
Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

12. Sitzung

Stadthalle Gelnhausen

3. Mai 2018

Ort: Stadthalle Gelnhausen, Philipp-Reis-Straße 11, 63571 Gelnhausen
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter und Denise Ellwein, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Offene Punkte aus der letzten Sitzung und Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 11. April 2018

TOP 3 Wiederholung Parlamentarische Befassung (BUV) und Lärmschutz an den Bestandsstrecken

TOP 4 Vorstellung aktueller Stand der Variantenabwägung

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 12. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Finales Protokoll der 11. Sitzung des Dialogforums
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 4 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen, DB AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Er freue sich darüber, in Gelnhausen zu Gast sein zu dürfen. Herr Dr. Vornhusen blickt zurück auf einen langen Austausch in elf Sitzungen des Dialogforums und 13 Treffen der Arbeitsgruppe zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens. Er erklärt, dass man sich an diesem Tag mit der Abwägung der verschiedenen Vor- und Nachteile der Varianten beschäftige. Herr Dr. Vornhusen nimmt vorweg, dass es noch keine einzelne Vorzugsvariante gebe, sondern zwei Varianten für eine abschließende Bewertung verbleiben würden. Damit seien jedoch bereits eine große Anzahl an Varianten ausgeschieden, sodass man sich deutlich der Entscheidung in der nächsten Sitzung des Dialogforums am 8. Juni nähere. Es handele sich also um einen besonderen Tag für das Vorhaben. Er bedankt sich bei den Teilnehmenden der Sitzung.

Begrüßung Gemeinde Gelnhausen

Herr Glöckner, Bürgermeister von Gelnhausen, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums als Hausherr der Stadthalle. Er wünscht eine fruchtbringende Veranstaltung, für die anliegenden Gemeinden ebenso wie für die zukünftigen Generationen.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden (**Anlage 1**) zur zwölften Sitzung des Dialogforums. Er bittet um Verständnis für die Saalbestuhlung, bei der einige Teilnehmende anderen im Rücken sitzen. Dies lasse sich aufgrund der hohen Teilnehmerzahl leider nicht vermeiden.

Herr Eggert teilt mit, dass es über die eingeladenen Teilnehmenden hinaus einige Anfragen gab, an der Sitzung teilzunehmen. Da man sich darauf geeinigt habe, dass pro Institution immer nur eine, maximal zwei Personen am Dialogforum teilnehmen, habe man die Teilnahme zusätzlicher Personen abgelehnt. Herr Eggert bittet darum, diese gemeinsam festgelegten Regeln, die nicht immer streng umgesetzt wurden, auf der Zielgeraden nicht aus den Augen zu verlieren.

Zudem weist Herr Eggert auf die anstehende Amtsübergabe des Bürgermeisteramtes von Bad Soden-Salmünster hin: Herr Dominik Brasch wird ab 1. August Bürgermeister von Bad Soden-Salmünster. Er folgt auf Amtsinhaber Herr Lothar Büttner und nimmt an diesem Tag zum ersten Mal am Dialogforum teil.

Im Anschluss stellt Herr Eggert die Tagesordnung vor, welche ohne Änderung angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Offene Punkte aus der letzten Sitzung vom 11. April 2018
- Vorstellung der Eckpunkte der Parlamentarischen Befassung (Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung) und Lärmschutz an den Bestandsstrecken
- Vorstellung des aktuellen Standes der Variantenabwägung

Herr Eggert weist darauf hin, dass im Anschluss an das Dialogforum ein Pressegespräch stattfinden wird.

Rückblick auf den Planungsworkshop am 18.04.

Herr Eggert fasst kurz seine Eindrücke des Workshops zusammen. Es habe ein guter Austausch in kleinen Arbeitsgruppen und in zahlreichen bilateralen Gesprächen stattgefunden. Die Themen seien sehr detailliert und fokussiert behandelt worden. Die im Vergleich zur ersten Veranstaltung vorgenommenen Änderungen seien auf positives Feedback von den Teilnehmenden gestoßen.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass zwar viele Mitarbeiter der DB anwesend und gut informiert gewesen sind. Angesichts der langen Diskussionen im Dialogprozess zu den Streckengeschwindigkeiten hätten die Gespräche zu diesem Thema jedoch zuweilen die notwendige Sensibilität vermissen lassen.

TOP 2 Offene Punkte aus der letzten Sitzung und Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 11. April 2018.

