
Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“

Protokoll der 11. Sitzung

Wächtersbach

27. September 2017

Ort: Bürgerhaus Wächtersbach, Main-Kinzig-Str. 31, 63607 Wächtersbach
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15:00 Uhr – 19:00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Agenda
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 10. AG-Sitzung vom 23. Juni 2017
- TOP 3 Aktuelles aus der Projektregion
- TOP 4 Darstellung der nächsten Schritte im formellen Verfahren
- TOP 5 Aktueller Sachstand im Variantenvergleich & Abarbeitung der Optimierungsvorschläge
- TOP 6 Allgemeine Möglichkeiten des Schallschutzes
- TOP 7 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste 11. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 2 Finales Protokoll der 10. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 3 Gesamtpräsentation der DB Netz AG & der Planungsgemeinschaft Umwelt
- Anlage 4 Präsentation von Ingmar Gorissen
- Anlage 5 Präsentation der ARGE Bahndreieck Spessart
- Anlage 6 Präsentation zu „Allgemeine Möglichkeiten des Schallschutzes“ (DB Netz AG)

TOP 1 Begrüßung und Agenda

Begrüßung Moderation

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

- Thematisierung und Einordnung aktueller Aktivitäten in der Projektregion
- Die nächsten Schritte im formellen Verfahren
- Aktueller Sachstand des Variantenentscheids und Vorstellung der Prüfergebnisse zu den verschiedenen Optimierungsvorschlägen
- Vorstellung weiterer Optimierungsvorschläge für eine bestandsnahe Variante
- Vorstellung allgemeiner Möglichkeiten des Schallschutzes

Auch in der heutigen Sitzung sind wieder einige neue Teilnehmer anwesend. Herr Eggert bittet sie, sich vorzustellen. Der Moderator erinnert daran, dass die Vereinbarungen im Selbstverständnis des Dialogforums vorsehen, dass nur ein Vertreter pro Institution an den Sitzungen teilnimmt. Er bittet darum, sich zukünftig an die Vereinbarung zu halten, da die Teilnehmerzahl zuletzt sehr angestiegen ist. Sollte in Ausnahmefällen ein zweiter Vertreter pro Institution an den Sitzungen teilnehmen, so bittet Herr Eggert darum, dass die entsprechende Person in der zweiten Reihe Platz nimmt. Die Teilnehmer der AG zeigen sich damit einverstanden.

Herr Eggert stellt die Gäste der heutigen Sitzung vor. Unter anderem ist Mechtild Sander vom Regierungspräsidium Darmstadt anwesend, die unter TOP 4 die nächsten Schritte des formellen Verfahrens präsentieren wird. Ebenso nimmt Henning Schwarz, DB Netz AG, an der Sitzung teil, um unter TOP 6 allgemeine Möglichkeiten des Schallschutzes vorzustellen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 10. AG-Sitzung vom 23. Juni 2017

Das Protokoll der 10. AG-Sitzung (**Anlage 2**) wird ohne Änderungen angenommen.

Anschließend stellt Herr Dr. Domke, DB Netz AG, die Stellungnahme der DB Netz AG zum Landesentwicklungsplan vor (**Anlage 3**, Folie3).

TOP 3 Aktuelles aus der Projektregion

Einführend zu TOP 3 spiegelt Herr Eggert den Teilnehmenden seine Eindrücke der letzten Wochen zur aktuellen Diskussionslage in der Projektregion wider. Er erläutert, dass es während der durch die Bundestagswahl bedingten Sommerpause des Dialogforums zahlreiche Aktivitäten in der Projektregion gab, die sich für oder gegen bestimmte Varianten aussprachen. Dazu gehören sowohl Resolutionen und Petitionen, Stellungnahmen, Workshops mit Kommunen, viele persönliche Zuschriften an die DB sowie Protestmärsche und Menschenketten an einzelnen Abschnitten. Herr Eggert verdeutlicht, dass es zu absolut jeder Variante Personenkreise gibt, die sich gegen sie aussprechen. Manchen Interessengruppen gelänge es dabei sehr viel mediale Aufmerksamkeit zu generieren, anderen gelänge dies weniger.

