

---

# Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“

## Protokoll der 6. Sitzung

Wächtersbach

7. September 2016

---

Ort: Heinrich-Heldmann-Halle, Main-Kinzig-Str. 31, 63607 Wächtersbach  
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)  
Dauer: 15.00 Uhr – 18.00 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

### **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung und Agenda
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 5. AG-Sitzung vom 28. April 2016
- TOP 3 Aktueller Planungsstand
- TOP 4 Weiteres Vorgehen

### **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1 Teilnehmerliste 6. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 2 Finales Protokoll der 5. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 3 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

## **TOP 1 Begrüßung und Agenda**

### **Begrüßung Moderation**

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

- Detaillierte Betrachtung des aktuellen Stands der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen
- Vorstellung des weiteren Vorgehens und der Kriterien anhand derer der finale Variantenentscheid erfolgen soll
- Vorstellung der relevanten Ergebnisse der Kartierungsarbeiten
- Gemeinsame Diskussion der benötigten Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen im Suchraum in den kommenden Monaten.

### **TOP 2 Abnahme des Protokolls der 5. AG-Sitzung vom 28. April 2016**

Im Vorfeld der Sitzung ist ein Änderungswunsch eingegangen, der von den Teilnehmenden der AG-Sitzung angenommen wird. Damit gilt das Protokoll der 5. AG-Sitzung als verabschiedet (**Anlage 2**).

### **TOP 3 Aktueller Planungsstand**

Frau Katzenbach-Trosch, DB Netz AG berichtet, dass im Juni eine Informationsveranstaltung der Kinzigal Nachrichten zur geplanten Neubaustrecke zwischen Gelnhausen und Fulda in Schlüchtern stattgefunden hat, an der Vertreter der Bahn und des Dialogforums als Podiumsdiskutanten teilnahmen. Frau Katzenbach-Trosch schildert, dass ihrem Eindruck nach die Diskrepanz zwischen der sehr sachlichen und fachlich tiefgehenden Diskussion auf dem Podium und dem geringen Wissensstand des Plenums sehr auffällig war. Sie bringt ihre Sorge darüber zum Ausdruck, dass die „Lücke“ zwischen dem Dialogforum und der Öffentlichkeit immer größer wird und letztere den Variantenfindungsprozess und die Arbeit des Dialogforums nicht mehr nachvollziehen kann. Im Plenum dominierten offenbar Fragen und Ängste zum Thema Lärmschutz und der persönlichen Betroffenheit.

Einige Teilnehmende der AG unterstreichen den Eindruck dieser zunehmenden Diskrepanz und unterstützen Frau Katzenbach-Troschs Vorschlag, gemeinsam zu überlegen, wie die breite Öffentlichkeit intensiver eingebunden und informiert werden kann. Dies soll auf der heutigen Sitzung unter TOP 4 geschehen.

Verschiedene Teilnehmer merken an, dass es dafür unter anderem einer sehr verständlichen Aufbereitung der Fach-Informationen bedarf, ebenso wie ausreichend Zeit, um Sachverhalte und inhaltliche Zusammenhänge nachvollziehbar erläutern zu können.

Herr Eggert appelliert in diesem Zusammenhang an die Teilnehmenden der AG, trotz der zunehmenden Konkretisierung der Planungen weiterhin offen für einen konstruktiven Austausch und für eine ausführliche Prüfung aller in Betracht kommender Trassenkorridore zu sein und keine Varianten frühzeitig auszuschließen.

Herr Stolzenburg und Herr Professor Sporbeck von der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda stellen den Teilnehmenden den aktuellen Arbeitsstand der Planungsgemeinschaft vor (**Anlage 3**). Dabei weisen sie ausdrücklich darauf hin, dass die vorgestellten Zwischenergebnisse weiterer Detailprüfungen bedürfen und es durchaus noch Änderungen an den vorgestellten Trassenkorridoren geben kann.