Einige Teilnehmer haben Anmerkungen und Änderungsvorschläge zum Protokoll der letzten Forumssitzung. Es wird mit sechs Änderungen angenommen und gilt somit als formell verabschiedet.

Herr Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, erläutert die Ergebnisse der letzten noch ausstehenden Schalluntersuchungen (**Anlage 3**, Folie 2-5) und informiert über die vollständige Bewertung des Vorschlags VIII.

Umgang mit „Vorschlag VIII“

Herr Gorissen kritisiert, dass die Bahn aus seiner Sicht wesentliche Änderungen an dem von ihm entwickelten Vorschlag VIII vorgenommen habe und die Bewertung somit auf einer falschen Grundlage basiere und nicht richtig sei.

Herr Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, bietet einen separaten Termin mit Herrn Gorissen und den Gutachtern des Main-Kinzig-Kreises an, um Einvernehmen über die vorgeschlagene Linienführung des Vorschlags VIII herzustellen. Die Bahn werde mit einem Terminvorschlag auf ihn zukommen. Es besteht Konsens zwischen den Beteiligten und den Mitgliedern des Dialogforums, dass es zu dem Treffen kommen soll.

TOP 3 Wiederholung Parlamentarische Befassung (BUV) und Lärmschutz an den Bestandsstrecken

Herr Bolte stellt die Eckpunkte der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) und das Vorgehen zum zusätzlichen Lärmschutz an der Bestandsstrecke vor (**Anlage 3**, Folie 6-8). Er führt aus, dass die Ergebnisse der Untersuchung zum Schallschutz an der Bestandsstrecke noch nicht im nächsten Dialogforum am 8. Juni zur Verfügung stünden, da die Untersuchungen zeitintensiv seien.

Diskussion/Anmerkungen

Untersuchungen zum Lärmschutz

Ein Teilnehmer äußert seinen Unmut darüber, dass die Schalluntersuchungen für die einzelnen Varianten mit einem pauschalen Schallschutz in Form einer 3m hohen Schallschutzwand gerechnet wurden. Die pauschale Annahme erscheint ihm unzureichend, da zur exakten Bewertung insbesondere der Variante V zunächst Klarheit über die notwendige Höhe der Lärmschutzwände geschaffen werden müsse. Nur dann sei ein Vergleich der Varianten möglich.

Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass sich zu dieser Thematik vor dem Hintergrund des Unterrichtungsschreibens des Regierungspräsidiums Darmstadt aus dem Jahr 2015 bereits ausführlich ausgetauscht wurde. Die Auslegung dieses Schreibens durch den Teilnehmer ließe sich aus dem Dokument nicht ableiten. Die Bahn habe §50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes zu beachten. Vom Regierungspräsidium habe sie darüber hinaus mit dem Unterrichtungsschreiben den Auftrag erhalten, zu Vergleichszwecken auch die Schalluntersuchungen mit Lärmschutz durchzuführen. Im Ergebnis komme es bei einer pauschal angenommenen Höhe der Schallschutzwände von 3 Metern variantenübergreifend zu einer Verminderung der Betroffenheiten. Die Differenzen zwischen den Varianten würden dabei geringer ausfallen und somit zur Niveauangleichung führen, was der Bedeutung des Lärmthemas innerhalb des Schutzbereiches Mensch nicht angemessen wäre. Ein Auftrag zur Berechnung der exakten Höhe der Schallschutzwände ergebe sich hingegen nicht aus dem Schreiben. Dies sei Inhalt der Planfeststellung für die ausgewählte Variante.

Ein anderer Teilnehmer erwidert, dass die nur nachrangige Berücksichtigung des pauschalen Schallschutzes beim Variantenvergleich keine direkte gesetzliche Vorgabe ist, sondern von der Bahn zur Umsetzung des §50 des BImSchG methodisch so gewählt wurde.

Herr Bolte ergänzt, dass sich mit zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen an den Bestandsstrecken im Rahmen der parlamentarischen Befassung auseinandergesetzt werde und diese zu einem späteren Zeitpunkt geplant sei.

Zeitpunkt der Parlamentarischen Befassung

Aus der Sicht eines Teilnehmers ist es notwendig, dass eine Entscheidung des Bundestages über zusätzliche Schallschutzmaßnahmen noch vor Abschluss des Raumordnungsverfahrens stattfinden müsse. Mehrere Teilnehmer merken an, dass das Vorhaben frühzeitiger in die parlamentarische Befassung gehen solle.