Herr Eggert äußert sein Verständnis für die Aktivitäten in der Projektregion, verdeutlicht aber gleichzeitig seine Irritation darüber, dass in der Öffentlichkeit und auch von Mitgliedern des Dialogforums der Vorwurf vorgebracht wurde, bestimmte Variantenvorschläge würden nicht geprüft. Dies entspräche

che nicht den Tatsachen; man habe im Dialogforum immer wieder verdeutlicht, dass jede Idee geprüft wird. Bereits seit der 9. AG Sitzung im April dieses Jahres beschäftige sich die AG mit Optimierungsvorschlägen zu den bestandsnahen Varianten und die DB habe die Prüfwiszenstände immer wieder mit den Mitgliedern rückgekoppelt und habe angekündigt, dies auch weiterhin zu tun – so unter anderem in der heutigen Sitzung.

Herr Eggert betont erneut, dass der Variantenentscheid nicht darauf beruhen wird, wie laut oder wie oft jemand sich öffentlich gegen eine Variante ausspricht. Entscheidend sei ausschließlich, welche sachlichen Argumente für oder gegen eine Variante sprechen. Dies ergebe sich anhand der objektiven Prüfkriterien im Variantenvergleich. Herr Eggert verdeutlicht, dass die DB als Vorhabenträgerin selbstverständlich verpflichtet ist, eine „gerichts feste“ Variantenprüfung durchzuführen und sich dabei ausschließlich an das abgestimmte, kriteriengeleitete methodische Vorgehen zu halten hat.

Abschließend weist Herr Eggert darauf hin, dass fünf der in der AG vertretenen Bürgerinitiativen darum gebeten hatten, ihre gemeinsame Resolution in der heutigen Sitzung vorzustellen. Der Moderator erläutert, dass er generell nichts dagegen habe, der Fairness halber allerdings allen Teilnehmern und Interessengruppen die Möglichkeit geben würde, noch einmal ihren Standpunkt darzulegen. Dafür würde man sicherlich die gesamte Sitzung brauchen und könne sich folglich nicht mit den eigentlich vorgesehenen Inhalten beschäftigen. Die Teilnehmer einigen sich darauf, auf einen erneuten Austausch der individuellen Standpunkte zu verzichten, um die Agenda der heutigen Sitzung wie geplant durchführen zu können. Die Charts, die die BIs vorbereitet hatten, sollen an alle Teilnehmer versandt werden.

TOP 4 Darstellung der nächsten Schritte im formellen Verfahren

Mechtild Sander vom Regierungspräsidium (RP) Darmstadt stellt den Teilnehmern die Inhalte des formellen Raumordnungsverfahrens sowie die nächsten Schritte im formellen Verfahren vor. Die Präsentation von Frau Sander ist unter diesem [Link](#) abrufbar.

Diskussion/Anmerkungen

Ergebnis des Raumordnungsverfahrens (ROV)

Auf Nachfrage eines Teilnehmers verdeutlicht Frau Sander, dass das Ergebnis des ROV keine konkrete Linie ist, sondern dass es sich um einen raumgeordneten Korridor von ca. 500 m links und rechts der Linie handelt. Erst auf Planfeststellungsebene werde eine konkrete Trasse festgelegt. Es sei generell zu beachten, dass die Raumordnungsebene im Vergleich zur Planfeststellungsebene deutlich weniger konkret ist. Auch sei es so, dass der Raumordnungsbeschluss keine unmittelbare Rechtswirkung für die Vorhabenträgerin bzw. das Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde habe, auch wenn die landesplanerische Beurteilung und insbesondere hinsichtlich der Beurteilung der Raumverträglichkeit insgesamt ein sehr hohes Gewicht in der anschließenden Planfeststellung aufweise.

Prüfung der Antragsvariante

Frau Sander verdeutlicht, dass im formellen Verfahren sowohl die von der DB ins Verfahren gebrachte Antragsvariante als auch die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen durch die Sachbearbeiter im Regierungspräsidium geprüft werden. Die DB werde in ihren Raumordnungsunterlagen auf die verschiedenen ernsthaft in Betracht kommenden Varianten und Optimierungsvorschläge eingehen und verbal-argumentativ erläutern, wie sie zu ihrer Antragsvariante kommt. Sobald die Raumordnungsunterlagen der DB eingereicht sind, führt das Regierungspräsidium eine Vollständigkeitsprüfung

