

---

# Arbeitsgruppe „Vorbereitung Raumordnungsverfahren“

## Protokoll der 3. Sitzung

Wächtersbach

22. Juli 2015

---

Ort: Heinrich-Heldmann-Halle, Main-Kinzig-Str. 31, 63607 Wächtersbach  
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)  
Dauer: 15.00 Uhr – 18.00 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Joachim Langer, IFOK

### **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung und Agenda
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 2. AG-Sitzung vom 30. September 2014
- TOP 3 Rückblick auf die Antragskonferenz (Scoping) und Sachstand Unterrichtungsschreiben
- TOP 4 Aktueller Sachstand und Zeitplan Bundesverkehrswegeplan 2015
- TOP 5 Sachstand der Ausschreibung zur Suche des Umweltgutachters
- TOP 6 Methodik zur Bewertung / Abschichtung der Varianten
- TOP 7 Weiteres Vorgehen

### **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1 Teilnehmerliste 3. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens
- Anlage 2 Zeitstrahl AG „ROV“
- Anlage 3 Finales Protokoll der 2. AG-Sitzung „Vorbereitung der Antragskonferenz (einschl. Scoping) für das Raumordnungsverfahren“
- Anlage 4 Präsentation der DB Netz AG

## TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der dritten AG-Sitzung und stellt die Tagesordnung vor (**Anlage 1**). Herr Eggert erläutert, warum zur Sitzung eingeladen wurde, obwohl das Unterrichtungsschreiben des Regierungspräsidiums noch nicht vorliegt.

Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Auf die Aktivitäten seit der letzten AG-Sitzung zurückblicken (**Anlage 2**).
- Den Sachstand zur Auswahl des Umweltgutachters darlegen.
- Die bisherigen Überlegungen zur Methodik der Bewertung von Varianten und die Komplexität der Variantenbewertung im Suchraum vorstellen.
- Offene Fragen zu klären sowie Rückmeldungen und Hinweise – auch zum weiteren Sitzungsmodus - entgegenzunehmen.

Ergänzend wird aus der Arbeitsgruppe der Wunsch geäußert, noch einmal sämtliche derzeit geplanten Termine für die nächsten Arbeitsgruppensitzungen genannt zu bekommen. Die Tagesordnung wird entsprechend angenommen.

## TOP 2 Abnahme des Protokolls der 2. AG-Sitzung vom 30. September 2014

Im Nachgang der letzten Sitzung sind Änderungs- und Ergänzungswünsche zum Protokollentwurf eingegangen, die die Teilnehmenden mit der Einladung erhalten hatten und die alle angenommen wurden.

Darüber hinaus wurden in der Arbeitsgruppe weitere Änderungen besprochen:

### *Seite 3, Absatz Diskussion, Lärm*

Im Protokoll geändert wird, dass bis zum Jahr 2020 die Minderung des Lärms um 10 dB geplant sei, was einer empfundenen (nicht gefühlten) Halbierung der Lärmbelastung entspreche.

### *Seite 6, Absatz „Fahrzeit von Hanau nach Fulda“*

Im Protokoll geändert wird, dass die angegebene Fahrzeitvorgabe von 45 Minuten zwischen den Knoten Frankfurt (nicht Hanau) und Fulda gilt.

Ein Teilnehmer erläutert darüber hinaus, dass zwischen „Fahrzeit“ und „Kantenzeit“ unterschieden werden müsse.

Kantenzeit ist die linienspezifische Fahrzeit zwischen zwei Knoten. Je mehr Haltepunkte desto höher die Kantenzeit, weil man mehr Zeit für Anhalten sowie Ein- und Aussteigen braucht.

In diesem Fall ist jedoch eine Fahrzeit von 45 Minuten und nicht die Kantenzeit vorgegeben worden.

Seite 7, Absatz „Schnellfahrstrecke Hannover Würzburg“

Die Frage zur Auslastung wurde differenziert und konkretisiert und lautet nun: „Die Frage wird gestellt, warum der Streckenabschnitt zwischen Fulda und Rohrbach der Schnellfahrstrecke Hannover- Würzburg tagsüber nicht voll ausgelastet sei.“

Mit diesen Änderungen wurde das Protokoll der 2. AG Sitzung angenommen.

### **TOP 3 Rückblick auf die Antragskonferenz (Scoping) und Sachstand Unterrichtungsschreiben**

Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, informiert zum Sachstand des Unterrichtungsschreibens. Das Unterrichtungsschreiben liegt noch nicht vor und ist noch in Bearbeitung bei den beteiligten Regierungspräsidien. Das Regierungspräsidium Darmstadt hat in Aussicht gestellt, dass es vor der nächsten Sitzung des Dialogforums (15.9.2015) an die DB Netz AG übergeben wird.

#### **Diskussion/Anmerkungen**

Aus der Arbeitsgruppe kommt die Frage, ob und ggf. wie die Interessen des Güterverkehrs in die Planung für die zukünftige Schnellfahrstrecke einfließen werden.