## **Diskussion/Anmerkungen**

### *Gelenkpunkte*

Beim Blick auf die Folie 9 merkt ein Teilnehmer an, dass die Anzahl der Gelenkpunkte ihm sehr niedrig erscheine und fragt, ob es sich dabei um Kreuzungs- oder Abzweigpunkte handle. Herr Stolzenburg erläutert, dass die Gelenkpunkte Verknüpfungsbereiche seien, an denen verschiedene Variantenabschnitte miteinander verzweigt werden können. Eine Ausnahme bilde der Gelenkpunkt 22, bei dem es sich tatsächlich um einen Kreuzungspunkt handle. Dies rühre daher, dass die im BVWP enthaltene Variante nachträglich berücksichtigt wurde, diese aber nicht in die zuvor miteinander verglichenen Segmente passte.

Die Gelenkpunkte seien noch nicht als höhengleiche Anknüpfungsstellen des tatsächlichen Gleises zu verstehen, sondern als weiträumigere Bereiche, in denen grundsätzlich eine Anknüpfung zwischen verschiedenen Trassensegmenten trassierbar wäre. Im nächsten Schritt werde in diesen Bereichen mit KorFin nach realisierbaren, tatsächlich höhengleichen Trassenverknüpfungen geschaut.

### *Folie 10*

Auf Nachfrage erläutert Herr Stolzenburg, dass einige Segmente an einzelnen Gelenkpunkten vorbeiführen (Beispiel: Variante 5: 3.1 führt an Gelenkpunkt 2 vorbei, ohne diesen zu tangieren). Hier werde die Vergleichbarkeit mit anderen Segmenten hergestellt, indem einzelne Segmente zwischen dem Start- und dem End-Gelenkpunkt der Betrachtung zusammengefasst werden (Beispiel: Segment 1.1 + Segment 1.2 = Variante 1).

### *Vergleichbarkeit der Sektionen (Folie 13)*

Herr Stolzenburg erläutert, dass die einzelnen möglichen Sektionen in Bezug auf die Durchfahrungs-längen der Raumwiderstandsklassen bewertet und verglichen wurden. Das Ergebnis wurde in umfangreiche Tabellen (Vergleich Folie 13) dokumentiert, anhand derer transparent nachvollzogen werden kann, warum einzelne Sektionen favorisiert und andere nicht weiter betrachtet werden. Diese Tabellen werden in den nächsten Wochen finalisiert und den AG-Teilnehmenden zur Verfügung gestellt. Herr Professor Sporbeck ergänzt, dass bei dem Vergleich der Sektionen untereinander eine Signifikanzgrenze von 30% in Bezug auf die beste Variante angelegt werde, d.h. eine Sektion muss mindestens 30% schlechter sein als eine andere, um ausgeschieden zu werden. Bei der Raumwiderstandsklasse IVa liegt die Signifikanzschwelle wegen der nur kurzen auftretenden Durchfahrungs-längen sogar bei 100%. Alle Ergebnisse werden auch noch einmal händisch gecheckt und durch einen Blick in die Karte auf ihre Plausibilität geprüft

### *Fahrtechnische Bewertung*

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Domke, DB Netz AG, dass alle jetzt betrachteten Trassenkorridore grundsätzlich technisch umsetzbar wären. Die grundsätzliche Frage nach der Umsetzbarkeit der Einschleifung im Osten des Suchraums stelle sich also nicht mehr. Was im folgenden Arbeitsschritt aber

in einigen Fällen noch geprüft werden muss, sei viel mehr, mit welcher Geschwindigkeit die konkrete Einschleifung realisierbar ist und wie sich die dafür nötigen Eingriffe in die Bestandsstrecke insgesamt auswirken. Sollte dies dazu führen, dass die anvisierten 200 km/h nicht erreicht werden, bestehe rein theoretisch zwar die Möglichkeit, mit einer geringeren Geschwindigkeit auf die Schnellfahrtstrecke im Osten einzuschleifen, solange die Gesamtfahrzeit Frankfurt - Fulda von 45 min eingehalten werde. Allerdings würden allein schon aus energetischen Gründen die Lösungen mit einer Einschleifgeschwindigkeit von 200 km/h bevorzugt. Ein Teilnehmer unterstreicht dies und bittet eindringlich darum, die durchgängige Befahrbarkeit mit mindestens 200 km/h sicherzustellen.