durch. Wenn die Unterlagen vollständig vorliegen, werden sie öffentlich ausgelegt. Jeder, der Interesse hat, kann im Folgenden eine Stellungnahme zu den Unterlagen abgeben. Dabei sei egal, ob es sich um Einzelpersonen, Kommunen oder Interessenverbände handele. Jede Stellungnahme werde gleichwertig vom Regierungspräsidium geprüft. Die Stellungnahmen müssten sich dabei nicht ausschließlich auf die Antragsvariante beziehen, sondern könnten auch Bezug auf die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen nehmen oder neue Vorschläge beinhalten. Im späteren Verlauf des Verfahrens werde es einen Erörterungstermin geben, an dem jeder, der eine Stellungnahme abgegeben hat, teilnehmen kann. Aus der Prüfung der Raumordnungsunterlagen und aus den Stellungnahmen könne sich ergeben, dass das Regierungspräsidium weitere Prüfaufträge an die DB vergibt.

Ernsthaft in Betracht kommende Varianten

Ein Teilnehmer fragt, was eine ernsthaft in Betracht kommende Variante ausmacht und wer darüber entscheidet, ob eine Variante ernsthaft in Betracht kommt oder nicht. Dazu erläutert Frau Sander, dass die Ernsthaftigkeit einer Variante sich aus der Begründung und der Dokumentation in der Raumordnungsunterlage der DB ergebe. Die Gründe sowohl für die Auswahl der Antragsvariante als auch für das Ausscheiden aller anderen Varianten und Optimierungsvorschläge müssen in der Raumordnungsunterlage ausführlich belegt, erläutert und bewertet werden. Das Regierungspräsidium führt auf Basis der von der DB eingereichten Unterlagen und der im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen eine eigenständige Prüfung durch, wobei es dafür kein neues Gutachterbüro beauftragt, sondern sich auf den Sachverstand u.a. der Naturschutzbehörden und Landesinstitutionen stützt.

Relevanz der einzelnen Schutzgüter

Auf Nachfrage erläutert Frau Sander, dass es keine Hierarchie zwischen den einzelnen Schutzgütern gäbe, sondern diese nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) gleichwertig zu prüfen sind. Parallel sind die EU-Vorgaben zum Schutzregime Natura 2000 zu prüfen. Im Einzelnen könne es sein, dass es bestimmte Gebiete gibt, in denen einzelne Schutzgüter besonders hervorstechen. Im Ergebnis dürfe keine rein mathematische Bewertung erfolgen, sondern es wird eine verbal-argumentative Darstellung und Abwägung aller Kriterien miteinander sein. Dabei sei wichtig, darzulegen, wie mit Auswirkungen umgegangen werden kann.

TOP 5 Aktueller Sachstand im Variantenvergleich & Abarbeitung der Optimierungsvorschläge

Herr Dr. Domke erklärt die Schritte zur Ermittlung der Antragsvariante und erläutert rückblickend, dass die Vorschläge für Bündelungsvarianten frühzeitig berücksichtigt wurden (**Anlage 3**, Folie 4-10). Er verdeutlicht, dass der Variantenvergleich noch nicht abgeschlossen ist, da wesentliche Untersuchungsergebnisse noch ausstehen.

Zeitplan für Variantenentscheid

Herr Dr. Domke erklärt, dass grundsätzlich an einem Variantenentscheid bis Ende des Jahres festgehalten werden soll. Dies sei möglich, wenn die Untersuchungsergebnisse eine ausreichende Kontrastierung zwischen den einzelnen Varianten erlauben. Falls die Untersuchungsergebnisse keine ausreichende Kontrastierung ermöglichen, könne es sein, dass die Zugzahlen 2030 für einen eindeutigen Bewertungsunterschied zwischen den Varianten herangezogen werden müssen. Demnach würde der Variantenentscheid sich ggf. bis nach Veröffentlichung der Zugzahlen 2030 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verschieben. Der Veröffentlichungszeitpunkt sei nach wie vor unbekannt. Auf Nachfrage bestätigt Herr Dr. Domke, dass die bisher vom BMVI veröf-

fentlichten Zugzahlen noch keine 2030er Prognose für den Nahverkehr enthalte. Er verdeutlicht, dass der DB Netz AG keine 2030-Zahlen für den Nahverkehr vorliegen, obgleich diese für die Variantenbewertung sicherlich hilfreich wären.

