergrund eines integralen Taktfahrplans sieht er nicht. Die 45 Minuten ergäben sich aus entsprechenden Langfristfahrplänen.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass sich bei Reduzierung der Mindestfahrzeit zwischen den Knoten der Suchraum verringere. Er empfiehlt der Bahn, die einzuhaltenden Fahrzeiten zwischen Hanau und Fulda inklusive der Reservezeiten nachvollziehbar darzustellen. Er weist weiterhin darauf hin, dass sich der Untersuchungsaufwand der DB Netz stark verringere, wenn die konfliktbehafteten Stellen im Natura 2000 Netz ausgespart würden.

Anschließend erläutert Herr Dr. Domke die Folie 20 (Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung) anhand der man erkenne, dass eine eingleisige Trassierung den Engpass nicht auflösen könne und mit einem Gleis kein geregelter Fahrplan möglich sei.

Geschwindigkeitsangaben in den Unterlagen

Auf die Frage, warum in den Unterlagen verschiedene Geschwindigkeiten angegeben werden, antwortet Herr Dr. Domke, dass man im Kinzigtal etwas langsamer fahren könne, da der Weg kürzer sei und die vorgegebene Zeit zwischen Hanau und Fulda trotzdem erreicht werde. Auf der Schnellfahrstrecke durch den

¹ Ein Teilnehmer merkt an, dass die korrekte Bezeichnung hier „Kantenzeit“ und nicht „Fahrzeit“ wäre. Die Kantenzeit umfasst neben der reinen Fahrzeit zwischen den Knoten auch Pufferzeiten und Haltezeiten.

Spessart müsse man schneller fahren, um die Zielzeiten zu erreichen. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten ergeben sich somit aus der unterschiedlichen Streckenlänge. Je mehr Kilometer zurückgelegt werden müssten, desto höher müsse die Geschwindigkeit sein.

Ein Teilnehmer ist der Meinung, dass es in den Unterlagen zu den unterschiedlichen Geschwindigkeitsangaben zwischen der Kinzigtalstrecke (130-200 km/h) und der Schnellfahrstrecke durch den Spessart (250 km/h) keine nachvollziehbare Erläuterung gebe.

Windräder

Herr Dr. Domke hat keine grundsätzlichen Bedenken, dass man einen Tunnel auch unter Windrädern entlang führen könne. Das sei sicher im Einzelfall von Baugrund und Statik abhängig. Die bisher ausgewiesenen Windkraftvorranggebiete seien berücksichtigt.

Fehlende Orte

Es wird darauf hingewiesen, dass der Ort Brachtal in den Unterlagen fehle. Die DB Netz wird diesen ergänzen.

Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg

Es wird die Frage gestellt, warum der Streckenabschnitt zwischen Fulda und Rohrbach der Schnellfahrstrecke Hannover- Würzburg tagsüber nicht voll ausgelastet sei. Darauf antwortet Herr Dr. Domke, dass diese Strecke in den achtziger Jahren geplant und Ende der achtziger Jahre gebaut worden sei, als niemand die deutsche Wiedervereinigung absehen konnte. Danach seien andere Verkehrsströme entstanden. Eine solche Änderung der Rahmenbedingungen konnte seinerzeit, als die Strecke geplant wurde, noch keiner absehen.

Übernachtungszahlen

Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass die Übernachtungszahlen im Suchraum zu niedrig angesetzt seien. Man habe in der Region in Hessen und Bayern jährlich rund 800.000 Übernachtungen. Herr Dr. Domke nimmt diese Hinweise zur Prüfung mit.

Autobahnbau

Mit Hessenmobil werde die Deutsche Bahn klären, ob in den kommenden Jahren Autobahnen in der Region gebaut oder ausgebaut werden sollen.

Geologische Widerstände

Aus dem Forum wird der Hinweis gegeben, dass die Raumwiderstände durch vorhandene Rohstofflagerstätten berücksichtigt werden müssten. Dies nimmt die Deutsche Bahn zur Prüfung mit.

Herr Eggert und Herr Dr. Domke danken den Teilnehmenden für die Diskussion und die vielen wertvollen Hinweise.

TOP 4 Weiteres Vorgehen

Für die nächste Sitzung wird darum gebeten, dass kurz informiert wird, wie die Zusammenarbeit zwischen den drei Behörden Regierungspräsidium Darmstadt, Regierungspräsidium Kassel und der Regierung von Unterfranken bei der Durchführung des bzw. der Raumordnungsverfahren vorgesehen sei.

Da die Antragskonferenz voraussichtlich im Januar 2015 stattfinden wird, einigt sich die Arbeitsgruppe darauf, dass man sich im Februar/März 2015 wieder treffen werde. In der Sitzung wolle man die Ergebnisse der Antragskonferenz diskutieren und die weiteren Vorplanungsschritte begleiten.

Die Arbeitsgruppe stimmt gemeinsam die Presseinformation ab (**Anlage 04**).