



ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda

12. Sitzung des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 2 Offene Punkte aus der letzten Dialogforumssitzung

Letzte Schalluntersuchungen standen bei der 11. Sitzung des Dialogforums noch aus

Auszug Präsentation Dialogforum 11.04.2018



Die noch ausstehenden Untersuchungen sollen bis April erarbeitet sein

Übersicht offener Arbeiten/Bewertungen gemäß 10. Dialogforum

- **Abschluss der Schalluntersuchungen** und Bewertung mit Schallschutz
 - für Varianten I bis VII und modifizierte VII ✓
 - für Vorschlag VIII sowie modifizierte Variante V ✗
- Modifizierung der Variante VII (VIIIb)
 - **Prüfung der Rückstellvariante R 4 (zur Umfahrung Kalibergbau)** ✓
- Abschluss der Bewertung des Vorschlages VIII (Stand Dezember 2017; 3677 und 3600 über A66) zur Bündelung mit der A66 bei Bad Soden Salmünster
 - **Vollständige Bewertung des aktualisierten Vorschlages „VIII“** ✓*
- Modifizierungen der Variante V
 - Segmentvergleich Im Bereich Kerzell/Steinberg
 - Segmentvergleich Flieden-Fulda mit Kombination V-VII
 - **Prüfung der Modifikationen (Segmentvergleich)** ✓*
- Modifizierung der Varianten III und VI
 - **Prüfung der Möglichkeiten zur Vermeidung des Ausschlusses** ✗

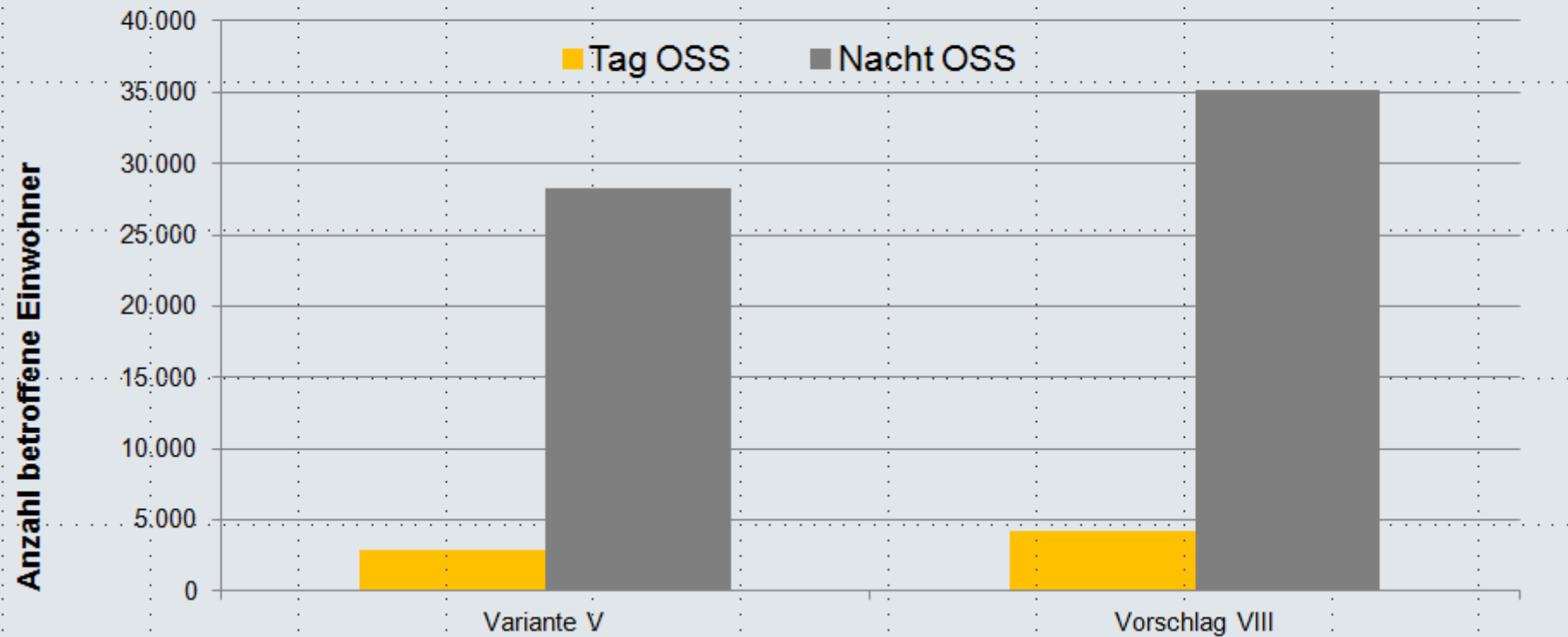
* bis auf Schall

Offener Punkt:

- Schalluntersuchung für Vorschlag VIII zur abschließenden Bewertung des Vorschlags

Vorschlag VIII mit Schallergebnissen

Vergleich Variante V und Vorschlag VIII, vorläufige Ergebnisse des Leitkriteriums Einwohner Grenzwerte gem. 16. BImSchV - ohne Schallschutz (OSS)



Vollständige Bewertung Vorschlag VIII mit Schallergebnissen

Kriterien	Variante V	Vorschlag VIII
Mensch	-	↓ größere Auswirkungen durch Schienenlärm
Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt	-	= stärkere Betroffenheit NSG
Wasser	-	= stärkere Betroffenheit WSG II geringere bei WSG III; sehr viel kürzere Durchfahrung qualitativer Heilquellenschutzgebiete, Sehr viel längere Durchfahrung Überschwemmungsgebiete
Boden / Fläche	-	= geringere Gesamtflächeninanspruchnahme; stärkere Betroffenheit schutzwürdiger Böden
Landschaft	o	↓ sehr viel längere Durchfahrung von LSG
Luft und Klima	o	↑ weniger Konflikte mit klimatisch wirksamen Bereichen; geringfügig kürzere Fahrstrecke
Kultur-/sonstige Sachgüter	-	↑ keine Beeinträchtigung Denkmalensemble Bad Soden (400 m Bereich)
Natura 2000	++	↓ stärkere Beeinträchtigung FFH-Gebiet Talauensystem Bieber, Kinzig
Artenschutz	++	=
Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung	--	=
Land- und Forstwirtschaft	o	= Forstwirtschaft besser und Landwirtschaft schlechter
Wasser	--	↓ Vorranggebiete schlechter Vorbehaltsgebiete besser

Legende:



