
Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

14. Sitzung

Bürgerhaus Wächtersbach

15. Juni 2018

Ort: Bürgerhaus Wächtersbach, Main-Kinzig-Straße 31, 63607 Wächtersbach
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15:50 Uhr – 18:00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter und Denise Ellwein, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abschließender Vergleich Variante IV und VII

TOP 3 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 14. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 3 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung Stadt Wächtersbach

Herr Andreas Weiher, Bürgermeister der Stadt Wächtersbach, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums zum wiederholten Male in Wächtersbach. Wächtersbach sei ein passender Ort für die Entscheidung, da die Gemeinde von nahezu allen Varianten betroffen sei. Er weist darauf hin, dass das Verfahren zum Variantenentscheid von großer Bedeutung sei und in einer solchen Form nur selten durchgeführt werde. Er sei gespannt auf die Entscheidung und hoffe, unabhängig davon wie diese ausfalle, auf ein weiterhin diszipliniertes Verhalten der Teilnehmenden.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen, DB AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Heute sei ein wichtiger Meilenstein erreicht. Dies gelte sowohl für die Bahn als auch für die Region, für die Schieneninfrastruktur insgesamt und für das Land und die Kommunen, welche vom Schienenverkehr profitierten. Es gehe nun um die Abwägung der Vor- und Nachteile der beiden Varianten. Auf Grundlage des vorausgegangenen Prozesses sei er gewiss, dass nun eine Vorzugsvariante gefunden sei, die ihren Namen auch verdiene. Herr Dr. Vornhusen bedankt sich bei allen Teilnehmenden des Dialogforums und bei Herrn Minister Al-Wazir für die Unterstützung des Beteiligungsprozesses.

Begrüßung Minister Tarek Al-Wazir, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Herr Minister Tarek Al-Wazir begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums. Die heutige Sitzung sei ein wichtiger Zwischenschritt in einem Beteiligungsprozess, den er auf einem seiner ersten Termine als amtierender Minister mit angestoßen und seitdem genau verfolgt habe. Er lobt die beispielhafte frühe Beteiligung der Öffentlichkeit. Durch das Beteiligungsverfahren sei eine Planungsqualität erreicht worden, die ohne die Arbeit des Dialogforums nicht möglich gewesen wäre. Er betont, dass die Arbeit des Dialogforums mit der Verkündung der Vorzugsvariante nicht beendet sei, sondern fortgeführt werden solle.

Herr Minister Al-Wazir erinnert daran, dass es sich bei dem betrachteten Streckenabschnitt um einen Abschnitt handele, der bundesweit als erster zum überlasteten Schienenweg erklärt wurde. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) habe den Auftrag erteilt, diesen zentralen Engpass im deutschen Schienenverkehr aufzulösen. Dabei sei das Projekt sowohl für Deutschland insgesamt als auch für die Region und den Nahverkehr wichtig. Es stelle einen zentralen Baustein für die Mobilität der Zukunft und zugleich für die Zukunft der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main dar. Die damit verbundene Frage, wie Mobilität anders und besser als bislang organisiert werden könne, sei von landes- und bundespolitischer Bedeutung. Er kündigt an, dass sich der RMV nun auf Grundlage der zusätzlichen Streckenkapazitäten damit auseinandersetzen werde, wie ein verbessertes Nahverkehrsangebot für die Menschen in der Region konkret ausgestaltet werden könne.

Herr Minister Al-Wazir verweist zudem auf den Zuwachs des Güterverkehrs auf den Autobahnen, der negativ zu bewerten sei. Die gewünschte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene mache es aber auch notwendig, den Lärmschutz an den betroffenen Bestandsstrecken zu verbessern. Aus seiner Sicht bestehe ein direkter Zusammenhang zwischen dem Betrieb der Bestands- und der Neubaustrecke, sodass es auch zu einem einheitlichen Lärmschutzkonzept auf beiden Strecken kommen müsse.

