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

1. Sitzung

Heinrich-Heldmann-Halle in Wächtersbach

23. Juli 2014

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

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

Dauer: 15.00 Uhr – 18.15 Uhr

Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Timo Peters, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Vorstellung und Diskussion des aktuellen Stands der Vorbereitung für die Antragkonferenz

TOP 3 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste Arbeitsgruppensitzung

Anlage 2 Vorstellung aktueller Projektstand

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Herr Eggert begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Arbeitsgruppensitzung der AG „Vorbereitung der Antragskonferenz (einschl. Scoping) für das Raumordnungsverfahren“.

Nach einer kurzen Vorstellung der Teilnehmenden (**siehe Teilnehmerliste Anlage 1**) formuliert Herr Eggert die zwei Ziele der heutigen Sitzung:

1. Den aktuellen Planungsstand der DB in Bezug auf das Raumordnungsverfahren verständlich erläutern und nachvollziehbar machen.
2. Rückmeldungen, Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden zu diesem Planungsstand einholen, und diskutieren und, wo möglich, der DB zur Prüfung mitgeben.

TOP 2 Vorstellung und Diskussion des aktuellen Stands der Vorbereitung für die Antragskonferenz

Herr Dr. Domke von der DB Netz AG erläutert den Anwesenden den aktuellen Planungsstand (**Anlage 2**).

Diskussion

Zukünftige Bedarfssituation

Von mehreren Teilnehmern wurde darum gebeten, das zukünftige Verkehrsaufkommen und den zukünftigen Bedarf auf den Strecken Hanau nach Fulda sowie von Hanau nach Würzburg mit konkreten Zahlen und Daten darzustellen. Zudem sei einigen Teilnehmenden noch unklar, welche Bedarfsprognosen und -berechnungen herangezogen und zugrunde gelegt worden seien. Es wird vereinbart, dass dieses Thema im Rahmen des Dialogforums oder einer Arbeitsgruppe behandelt wird.

Grafische Darstellung des Suchraums

Herr Dr. Domke erläutert, dass die Darstellung des Suchraums, wie sie auf der Folie 8 zu sehen ist, den aktuellen Umfang und Rahmen des Suchraums zeige. Gegenüber der vorher verwandten, lilafarbenen Darstellung wie sie auf S. 3 zu sehen ist, sei dieser vor allem in Richtung Nordwesten gegenüber der alten Darstellung erweitert worden. Dieser Suchraum sei jedoch weiterhin noch nicht endgültig festgelegt. Vor allem an den Rändern sei man für Anregungen und Hinweise offen, wie der Suchraum konkretisiert werden könne. Um Irritationen zu vermeiden, wird vereinbart, dass zukünftig stets die neue Grafik des Suchraums verwendet werden soll.

Südliche Grenze des Suchraums

Im Süden ergebe sich die Begrenzung des Suchraums aus der Fahrzeit für die Taktknoten, die zwischen Frankfurt und Fulda erreicht werden müsse. Diese betrage 45 Minuten. Bei einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 250 km/h auf einer Neubaustrecke dürfe die Strecke zwischen Gelnhausen und Fulda daher nicht länger als ca. 70 km sein. Aus dieser Längenbegrenzung ergebe sich eine südliche Grenze. Streckenführungen weiter südlich würden zu lang, um die benötigte Fahrzeit erreichen zu können.

Nordwestliche Grenze des Suchraums

An dieser Stelle habe man den Suchraum gegenüber der lilafarbenen Darstellung erweitert. Im Norden sei durch den Kaliabbau eine Grenze gesetzt. Im mittleren Bereich wachse bei einer Trassenführung noch weiter westlich entlang des Vogelsbergs nur noch der Anteil der Tunnel an der Strecke, was negative Auswirkungen auf die Höhe der Baukosten habe. In der Region um Bad Soden – Salmünster gäbe es Heilquellen und Brunnen, die eine Trassenführung behindern.

Auf eine Anfrage aus dem Forum, dass es auch an anderer Stelle Heilquellen gebe, wird dargelegt, man diese bei der Festlegung der verschiedenen Trassenkorridore berücksichtigt habe.

Aus dem Forum kommt der Hinweis, dass es Überlegungen gab, aufgeständerte Fahrbahnen zu errichten und diese wie Tunnel einzuhausen. Diese Technik böte sich an, wenn z.B. Täler durchquert werden müssten, um die Lärmbelastung zu reduzieren und die Heilquellen zu schützen.

Aus dem Forum wird angeregt, im Teilbereich zwischen Wächtersbach und Bad Soden-Salmünster (Münsterberg/Salztal nördlich Bad Soden bis zur Ortslage Romstal/Wahlert) eine Erweiterung des Untersuchungsraumes vorzusehen, um - ggf. unterstützt durch eine fachgutachterliche Empfehlung - eine mit den Heilquellenschutzanforderungen kompatible Linienvariante als Nordumfahrung Bad Soden mit untersuchen zu können.