Vorschlag VIII schlechter als Variante V

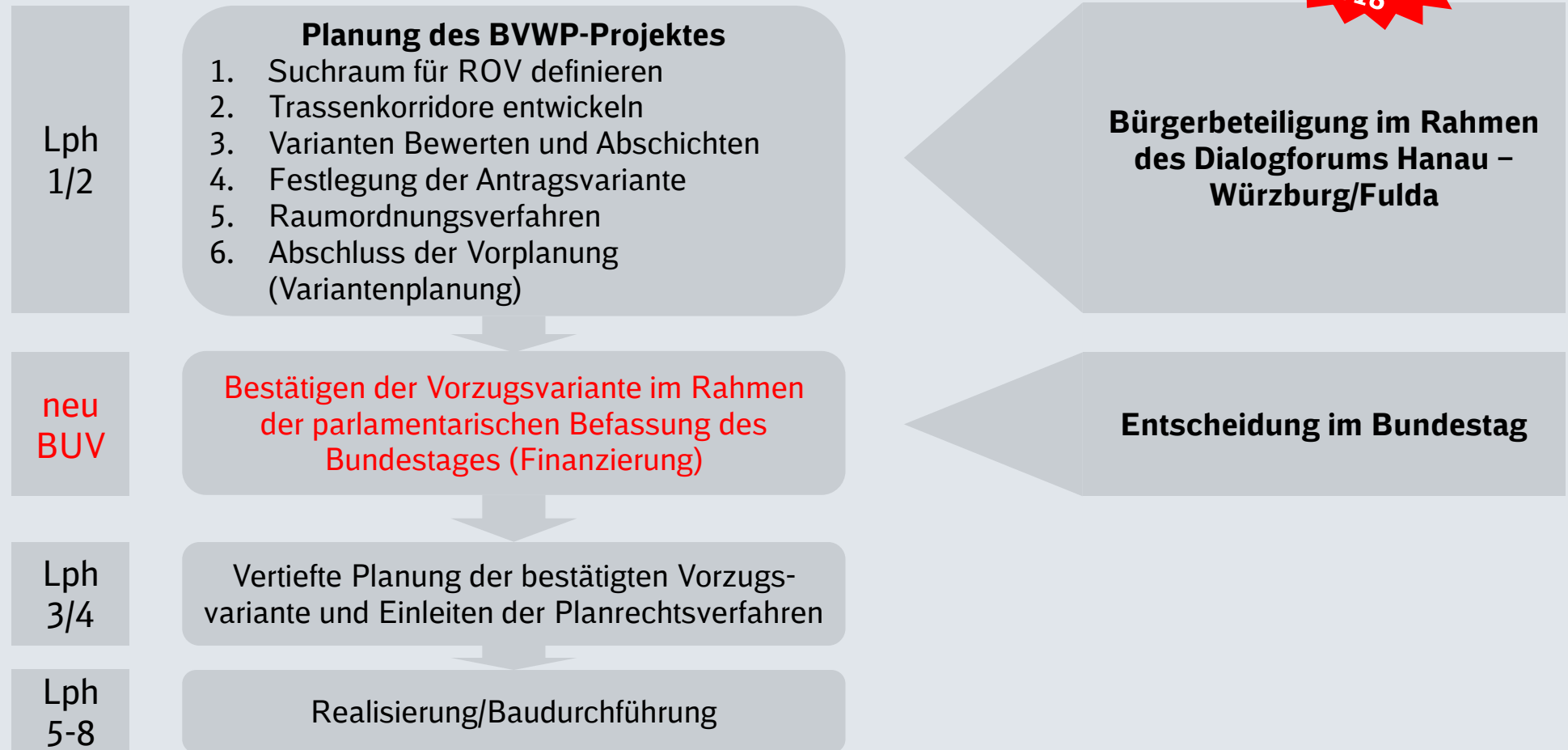


Vorschlag VIII besser als Variante V

Auch bei vollständiger Bewertung des Schutzguts Mensch schneidet der Vorschlag VIII in Summe nicht besser ab als die Bündelungsvariante V.

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

Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV): Die Vorzugsvariante wird dem Bundestag vorgelegt



Ziel des Planungsprozesses:
Vorzugsvariante mit hoher Bürgerakzeptanz und Planrechts- bzw. Finanzierungssicherheit

Zusätzlicher Lärmschutz an der Bestandsstrecke wird geprüft

Vorgehen zusätzlicher Lärmschutz

- Die Bahn untersucht, welche Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke notwendig wären, um die Grenzwerte der **Lärmsanierung** einzuhalten und schätzt dafür die Kosten.
- Anschließend wird ermittelt, welcher Lärmschutz darüber hinaus notwendig wäre, um die Grenzwerte gemäß **Lärmvorsorge** einzuhalten und wie hoch die **Zusatzkosten** hierfür wären.
- Die **Ergebnisse** zum Schallschutz werden im Dialogforum präsentiert.
- Die endgültige **Entscheidung** über Realisierung und Finanzierung des Gesamtprojektes (einschl. Schallschutz) liegt beim **Bund**.
- Dies geschieht im Rahmen der neu eingeführten Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (**BUV**), die für Aus- und Neubauprojekte am Ende der Vorplanung dafür eine **parlamentarische Befassung** vorsieht.

TOP 4 Vorstellung aktueller Stand der Variantenabwägung

Übersicht der Bewertungsergebnisse

Kriterien	Varianten															
	I	II	III	IV	IV-V	IV-VI	V	V-IV	V-VI	VI	VI-IV	VI-V	VII			
Schutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit	Mensch	+	+	+	o	-	o	-	-	-	+	+	o	+		
	Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt	o	+	--	+	o	o	-	o	o	-	o	--	+		
	Wasser	+	+	+	o	o	o	-	o	-	o	o	o	o		
	Boden / Fläche	o	--	-	+	-	o	-	+	o	-	+	-	+		
	Landschaft	o	-	o	o	o	-	o	o	o	o	+	o	o		
Schutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit	Luft und Klima	--	--	--	+	+	+	o	+	+	o	+	o	+		
	Kultur-/sonstige Sachgüter	+	+	+	o	o	+	-	-	-	+	+	+	+		
Gebiets- und Artenschutz	Natura 2000	-	--	--*	-	-	--	++	++	++	--*	--*	--*	+		
	Artenschutz	--	-	--	+	o	o	++	++	++	--*	--*	--*	++		
Raumordnung	Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung	++	++	+	-	--	o	--	--	--	+	o	o	+		
	Land- und Forstwirtschaft	++	+	o	+	o	--	o	+	--	--	++	o	-		
	Wasser	o	+	+	+	-	++	--	o	o	++	++	o	+		
Verkehrlich/Wirtschaftlich	Wirtschaftlichkeit NKV >1	erfüllt														
	Kapazität	erfüllt														
	Fahrzeitziel	43						40								
	Minimierung Laufwegslänge	71	71	69	60	57	59	57	60	60	59	60	57	60		
	Verkehrslenkung	siedlungskerngebietsnah					siedlungskerngebietsnah									
	Flexibilität	nein				ja										
	Erste verkehrlichen Nutzen (Teil-IBN)	nein				ja										
	Gesamtbetriebsnahme	Lange Bauzeit wegen Logistik					längere Bauzeit				längere Bauzeit				längere Bauzeit	
	Bauausführung (Risiken)	keine herausragenden Einzelrisiken														
	Erschwernisse Bahn-/Straßenverkehr sowie Beeinträchtigung Anwohner	siedlungsferne Baustellen										siedlungsf. Baustellen			siedlungsf.	

im Relativvergleich der Varianten: ++ sehr günstig + günstig o neutral - ungünstig -- sehr ungünstig * Verfahrenskritische Risiken

Variante III: Die verfahrenskritischen Risiken können nicht abgebaut werden

- **Variante III** hat **verfahrenskritische Risiken**, da nicht vermeidbare und nicht ausgleichbare Konflikte in FFH-Gebieten bestehen und es andere Varianten als zumutbare Alternativen gibt

-> **Lebensraumtyp kalkreiches Niedermoor bei Altengronau (unwiederbringliche Zerstörung durch Veränderung der Wasserverhältnisse)**

Ergebnis der Überprüfung: Für ein kalkreiches Niedermoor ist keine Kohärenzsicherung möglich. Eine Überprüfung der Verschiebung der Trasse aus dem Wasserzulaufbereich heraus hat wegen der Nähe zur Einbindung in die Schnellfahrstrecke gravierende Änderungen der Radien und somit Geschwindigkeitseinbrüche ergeben.



-> **Nahrungshabitat und Brutplatz des Schwarzstorchs**

Ergebnis der Überprüfung: Nur großräumige Verschiebung der Trasse nach Norden mit Verlängerung von Linie und Fahrzeit denkbar, da bei einer Verschiebung nach Süden eine längere Brücke über das Jossatal mit weiteren erheblichen Beeinträchtigungen im Bereich Umwelt und Verkehr verbunden wäre.

Aufgrund der hohen verfahrenskritischen Risiken wird die Variante III ausgeschlossen.