Herr Bolte erläutert, dass das Verfahren zur parlamentarischen Befassung für jedes Projekt deutschlandweit gleich sei. Die Bahn könne nicht über den Zeitpunkt der parlamentarischen Befassung entscheiden, da die Verantwortung dafür beim Bund liege. Herr Bolte sichert jedoch zu, diesen Teilnehmerwunsch an den Bund heran zu tragen.

Schallschutzmaßnahmen für die Stadt Fulda

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob der Bedarf an Schallschutzmaßnahmen für die Stadt Fulda ebenfalls protokolliert und in die parlamentarische Befassung eingebracht werde. Die Stadt und die Gemeinden im Kreis sollten gleichermaßen von zusätzlichem Schallschutz profitieren.

Herr Bolte erklärt, dass sich die Stadt Fulda innerhalb des geographischen Projektgebietes befindet und somit in der parlamentarischen Befassung mitbetrachtet werde.

Aus der Sicht eines anderen Teilnehmers ist es wichtig, dass die Stadt Fulda einen gleichlautenden Beschluss mit den Gemeinden und dem Main-Kinzig-Kreis fasse. Nur durch ein gemeinsames Auftreten und eine breite politische Mehrheit ließe sich eine größere Verbindlichkeit erzielen.

Barrierefreiheit

Ein Teilnehmer weist daraufhin, dass neben den zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen vor allem die Barrierefreiheit der Bahnstationen im Main-Kinzig-Kreis eine weitere zentrale Forderung der Region sei.

Herr Bolte stimmt dem zu und erklärt, dass auch diese Forderung an den Bund herangetragen werde.

Kompensationsmaßnahmen

Ein Teilnehmer schlägt vor, zusätzliche Kompensationsmaßnahmen in die parlamentarische Befassung einzubringen, wenn sich die Region auf ein kreisübergreifendes Kompensationskonzept einige. Herr Bolte erklärt, dass aufgrund der Projektgröße ohnehin umfangreiche finanzielle Mittel für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden würden. Er befürwortet die Umsetzung von großen Maßnahmen anstelle vieler kleinerer. Es müsse jedoch zunächst untersucht werden, welcher Ausgleich erforderlich ist, um im zweiten Schritt die Umsetzungsmöglichkeiten prüfen zu können.

Ein Teilnehmer äußert seinen Unmut darüber, dass Ausgleichsmaßnahmen oftmals weit entfernt von dem eigentlichen Vorhaben vorgenommen werden. Diese Flächen hätten dann aber keinen Bezug zu den Menschen vor Ort und keinen Nutzen in der eigentlich betroffenen Region.

Herr Bolte erläutert, dass man sich in der Phase der Raumordnung befände. Er betont, dass auch die Bahn einen Ausgleich vor Ort bevorzuge. Ein positives Beispiel dafür sei ein vor kurzem eröffneter Naturlehrpfad bei Aschaffenburg. Hier sei es gelungen, in Streckennähe eine umfangreiche Ausgleichsmaßnahme durchzuführen. Für solche Maßnahmen müsse es in der Region jedoch auch ausreichend Flächen geben. Ansonsten müsse auf entferntere Flächen ausgewichen werden. Teilnehmervorschläge zu diesem Thema nehme die Bahn gerne entgegen.

Ausbau des Nahverkehrs

Ein Teilnehmer erklärt, dass der Ausbau des Nahverkehrs zwar nicht unmittelbar die Vorhabensfinanzierung durch den Bund betreffe. Er fragt, ob es dennoch möglich sei, auf eine Verbesserung des Nahverkehrs in den Gesprächen hinzuwirken.

Ein Teilnehmer erwidert, dass die Verbesserung des Nahverkehrs nicht in der Verantwortung der DB liege. Es sei jedoch eine langjährige Forderung der Fahrgastverbände, dass sich der zuständige Verkehrsverbund dazu äußere, wie der Regionalverkehr ausgebaut werden soll. Dazu gebe es eine lange Liste von Einzelfragen, die bislang unbeantwortet blieben. Ein verbessertes Betriebskonzept in der Region Fulda sei erforderlich, etwa durch einen Regionalexpress im halbstündlichen Takt nach Wächtersbach und schnelle Fahrten zwischen Fulda und Frankfurt. Diese Aspekte drohten in der öffentlichen Diskussion durch die Fokussierung auf den Schallschutz unterzugehen. Er fordert, dass der Verkehrsverbund zeitnah die offenen Fragen zum Nahverkehrsausbau kläre.