Abstand zu Wohnbebauung

Ein Teilnehmer führt aus, dass der zugrunde gelegte Abstand von 400 m zu Wohnbebauung generell sehr großzügig bemessen sei und mitunter zulasten des Naturschutzes gehen könne, da man durch einen größeren Abstand zwangsläufig tiefer in die Natur einschneide. Er befürchtet, dass dadurch ggf. umweltfreundlichere Varianten automatisch aus der Betrachtung rausfallen. Dazu erläutert Herr Dr. Domke, dass die 400 m Abstand in Absprache mit den Mitgliedern des Dialogforums zunächst gewählt wurden, um das Schutzgut Mensch besonders zu schützen, indem die Variante so weit wie möglich entfernt von Wohngebieten gesucht werden sollte. In einem zweiten Schritt sei dann nochmal explizit nach bestandsnahen Varianten gesucht worden, um zu prüfen, ob und wie durch eine Bündelung von Neubaustrecke und vorhandener Infrastruktur ggf. Varianten gefunden werden können, die geringere Effekte auf die Schutzgüter haben. Generell sei das Ziel, eine Variantenkombination zu finden, die unterm Strich die besten Effekte für alle Betroffenen habe. Dafür müsse auch die Möglichkeit der Verlagerung des nächtlichen Güterverkehrs in Betracht gezogen werden.

Herr Dr. Domke unterstreicht noch einmal den Punkt, dass im Zuge der Raumordnung keine 100%ig feste Trassenlage ausgewählt wird, sondern lediglich eine grobe Linienführung, welche in den folgenden Planungsschritten weiter zu optimieren sei.

Herr Stolzenburg von der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda fährt mit der Beantwortung der offenen Punkte zur Bündelungsthematik aus der letzten Sitzung fort. Er betont, dass alle eingegangenen Optimierungsvorschläge geprüft wurden und werden. Für einzelne konkrete, von Dritten herangetragene und zum Teil bereits vertieft ausgearbeitete Alternativ- oder Optimierungsvorschläge, die überwiegend den Bündelungsaspekt mit der Bestandsstrecke und der A 66 stärker verfolgen, wird segmentbezogen ein Vergleich mit den entsprechenden Varianten der Planungsgemeinschaft mit den gleichen Bewertungskriterien vorgenommen. Er stellt die Ergebnisse des bisherigen Vergleichs der Varianten IV und V im Segment zwischen Haitz und Steinau mit den eingegangenen alternativen Bündelungsvorschlägen vor (**Anlage 3**, Folien 11 ff). Dabei erläutert Herr Stolzenburg, dass nur etwa 20% der alternativen Optimierungsvorschläge direkt an der Bestandsstrecke liegen, der Rest der Strecke jedoch mindestens 100 bis 300 m entfernt, so dass von einer wirklichen Bündelung nur teilweise gesprochen werden kann. Im Ergebnis sei es so, dass alle alternativen Bündelungsvorschläge sich derzeit schlechter darstellen, als die Varianten IV und V. Dies sei allerdings vorbehaltlicher der Bewertung des Schutzgutes Mensch, welche noch ausstehe.

Benötigte Lagerfläche je Tunnelkilometer

Auf Nachfrage erläutert Herr Stolzenburg, dass die benötigte Lagerfläche für Tunnelaushub je Kilometer Tunnel schlecht pauschal angegeben werden könne, da dies sehr von der Beschaffenheit der Deponieflächen abhänge. Die Planungsgemeinschaft hat für ihre Berechnungen 3 ha Flächenverbrauch pro Streckenkilometer angenommen bei einer Schütthöhe von 10 m. Grundsätzlich könne aber auch höher aufgeschüttet werden, was den Flächenverbrauch verringern würde. Zudem werde generell natürlich angestrebt, dass ein Teil des Aushubs weiterverwertet werden kann, was ebenfalls zu einer Verringerung des Flächenverbrauchs führen würde.

Ausgebeutete Steinbrüche als Ablagerungsflächen

Herr Stolzenburg führt aus, dass ausgebeutete Steinbrüche grundsätzlich zur Ablagerung für Tunnelaushub geeignet sind, es allerdings oftmals so sei, dass diese bereits mit einer naturschutzfachlichen Folgenutzung belegt seien. Die Planungsgemeinschaft werde dies für die Antragsvariante im Einzelnen prüfen.

Herr Stolzenburg erläutert, dass alle Fragen rund um den vorgesehenen Tunnelbau, inkl. Aushubmassen, Lagerung und Zuwegung in einem eigenen Konzept aufbereitet werden, welches man den Teilnehmern der AG zu gegebenem Zeitpunkt gerne vorstellen werde.