Betrachtung der verbleibenden Varianten nach Ausschluss aufgrund verfahrenskritischer Risiken

		Kriterien	I	II	IV	IV-V	IV-VI	V	V-IV	V-VI	VII
Schutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit	Mensch		+	+	o	-	o	-	-	-	+
	Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt		o	+	+	o	o	-	o	o	+
	Wasser		+	+	o	o	o	-	o	-	o
	Boden / Fläche		o	--	+	-	o	-	+	o	+
	Landschaft		o	-	o	o	-	o	o	o	o
Schutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit	Luft und Klima		--	--	+	+	+	o	+	+	+
	Kultur-/sonstige Sachgüter		+	+	o	o	+	-	-	-	+
Gebiets- und Artenschutz	Natura 2000		-	--	-	-	--	++	++	++	+
	Artenschutz		--	-	+	o	o	++	++	++	++
Raumordnung	Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung		++	++	-	--	o	--	--	--	+
	Land- und Forstwirtschaft		++	+	+	o	--	o	+	--	-
	Wasser		o	+	+	-	++	--	o	o	+
Verkehrlich/Wirtschaftlich	Wirtschaftlichkeit NKV >1	erfüllt									
	Kapazität	erfüllt									
	Fahrzeitziel	43				40					
	Minimierung Laufwegslänge	71	71	60	57	59	57	60	60	60	
	Verkehrslenkung	siedlungskerngebietsfern					siedlungskerngebietsnah				
	Flexibilität	nein				ja					
	Erste verkehrlichen Nutzen (Teil-IBN)	nein				ja					
	Gesamtinbetriebnahme	Lange Bauzeit wegen Logistik				längere Bauzeit		längere Bauzeit			
	Bauausführung (Risiken)	keine herausragenden Einzelrisiken									
	Erschwernisse Bahn-/Straßenverkehr sowie Beeinträchtigung Anwohner	siedlungsferne Baustellen				Lage zu BAB		günstigere Lage der Baustellen zu BAB			

Die Varianten IV und VII schneiden im Vergleich am besten ab. Im Folgenden werden alle Varianten und Variantenkombinationen mit diesen beiden verglichen.

Variante I: Gegenüberstellung mit Varianten IV und VII

Kriterien		I	IV	VII
Schutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit	Mensch	+	o	+
	Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt	o	+	+
	Wasser	+	o	o
	Boden / Fläche	o	+	+
	Landschaft	o	o	o
Schutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit	Luft und Klima	--	+	+
	Kultur-/sonstige Sachgüter	+	o	+
Gebiets- und Artenschutz	Natura 2000	-	-	+
	Artenschutz	--	+	++
Raumordnung	Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung	++	-	+
	Land- und Forstwirtschaft	++	+	-
	Wasser	o	+	+
Verkehrlich/Wirtschaftlich	Wirtschaftlichkeit NKV >1	erfüllt		
	Kapazität	erfüllt		
	Fahrzeitziel	43	40	
	Minimierung Laufwegslänge	71	60	60
	Verkehrslenkung	siedlungskerngebietsfern		
	Flexibilität	nein	ja	
	Erste verkehrlichen Nutzen (Teil-IBN)	nein	ja	
	Gesamtinbetriebnahme	Lange Bauzeit wegen Logistik		
	Bauausführung (Risiken)	keine herausragenden Einzelrisiken		
	Erschwernisse Bahn-/Straßenverkehr sowie Beeinträchtigung Anwohner	siedlungsferne Baustellen	siedlungsf.	
			Lage zu BAB	

Gesamtfazit:

- Die Variante I hat bei der Raumordnung die bessere Bewertung.
- Allerdings ist bei der Raumordnung noch zu berücksichtigen, dass die Variante I den Naturraum Spessart zerschneiden würde (konträr zum Grundsatz im Regionalplan Südhessen).
- Es überwiegen bei Variante I die negativen Bewertungen bei Artenschutz und Natura 2000 sowie bei den verkehrlichen Aspekten gegenüber den Varianten IV und VII.

Wesentliche Nachteile der Variante I

- **Artenschutz:** hohes Konfliktrisiko mit **Mopsfledermaus** südöstlich und östlich von Biebergemünd-Kassel sowie südlich von Sinntal-Jossa sowie südlich und östlich von Sinntal-Altengronau.

Hohe Inanspruchnahme von **altem Laubwald** und hohes Konfliktrisiko durch Inanspruchnahme Nahrungshabitat **Schwarzstorch**.

- **Luft und Klima:** Mit 33 ha fast doppelt so hohe Inanspruchnahme von **Waldflächen** wie IV oder VII. Klimatisch schlechter wegen höherem **CO₂-Ausstoß** über längere **Laufweglänge** für den Güter- und Personenverkehr.
- **Verkehr:** 10 km **längerer Laufweg**, problembehaftete **Logistik** und daraus lange **Bauzeit** und **spätere Inbetriebnahme**.



Im Relativvergleich schneidet die Variante I insgesamt schlechter ab als die Varianten IV und VII. Die Variante I wird daher ausgeschlossen.


		Kriterien	II	IV	VII	
Schutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit	Mensch		+	o	+	
	Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt		+	+	+	
	Wasser		+	o	o	
	Boden / Fläche		--	+	+	
	Landschaft		-	o	o	
Schutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit	Luft und Klima		--	+	+	
	Kultur-/sonstige Sachgüter		+	o	+	
Gebiets- und Artenschutz	Natura 2000		--	-	+	
	Artenschutz		-	+	++	
Raumordnung	Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung		++	-	+	
	Land- und Forstwirtschaft		+	+	-	
	Wasser		+	+	+	
Verkehrlich/Wirtschaftlich	Wirtschaftlichkeit NKV >1		erfüllt			
	Kapazität		erfüllt			
	Fahrzeitziel		43	40		
	Minimierung Laufwegslänge		71	60	60	
	Verkehrslenkung		siedlungskerngebietsfern			
	Flexibilität		nein	ja		
	Erste verkehrlichen Nutzen (Teil-IBN)		nein	ja		
	Gesamtinbetriebnahme		Lange Bauzeit wegen Logistik			
	Bauausführung (Risiken)		keine herausragenden Einzelrisiken			
	Erschwerisse Bahn-/Straßenverkehr sowie Beeinträchtigung Anwohner			siedlungsf. Baustellen	siedlungsf.	
				Lage zu BAB		

Gesamtfazit:

- Die Variante II ist bezüglich der Raumordnung besser als die Varianten IV und VII.
- Allerdings ist bei der Raumordnung noch zu berücksichtigen, dass die Variante II den Naturraum Spessart zerschneiden würde (konträr zum Grundsatz im Regionalplan Südhessen).
- Es überwiegen die negativen Bewertungen bei Natura 2000, dem Artenschutz, den Schutzgütern nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) und bei den verkehrlichen Aspekten der Variante II gegenüber der IV und VII.

Wesentliche Nachteile der Variante II

- **Natura 2000:** Hohe Flächenbeanspruchung von FFH-Lebensraumtypen
- **Boden/Fläche:** Gesamtflächeninanspruchnahme liegt 10 bis 15 ha über der der Varianten IV und VII; mit 38 ha sehr viel höhere Inanspruchnahme von **schutzwürdigen Böden** und Waldflächen mit **Bodenschutzfunktion** (IV = 25 ha und VII = 17 ha)
- **Luft und Klima:** mit 35 ha rund doppelt so hohe Inanspruchnahme von **Waldflächen** gegenüber Varianten IV und VII. Klimatisch schlechter wegen höherem **CO₂-Ausstoß** auf dem **längeren Laufweg** für Personen- und Güterverkehr.
- **Verkehr:** 10 km **längerer Laufweg**, problembehaftete **Logistik** und daraus folgende lange **Bauzeit** und **spätere Inbetriebnahme**.