#### *Nachvollziehbarkeit des Variantenvergleichs*

Ein Teilnehmer mahnt an, dass für die Nachvollziehbarkeit der Variantenauswahl detailliertere Informationen und Darstellungen, beispielsweise über benötigte Brücken, Tunnel und Lärmschutzmaßnahmen, dringend notwendig sei.

Herr Professor Sporbeck erläutert noch einmal das weitere Vorgehen (Folie 16 ff.) und erklärt, dass diese Darstellungen in den nächsten Monaten im Rahmen der vertiefenden Untersuchung erarbeitet werden. Die bisherige Bewertung hatte lediglich zum Ziel, durch die Prüfung der Raumwiderstandsklassen und der Umweltkriterien größte Konflikte auszuschließen und unter allen Trassenkorridoren innerhalb der Grobkorridore die jeweils besten zu ermitteln. Erst im nächsten Schritt gehe es darum, durch detaillierte Untersuchungen konkrete optimierte Trassenvarianten innerhalb dieser Korridore zu finden, die dann auch die ungefähre Gleislage sowie daraus resultierend benötigte Brücken und Tunnelabschnitte abbilden. Ziel sei es, diese optimierten Trassenvarianten bei der nächsten AG-Sitzung im November vorzustellen. Einen vorläufigen, sehr groben und schematischen Überblick über Tunnel und Brücken enthalte die Folie 7 der aktuellen Präsentation.

Alle Teilnehmenden sind sich einig und betonen, dass die Nachvollziehbarkeit der Variantenauswahl zentral für die Akzeptanz des finalen Variantenentscheids ist.

#### *Trassenkorridor nordwestlich von Bad Soden-Salmünster*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass der Bereich nordwestlich von Bad Soden-Salmünster, zwischen den Gelenkpunkten 53 und 56 (Folie 11), nachträglich aufgenommen und im Scoping Termin nicht besprochen wurde. Somit seien zu diesem Gebiet keine Hinweise aufgenommen worden. De facto sei es aber so, dass es sich bei dem Bereich um ein mineralisches Abbaugelände (Basalt) handle, das als solches im Flächennutzungsplan ausgewiesen sei. Eine Firma halte hier seit einigen Jahren Abbaurechte und es sei damit zu rechnen, dass zukünftig in unmittelbarer Nähe einer potentiellen Trasse Sprengungen erfolgen werden. Die Umweltgutachter sagen zu, dies im Rahmen der anstehenden Detailbetrachtung zu prüfen.

#### *Attraktivität der Neubaustrecke für den Güterverkehr*

Auf Nachfrage einiger Teilnehmenden verdeutlicht Herr Dr. Domke, dass durchaus die Möglichkeit bestehe, nachts Güterverkehr über die Neubaustrecke im Suchraum zu fahren. Aus diesem Grund würde die Strecke unter Berücksichtigung der für den Güterverkehr notwendigen technischen Prämissen geplant und gebaut.

Herr Dr. Domke verdeutlicht gleichzeitig, dass die Attraktivität der Neubaustrecke für den Güterverkehr maßgeblich davon abhängt, wie kurz – und damit preisgünstig und energetisch sinnvoll – die Strecke ist. Eine Neubaustrecke durch den Spessart wäre für den Güterverkehr somit wenig attraktiv,

da ca. 15 km mehr Strecke zu fahren wären. Es sei davon auszugehen, dass bei einer Neubaustrecke durch den Spessart, der Güterverkehr weitestgehend auf der Bestandsstrecke im Kinzigtal verbleiben würde – zumal die bestehende Schnellfahrtstrecke im Osten nur noch begrenzt freie Kapazitäten für zusätzlichen Güterverkehr habe.