Er bedankt sich ausdrücklich bei allen Teilnehmenden, die sich hauptamtlich oder ehrenamtlich im Dialogprozess engagiert haben. Er lobt, dass es gelungen sei, trotz unterschiedlicher Haltungen und Interessen stets im Gespräch miteinander zu bleiben. Diese Form der konstruktiven Zusammenarbeit sei nicht selbstverständlich, sondern beispielgebend.

Begrüßung Prof. Dr. Dirk Rompf, Vorstand DB Netz AG

Prof. Dr. Dirk Rompf, Vorstand der DB Netz AG, nimmt Bezug auf den 13. Mai 2014, an dem die Informationsveranstaltung zur Wiederaufnahme der Planungen für das Projekt stattgefunden habe. Seitdem seien vier Jahre mit zahlreichen Dialogforen und Arbeitsgruppensitzungen vergangen. Diese Zusammenarbeit habe für die Bahn Modellcharakter und werde seitdem beispielsweise bei den Vorhaben „Fulda-Gerstungen“ oder „Rhein/Main-Rhein/Neckar“ angewandt. Er bedankt sich herzlich bei den Teilnehmenden für die konstruktive Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren.

Herr Prof. Dr. Rompf lädt die Mitglieder des Dialogforums dazu ein, weiter die Planungen zu begleiten. In Zukunft werde es darum gehen, die Vorzugsvariante weiter zu optimieren. Dazu zählten insbesondere Themen wie die Verbesserung des Lärmschutzes, die Minimierung der baustellenbedingten Beeinträchtigungen für die Anwohner, die Gestaltung von Brücken und der offenen Bereiche sowie die durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen. Zudem werde die Frage im Zentrum stehen, wie der regionale Nutzen des Vorhabens weiter gestärkt werden könne. Dabei gehe es um die Einführung zusätzlicher Nahverkehrsangebote, etwa im Rahmen eines „Hessenexpresses“, und um die Ausgestaltung von Mobilitätsangeboten im Zusammenspiel mit dem Tourismus und der Stadtentwicklung.

Die nächsten Schritte im formellen Verfahren seien in den kommenden Monaten die Vorbereitung und Einleitung des Raumordnungsverfahrens. Außerdem würden im Rahmen der Bedarfsplanungsvereinbarung (BUV) die Forderungen nach zusätzlichem Lärmschutz und Barrierefreiheit dem Deutschen Bundestag zur parlamentarischen Befassung vorgelegt werden. Die DB sei derzeit mit dem BMVI im Gespräch, wann die parlamentarische Befassung stattfinden könne. Es sei im Interesse der Teilnehmenden wie auch der DB, zügig zu einer parlamentarischen Befassung zu gelangen, um größtmögliche Planungssicherheit zu gewährleisten.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden (**Anlage 1**) zur 14. Sitzung des Dialogforums und bedankt sich bei den Vorrednern. Er erklärt, dass der heutige Sitzungsverlauf etwas von den bisherigen Sitzungen abweiche. Da die Entscheidung zur Vorzugsvariante für alle Teilnehmenden von besonderer Bedeutung sei, habe man sich dazu entschlossen, dies zum alleinigen Thema der Sitzung zu machen. Die Ergebnisse zum Segmentvergleich der Variante VII im Norden mit einer Linienführung über Neuhof gemäß Variante V würden deswegen zu einem späteren Zeitpunkt vorgestellt werden. Angesichts der Anwesenheit von Herrn Minister Al-Wazir werde sich darum bemüht, die Sitzung pünktlich zu schließen. Am heutigen Tage könne nicht jede Detailfrage ausführlich behandelt werden. Der Dialog werde aber fortgesetzt, sodass sich auch im Folgeprozess entsprechende Gelegenheiten zur Beantwortung der offenen Punkte bieten würden.

Im Anschluss stellt Herr Eggert die Tagesordnung vor, welche ohne Änderung angenommen wird.

Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Vorstellung des abschließenden Vergleichs der Varianten IV und VII
- Erläuterungen zum weiteren Vorgehen

TOP 2 Abschließender Vergleich Variante IV und VII

Herr Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, stellt den abschließenden Vergleich der Varianten IV und VII sowie die Prüfung von Alternativen zur Stausee-Querung bei der Variante IV vor (**Anlage 2, Folien 2-30**).