Im Relativvergleich schneidet die Variante II deutlich schlechter ab als die Varianten IV und VII. Die Variante II wird daher ausgeschlossen.

		Kriterien	IV	V	VII
Schutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit	Mensch		o	-	+
	Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt		+	-	+
	Wasser		o	-	o
	Boden / Fläche		+	-	+
	Landschaft		o	o	o
Schutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit	Luft und Klima		+	o	+
	Kultur-/sonstige Sachgüter		o	-	+
Gebiets- und Artenschutz	Natura 2000		-	++	+
	Artenschutz		+	++	++
Raumordnung	Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung		-	--	+
	Land- und Forstwirtschaft		+	o	-
	Wasser		+	--	+
Verkehrlich/Wirtschaftlich	Wirtschaftlichkeit NKV >1	erfüllt			
	Kapazität	erfüllt			
	Fahrzeitziel	40			
	Minimierung Laufweglänge	60	57	60	
	Verkehrslenkung	siedlungskerngebietsfern	siedlungskerngebietsnah		
	Flexibilität	ja			
	Erste verkehrlichen Nutzen (Teil-IBN)	ja			
	Gesamtinbetriebnahme		längere Bauzeit		
	Bauausführung (Risiken)	keine herausragenden Einzelrisiken			
	Erschwernisse Bahn-/Straßenverkehr sowie Beeinträchtigung Anwohner	siedlungsferne Baustellen Lage zu BAB		siedlungsf. Lage zu BAB	

Gesamtfazit:

- Die Variante V ist bezüglich Natura 2000 und Artenschutz besser als Varianten IV und VII.
- Negative Bewertungen der Variante V bei den Schutzgütern nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG), insbesondere beim Schutzgut Mensch gegenüber der IV und VII.
- Negative Bewertungen der Variante V in der Raumordnung sowie bei einigen verkehrlichen Aspekten überwiegen gegenüber der IV und VII.

Wesentliche Nachteile der Variante V

- **Mensch:** Über den gesamten Suchraum wären 400 ha mit rund **8.000 Einwohnern weniger** von einer Grenzwertüberschreitung nach 16. BImSchV **entlastet** als bei den Varianten IV und VII. Die Nähe zum **Kurgebiet in Bad Soden-Salmünster** löst bei der Variante V **besondere Betroffenheiten** aus.
- **Gesetzlicher Naturschutz:** Mit knapp 10 ha sind 3 - 4 ha mehr **Naturschutzgebiete** und geschützte **Biotope** betroffen als bei den Varianten IV und VII.
- **Wasser: Überschwemmungsgebiete** werden mit 8,3 km um 2, 4 km länger als bei der IV und 4,5 km länger als bei der VII durchfahren.
- **Vorranggebiete Wasser** sind mit 3,3 km mehr als doppelt so stark betroffen; **Vorranggebiete Natur und Landschaft** sind mit 7,3 km einen km mehr als bei Variante IV und doppelt so stark wie bei Variante VII betroffen.
- **Verkehr: Bauen im Bestand** bewirkt Erschwernisse für den bestehenden Bahnbetrieb auf der vielbefahrenen Kinzigtalbahn und **lange Bauzeit** mit **späterer Inbetriebnahme**. **Kaum Entlastung** der **Bevölkerung** von nächtlichem Lärm **durch Verkehrslenkung** möglich.

Im Relativvergleich schneidet die Variante V deutlich schlechter ab als die Varianten IV und VII. Die Variante V wird daher ausgeschlossen.

Kombinationsvarianten der IV im Süden: Gegenüberstellung mit den Varianten IV und VII

		Kriterien	IV	IV-V	IV-VI	VII
Schutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit	Mensch		o	-	o	+
	Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt		+	o	o	+
	Wasser		o	o	o	o
	Boden / Fläche		+	-	o	+
	Landschaft		o	o	-	o
Schutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit	Luft und Klima		+	+	+	+
	Kultur-/sonstige Sachgüter		o	o	+	+
Gebiets- und Artenschutz	Natura 2000		-	-	--	+
	Artenschutz		+	o	o	++
Raumordnung	Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung		-	--	o	+
	Land- und Forstwirtschaft		+	o	--	-
	Wasser		+	-	++	+
Verkehrlich/Wirtschaftlich	Wirtschaftlichkeit NKV >1	erfüllt				
	Kapazität	erfüllt				
	Fahrzeitziel	40				
	Minimierung Laufwegslänge	60	57	59	60	
	Verkehrslenkung	siedlungskerngebietsfern				
	Flexibilität	ja				
	Erste verkehrlichen Nutzen (Teil-IBN)	ja				
	Gesamteinbetriebnahme		längere Bauzeit			
	Bauausführung (Risiken)	keine herausragenden Einzelrisiken				
	Erschwernisse Bahn-/Straßenverkehr sowie Beeinträchtigung Anwohner	siedlungsfern Lage zu BAB			Lage zu BAB	siedlungsf.

Gesamtfazit:

- Die Kombinationsvarianten mit der IV im Süden weisen vor allem bei den Schutzgütern mit höherer Entscheidungserheblichkeit und beim Gebiets- und Artenschutz schlechtere Bewertungen auf als die Varianten IV und VII.

Kombinationsvarianten der IV im Süden: Gegenüberstellung mit den Varianten IV und VII

Wesentliche Nachteile von IV-V und IV-VI

- **Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt:** Während die beiden Kombinationen 7,3 ha (IV-V) und 7,5 ha (IV-VI) gesetzlich **geschützte Gebiete** in Anspruch nehmen, sind es bei den Varianten VI mit 6,4 ha und VII mit 6,6 ha deutlich weniger.
- **Boden/Fläche:** Die **Flächeninanspruchnahme** der beiden Kombinationen ist mit 74,7 ha (IV-V) und 69,2 ha (IV-VI) deutlich größer als bei den Varianten IV (57,5 ha) und VII (61,2 ha).
- **Artenschutz:** Bei den auf Basis von vier Wertstufen des Konfliktrisikos ermittelten Bewertungen weisen die Kombinationen mit 17.570 Punkten (IV-V) und 16.930 Punkten (IV-VI) deutlich höhere **Risiken** aus als die Varianten mit 15.310 Punkten (IV) und 10.590 Punkten (VII).
- **Natura 2000:** Aufgrund der Durchführungen von **FFH-Lebensraumtypen** sehr hohes Konfliktpotenzial der Kombinationsvariante IV-VI.
- **Natur und Landschaft, Freiraumsicherung:** Vorranggebiete für Natur und Landschaft werden durch die Kombination IV-V mit insgesamt 6,4 km um 100 m länger als bei der IV und um 2,2 km länger als bei der VII durchfahren.
- **Land- und Forstwirtschaft:** Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Land- und Forstwirtschaft werden in der Summe durch die Kombination IV-VI mit 18,6 km um 3,6 länger durchfahren als durch die Variante IV und um 4,3 km länger als durch die VII.