Herr Bolte fügt hinzu, dass die Bahn zwar die verkehrlichen Kapazitäten zur Verfügung stelle, der Nahverkehr jedoch auch bestellt werden müsse. Er gehe davon aus, dass der Verkehrsverbund bereits an dem Thema arbeite. Die anstehende Entscheidung über die Streckenführung werde zudem die entsprechende Konzeption des Nahverkehrsangebots erleichtern.

Maßnahmen zur Lärmsanierung und Lärmvorsorge

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Bestandsstrecken einerseits für Maßnahmen der Lärmsanierung in Frage kommen. Andererseits bestehe die Forderung nach zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen nach den strengeren Grenzwerten der Lärmvorsorge. Er fragt, ob die Bestandsstrecken aus der Priorisierungsliste des Lärmsanierungsprogramms herausgenommen werden, bis eine Entscheidung zum Schallschutz nach Lärmvorsorge gefallen ist.

Herr Domke führt aus, dass ein solcher Zusammenhang nicht besteht und eine Herausnahme daher nicht zu befürchten sei. Es werde ermittelt, welche zusätzlichen Maßnahmen bei Schallschutz gemäß Lärmvorsorge an der Bestandsstrecke notwendig sind und welche Kosten sich daraus ergeben. Diese Daten seien die notwendige Grundlage für die weiteren Schritte.

Herr Bolte ergänzt, dass sich mit dem Bund abgestimmt werde, wie der Prozess zur Entscheidung über Schallschutzmaßnahmen beschleunigt werden könne.

Ein anderer Teilnehmer erkundigt sich, ob es eine Darstellung zur Veränderung der Schallentwicklung entlang der Bestandsstrecken gebe. Aus der Sicht des Teilnehmers ist es notwendig, die Schallentwicklung entlang der Bestandsstrecke im Prognosefall auch gemäß den Grenzwerten der Lärmsanierung zu betrachten und diese Informationen dem Dialogforum zur Verfügung zu stellen.

Herr Dr. Domke verweist auf die Säulendiagramme in der Präsentation des letzten Dialogforums, welche die Anzahl der betroffenen Einwohner gemäß den Grenzwerten der Lärmvorsorge in der Ist-Situation sowie im Prognose-Nullfall zeigten. Zudem seien die Veränderungen der Betroffenenheiten im Planfall mit und ohne 3 Meter hohen Schallschutzwänden aufgeführt worden. Er fügt hinzu, dass die Zahl der betroffenen Einwohner an der Bestandsstrecke im Vergleich zum Ist-Zustand in jedem Falle stark abnehmen würde. Die Abnahme der Schallbelastungen sei auf die Verkehrslenkung und die Umrüstung der Züge auf Flüsterbremsen zurückzuführen.

Herr Dr. Domke erklärt zudem, dass die Bewertung des Lärmsanierungsprogramms auf den Zugzahlen im Ist-Zustand basiert, während sich die Berechnungen zur Lärmvorsorge auf die Zugzahlprognose 2025 bzw. 2030 stütze. Im ersten Schritt werde auf Basis des Ist-Zustandes untersucht, welche Maßnahmen gemäß Lärmsanierung möglich wären. Im zweiten Schritt werde die Lärmvorsorge auf Basis der Prognosezahlen berechnet.

Herr Bolte unterstreicht, dass das Lärmsanierungsprogramm für Schallschutzmaßnahmen entlang von Bestandsstrecken konzipiert ist, während die Lärmvorsorge für Neubaustrecken gelte. Es handele sich also um eine Überlagerung von zwei eigentlich unabhängig voneinander aufgesetzten Verfahren. Bereits jetzt sei allerdings klar, dass es leiser an den Bestandsstrecken werde.

TOP 4 Vorstellung aktueller Stand der Variantenabwägung

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, präsentiert den Teilnehmern den aktuellen Stand der Variantenabwägung (**Anlage 3**, Folie 9-24).

Kriterien für den Ausschluss einzelner Varianten

Ein Teilnehmer empfindet es als zweifelhaft, Varianten aufgrund geringer Unterschiede bei der Inanspruchnahme von Flächen auszuschließen. Diese Unterschiede seien nicht stark genug, um eine Abschichtung damit zu begründen.

