

## **Anmerkungen und Fragen des Dialogforums Hanau/Würzburg-Fulda zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030**

Das Dialogforum Hanau/Würzburg-Fulda begleitet die Planungen der Deutschen Bahn zum Projekt „Ausbau-/Neubaustrecke (ABS/NBS) Hanau/Würzburg-Fulda“ seit Juli 2014. Das Forum repräsentiert die verschiedenen Sichtweisen der gesamten Projektregion in Bayern und Hessen und besteht aus Vertreterinnen und Vertretern von Kommunen, Landkreisen, Behörden, Landesverkehrsministerien und Bürgerinitiativen ebenso wie aus Landtags- und Bundestagsabgeordneten und Vertreterinnen und Vertretern von Kammern, Umwelt-, Naturschutz-, Fahrgast-, Wirtschafts- und Verkehrsverbänden sowie der Deutschen Bahn.

Die vorliegenden gemeinsamen Anmerkungen und Fragen wurde von den Teilnehmenden aller Arbeitsgruppen des Dialogforums verfasst und mit den Mitgliedern des Dialogforums abgestimmt. Darüber hinaus behalten sich die Mitglieder des Dialogforums vor, im Namen ihrer Institution separate Stellungnahmen abzugeben.

Im Einzelnen bezieht das Dialogforum zu folgenden Punkten Stellung:

### **1. Einstufung des Projekt als Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E)**

Die Mitglieder des Dialogforums betonen die dringende Notwendigkeit einer Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Projektregion und deren zügige Realisierung. Die Region braucht und fordert den Aus- und Neubau zur Beseitigung des bereits heute bestehenden Engpasses in dem als überlasteter Schienenweg ausgewiesenen Kinzig- und Fliedetal. Folglich ist das Projekt „ABS/NBS Hanau/Würzburg-Fulda“ aus Sicht des Dialogforums als „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ einzustufen.

### **2. Ermöglichung der Fortführung einer ergebnisoffenen Planung**

Das Dialogforum tritt für die Fortführung der ergebnisoffenen Planung im gesamten Suchraum ein. Die im Referentenentwurf des BVWP enthaltenen Detaillierungen (z. B. zu Verbindungen/Anbindungen, Blockverdichtung, Entwurfsgeschwindigkeit) zu den beiden alternativen Streckenführungen „Mottgers“ und „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“ sind aus Sicht des Dialogforums jedoch nicht nachvollziehbar und stehen einer ergebnisoffenen Planung im Weg.

Ziel des Dialogforums ist es, anhand von für alle Beteiligten nachvollziehbaren Kriterien, eine Trassenführung zu erreichen, mit der die verkehrlichen und betrieblichen Zielstellungen erreicht werden, die sowohl raumverträglich, als auch wirtschaftlich ist und gleichzeitig die geringsten Auswirkungen auf Mensch, Natur und Umwelt (u.a. Lärmschutz) hat.

---

*Im Auftrag des  
Dialogforums Hanau-  
Würzburg/Fulda*

Moderator Ralf Eggert  
Kontakt:  
06251/8416-78  
ralf.eggert@ifok.de

---

### **3. Nachvollziehbarkeit der Aussagen des BVWP zum Projekt „ABS/NBS Hanau/Würzburg-Fulda“ sicherstellen**

Die Mitglieder des Dialogforums haben sich fachlich intensiv mit den Aussagen des Referentenentwurfs zum Projekt „ABS/NBS Hanau/Würzburg-Fulda“ auseinandergesetzt. Grundsätzlich fallen an unterschiedlichen Stellen methodische Ungereimtheiten auf. Auch fehlt an vielen Stellen die Möglichkeit, die im Referentenentwurf getätigten Annahmen und Ergebnisse nachzuvollziehen, was zu Missverständnissen führen kann. Zudem entsteht der Eindruck, dass die beiden genannten Varianten nicht anhand der selben Grundprämissen (z.B. raumordnerische Bewertung, eingerechnete Fahrzeitverkürzungen, Anzahl von Lärm betroffene Personen) bewertet wurden, so dass eine neutrale Vergleichbarkeit der Nutzen-Kosten-Verhältnisse nicht gegeben scheint.

Im Einzelnen ergeben sich offene Fragen und Rückmeldungen zu folgenden Punkten:

- **Angaben zur Lärmbe- und -entlastung von betroffenen Bürgern**
  - Auf welchen Annahmen beruhen die Aussagen zur geringfügigen Anzahl von mehr belasteten Einwohnern und der erheblichen Zahl von geringer belasteten Einwohnern?
  - Es kann nicht nachvollzogen werden, dass bei der Alternative „Mottgers“ eine Lärmmentlastung positiv in die Bewertung der Umweltauswirkungen eingestellt wird, obwohl von einer Nachfolge-Belegung der Altstrecke durch zusätzliche Güterzüge (an Stelle des leiseren Fernverkehrs) ohne weiteren Lärmschutz ausgegangen werden muss.
- **Grundlage der Berechnungen von Fahrzeitverkürzung**
  - Auf welchen Berechnungen beruhen die Einschätzungen bzgl. der genannten Fahrzeitverkürzungen bei den beiden Varianten?
- **Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV)**
  - Unter Heranziehung welcher Annahmen ergibt sich für die Variante „Alternative Mottgers“ ein NKV von 1,8 und für die Variante „Bestandsnaher Neu-/Ausbau“ ein NKV von 1,4?
  - Wie wurden die zur Bewertung herangezogenen Kriterien untereinander gewichtet?
- **Zugrundelegung einer Streckenentwurfsgeschwindigkeit von 200 km/h im Ausbauabschnitt Hanau - Gelnhausen**
  - Auf Anregung der Mitglieder des Dialogforums plant die DB Netz AG im Ausbauabschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen eine Variante mit einer Streckenentwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h.
  - Die Streckenentwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h sollte in den BVWP aufgenommen werden.
- **Zugzahlen in den Projektdossiers**
  - Im Projektdossier zur Maßnahme Aus-/Neubau Hanau - Mottgers / Fulda - Eisenach - Erfurt (2-002-V02) sind in den Abbildungen 4 und 7 identische Zugzahlen im Bezugs- und Planfall genannt.
  - Dies ergibt keinen Sinn und erfordert eine Überprüfung und Anpassung.