 **Im Relativvergleich schneiden die Kombinationen mit der IV im Süden deutlich schlechter ab als die Varianten IV und VII. Diese Kombinationen werden daher ausgeschlossen.**

Kombinationsvariante der V im Süden: Gegenüberstellung mit den Varianten IV und VII

Kriterien		IV	V-IV	V-VI	VII
Schutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit	Mensch	o	-	-	+
	Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt	+	o	o	+
	Wasser	o	o	-	o
	Boden / Fläche	+	+	o	+
	Landschaft	o	o	o	o
Schutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit	Luft und Klima	+	+	+	+
	Kultur-/sonstige Sachgüter	o	-	-	+
Gebiets- und Artenschutz	Natura 2000	-	++	++	+
	Artenschutz	+	++	++	++
Raumordnung	Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung	-	--	--	+
	Land- und Forstwirtschaft	+	+	--	-
	Wasser	+	o	o	+
Verkehrlich/Wirtschaftlich	Wirtschaftlichkeit NKV >1	erfüll			
	Kapazität	erfüllt			
	Fahrzeitziel	40			
	Minimierung Laufwegslänge	60	60	60	60
	Verkehrslenkung	siedlungskerngebietsfern	siedlungskerngebietsnah		
	Flexibilität	ja			
	Erste verkehrlichen Nutzen (Teil-IBN)	ja			
	Gesamtinbetriebnahme				
	Bauausführung (Risiken)	keine herausragenden Einzelrisiken			
	Erschwernisse Bahn-/Straßenverkehr sowie Beeinträchtigung Anwohner	siedlungsf.			siedlungsf.
		Lage zu BAB	Lage zu BAB		

Gesamtfazit:

- Die Kombinationsvarianten mit der V im Süden sind bei Natura 2000 besser als die IV und die VII, haben jedoch vor allem beim Schutzgut Mensch und in der Raumordnung schlechtere Bewertungen als die Varianten IV und VII.

Kombinationsvariante der V im Süden: Gegenüberstellung mit den Varianten IV und VII

Wesentliche Nachteile von V-IV und V-VI

- **Mensch:** Über den gesamten Suchraum sind 200 ha mit rund **4.000 Einwohnern weniger** von einer Grenzwertüberschreitung nach 16. BImSchV **entlastet** als bei den Varianten IV und VII. Die Nähe zum **Kurgebiet** in **Bad Soden-Salmünster** löst bei der Variante V im Süden **besondere Betroffenheiten** aus.
- **Natur und Landschaft, Freiraumsicherung:** Während die Variante VII 4,2 km Vorranggebiete für Natur und Landschaft durchfährt, sind es bei den beiden Kombinationen 5,4 und 6,4 km.
- **Wasser:** Vorranggebiete für den vorbeugenden **Hochwasserschutz** werden bei den Kombinationen mit 2,2 km deutlich stärker durchfahren, als bei den Varianten IV (1,5 km) und VII (1,1 km).


 **Im Relativvergleich schneiden die Kombinationen mit der V im Süden deutlich schlechter ab als die Varianten IV und VII. Diese Kombinationen werden daher ausgeschlossen.**

Im Relativvergleich schneiden die Varianten IV und VII deutlich besser ab als alle anderen Varianten

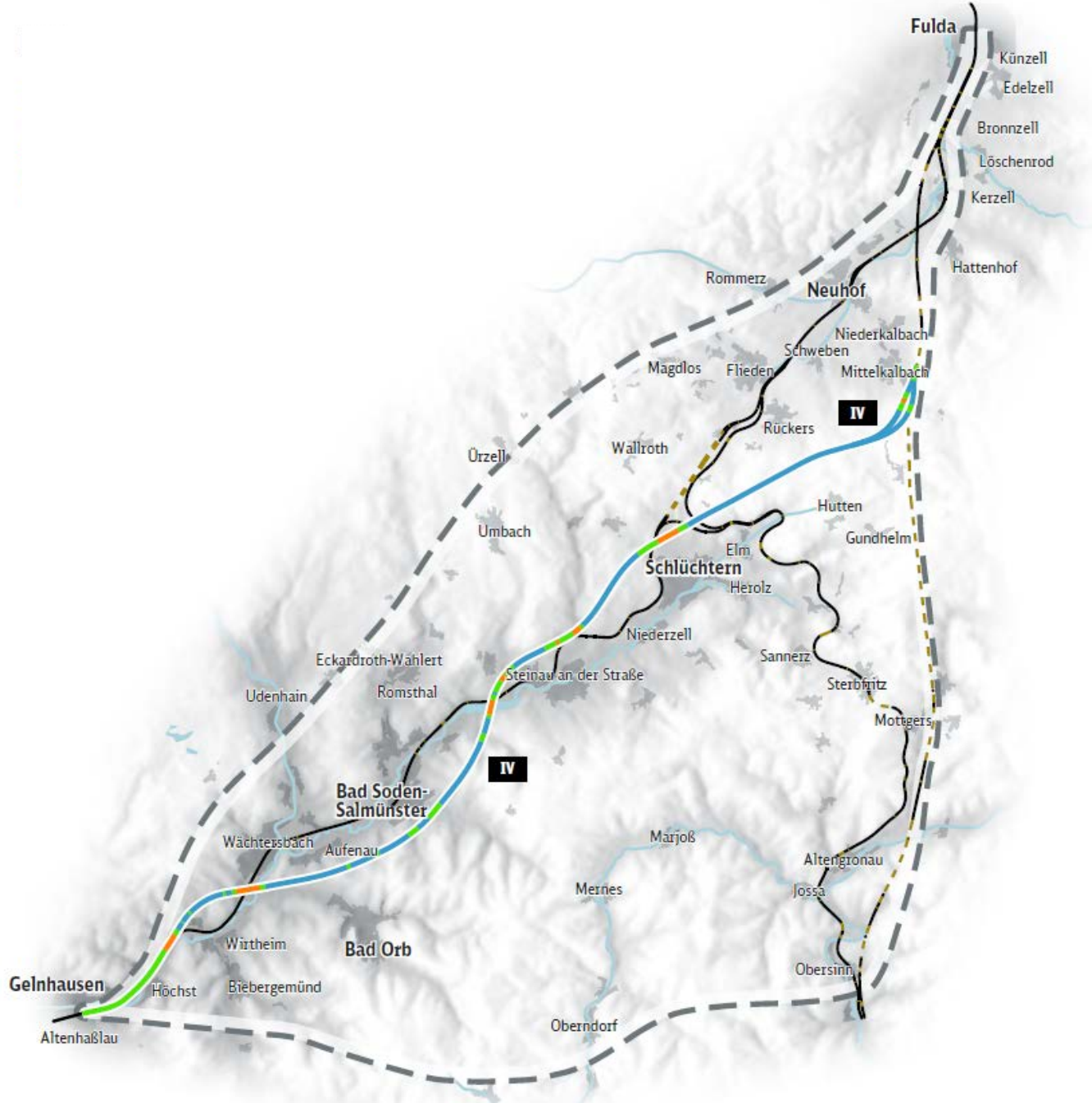
Kriterien		IV	VII
Schutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit	Mensch	o	+
	Tiere, Pflanzen, biol. Vielfalt	+	+
	Wasser	o	o
	Boden / Fläche	+	+
	Landschaft	o	o
Schutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit	Luft und Klima	+	+
	Kultur-/sonstige Sachgüter	o	+
Gebiets- und Artenschutz	Natura 2000	-	+
	Artenschutz	+	++
Raumordnung	Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung	-	+
	Land- und Forstwirtschaft	+	-
	Wasser	+	+
Verkehrlich/Wirtschaftlich	Wirtschaftlichkeit NKV >1	erfüllt	
	Kapazität	erfüllt	
	Fahrzeitziel	40	
	Minimierung Laufwegslänge	60	60
	Verkehrslenkung	siedlungskerngebiets	fern
	Flexibilität	ja	
	Erste verkehrlichen Nutzen (Teil-IBN)	ja	
	Gesamtinbetriebnahme		
	Bauausführung (Risiken)	keine herausragenden Einzelrisiken	
	Erschwernisse Bahn-/Straßenverkehr sowie Beeinträchtigung Anwohner		siedlungsfern
		Lage zu BAB	

Welche der beiden Varianten die Vorzugsvariante wird, soll durch vertiefende Betrachtung bis Anfang Juni ermittelt werden.