Abstimmung zu den Optimierungsvorschlägen

Ein Teilnehmer der AG fragt, inwieweit diejenigen Personen, die Optimierungsvorschläge für eine Bündelungsvariante eingebracht haben, in den heute vorgestellten Variantenvergleich einbezogen wurden. Dazu erläutert Herr Dr. Domke, dass für die Anfertigung des Variantenvergleichs schriftliche Unterlagen von Herrn Albert (Vorschlag A), von Herrn Gorissen (Vorschlag B) und vom BUND Hessen (Vorschlag C) zur Verfügung standen. Alle drei waren in den jeweiligen Sitzungen der AG anwesend und konnten die Aufbereitung ihrer Vorschläge im 3D-Tool Korfin kommentieren und korrigieren. Im Falle des BUND sei eine solche Korrektur auch bei einem der bereits früher eingereichten und behandelten Vorschläge erfolgt. Der Vertreter des BUND bestätigt das Vorgehen und erklärt, dass er auf die Ergebnisse des methodisch-standardisierten Vorgehens vertraue. Gleichzeitig merkt er an, dass der Vorschlag C so nicht von ihm vorgebracht wurde, sondern eine Bündelung mit der Hochspannungseitung enthielt. Dies bestätigt Herr Stolzenburg und erläutert, dass der BUND-Vorschlag teilweise angepasst werden musste, weil er im Trinkwasserschutzgebiet 2 lag und somit eine erhebliche Beeinträchtigung bedeutet hätte.

Vorbelastung der Kinzigau

Ein Teilnehmer der Sitzung fragt, inwieweit die Vorbelastungen der Kinzigau mit in die Bewertungen einfließen. Dazu erläutert Herr Stolzenburg, dass Vorbelastungen z. B. bei der Bewertung des Landschaftsbilds berücksichtigt werden. Der Aspekt der Vorbelastung stehe in engem Zusammenhang mit dem Bündelungsgedanken, der beabsichtigt, vorhandene und hinzukommende Belastungen räumlich zu konzentrieren. Dabei müssen aber auch im bereits vorbelasteten Raum bestehende Schutzwürdigkeiten genauso berücksichtigt werden und eine Überlastung des Raumes müsse vermieden werden.

Machbarkeit Querung Kinzig-Stausee

Ein Teilnehmer merkt an, dass ihm Informationen des Wasserverbands vorlägen, wonach eine Querung des Kinzig-Stausees wasserschutzrechtlich nicht möglich wäre. Herr Dr. Domke erklärt, dass die DB sowohl mit dem Wasserverband als auch mit der Wasserbehörde in Kontakt stehe und Gespräch zur Thematik führe, die noch nicht abgeschlossen seien. Eine generelle Nicht-Machbarkeit sei ihm bisher nicht bekannt. Er bittet den Teilnehmer, ihm seine Informationen gerne weiterzuleiten.

Anschließend präsentiert Ingmar Gorissen seine Vorschläge für eine kinzigtalnahe Variante (**Anlage 4**). Herr Gorissen verdeutlicht, dass sein Vorschlag sich wesentlich von den Varianten V und IV unterscheidet, u.a. in Bezug auf räumliche Lage und Höhenlage. Er kritisiert, dass sein Vorschlag bisher nur in sektoralen Abschnitten betrachtet wurde, nicht aber im großen Ganzen gleichwertig zu allen anderen Varianten geprüft wurde. Insgesamt vertritt er die Meinung, dass auch die Varianten IV und V erhebliche Konfliktpunkte hervorrufen, die aber weniger kritisch hinterfragt würden, als die Konfliktpunkte in seinem Variantenvorschlag. Er weist auf die hohe Bedeutung von Verknüpfungspunkten zur

Bestandsstrecke hin, die in seinem Vorschlag gestärkt würden. Seiner Ansicht nach könne mit seinem Vorschlag bis vor Fulda deutlich schneller gefahren werden, als mit den Variante IV und V.