Sollte die Neubaustrecke in Bestandsnähe im Kinzigtal realisiert werden, sieht Herr Dr. Domke gute Chancen, dass ein Großteil des nächtlichen Güterverkehrs von der Bestandsstrecke auf die Neubaustrecke verlagert werden könnte – und damit zum einen aus den Ortschaften raus und zum anderen auf eine deutlich besser lärmgeschützte Trasse gebracht würde. Für die Neubaustrecke würde die Lärmvorsorge gelten und damit deutlich schärfere gesetzliche Grenzwerte, als entlang der Bestandsstrecke – selbst wenn dort eine Lärmsanierung erfolgen würde. Hierfür seien Verknüpfungen zwischen der Bestands- und der Neubaustrecke notwendig. Diese könnten für die im Norden des Suchraums in die Schnellfahrtstrecke einbindenden Trassenkorridore beispielsweise im Bereich Flieden bzw. südlich davon liegen.

Auf die Sorge einiger Teilnehmenden, dass der Großteil des nächtlichen Güterverkehrs auf der Bestandsstrecke verbleibt, da Altstrecken einen niedrigeren Trassenpreis haben als Neubaustrecken, erläutert Herr Dr. Domke, dass hier durch Änderung des Trassenpreissystems eine Verkehrlenkung zugunsten der Anwohner des Kinzigtals möglich werden solle, in dem die Neubaustrecke für den Güterverkehr preislich attraktiver wird. In diesem Kontext merkt ein Teilnehmer an, dass die Kapazität der Neubaustrecke für Güterverkehr auch davon abhängt, inwieweit Nachtzüge die Strecke belegen und auslasten.

#### *Güterverkehrsprognose*

Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass im Projekt derzeit mit den für 2025 prognostizierten Güterverkehrszahlen gerechnet wird. Auf Basis der Zahlen der Verkehrsprognose für 2030 müsse noch einmal neu berechnet werden. Wann diese Zugzahlenprognose, die vom Bund erstellt wird, vorliegt, sei unklar.

#### *Trassenkorridor bei Neuhof*

Mehrere AG-Teilnehmer merken an, dass sie verwundert darüber sind, dass die Trassenkorridore alle an Neuhof vorbei führen und bei Kalbach in Richtung Fulda abzweigen. Dies sei völlig neu und unverständlich, vor allem da im Zusammenhang mit dem Ausbau der A66 in Neuhof seinerzeit eine Linienbegradigung mit zwei neuen Gleisen insbesondere für den Schnell- und Durchgangsverkehr realisiert wurde.

Es wird die Frage gestellt, ob damit ein Trassenkorridor bei Neuhof schon völlig ausgeschlossen sei. Die Umweltgutachter erläutern, dass der Trassenkorridor bei Kalbach in Bezug auf die Durchfahrung der Raumwiderstandsklassen in jedem Fall besser abgeschnitten habe als die Alternative bei Neuhof. Herr Dr. Domke ergänzt, dass es in Neuhof keine Planfeststellung für die zwei zusätzlichen Gleise gebe.

Es wird vereinbart, sich in der nächsten AG-Sitzung insbesondere den Bereich Neuhof – Kalbach und die Gründe dafür, warum die Umweltgutachter zu ihrer Entscheidung gekommen sind, im Detail anzusehen.

#### *Darstellung der Trassenkorridore (Folien 14/15)*

Einige Teilnehmer kritisieren, dass durch die farbliche Kennzeichnung der einzelnen Trassenkorridore der Eindruck entstehe, dies seien bereits finale, durchgängige Varianten. Dies widerspräche dem Ge-

danken der Verknüpfbarkeit einzelner Variantensegmente. Die Teilnehmenden entscheiden, die Trassenkorridore durch eine Gleichfarbigkeit zu neutralisieren. Die Präsentation wird erst dann online gestellt, wenn diese Überarbeitung durch die Planungsgemeinschaft erfolgt ist.