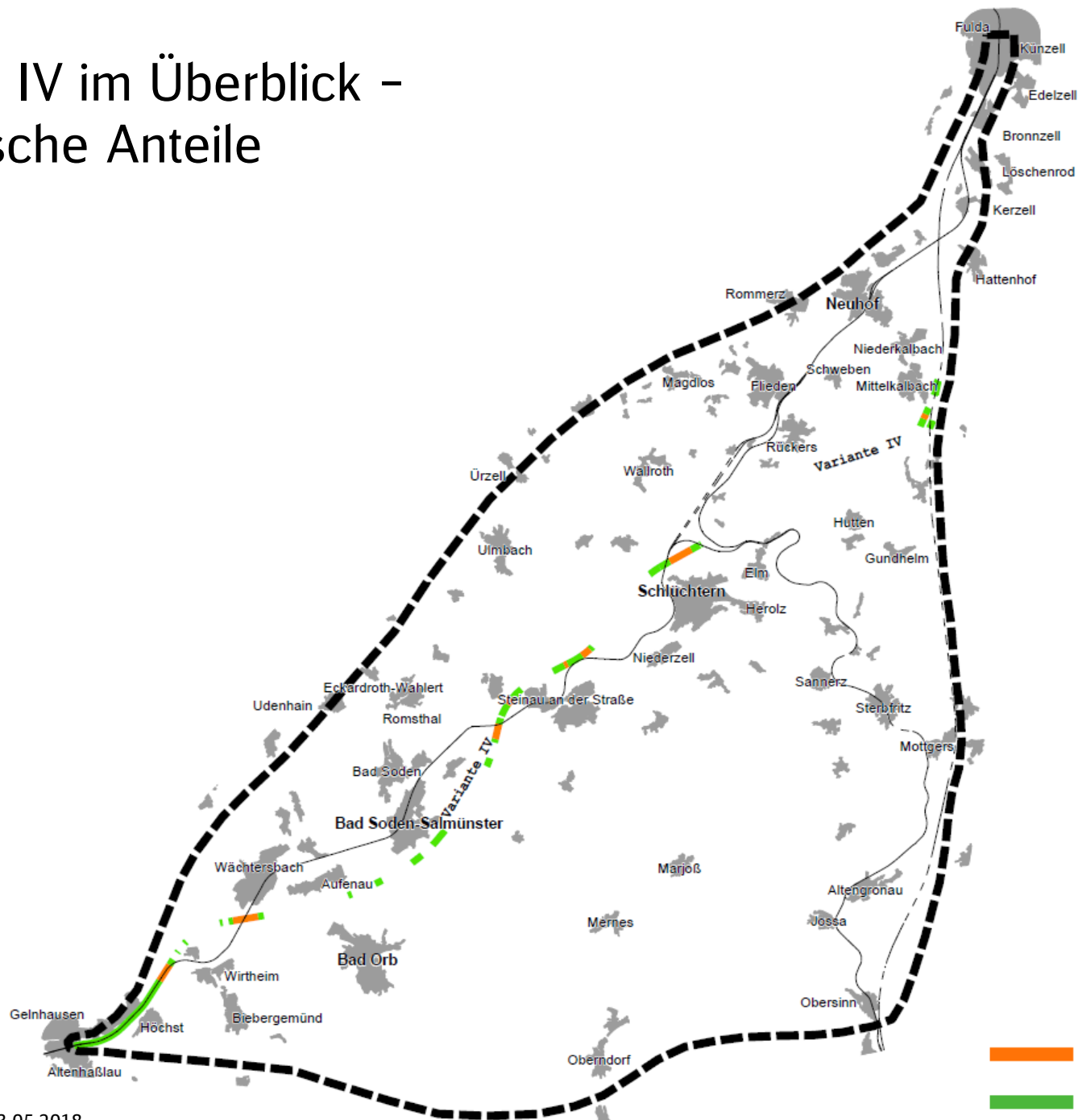
Variante IV im Überblick

-  Suchraum Bahn
-  Bahnstrecke (Bestand)
-  Bahnstrecke Tunnel (Bestand)
-  Variantenbezeichnung
-  Brücke
-  oberirdische Linienführung
-  Tunnel

Variante IV	
Fahrtzeit Frankfurt-Fulda	■ 40 min.
Verknüpfung mit Bestandsstrecke	■ Schlüchtern
Länge	■ 44,0 km
davon Tunnel	■ ca. 28 km
davon Brücken	■ ca. 4 km



Variante IV im Überblick – oberirdische Anteile



Variante IV im Überblick - Brücken

Brücken über den Kalbach
ca. 400 und 150 m lang,
Entfernung zur Siedlung ca. 100/400 m

Brücke über Riedbach und Mordgraben
ca. 1 km lang, Entfernung zur Siedlung ca. 1 km

Brücke über Steinaubachtal
ca. 380 m lang, Entfernung zur
Siedlung ca. 1.100 m

Brücke über Ulmbachtal
ca. 250 m lang, Entfernung zur
Siedlung ca. 380 m

Brücke bei Marborn,
ca. 280 m lang, Entfernung zur Siedlung 400 m

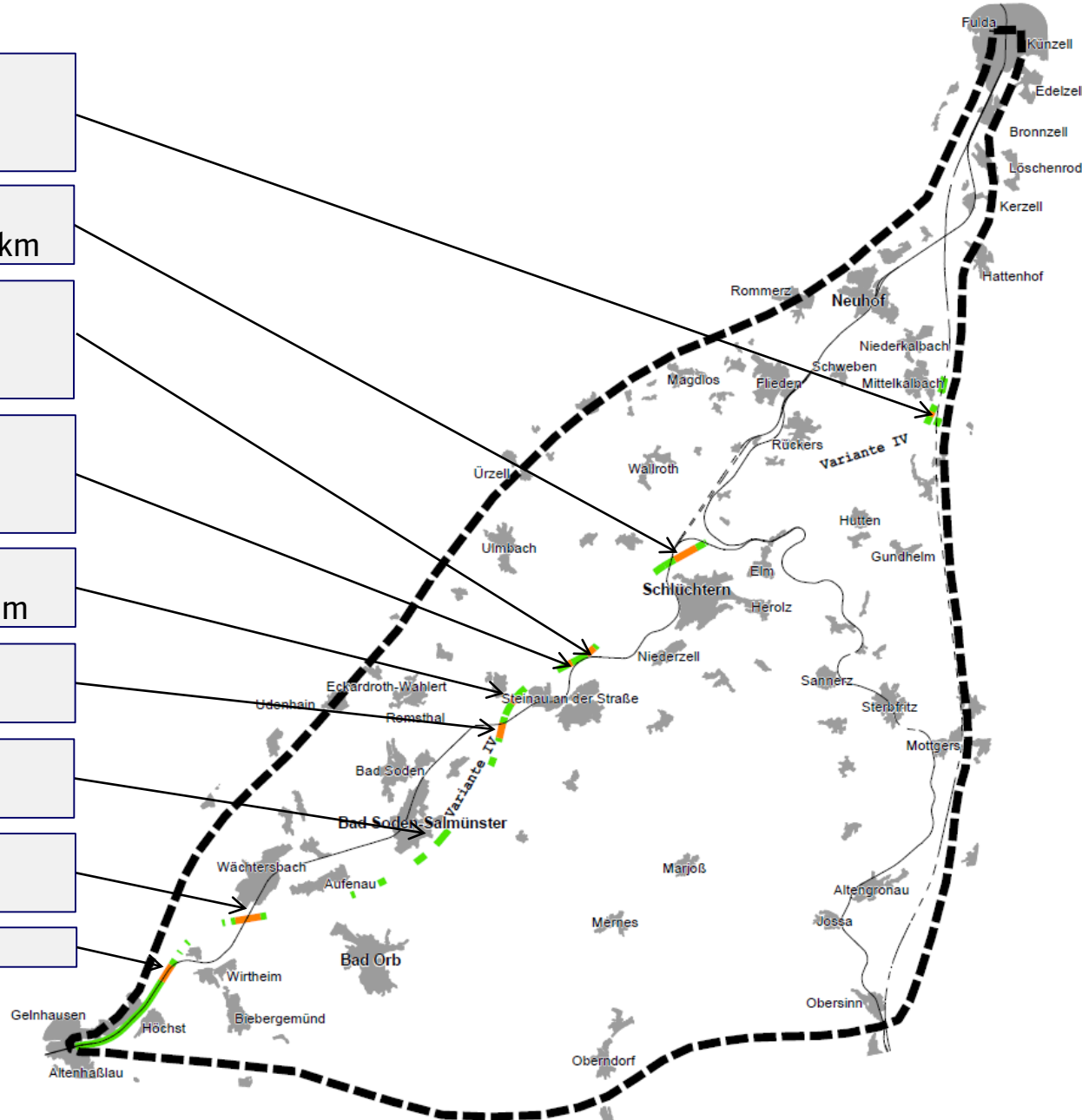
Brücke über den Kinzig-Stausee
ca. 590 m lang