Herr Stolzenburg erläutert, dass es zu Beginn der Variantenfindung im Untersuchungsraum einen Grobvergleich gegeben habe. Aufgrund der Vielzahl an Kombinationsmöglichkeiten bei der Streckenführung seien dort Signifikanzschwellen entwickelt worden, mit denen deutlich schlechtere Varianten klar ausgeschlossen werden konnten. Die verbliebenen sieben Varianten und deren Kombinationsmöglichkeiten wiesen hingegen nicht mehr derart starke Unterschiede auf, sodass diese in Relativvergleichen gegenüber gestellt worden sind. Für die Findung der Antragsvariante sei daher auch nicht die Bewertung eines einzelnen Kriteriums entscheidend, sondern die Summe aller Einzelbewertungen. In der Abwägung aller Kriterien hätten die Varianten IV und VII dabei besser als alle anderen abgeschnitten.

Bahnstromleitungen

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Domke, dass keine separaten Bahnstromleitungen zum Betrieb der Neubaustrecke notwendig seien. Diese Frage sei bereits sehr früh mit der zuständigen DB Energie geklärt worden, da anderenfalls die Betroffenheiten in die Variantenbewertung aufgenommen worden wären.

Entsorgung des Aushubs und baubedingte Auswirkungen

Ein Teilnehmer empfindet den hohen Tunnelanteil bei Variante IV und VII als problematisch. Insbesondere die Entsorgung der mit dem Tunnelbau verbundenen Aushubmengen sei kritisch zu sehen.

Kombination Variante V und VII

Ein Teilnehmer zeigt sich zufrieden mit dem Ausschluss der Varianten, die durch den Spessart führen. Er möchte wissen, weshalb im Norden die Kombination der Variante V mit einer Weiterführung über Variante VII nicht bewertet worden sei.

Herr Dr. Domke erläutert, dass im Bereich der Variante V der Segmentvergleich zwischen Neuhoof und Fulda-Bronnzell noch nicht abgeschlossen sei, konkret die Schallberechnung. Offen sei daher der darauf aufbauende Vergleich zwischen Fließen und Fulda. Es stünde jedoch fest, dass sich die Variante VII durch eine solche Kombination nicht verschlechtern würde. Sie könnte ja theoretisch nur noch besser werden, so dass die Auswahl der VII als eine der beiden verbleibenden Varianten gerechtfertigt sei.

Südkorridor Frankfurt – Würzburg / Bahnhof Gelnhausen

Auch ein anderer Teilnehmer freut sich, dass die Diskussionen um die Spessart-Varianten durch den Ausschluss beendet werden könnten. Jetzt sei sich dem Südkorridor zwischen Frankfurt und Würzburg wieder vertieft zu widmen. In Bezug auf den Ausbauabschnitt Hanau-Gelnhausen betont er, dass er nicht am Bahnhof in Gelnhausen enden solle, sondern bis nach Haitz-Höchst zu verlängern sei. Damit könnten die Planungen zum Lärmschutz und zur besseren Verkehrsabwicklung im Bahnhof besser angegangen werden.

Berücksichtigung der Regionalpläne

Ein Teilnehmer zeigt sich verwundert, dass bei Variante I und II ein Grundsatz aus dem Regionalplan Südhessen herangezogen wurde, während Aussagen zur Bündelung aus dem Regionalplan nicht benannt worden seien.

Herr Dr. Domke führt aus, dass die Aussagen der Regionalpläne grundsätzlich berücksichtigt werden, auch wenn nicht explizit erwähnt. Wenn es allerdings Gründe gäbe, von den Grundsätzen des Regionalplans abzuweichen, werden diese entsprechend nachgewiesen. Solche Abweichungen zu ermöglichen, sei ja gerade Sinn des Raumordnungsverfahrens.

Kinzigstausee

Ein Teilnehmer bemängelt, dass die technischen Planungen für die Überquerung des Kinzigstausees nicht in hinreichender Tiefe vorlägen. Ein anderer Teilnehmer fragt, ob eine Umfahrungsmöglichkeit des Stausees geprüft werde.

Herr Dr. Domke erwidert, dass auch Umfahrungsmöglichkeiten des Stausees geprüft werden. Die derzeitige Bewertung der Variante IV sei aber unter der Annahme einer Brücke getroffen worden und in den folgenden Planungsphasen würden dann die Vertiefungen der Planung erfolgen – insbesondere auf Grundlage der hier besonders wichtigen Baugrunduntersuchungen.