Herr Dr. Domke erläutert, dass sich die zugrundeliegenden Zugzahlen bezüglich des Güterverkehrs auf die Verkehrsprognose 2025 beziehen. In die Bewertung der einzelnen Varianten würden die Vor- und Nachteile für den Güterverkehr einbezogen.

Ein Vertreter des BUND Hessen erläutert, warum der BUND beim Scopingtermin keinen eigenen Korridorvorschlag eingebracht hat. Der BUND hat sich entschieden, zunächst die Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse der DB abzuwarten, da ihm das Vorgehen schlüssig erscheint. Man wolle sich dabei im Rahmen des ergebnisoffenen Dialogs weiter einbringen.

### **TOP 4 Aktueller Sachstand und Zeitplan Bundesverkehrswegeplan 2015**

Herr Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG stellt den aktuellen Arbeitsstand sowie den Zeitplan für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 vor (**Anlage 4**, Seite 3 u. 4).

#### **Diskussion/Anmerkungen**

Aus der Arbeitsgruppe wird die Frage gestellt, warum in der veröffentlichten Liste des Verkehrsministeriums (Stand Februar 2015) noch veraltete Angaben (z.B. „Mottgers“, Maximalgeschwindigkeit 300 km/h) enthalten sind. Dies trage wenig zur Vertrauensbildung bei und schüre das Misstrauen, dass die Bahn doch nicht ergebnisoffen plane.

Herr Dr. Domke betont, dass die DB Netz in ihrer Zuarbeit zum BVWP, der Netzkonzeption 2030, für das Projekt Hanau – Würzburg/Fulda einen Untersuchungsraum angemeldet habe. Die DB sei mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums regelmäßig im Gespräch und werde dort entsprechend sensibilisieren.

Ein Teilnehmer informiert über eine Anfrage im Bundestag zum „Deutschland-Takt“ vor circa zwei Wochen und empfiehlt, neben den Aktivitäten zum Bundesverkehrswegeplan 2015, auch die Entwicklung dieses Themas zu beachten, da auch daraus Maßgaben für das Projekt entstehen könnten.

Eine weitere Frage bezog sich auf den Stand der dem neuen BVWP zugrunde liegenden Verkehrsprognosen und die Qualität von Verkehrsprognosen im Allgemeinen. Diese würden oft weit verfehlt, wie beim Flughafen Kassel-Calden oder dem JadeWeserPort.

Herr Dr. Domke erläutert, dass für die Verkehrsprognose 2030 die Verkehrsentwicklung im Allgemeinen bereits fertig gestellt und auf der Website des BMVI veröffentlicht sei. Die auf einzelne Strecken heruntergebrochene Prognose läge jedoch noch nicht vor.

Ein anderer Teilnehmer stellt ein grundsätzlich unterschiedliches Vorgehen zwischen den genannten Prognosen zum Flughafen Kassel-Calden bzw. dem JadeWeserPort und dem BVWP-Prozess heraus.

## **TOP 5 Sachstand der Ausschreibung zur Suche des Umweltgutachters**

Matthias Mähliß, DB Netz AG, erläutert den Stand zur Beauftragung eines Umweltgutachters (**Anlage 4**, Seite 6 u. 7.).

Am 22.07.2015., am Tag der Arbeitsgruppensitzung, wurde die Ausschreibung europaweit veröffentlicht und im Laufe der nächsten Monate werde der Gutachter beauftragt. Unter anderem wird eine Aufgabe des Gutachters sein, die vorhandenen Unterlagen und dem Projekt bereits zur Verfügung gestellten Daten und Informationen zu überprüfen und durch neue, weitere Daten und Erkenntnisse zu ergänzen.

### **Diskussion/Anmerkungen**

Aus der Arbeitsgruppe wird die Frage gestellt, in welchem Rahmen die Trinkwasserqualität und Heilwasserquellen untersucht werden.

Herr Mähliß erläutert, dass dies im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung beim Schutzgut Wasser behandelt wird.

## **TOP 6 Methodik zur Bewertung / Abschichtung der Varianten**

Dr. Reinhard Domke und Matthias Mähliß stellen die bisherigen Überlegungen und Vorgehensweise der DB Netz zur Methodik der Bewertung der Varianten vor (**Anlage 4**, Seite 9 - 30).

Das 3D-Planungstool (S. 20 ff) ist ein dreidimensionales Programm zur Echtzeitverfolgung von Auswirkungen aus Trassierungsveränderungen. Es entspricht in seiner Funktionsweise dem so genannten BIM (Building Information Modelling), wie es bisher vor allem im Hochbau eingesetzt wird.

### **Diskussion/Anmerkungen**

Wichtig für sämtliche Diskussionen ist, dass die Begrifflichkeiten „Grobkorridor – Trassenkorridor – Trassenvariante – Vorzugsvariante“ durchgehend und einheitlich verwendet werden.

Zunächst wurde hinterfragt, ob mit dem neuen 3D-Planungstool die Gefahr bestehe, dass sich zu viele Trassenkorridore herausarbeiten lassen.