Grundsätzlich merkt ein Teilnehmer an, dass die von der Planungsgemeinschaft vorgelegten Präsentationen und Karten aufgrund ihrer hohen öffentlichen Brisanz zukünftig selbsterklärend gestaltet sein sollten und jede Karte mit den zentralen Kernbotschaften versehen sein sollte.

#### *Weiteres Vorgehen des Variantenvergleichs*

Professor Sporbeck erläutert auf Nachfrage, dass die Planungsgemeinschaft generell nach Umwelt- und Raumordnungskriterien vergleicht. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit beachtet sie zunächst nur, dass die Varianten ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1 erlangen. Große Unterschiede in der Wirtschaftlichkeit würden zwar auch dokumentiert; die generelle Wirtschaftlichkeitsprüfung führe aber die DB im Anschluss an die Arbeit der Planungsgemeinschaft durch.

Zur Vergleichbarkeit der Vorzugsvariante aus Umweltsicht und der Vorzugsvariante der Raumordnung (Folie 19) erklärt Professor Sporbeck, dass diese im besten Falle miteinander übereinstimmen. Sollte dies nicht der Fall sein, müsse überlegt werden, welches raumordnerische Ziel in der Vorzugsvariante aus Umweltsicht beeinträchtigt wird und ob/wie dieses ggf. überwunden werden kann. Hier seien auf jeden Fall weitere Abwägungen notwendig.

Herr Dr. Domke ergänzt, dass im Variantenvergleich solche Varianten, die eine konstante Geschwindigkeit ermöglichen, gegenüber solchen mit großen Geschwindigkeitsschwankungen aus energetischer und wirtschaftlicher Sicht besser bewertet werden.

#### *Kartierungsarbeiten*

Professor Sporbeck erläutert, dass für die Kartierungsarbeiten zum einen verfügbare Daten und Informationsquellen der Ämter und Behörden herangezogen und zum anderen Kartierungsarbeiten im Feld durch Ortsbegehungen in 2016 durchgeführt wurden. Es sei also sichergestellt, dass aktuellste Daten aus diesem Jahr dem Variantenvergleich zugrunde liegen.

Die schriftliche Dokumentation der Kartierungsarbeiten sei bis Ende November fertiggestellt und könne den Teilnehmern der AG dann zur Verfügung gestellt werden.

#### *Lärmtechnische Bewertung*

Ein Teilnehmer merkt an, dass die genauen Zugzahlen und auch die Zugtypen bekannt sein müssen, um die lärmtechnische Berechnung anzustellen. Herr Dr. Domke erläutert, dass die endgültige lärmtechnische Bewertung erst erfolgen kann, wenn die neuen Prognosezahlen für 2030 vorlägen. Eine vorläufige Lärmabschätzung könne man aber bereits mit den vorliegenden Zahlen für 2025 treffen.

#### *Landschaftsbildbewertung*

Eine Teilnehmerin fragt, nach welchen Kriterien die Landschaftsbildbewertung vollzogen werden soll. Professor Sporbeck erläutert, dass generell nach Auswirkungsklassen bewertet werde. Diese teilen sich in drei Einstufungen:

1. Überschreitung von Zulässigkeitschwellen und gesetzlichen Grenzwerten, die zulassungsversagend sind

2. Überschreitung von Richt-, Vorsorge- und Orientierungswerten aus untergesetzlichen Regelungen, die entscheidungsrelevant sind
3. Überschreitung von fachlichen Orientierungswerten sowie Anwendung gutachtlicher Fachkonventionen, die abwägungsrelevant sind

Die Planungsgemeinschaft sagt zu, die Kriterien in einer der folgenden Sitzungen im Einzelnen vorzustellen und zu erläutern.

#### *Erholungs- und Tourismusgebiete*

Auf die Frage einer Teilnehmerin, wie mit Erholungsgebieten umgegangen werde, erläutert Professor Sporbeck, dass sie wie jeder andere Raumwiderstand berücksichtigt werden, so sie raumordnerisch ausgewiesen sind. Bei Naturschutzgebieten werde der jeweils aktuelle, offizielle Schutzstatus beachtet.