Herr Dr. Domke sagt zu, auch die heute vorgetragenen Punkte von Herrn Gorissen im Detail prüfen zu werden. Vorerst hat er folgende Anmerkungen:

- Er verdeutlicht, dass die DB generell ein hohes Interesse an einer guten Lösung habe und daher die Vorschläge von Herrn Gorissen natürlich weiterhin intensiv prüfe. Seiner Ansicht nach ist der zentrale Knackpunkt an den Vorschlägen von Herrn Gorissen die Untertunnelung von Bad Soden-Salmünster, die äußerst risikobehaftet sei und nur bei Alternativlosigkeit weiterverfolgt werden könne. Das aktuelle Regelwerk sehe vor, dass ein Zug im Notfall auch ohne Stromversorgung aus dem Tunnel herausrollen könne. Dafür seien bestimmte Neigungen erforderlich, die bei dem Vorschlag von Herrn Gorissen nicht eingehalten werden können. Zusätzlich läge die Einfahrt zum vorgeschlagenen Tunnel im Überschwemmungsgebiet von Bad Soden-Salmünster, was ein weiteres erhebliches Risiko darstelle.
- Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass eine Durchfahrung von Wächtersbach nur dann als sinnvolle Alternative erscheine, wenn es eine technische Lösung für Bad Soden-Salmünsters gäbe. Das eine sei ohne das andere nicht machbar. Wenn es jedoch nicht gelänge, eine technisch zulässige Lösung für die Untertunnelung Bad Soden-Salmünsters zu finden, dann scheidet der Vorschlag von Herrn Gorissen aus.
- Bezüglich der Geschwindigkeit verdeutlicht Herr Dr. Domke, dass man natürlich möglichst schnell fahren wolle, jedoch nicht um jeden Preis. Es gehe um ein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis. Insgesamt sei für die sinnvolle Vertaktung an den Knotenpunkten Fulda und Frankfurt eine Fahrzeit von maximal 45 min zwischen den beiden Knoten Planungsprämisse. Diese werde bei allen Varianten erreicht und zum Teil deutlich unterschritten.

Der Moderator fasst noch einmal zusammen, dass in der heutigen Sitzung nicht alle offenen Fragen zu den Vorschlägen von Herrn Gorissen geklärt werden können und betont, dass die Vorschläge auf Raumordnungsebene genauso vertieft geprüft werden, wie alle anderen Vorschläge. Er weist darauf hin, dass Zweifel an der gleichwertigen Prüfung notfalls natürlich auch noch im formellen Verfahren eingebracht werden können, auch wenn der Anspruch des Dialogforums natürlich sei, solche Punkte gemeinsam zu klären.

Mehrere Teilnehmer äußern, dass sie mit dem kommunikativen Vorgehen von Herrn Gorissen nicht einverstanden sind. Sie schätzen sein persönliches Engagement für die Trassenfindung, bitten ihn aber eindringlich darum, sich an das im Dialogforum vereinbarte Vorgehen zu halten. Dazu gehöre, die eigenen Vorschläge direkt in die AG-Sitzungen und das Dialogforum zu bringen und sie nicht in externen Veranstaltungen einer begrenzten Teilnehmerschaft zu präsentieren. Ebenso bitten Sie ihn, nicht eigenmächtig den E-Mailverteiler des Dialogforums zu nutzen, so wie es bereits mehrfach von den Mitgliedern des Dialogforums beschlossen wurde. Ein Teilnehmer mahnt zudem an, dass man vereinbart hatte, sich im Dialogforum auf Augenhöhe auszutauschen und bittet Herrn Gorissen, zukünftig davon abzusehen, die Varianten-Diskussion in den Medien anzufachen und einzelne DB-Mitarbeiter öffentlich anzugreifen.

Christian Behrendt stellt für die ARGE Bahndreieck Spessart anschließend die aus Bahnkundensicht vertieft zu prüfenden Vorschläge zur Bündelung der Neubautrassen mit vorhandenen Verkehrswegen vor. Herr Behrendt plädiert für eine sachorientierte, an Fakten und Inhalten orientierte Diskussion über

die mögliche Trassenführung und bedauert, dass diese während der vergangenen drei bis vier Monate zu kurz gekommen ist. Er betont, dass es sich bei der in der Öffentlichkeit so genannten „Variante VIII“ um keine einzelne, konkretisierte Variante im Gesamtsuchraum handelt, die völlig neu ist, sondern dass es abschnittsbezogen vielmehr um Untervarianten geht, die zum Teil schon in früheren Planungsphasen grob betrachtet bzw. in jüngerer Zeit von externer Seite konkretisiert wurden. Insbesondere im Bereich des mittleren Kinzigtals zwischen Haitz-Höchst und Steinau (Bündelungsgedanke) sowie im Südzulauf des Knotens Fulda ab Neuhof bis in dessen Bahnsteigbereich (verkehrliche Leistungsfähigkeit) sei eine vertiefte Prüfung eingebrachter Trassenbausteine nötig (**Anlage 5**).