Diese Befürchtung wird nicht geteilt, weil es das Ziel ist, die realisierbaren Trassenkorridore zu finden und zu optimieren und zum Beispiel unwirtschaftliche Korridore so früh wie möglich auszuschließen. Der Gutachter führt bei diesem Vorgehen die „Regie“ und Ausgangspunkt sind die bisherigen Grobkorridore.

Der Aspekt der Kosten ist für die Realisierung sehr wichtig: Das volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis muss in jedem Fall über 1 liegen, damit das Projekt eine Chance auf Realisierung hat.

In der Arbeitsgruppe entspannt sich eine Diskussion zum Umwelt- und Naturschutz in Deutschland und in der EU sowie seiner Bedeutung gegenüber dem Menschen. Herr Mähliß unterstreicht, dass das „Schutzgut Mensch“ bei der Untersuchung seiner natürlichen Lebensgrundlagen, d.h. bei allen anderen zu untersuchenden Schutzgütern wie Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und Sachgüter nicht in den Hintergrund rückt, vielmehr sind die gesundheitsbezogenen Aspekte des Menschen stets impliziter Bestandteil aller Schutzgut-Untersuchungen.

Die Frage, ob es in Deutschland zu wenige Naturschutzgebiete gibt oder nicht, ist für die DB Netz nicht ausschlaggebend. Wenn Naturschutzgebiete von den Planungen berührt oder durchquert werden sollen, dann müssen diese besonders betrachtet werden. Eingriffe in diese Gebiete sind nur unter Berücksichtigung der hierfür geltenden rechtlichen Vorgaben zulässig. Hinzu kommt, dass gerade bei den europäischen Schutzgebieten (FFH und Vogelschutz) ein Verschlechterungsverbot gilt: Es darf zum Status Quo keine Verschlechterung geben. Grundsätzlich gilt: Sämtliche Eingriffe in Natur und Landschaft müssen durch entsprechende Maßnahmen kompensiert werden. Laut Schätzung von Herrn Mähliß entstehen bei einem Projekt dieser Größenordnung bis zu 200 Mio. € allein für Kompensationsmaßnahmen.

Wurde dieses Planungstool schon einmal eingesetzt, war eine nächste Frage, und ab wann ist es einsatzbereit.

In dieser Größenordnung wurde das Planungstool bei DB-Projekten noch nicht eingesetzt, aber bei Stromtrassenplanungen sowie beim City-Tunnel Leipzig. Laut Schätzungen der Bahnvertreter wird das Tool in circa vier Wochen startbereit sein. Man beginne dann mit dem Aufbau des Instruments und dem Einpflegen der ersten Daten. Anschließend werden die Anforderungen aus dem Unterrichtungsschreiben eingepflegt.

Zusammenfassend kann über das 3D-Modell gesagt werden, dass mit seiner Hilfe leicht Veränderungen in den Korridoren getestet werden können. Entsprechend lassen sich die gesamten Auswirkungen der einzelnen Varianten gut erkennen und auch kommunizieren. Dabei wird seitens der Teilnehmer die Transparenz gelobt und die innovative Möglichkeit, verschiedene Varianten zu testen, ohne dass aufwändige und zeitintensive zweidimensionale Pläne nötig sind, begrüßt.

Zur Frage, ob sich ein Begegnungsverbot von Güter- und Personenzügen in Tunneln aufheben ließe, um Strecken besser auszulasten, wurde klargestellt, dass das Begegnungsverbot nicht aufgehoben werden kann. Wenn die Strecke von Güter- und Personenzügen gleichzeitig genutzt werden soll (Mischbetrieb) muss dafür gesorgt werden, dass das Begegnungsverbot mit Hilfe der Signaltechnik sicher gewährleistet wird. Technische Systeme, die das Begegnungsverbot von Reise- und Güterzü-

gen in Tunneln absichern können, sind derzeit bei der DB in Planung und Entwicklung (u.a. auch für den Abschnitt Fulda - Burgsinn).

Abschließend hält Moderator als ein Ziel für das Dialogforum und die Arbeitsgruppen fest, dass es wichtig ist, Transparenz und Nachvollziehbarkeit herstellen zu können, wie die Entscheidung für eine Variante zustande kam.

## **TOP 7 Weiteres Vorgehen**

Alle Teilnehmenden bestätigen auf Nachfrage von Herrn Eggert, dass sich die Teilnahme an der AG-Sitzung – auch ohne Vorliegen des Unterrichtungsschreibens – gelohnt hat. Es wird vereinbart, vorausschauend die nächste AG-Sitzung festzulegen. Sollte sich dann herausstellen, dass nicht genügend Informationen und/oder Tagesordnungspunkte vorliegen, werden die Mitglieder informiert und ein neuer Sitzungstermin rechtzeitig bekanntgegeben.

Die nächste Sitzung Dialogforum findet am **Dienstag, den 15. September 2015** statt.

Die nächste Sitzung AG Hanau-Gelnhausen findet am **17. November 2015** statt.

Die nächste Sitzung AG Süd findet am **26. November 2015** statt.

Die nächste Sitzung AG Raumordnungsverfahren findet am **10. Dezember 2015** statt.