#### *Bauleitplanung*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass Bebauungspläne nicht identisch mit Flächennutzungsplänen sind und letztere nur für Behörden, nicht aber für die Bahn bindend sind. Er fragt, welche Pläne für den Variantenvergleich zugrunde gelegt werden.

Die Planungsgemeinschaft erläutert, dass die Flächennutzungspläne (einschließlich Änderungen) betrachtet und beachtet werden, Bebauungspläne auf dieser Planungsebene aber noch nicht. Zusätzlich werden die realen Nutzungen (Atkis-Daten) herangezogen.

#### *Zeitschiene*

Zum zeitlichen Vorgehen erläutert die Planungsgemeinschaft, dass es das Ziel sei, bis zur nächsten Sitzung im November die optimierten Varianten innerhalb der Trassenkorridore zu erarbeiten. Diese sollen den AG-Teilnehmenden dann vorgestellt und Rückmeldung zu ihnen eingeholt werden.

Für den Variantenvergleich seien schallgutachterliche Betrachtungen unerlässlich. Dazu wird von der DB noch ein Fachgutachter beauftragt. Die Empfehlung einer Vorzugsvariante könne dann im Frühsommer 2017 erfolgen.

Sollten die Teilnehmenden in den nächsten Wochen weitere Fragen und Anmerkungen zu der aktuellen Arbeit der Planungsgemeinschaft haben, können sie diese gerne an Frau Katzenbach-Trosch schicken.

### **TOP 4 Weiteres Vorgehen**

#### *Positionspapier der Gemeinde Biebergmünd*

Ein Vertreter der Gemeinde Biebergmünd erläutert, dass die Gemeindevertretung ein Positionspapier verabschiedet hat, in dem sie klar eine der vier Biebergmünd betreffenden Varianten bevorzugt. Der Gemeindevertreter überreicht das entsprechende Papier der Deutschen Bahn.

In diesem Zusammenhang appelliert der Moderator erneut an die Teilnehmenden, sich nicht frühzeitig für oder gegen bestimmte Varianten auszusprechen, während die Prüfungen in vollem Gange sind. Es sei nicht hilfreich, wenn jede Gemeinde sich nun auf bestimmte – womöglich verschiedene – Varianten festlegt, bevor noch nicht einmal alle Daten vorlägen.

### *Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen*

Die Teilnehmenden der AG diskutieren, inwieweit baldige Informationsveranstaltungen für Mandatsträger im Suchraum und interessierte Bürgerinnen und Bürger notwendig sind. Eine Mehrheit der Teilnehmenden spricht sich dafür aus, zeitnah Informationsveranstaltungen im Suchraum durchzuführen.

Inhalte sollen sein:

- Vermittlung wesentlicher Infos zum Prozess des Abschichtungsverfahrens und des Variantenentscheid (nicht in der Detailtiefe der AG)
- Darstellung des aktuellen Arbeitsstands
- Ausblick auf die weiteren Schritte und den Zeitplan bis zum finalen Variantenentscheid
- verkehrliche Zielsetzung des Projekts.

Zum Format:

- Mandatsträger und Bürger in gemeinsamen Veranstaltungen für den hessischen Raum
- mehrere Veranstaltungen, ggf. entlang der Landkreisgrenzen
- Einladung über zentrale Akteure der Region (Mitglieder des Dialogforums, Verbände, Kommunen, Presse)
- für den bayerischen Raum (Würzburg, Aschaffenburg) eine gemeinsame Veranstaltung ausschließlich für Mandatsträger.

Der Moderator schlägt vor, dass die DB bis zur nächsten Sitzung des Dialogforums einen Vorschlag zur Umsetzung und Terminierung der Informationsveranstaltungen erarbeitet.

Die nächste Sitzung der AG ROV findet am **Dienstag, den 8. November 2016, 15 – 18 Uhr** statt.