Ausschluss-Kriterien

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf den ersten Planungsworkshop, auf dem von K.O.-Kriterien bei einigen Varianten gesprochen worden sei. Er erkundigt sich, weshalb die Varianten III und VI aufgrund verfahrenskritischer Risiken ausgeschlossen wurden, während beispielsweise die Beeinträchtigung der Mopsfledermaus bei Variante I nicht als K.O.-Kriterium bewertet wurde. Die Gründe für diese Unterscheidung seien darzustellen.

Herr Stolzenburg weist daraufhin, dass es sich bei Variante III und VI um konkrete Betroffenheiten gehandelt habe. Dies betreffe etwa das Kalk-Niedermoor bei Variante III, welches nicht wiederherstellbar wäre, bzw. konkret bekannte Habitate der Bechsteinfledermaus bei Variante VI. Bei Variante I sei die negative Bewertung im Artenschutz aufgrund von Eingriffen in alte Waldbestände über längere Strecken zustande gekommen. Dieser Nachteil sei als besonders hohes Konfliktrisiko für die verfahrenskritische Mopsfledermaus berücksichtigt worden, aber nicht im Sinne eines „K.O.“-Kriteriums.

Betrachtung Variante V

Ein Teilnehmer wiederholt seine Forderung, die Zahl der Betroffenen entlang der Variante V Nord zu ermitteln, inklusive der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen gemäß Lärmvorsorge. Er sei fest davon überzeugt, dass die Untersuchungsergebnisse eine wesentlich bessere Bewertung der Variante zur Folge hätten. Die noch verbleibenden Varianten würden eine starke Neubelastung durch Güterzüge für Kalbach bedeuten.

Ein anderer Teilnehmer hält entgegen, dass eine Umsetzung der Variante V umfängliche Eingriffe in Neuhof notwendig machen würde. Die Gemeinde habe bereits zehn Jahre Bauarbeiten für die A 66 hinter sich. Die Strecke würde nicht nur einen weiteren Güterverkehrsanstieg für Neuhof bedeuten, sondern verlaufe zudem durch ein Hochwasserschutzgebiet. Er betont, dass die Gemeinde Neuhof ebenso ihre Ablehnung der Variante VII gegenüber der Bahn zum Ausdruck gebracht habe. Nach dem Bau der Autobahn A 66 und der Linienverbesserung der DB Netz AG mitten durch die Ortschaft wäre aus seiner Sicht die Realisierung der Variante VII durch den Oppenberger Berg für die Menschen in Neu- und Niederkalbach eine Katastrophe. Die östliche Seite des Kernortes sei der einzig unberührte Bereich und dies solle auch so bleiben. Dennoch seien Forderungen nach einer Umsetzung der Variante V nicht nachvollziehbar und sollten eingestellt werden. Gerichtet an Herrn Gorissen bittet er darum, auf die anhaltenden E-Mails zu seinem Vorschlag zu verzichten. Er kritisiert, dass er weder an

den beiden Planungsworkshops noch auf der Sitzung, in der sein Vorschlag besprochen wurde, anwesend gewesen sei.

Ein Teilnehmer weist dies zurück und betont, dass die Gründe für die Abwesenheit eines Teilnehmers nicht Gegenstand der Diskussionen im Dialogforum sein sollten.

Lärmvorsorge an der bestehenden Schnellfahrtstrecke

Ein Teilnehmer appelliert daran, dass auch Kalbach die bessere Bewertung der verbleibenden Varianten akzeptieren möge. An die Planer richtet er die Bitte, die existierende Schnellfahrtstrecke mit Lärmschutz gemäß Lärmvorsorge auszustatten, damit Kalbach den besten Schallschutz erhalte.

Bündelung und Variante IV

Ein Teilnehmer spricht sich für die weitestgehende Bündelung der Neubaustrecke mit dem Bestand aus. Zu Variante IV merkt er an, dass die Problematik der Natura 2000-Gebiete bei Wirtheim mit orchideenreichen Wiesen im nördlichen Teil des FFH-Gebietes in den Beurteilungstabellen nicht erwähnt worden seien.

Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch und baubedingte Auswirkungen

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass Variante VII wesentliche Auswirkungen auf den Fliedener Orts- teil „Höf und Haid“ habe. Dort lebten auf zehn Weilern über 300 Menschen. Diese hätten dann nicht nur eine Neubaustrecke zu verkraften, sondern auch weitere Bahnstrecken, die Autobahn und eine Landstraße. Mit Variante VII werde der einzig unbelastete Raum auch noch in Anspruch genommen. Er bittet um eine sehr intensive Abwägung der verbleibenden beiden Varianten.

Ein anderer Teilnehmer bekräftigt die Aussagen des Vorredners. Er habe den Eindruck, dass die Belange des Menschen weniger schwer wiegen als jene von Fledermäusen oder Störchen. Die baubedingten Auswirkungen in Wächtersbach seien bei Variante VII erheblich. Die Baustraßen würden an einer Schule und Kindergärten vorbeiführen. Dies müsse berücksichtigt werden.

Herr Stolzenburg erwidert, dass das Schutzgut Mensch von hoher Entscheidungsrelevanz sei. Die baubedingten Auswirkungen würden schutzgutübergreifend betrachtet. Er weist darauf hin, dass die baubedingten Auswirkungen bereits im vorliegenden Kriterienkatalog berücksichtigt worden sind und bekräftigt, dass dies auch bei der Wahl der Vorzugsvariante mitbetrachtet werde.

Die Sitzung wird für eine kurze Pause unterbrochen. Herr Eggert weist darauf hin, dass ein Fernseh- team darum bittet, eine kurze Aufnahme von der Sitzung zu machen. Es werden keine Einwände er- hoben. Im Anschluss werden die Diskussionen fortgesetzt.

Brücke beim Steinaubachtal

Ein Teilnehmer weist auf die fehlende Kennzeichnung der Brücke über das Steinaubachtal auf Folie 30 (**Anlage 3**) hin. Die Bahn sagt zu, die Folie entsprechend zu korrigieren.

Bedeutung des Vogelsbergs für die Region

Ein Teilnehmer stellt die Bedeutung des Vogelsbergs als wichtige Urlaubsregion und Erholungsgebiet für die Bevölkerung heraus. Die B276 sei das Tor zum Vogelsberg und werde durch die Variante VII erheblich beeinträchtigt.

Berücksichtigung von Transportverkehr bei Variantenbewertung

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Gemeinde Wächtersbach bei Variante VII über viele Jahre von Bauarbeiten betroffen wäre. Der Baustellenverkehr würde durch reine Ortsstraßen, Spiel- und Schulstraßen geleitet werden. Diese Transportauswirkungen sollten große Berücksichtigung finden beim Variantenentscheid. Ein anderer Teilnehmer erklärt, dass vom Brachttal aus ein kilometerlanger Tunnel angebohrt werde. Die Bauarbeiten hätten eine große Flächeninanspruchnahme zur Folge und würden umfängliche Transporte des Erdaushubs nötig machen. Großräumige Baustraßen gelte es ebenso zu vermeiden wie eine Überlastung der B276, die den zusätzlichen LKW-Verkehr nicht aufnehmen könne.

Der Moderator erläutert, dass es sich beim Umgang mit Baubeeinträchtigung um ein zweistufiges Verfahren handele. Zunächst werde im Raumordnungsverfahren eine Vorzugsvariante gewählt. Baustellenbedingte Auswirkungen sei dabei ein Kriterium zur Bewertung der Varianten. Nach der Auswahl der Vorzugsvariante werde sich nochmals intensiver mit der Baulogistik befasst. Dabei würden weitere Optimierungsmöglichkeiten geprüft. Er bittet Herr Stolzenburg um eine Einschätzung, wie dieser Aspekt in der Variantenbewertung eingeflossen ist.

Herr Stolzenburg erläutert, dass die baubedingten Auswirkungen und Folgewirkungen anhand eines Grobkonzeptes abgeschätzt und auf dieser Basis bewertet worden sind. Dabei werde die baubedingte Flächeninanspruchnahme im Hinblick auf die Größe der Gesamtfläche als auch in Bezug auf die Inanspruchnahme von schutzwürdigen Böden oder Biotopen bewertet. Ebenso würde die Abwicklung des Baustellenverkehrs und die erforderliche Nutzung von Ortsdurchfahrten in die Bewertung mit einfließen. Bei den beiden Varianten seien zumeist gegenläufige Effekte zu sehen. Variante VII schneide beispielsweise bei der Flächeninanspruchnahme besser ab, habe aber größere Auswirkungen in Bezug auf den Transportverkehr.