Brücke über Klingbach bei Hausen ca. 350 m
lang, Entfernung zur Siedlung ca. 280 m

Brücke über die Kinzigaue ca. 970 m lang,
Entfernung zur Siedlung ca. 380 m

Brücke über die Bestandsstrecke

- Brücke
- oberirdische Linienführung

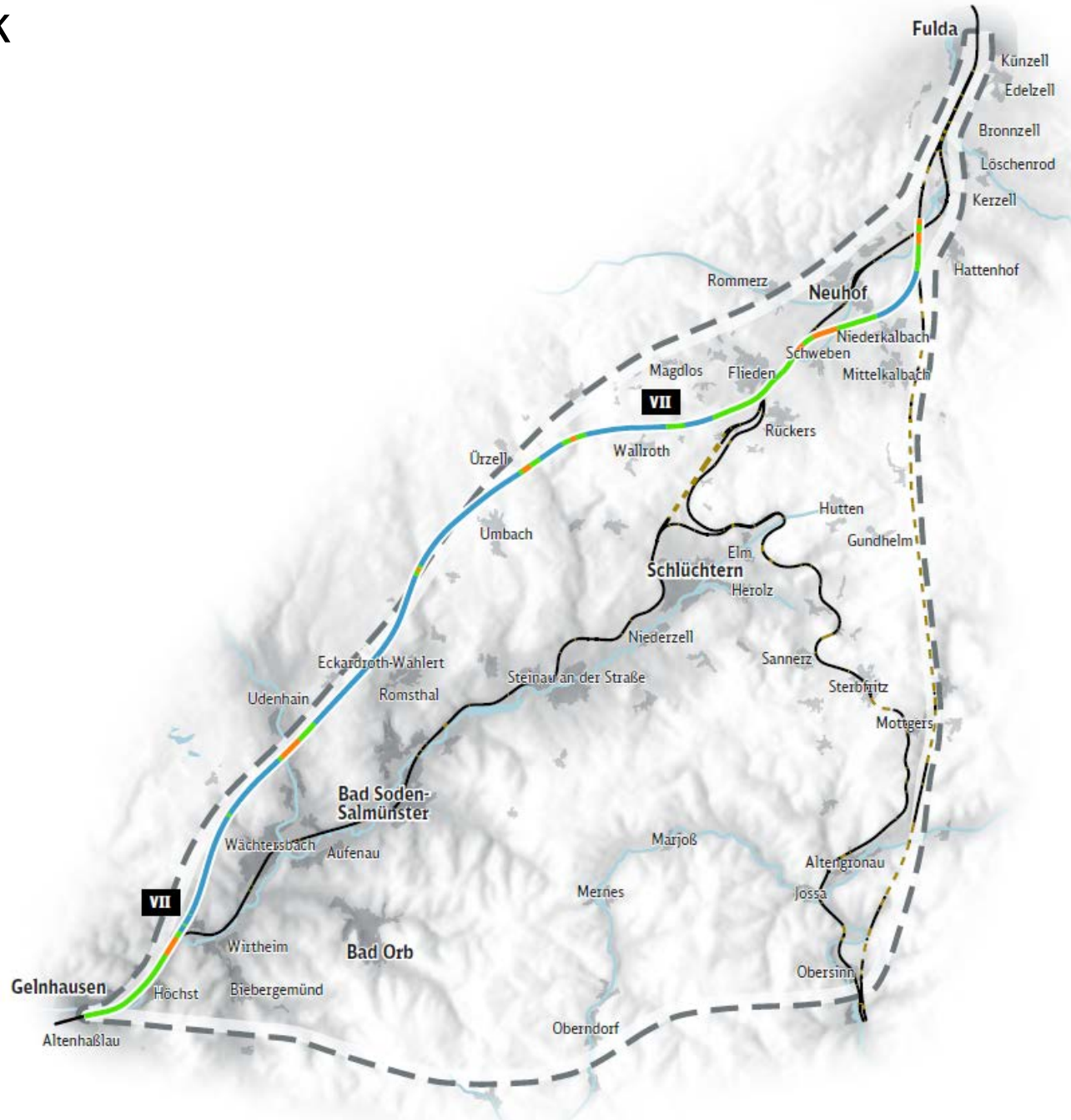


Variante VII im Überblick

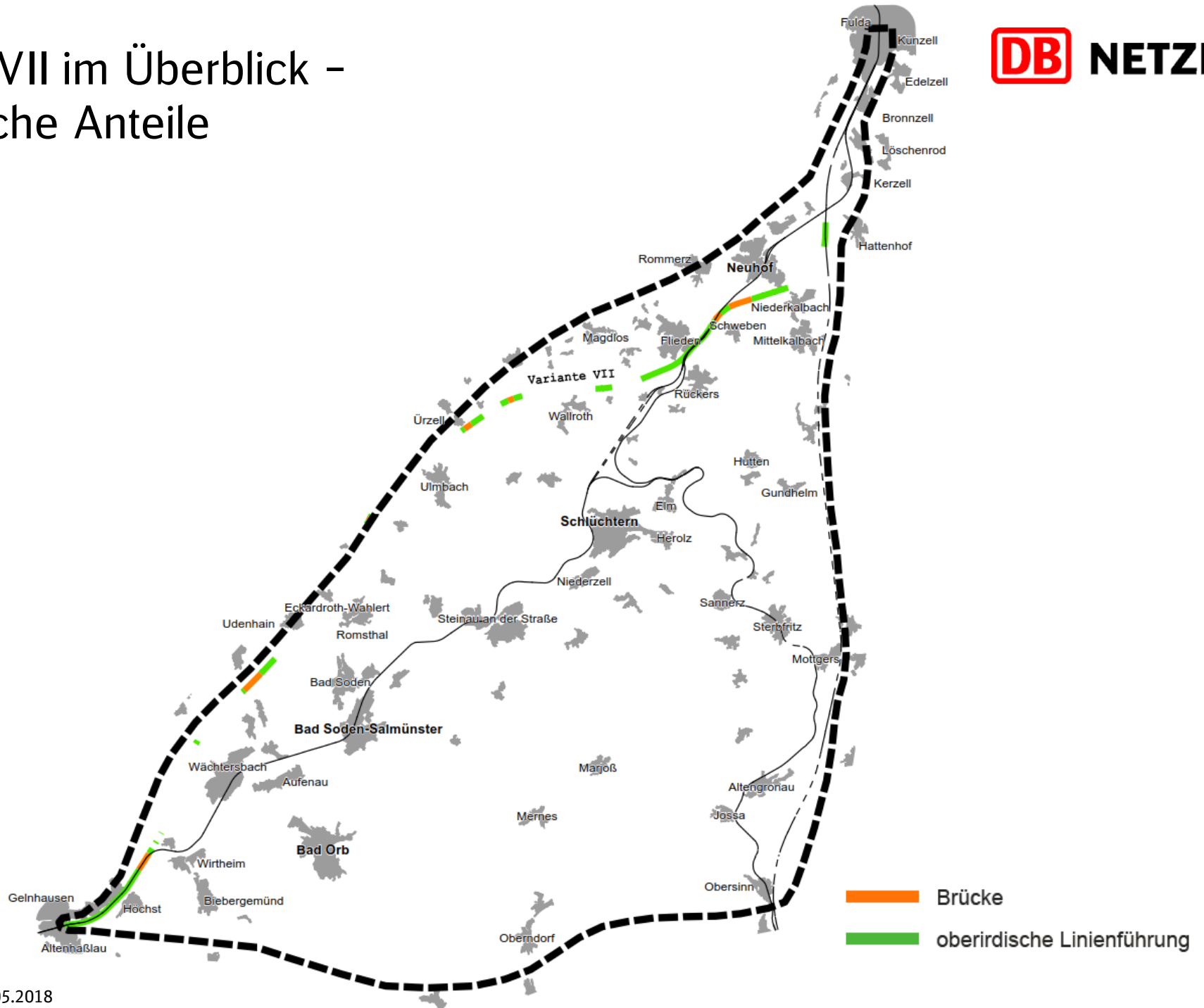
-  Suchraum Bahn
-  Bahnstrecke (Bestand)
-  Bahnstrecke Tunnel (Bestand)
-  Variantenbezeichnung
-  Brücke
-  oberirdische Linienführung
-  Tunnel