Östliche Grenze des Suchraums und Einbindung in die Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg

Die Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg bilde im Osten eine Grenze, da an diese Strecke angeschlossen werden könne. Die Schnellfahrstrecke zwischen Fulda und Würzburg verfüge über genügend freie Kapazitäten, um zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Da man allerdings nicht in die zahlreichen Tunnel entlang der Strecke einbinden könne, gebe es nur wenige Stellen, an denen genügend Raum vorhanden sei, um eine entsprechend große Weiche einzubauen. Dies schränke die Möglichkeit zur Einbindung erheblich ein.

Die Deutsche Bahn verspricht, eine Grafik zu erarbeiten, in der der Raumbedarf für eine Weiche sichtbar wird, um einen Eindruck zu bekommen, welche Dimensionen nötig seien und warum nicht an allen tunnel-freien Stelle eingebunden werden könne.

Begegnungsverbot in Tunneln

In den zweigleisigen Tunneln, wie sie in den 80ziger Jahren auf der Schnellfahrstrecke zwischen Würzburg und Fulda gebaut wurden, bestehe ein Begegnungsverbot zwischen einem ICE und einem Güterzug. Daher würden auf dieser Strecke Güterzüge nur nachts fahren. Zwei entgegengesetzt fahrende ICEs dürften im Tunnel jedoch aneinander vorbeifahren.

Einbindung DB Fernverkehr

Die DB Fernverkehr sei in die aktuellen Planungen mit eingebunden.

ICE-Strecke über Nantenbach

Eine Streckenführung über die bestehende Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach (Main-Spessart-Bahn) könne den dringend benötigten Kapazitätswachstum zwischen Hanau und Fulda nicht decken. Eine solche Streckenführung sei viel zu lang, um das Fahrzeitziel zwischen Hanau und Fulda zu erreichen. Inwiefern der Bedarf in Richtung Würzburg über diese Strecke abgedeckt werden könne, sei Teil des noch nicht abgearbeiteten Prüfauftrags.

Aus dem Forum kommt der Hinweis, dass es in jedem Fall wichtig sei, den Wirtschaftsraum Aschaffenburg nicht zu schwächen.

Entwicklung von detaillierten Raumwiderstandskarten

Die Deutsche Bahn habe bisher nur eine oberflächliche Flächenbetrachtung vorgenommen und erste Grobkorridore entwickelt. Die vertiefte Untersuchung des Raums finde im Rahmen der Vorplanung statt. Diese Leistungen würden am Markt ausgeschrieben und sollen zum Ende des Jahres vergeben werden. Daher bittet Herr Dr. Domke um Verständnis, dass die Detailkarten noch nicht zur Verfügung stehen. Wenn diese fertiggestellt seien, könne man überlegen, in welchen Maßstäben man diese den Arbeitsgruppen- und Forumsmitgliedern zur Verfügung stellen könne.

Grundsätzliche Arbeitsweise

Generell wird die Frage gestellt, wie die Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden in den weiteren Planungsprozess einfließen können. Herr Dr. Domke widerspricht dem Eindruck, dass es jetzt sehr schnell gehen solle, da die Deutsche Bahn die Unterlagen für die Antragskonferenz fertig stellen wolle und dass zu wenig Zeit bestehe. Hinweise und Anmerkungen von den Forumsmitgliedern sowie der Öffentlichkeit könnten auch nach Fertigstellung der Unterlagen für die Antragskonferenz eingebracht und aufgenommen werden. Bei der Antragskonferenz ginge es in einem ersten Schritt zunächst nur um die Abgrenzung des Untersuchungsrahmens, die Erarbeitung der Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren erfolge im Anschluss und werden voraussichtlich rund zwei Jahre in Anspruch nehmen. Man wolle den gesamten Planungsprozess im Dialog mit der Öffentlichkeit gestalten. Dies führe aufgrund der noch sehr frühen Planungsphase auch dazu, dass die Deutsche Bahn selbst viele Fragen noch nicht beantworten könne, weil die entsprechenden Untersuchungen noch nicht abgeschlossen seien. Mit dieser Herangehensweise betrete man Neuland, man sei jedoch überzeugt davon, dass sich das Vorgehen am Ende für alle Beteiligten auszahle, weil wichtige Hinweise von Anfang an in die Planungen einbezogen werden können.

Um für ein gleiches inhaltliches Grundverständnis bei allen Beteiligten zu sorgen und Verständnis füreinander aufzubringen, sei es wichtig, dass man alle Themen, Positionen und Argumente anspreche und man auch inhaltliche Wiederholungen toleriere. Gleichzeitig dürfe dies allerdings die Suche und die Erarbeitung verschiedener Lösungen nicht wesentlich behindern. Es wird betont, dass man in den Arbeitsgruppen über alle Möglichkeiten und Alternativen sprechen dürfe, auch wenn sie einzelnen Interessen entgegenstünden.