Herr Bolte fügt hinzu, dass der bauzeitliche Verkehrsaspekt bereits berücksichtigt worden ist und auch eine Unterscheidung in der Bewertung der beiden Varianten vorgenommen wurde. Jetzt stelle sich die Aufgabe, diesen Punkt nochmals genau zu betrachten.

Nutzen-Kosten-Verhältnis und Kosten

Ein Teilnehmer fragt, ob die beiden verbleibenden Varianten lediglich danach bewertet werden, ob ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer eins vorliegt oder ob Unterschiede in den Gesamtkosten relevant für die Entscheidung sind.

Herr Dr. Domke weist daraufhin, dass beide Varianten ein positives NKV aufweisen und sich in diesem Punkt nicht wesentlich unterscheiden. Nach der Prüfung der beiden Varianten auf weitere Optimierungsmöglichkeiten würden aber auch nochmals die Kosten im Quervergleich betrachtet.

Beeinträchtigung von bestehenden Ausgleichsflächen

Ein Teilnehmer bemängelt, dass die Variante VII nicht nur Ausgleichsflächen nötig mache, sondern sogar bestehende Ausgleichsflächen überplant werden. Eine große Retentionsfläche wäre erneut negativ betroffen.

Unterstützung von Variante IV

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass sich fünf Bürgerinitiativen im Norden von Schlüchtern für die Variante IV ausgesprochen haben. Die Menschen erhofften sich, dass mit dem Vorhaben auch Lärmvorsorgemaßnahmen am Bestand erfolgten. Er unterstreicht die Wichtigkeit des Themas Lärm, welches keinesfalls zu vernachlässigen sei.

Verknüpfung am Gelenkpunkt Schlüchtern/Parallelführung der Strecke entlang der A66

Aus der Sicht eines Teilnehmers eigne sich der Gelenkpunkt bei Schlüchtern, um die Streckenführung der Variante IV und VII zu verbinden. Eine Linienführung gemäß Variante IV im Süden und der Variante VII im Norden sei zu prüfen. Ebenso sei aufgrund der Brücke in Wächtersbach eine Paralleltrasse entlang der A66 zu diskutieren. Insgesamt sei die Streckenführung so zu konzipieren, dass sie aufwärtskompatibel ist und spätere, kapazitätssteigernde Maßnahmen nicht ausschließt.

Faktenblätter

Ein Teilnehmer lobt die von der Bahn entwickelten Faktenblätter. Es fehle allerdings der Hinweis, dass die Linienführungen einen 500 Meter breiten Korridor darstellen.

Zeitplan für das weitere Verfahren

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Bolte den Zeitplan für das weitere Vorgehen. Variante IV und VII lägen dicht beieinander, sodass diese nochmals intensiv betrachtet werden. Dabei sei klar, dass das Schutzgut Mensch eine große Rolle spiele. Dabei seien auch Themen wie der Bauprozess relevant. In den kommenden vier Wochen stehe also eine Menge Arbeit an und man hoffe, am 8.6. die bestmögliche Variante gefunden zu haben.

Herr Dr. Domke ergänzt, dass es derzeit noch keine Tendenz in Richtung einer Variante gebe. Ziel sei es, im Herbst 2018 die Antragsunterlagen fertiggestellt zu haben, welche im Anschluss von der Genehmigungsbehörde auf Vollständigkeit überprüft werde. Davon hänge die weitere zeitliche Taktung des formellen Verfahrens ab. Die Raumordnungsunterlagen werde die Bahn den Teilnehmenden zur Verfügung stellen.

Rückblick auf den bisherigen Prozess

Zum Abschluss der Diskussion erklärt ein Teilnehmer, dass die Reaktionen auf die heutigen Ergebnisse sehr sachlich und konstruktiv ausgefallen sind. Dies sei sehr positiv und zeige nochmals, wie wichtig die geleistete Vorarbeit gewesen ist.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Ralf Eggert stellt das weitere Vorgehen und die nächsten Termine vor:

Am **Freitag, den 8. Juni 2018** findet die **13. Sitzung des Dialogforums** statt.

Im Anschluss werden die Pressebotschaften mit den Teilnehmenden abgestimmt.

Herr Eggert bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.

Presseinformation

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsam die Botschaften einer Presseinformation ab, die dem Protokoll als Anlage 4 angefügt ist.