Variante VII

Fahrtzeit Frankfurt-Fulda	■ 40 min.
Verknüpfung mit Bestandsstrecke	■ Flieden
Länge	■ 47,6 km
davon Tunnel	■ ca. 28 km
davon Brücken	■ ca. 5 km



Variante VII im Überblick – oberirdische Anteile



Variante VII im Überblick - Brücken



Brücke über das Fliedetal
ca. 1 km lang, Entfernung zur Siedlung ca. 650 m

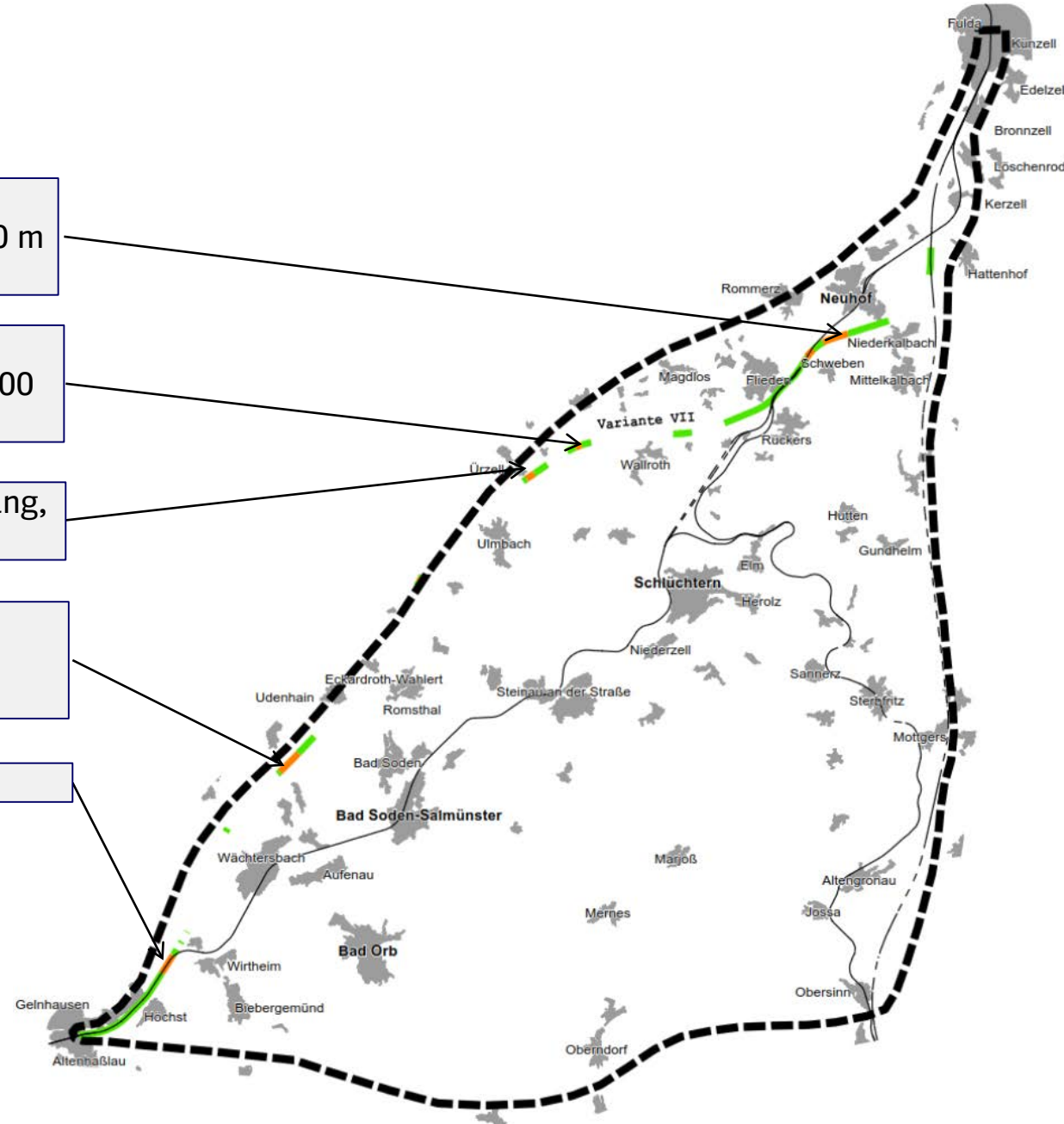
Brücke über das Steinaubachtal
ca. 240 m lang, Entfernung zur Siedlung ca. 100 m

Brücke über das Ürzeller Wasser ca. 350 m lang,
Entfernung zur Siedlung ca. 200 m

Brücke über das Brachtal
ca. 1 km lang, Entfernung zur Siedlung ca.
400/750 m

Brücke über die Bestandsstrecke

 Brücke
 oberirdische Linienführung



Für die Entscheidung zwischen IV und VII sind weitere Detailbetrachtungen notwendig

Nächste Schritte zur Ermittlung der Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren

- Detailbetrachtungen / vertiefende Betrachtung der beiden besten Varianten IV und VII im Vergleich.
- Begründung der Auswahl der Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren bis zum 8. Juni 2018 geplant (13. Sitzung des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda)
- Im Anschluss Erstellung der vollständigen Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren.
- Der Entwurf der Antragsunterlagen wird den Teilnehmern des Dialogforums zur Verfügung gestellt (voraussichtlich Herbst 2018).

Faktenblätter mit der Bewertung und Beschreibung jeder Variante sind im Internet verfügbar

Faktenblätter zu den Varianten



www.hanau-wuerzburg-fulda.de

Die Raumordnungsunterlagen werden im Entwurf zur Verfügung gestellt, sobald sie vollständig sind.



August 2015

In Arbeit. Entwurf der Antragsunterlagen wird den Teilnehmern des Dialogforums zur Verfügung gestellt. Voraussichtlich Herbst 2018.

Mit Einreichen der vollständigen Antragsunterlagen beginnt das formelle Raumordnungsverfahren.

Im formellen Verfahren wird die Öffentlichkeit durch die Behörden beteiligt.

Auf das Raumordnungsverfahren folgt das Planfeststellungsverfahren/Baurechtsverfahren für die eine ausgewählte Trassenvariante (Detailplanung).