Diskussion/Anmerkungen

Modifizierung der Variante IV

Ein Teilnehmer erkundigt sich, inwieweit die in der „Wächtersbacher Erklärung“ vorgeschlagene modifizierte Variante IV berücksichtigt werde.

Herr Dr. Domke sagt zu, dass die unterschiedlichen Vorschläge zur Optimierung der Variante IV im weiteren Planungsprozess geprüft würden.

Bewertung der Leitkriterien

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die dargestellten Zahlenwerte zum Vergleich der beiden Varianten für ihn nicht nachvollziehbar seien und von den in der Vergangenheit dargestellten Angaben abweichen würden. Dies gelte für die Kriterien Artenschutz, Schutzgut Tiere und Pflanzen, Schutzgut Boden/Fläche, Wasser, Fahrtzeit und für die Erschwernisse Bahn/Straßenverkehr. Er fügt hinzu, dass sich der aus seiner Sicht geltende Vorrang des Schutzgutes Mensch in der Variantenbewertung nicht widerspiegele.

Herr Dr. Domke führt aus, dass es sich bei den Darstellungen auf den vergangenen Forumssitzungen explizit um Arbeitsstände gehandelt habe. Die nun dargestellten Zahlen seien deckungsgleich mit jenen aus den beiden Planungsworkshops. Lediglich eine Abweichung habe es gegeben, auf die auch in der Präsentation hingewiesen worden sei. Zudem sei beim Vergleich der Datensätze zu berücksichtigen, ob lediglich die Werte der Leitkriterien oder auch jene der nachrangigen Kriterien dargestellt werden. Auch daraus könnten sich gegebenenfalls auftretende Abweichungen erklären.

Herr Eggert merkt an, dass die aufgeführten Unklarheiten zu den genannten Werten angesichts der knappen Zeit nicht ausführlich auf der Sitzung behandelt werden könnten. Er schlägt dem Teilnehmer vor, die Anmerkungen im Nachgang gemeinsam mit der Bahn zu klären und in der kommenden Forumssitzung von den Ergebnissen zu berichten.

Fahrtzeitgewinne und Geschwindigkeit des Planungsverfahrens

Ein Teilnehmer hebt hervor, dass die Streckengeschwindigkeit für die Stadt Hanau von entscheidender Bedeutung sei. Bereits geringe Fahrtzeitgewinne könnten dazu beitragen, einen weiteren ICE-Halt in Hanau zu ermöglichen. Dies würde nicht nur Hanau, sondern auch einem Großteil des Kinzigtals zugutekommen. Darüber hinaus sieht er große Vorteile in einer Teilinbetriebnahme des Abschnitts Hanau-Gelnhausen, sodass die dafür notwendigen Maßnahmen schnellstmöglich einzuleiten seien. Er erkundigt sich nach den weiteren Schritten für diesen Teilabschnitt.

Herr Dr. Domke bestätigt, dass die Planungen beim Ausbauabschnitt Hanau-Gelnhausen bereits weiter vorangeschritten seien. Dort werde kein Raumordnungsverfahren benötigt und die Vorplanungen seien abgeschlossen. Es bestehe zudem Klarheit darüber, dass die neuen Gleise neben die alten gelegt werden könnten und für den Fernverkehr die inneren Gleise vorgesehen seien.

Herr Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, fügt hinzu, dass auch in diesem Abschnitt die parlamentarische Befassung vorgesehen sei, in der sich mit der Forderung nach Barrierefreiheit aller Stationen auseinandergesetzt werde.

Bedeutung des Kriteriums „Erschwernisse Bahn-/Straßenverkehr“ im Variantenvergleich

Ein Teilnehmer zeigt sich verwundert darüber, dass die Vorteile der Variante IV für die Baustellenverkehre als wichtiges Argument für den Variantenentscheid betont worden seien. So sei die Bauzeit im Vergleich zur späteren Nutzungszeit der Gleise verhältnismäßig kurz und könnte daher nicht das ausschlaggebende Argument sein.

Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass es sich bei dem Kriterium „Erschwernisse Bahn-/Straßenverkehr und Beeinträchtigung Anwohner“ nicht um das einzige Bewertungskriterium handele, sondern eine Vielzahl von Kriterien in die Gesamtabwägung eingeflossen seien.

Herr Prof. Dr. Rompf ergänzt, dass die Auswirkungen der Varianten IV und VII in Bezug auf Umwelt und Raumordnung auf einem ähnlichen Niveau seien, sodass die verkehrlich/wirtschaftlichen Kriterien in den Vordergrund gerückt seien. Neben einer vorteilhaften Baustellenlogistik ermögliche die Variante IV eine frühere Teilinbetriebnahme und schaffe eine größere Fahrzeitverkürzung. Die baustellenbedingten Auswirkungen seien als alleiniges Kriterium nicht ausschlaggebend gewesen.

Verbleib von Erdaushub

Ein Teilnehmer erachtet es als besonders wichtig, die beim Bau ausgehobenen Erdmassen möglichst an Ort und Stelle zu belassen, um so die Auswirkungen des Transportverkehrs zu minimieren.

Ein anderer Teilnehmer verweist auf die vorgenommene Rechnung auf Folie 22, die von einem 100-prozentigen Abtransport der Erdmassen ausgehe. Dies sei nicht realistisch.

Herr Dr. Domke führt aus, dass es derzeit noch keine konkrete Planung zu dem Thema gebe, da die Untersuchungen erst in einer späteren Projektphase erfolgten. Er bestätigt, dass ein Verbleib des Erdaushubs vor Ort erstrebenswert sei, die Möglichkeiten zur Umsetzung jedoch wesentlich von den örtlichen Begebenheiten abhingen. Um die beiden Varianten in Bezug auf die Gesamttransportleistung sowie die Transportleistung innerhalb von Ortslagen dennoch bewerten zu können, sei die Rechnung unter der Annahme des vollständigen Abtransports erfolgt. Die sich daraus ergebenden Vorteile für Variante IV blieben in der Tendenz auch dann erhalten, wenn deutlich weniger Erdmassen abtransportiert werden müssten.

Alternativen zur Stausee-Querung bei Variante IV

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob es neben dem Vergleich der Alternativen zur Stauseequerung untereinander auch eine vergleichende Darstellung zwischen der Stausee-Querung und den Varianten IV und VII gebe.

Herr Dr. Domke verweist auf Folie 30, in der deutlich werde, dass Variante IV auch im Falle einer Stauseeumfahrung vorzuzugwürdig bleibe. Dennoch sei klar, dass die Rückstellvariante nicht nur Verbesserungen, sondern in einigen Bereichen auch Verschlechterungen bedeute. Dies sei noch genauer zu untersuchen.

Betroffenheit von Wasserschutzgebieten

Ein Teilnehmer sieht durch die Rückstellvariante R2 ein Wasserschutzgebiet betroffen, aus dem Trinkwasser für die Region gewonnen würde.

Herr Dr. Domke widerspricht und erklärt, dass diese Rückstellvariante kein Wasserschutzgebiet quere. Die vorliegenden Daten würden aber vor dem Hintergrund des Teilnehmerhinweises nochmals überprüft.

Lärmschutz

Ein Teilnehmer hält es für nachvollziehbar, dass sich die Nähe der Strecke zur Autobahn beim Variantenvergleich als vorteilhaft erweise. Er zeigt sich jedoch enttäuscht, dass die Autobahn bei der Lärmbetrachtung vollständig ausgeklammert werde. Die sei zwar rechtlich korrekt, lasse sich jedoch gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern nur schwer erklären.