Hinweise

Stauseequerung bei Bad-Soden

Aus dem Forum kommt der Hinweis, die bereits 2002 eingebrachte Trassenführung über den Kinzigstausee südlich von Marborn in die Grafik aufzunehmen.

Kaliwasser

Es wird darauf hingewiesen, dass das durch den Abbau des Kalisalzes gesammelte Wasser südlich der Halde versenkt worden sei. Hier müsse man prüfen, ob diese Hohlräume hinterlassen habe, was zu Beeinträchtigungen beim Trassenbau führen könne.

Heilquellen

Aus dem Forum wird darauf hingewiesen, dass das Thema Heilquellen bei der Suche nach der Trassenführung grundsätzlich von hoher Relevanz sei. Das gelte nicht nur für die Heilquellen in Bad Soden-Salmünster, sondern genauso für die in Bad Orb befindlichen Heilquellengebiete.

Vorgehen der Planungen

Aus dem Forum kommt die Idee, dass man bei den Bauplanungen ein verändertes Vorgehen wählen sollte. Zunächst sollten Negativräume definiert werden, in denen besonders schützenswerte Güter vorhanden seien. Nach der Festlegung dieser Negativräume sollte man Varianten planen.

Herr Dr. Domke erläutert, dass dieser Vorschlag sehr stark dem eigenen Vorgehen ähnelt. In einem iterativen Prozess ergänze und vertiefe man die eigenen Planungen immer weiter. Er bittet um Verständnis, dass zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht alle Informationen vorlägen und eingearbeitet seien. Man befinde sich noch im Prozess der Informationsaufnahme. Das Ziel sei es, bis zur Abgabe der Unterlagen für die Antragskonferenz die Raumwiderstandskarten mit den aktuellen Informationen über den Raum fertigzustellen.

Vorbelastungen

Ein Arbeitsgruppenmitglied weist darauf hin, dass die Windkraftplanungen der hessischen Regierungspräsidien sowie der interkommunalen Planungsverbände in Bayern berücksichtigt werden müssten. Neben den Belastungen durch Windräder sei es wichtig, die Vorbelastung z.B. durch Fluglärm und Bahnlärm einfließen zu lassen.

Wechselwirkungen mit dem Bereich Hanau

Aus dem Forum wird darauf hingewiesen, dass auch die Linienführung im Abschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen Auswirkungen auf die mögliche Streckenführung zwischen Gelnhausen und der Schnellfahrstrecke Würzburg - Fulda haben könne. Es solle daher ein gesamthafte übergreifende Betrachtung der beiden Abschnitte erfolgen.

Farbliche Darstellung der Korridore

Um deutlich zu machen, dass die verschiedenen bisher vorgeschlagenen Korridore gleichwertig sind und sich abschnittsweise kombinieren lassen, wird vorgeschlagen, diese in einer Farbe darzustellen.

TOP 3 Weiteres Vorgehen

Herr Eggert dankt den Teilnehmenden für die Diskussion und die wertvollen Hinweise und betont, dass dieser Austausch gerade erst begonnen habe und in den kommenden Wochen und Monaten weitergeführt werden wird. Dieser Austausch sei von immenser Bedeutung für die Deutsche Bahn und für die Menschen vor Ort, um eine Trassenführung mit den geringsten Umweltwirkungen zu erreichen, mit der der Engpass im Bereich zwischen Hanau, Würzburg und Fulda aufgelöst, die verkehrlichen Zielstellungen erreicht und die Kapazität erhöht werden könne. Die Informationen müssen daher in beide Richtungen fließen. Einerseits müssen die Planungen und der Planungsstand nachvollziehbar erläutert und andererseits Hinweise aus der Region an die Deutsche Bahn weitergeleitet werden.

Um beim nächsten Arbeitsgruppentreffen zielgerichteter diskutieren zu können, bittet Herr Eggert, falls möglich, Fragen, Themen oder Diskussionspunkte im Vorfeld der Sitzungen an die Deutsche Bahn zu schicken. Gleichzeitig wolle man versuchen, aktuelle Informationen frühzeitig vor der Sitzung an alle Teilnehmenden zu versenden.

Die nächste Arbeitsgruppensitzung wird für **Dienstag, den 30.09.2014, um 15 Uhr** terminiert. Der Veranstaltungsort wird mit der Einladung bekannt gegeben. Da dann die Unterlagen für die Antragskonferenz fertiggestellt sein sollen, wolle man diese im Vorfeld an alle verschicken, um diese als Diskussionsgrundlage zu nutzen.