Der erste Eindruck der Gutachter ist, dass viele der von der ARGE Bahndreieck Spessart in Erinnerung gerufenen Bündelungsoptionen zwischen Haitz-Höchst und Steinau in der nicht-verkehrlichen Bewertung schlecht abschneiden werden, da sie ebenfalls Wasserschutz- und Naturschutzgebiete durchqueren. Herr Stolzenburg sagt aber zu, selbstverständlich auch diese Vorschläge vertieft zu prüfen und die Ergebnisse in der nächsten Sitzung vorzustellen.

Abschließend präsentiert Herr Dr. Domke neue Erkenntnisse zur Situation in Bronnzell für die Variante V (**Anlage 3**, Folie 33).

Diskussion/Anmerkungen

Sulzhofunnel

Herr Dr. Domke erläutert, dass neben der bestehenden Röhre des Sulzhofunnels zwei neue Röhren für die Neubaustrecke gebohrt werden müssten. Ein Teilnehmer zeigt sich kritisch, dass für zwei neue Röhren genug Platz wäre, da das heutige Tunnelportal direkt neben einem Haus liegt. Seiner Meinung nach würde die vorgestellte Linienführung nicht ohne Häuserabriss und direkte Betroffenheit von Einzelhöfen (u.a. des Nüchternshof) auskommen. Herr Dr. Domke sagt zu, die Situation noch einmal vertieft zu prüfen und in der nächsten Sitzung vorzustellen.

Splittung der Gleise Richtung Kerzell

Ein Teilnehmer fragt nach, ob die Option der Splittung der Gleise Richtung Kerzell noch verfolgt wird. Dazu erläutert Herr Dr. Domke, dass diese Lösung gemäß eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Untersuchung in Bronnzell zur Überlastung führen würde und daher eine Anbindung beider Gleise an die Schnellfahrstrecke schon südlich von Bronnzell erforderlich wird. Der Sachverhalt wurde auf der vergangenen, 10. Sitzung der AG ROV am 23. Juni 2017 vorgestellt (siehe Präsentation der 10. Sitzung).

TOP 6 Allgemeine Möglichkeiten des Schallschutzes

Henning Schwarz, Leiter Umweltschutz DB Netz AG, gibt einen Überblick zu den allgemeinen Möglichkeiten des Schallschutzes (**Anlage 6**).

Diskussion/Anmerkungen

Lärmaktionsplan und Lärmsanierung

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Schwarz, dass es sich bei der Lärmaktionsplanung (EU-Richtlinie) und dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes um zwei verschiedene Systeme mit unterschiedlichen Bewertungsmethoden handele. Letztlich sei es so, dass die EU-Norm des Lärmaktionsplans in Deutschland durch das Programm der Lärmsanierung umgesetzt werde.

Berechnung von Schall

Herr Schwarz erläutert auf Nachfrage eines Teilnehmers, dass Lärm generell berechnet wird. Dies geschieht auf Basis der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03). Die Schall 03 berücksichtigt dabei auch besondere geografische Gegebenheiten, z.B. Hanglagen, welche mit Hilfe einer festgelegten Formel in die Berechnung einfließen.

Möglichkeiten der Schallreduzierung am Zug

Ein Teilnehmer fragt, warum der Schall nicht direkt am Entstehungsort, also am Zug, minimiert wird, z.B. in dem die Räder des Zuges nicht frei liegen. Dazu erläutert Herr Schwarz, dass hierbei Sicherheitsbedenken und betriebliche Gründe eine große Rolle spielen. Generell gelte, dass das Rad einsehbar und im Störfall schnell zugänglich sein muss. Gleichzeitig spielten auch wirtschaftliche Gründe eine Rolle. Eine entsprechende Umrüstung von Zügen wäre sehr kostspielig; hinzu käme die deutlich teurere Instandhaltung. Dies könnten sich viele Güterzugbetreiber aufgrund der geringen Margen im Güterverkehrsbereich nicht leisten.

TOP 7 Weiteres Vorgehen

Die nächste Sitzung der **AG ROV** findet statt am: **Mittwoch, 14. November 2017**, 15 – ca. 19 Uhr.

Die nächste Sitzung des **Dialogforums** ist terminiert für: **Dienstag, 24. Oktober 2017**, 14 – 17 Uhr