Herr Minister Al-Wazir führt aus, dass die gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz bereits schrittweise verbessert wurden, weitere Schritte jedoch notwendig seien. So habe man lange und letztlich erfolgreich für die Abschaffung des Schienenbonus gekämpft. Ein weiterer wichtiger Schritt für dieses Projekt sei die einheitliche Bewertung von Lärm an der Bestands- und der Neubaustrecke, die hier aus seiner Sicht wegen des direkten Zusammenhangs zwischen dem Betrieb auf beiden Strecken geboten sei. Zur Einführung von Gesamtlärmbetrachtungen bei derartigen Verkehrsinfrastrukturprojekten fehlten derzeit neben den technischen Grundlagen allerdings noch die politischen Mehrheiten.

Herr Prof. Dr. Rompf ergänzt, dass andere Schienenprojekte, wie etwa die geplante Fehmarnbelt-Querung, bald erstmals in die parlamentarische Befassung eingingen. Einige Streckenabschnitte würden dort ebenfalls parallel zur Autobahn verlaufen, sodass sich auch dort mit der Frage der Gesamtlärmbetrachtung auseinandergesetzt werde. Bislang sei unklar, wie die Entscheidung zu diesem Thema ausfallen werde. Es bestehe jedoch die Hoffnung, dass die Ergebnisse der ersten parlamentarischen Befassung zu einer größeren Klarheit in dieser Frage führen wird.

Abgrenzung der Begriffe „Trassenführung“ und „Linienführung“

Ein Teilnehmer erklärt, dass in der Präsentation der DB fälschlicherweise der Begriff „Trasse“ verwendet worden sei. Es handele sich aber um eine Linie bzw. um einen Raumordnungskorridor, der mit der Entscheidung zur Vorzugsvariante festgelegt werde.

Unterscheidung Fahrtstrecke und Baustrecke

Ein Teilnehmer möchte wissen, worin der Unterschied zwischen einer Fahrtstrecke und einer Baustrecke liegt.

Herr Dr. Domke erläutert, die Baustrecke den neuzubauenden Streckenabschnitt zwischen Gelnhausen und Kalbach umfasse. Die Fahrtstrecke beinhalte zudem die Abschnitte der Bestandsstrecke, die auf dem Weg mitgenutzt werden. Die Fahrtstrecke umfasst somit die Gesamtstrecke von Frankfurt bis Fulda.

TOP 3 Weiteres Vorgehen

Herr Bolte stellt das weitere Vorgehen vor (**Anlage 2, Folie 32**). Er unterstreicht das Angebot der Bahn gegenüber den Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen als auch gegenüber Organisationen wie Bürgerinitiativen, für weiterführende Gespräche zur Verfügung zu stehen.

Herr Minister Al-Wazir bedankt sich bei Teilnehmenden des Dialogforums. Die heutige Sitzung habe nochmals verdeutlicht, dass sich über die Jahre der gemeinsamen Arbeit Verständnis für die unterschiedlichen Positionierungen zum Vorhaben entwickelt habe und gegenseitiges Vertrauen aufgebaut wurde. Es sei unumgänglich, dass der Bau einer fast 50 Kilometerlangen Neubaustrecke nicht ohne Auswirkungen auf die Umgebung erfolgen könne. Deswegen sei es auch für die kommenden Verfahrensschritte wichtig, die Menschen in der Region durch weitere Optimierungen in der Planung bestmöglich zu entlasten. Er zieht eine positive Bilanz zum bislang zurückgelegten Weg und hofft, dass dieser auch in Zukunft weiterverfolgt werde.

Herr Eggert bedankt sich bei den Teilnehmenden. Er richtet insbesondere an die Teilnehmenden, die von der Vorzugsvariante weniger betroffen sind, die Bitte, an der nächsten Sitzung des Dialogforums nochmals teilzunehmen. Dort wolle man Feedback von den Beteiligten zum bisherigen Prozess einholen.

Am **9. August 2018** findet die nächste **Arbeitsgruppensitzung der ROV** statt.

Am **24. September 2018** findet die **15. Sitzung des Dialogforums** statt.

Presseinformation

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsam die Botschaften einer Presseinformation ab, die dem Protokoll als **Anlage 3** angefügt ist.

Der Moderator schließt die Sitzung.