

Protokoll

Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

16. Sitzung

Spessart FORUM Kultur, Bad Soden-Salmünster

24. September 2018

Ort: Spessart FORUM Kultur, Frowin-von-Hutten-Straße 5, 63628 Bad Soden-Salmünster
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 18.30 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter und Denise Ellwein, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Dialogforumssitzung am 9.8.2018

TOP 3 Präsentation der Gutachter (DB, MKK, Kalbach), Fragen aus der Region und weiteres Vorgehen beim Raumordnungsverfahren

TOP 4 ABS Hanau-Gelnhausen
4.1 Parlamentarische Befassung
4.2 Ablauf Scoping-Verfahren

TOP 5 Ergebnis der Prüfung des Segmentvergleichs Flieden – Bronnzell

TOP 6 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 16. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Finales Protokoll der 15. Sitzung des Dialogforums
Anlage 3 Gemeinsame Präsentation der Gutachter des Main-Kinzig-Kreises, der Gemeinde Kalbach und der DB Netz AG zur Variantenbewertung für die Neubaustrecke zwischen Gelnhausen und Fulda
Anlage 4 Präsentation der Gutachter des Main-Kinzig-Kreises
Anlage 5 Präsentation der Gutachter der Gemeinde Kalbach
Anlage 6 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 7 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Bad Soden-Salmünster

Herr Brasch, Bürgermeister der Stadt Bad Soden-Salmünster, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums. Er erläutert, dass die Neubaustrecke für Bad Soden-Salmünster ein sehr zentrales Thema sei, welches ihn in seiner noch jungen Amtszeit intensiv beschäftige. Herr Brasch bedankt sich, dass die Gutachter heute die Gelegenheit erhielten, ihre Ergebnisse zu präsentieren. Er wünscht den Teilnehmenden des Dialogforums einen sachlichen und fairen Austausch.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Bolte, DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Neben der Neubaustrecke zwischen Gelnhausen und Fulda sei auch die Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen am heutigen Tag ein wichtiges Thema. Die Forderungen aus der Region für die anstehende Parlamentarische Befassung müssten auf der Sitzung final behandelt werden, um die vorgegebenen Fristen einhalten zu können. Zudem stehe der Segmentvergleich zwischen Flieden und Bronnzell nach zweifacher Verschiebung erneut auf der Tagesordnung.

Es sei zu begrüßen, dass es neben den separat vorgestellten Gutachten heute auch eine gemeinsame Unterlage der Gutachtertreffen gebe, aus der Gemeinsamkeiten und Unterschiede klar hervorgingen. Dies erleichtere das Verständnis der komplizierten Thematik. Neben der im Dialogforum intensiv diskutierten quantitativen Bewertung der Varianten sei nun die ausführliche verbal-argumentative Bewertung für die Raumordnungsunterlagen zu erstellen. Diese würden dann den zuständigen Genehmigungsbehörden zur Prüfung vorgelegt.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden (**Anlage 1**) zur 16. Sitzung des Dialogforums. Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird.

Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Bewertung des vorgenommenen Variantenentscheids für die Neubaustrecke durch die Gutachter des Main-Kinzig-Kreises, der Gemeinde Kalbach und der DB Netz AG
- Erläuterung zur parlamentarischen Befassung und zum Ablauf des Scoping-Verfahrens für die Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen
- Ergebnis des Segmentvergleichs zwischen Flieden und Bronnzell über Neuhof und Kerzell

Diskussion/Anmerkungen

Kommunikation innerhalb des Dialogforums

Ein Teilnehmer erinnert daran, dass sich das Dialogforum darauf verständigt habe, nicht den Verteiler des Dialogforums für eigene Mitteilungen zu nutzen. Zudem bittet der Teilnehmer um eine sachliche Kommunikation und die Einhaltung der üblichen Kommunikationsregeln.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Dialogforumssitzung vom 9.8.2018

Zu dem Protokoll der 15. Forumssitzung ist ein Änderungswunsch eingegangen. Es werden keine weiteren Änderungen eingereicht. Das Protokoll der 15. Forumssitzung wird mit einer Änderung angenommen und gilt somit als formell verabschiedet (**Anlage 2**).

TOP 3 Präsentation der Gutachter (DB, MKK, Kalbach), Fragen aus der Region und weiteres Vorgehen beim Raumordnungsverfahren

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, blickt auf die beiden vergangenen Gutachtertreffen zurück (**Anlage 3**, Folien 1-4). Im Anschluss erläutert Herr Dr. Hartlik, Projektgemeinschaft Hartlik-Wachter-Bosch, die Anmerkungen der Gutachter des Main-Kinzig-Kreises zu der Variantenbewertung der Deutschen Bahn für die Neubaustrecke zwischen Gelnhausen und Fulda (**Anlage 4**).

Nachfolgend präsentiert Herr Hahn, RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement und Gutachter der Gemeinde Kalbach, seine Bewertung (**Anlage 5**). Herr Hahn stellt dar, dass es die Aufgabe von RegioConsult war auf der Basis von der DB Netz zur Verfügung gestellten Unterlagen, den methodischen Ansatz sowie die Einhaltung dieser Methodik zu überprüfen. Dabei sei er zum Ergebnis gekommen, dass auch im Sinne des Unterrichtungsschreibens des Regierungspräsidiums Darmstadt ein Vergleich der Variante V (Ausbau der Bestandsstrecke ab Flieden bis Kerzell-Bronzell) mit der Variante IV notwendig sei, der so von der DB nicht durchgeführt worden sei. Ein pauschaler Lärmschutz allein sei zudem nicht ausreichend zur Variantenbewertung. Die Regelung des §50 BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) dürfe nicht zum Ausschluss von Varianten oder zur Schlechterstellung führen. Abschließend weist Herr Hahn darauf hin, dass Doppelbewertungen zum verkehrlichen Nutzen und zu entstehenden Kosten durch den Baubetrieb im Bereich Verkehr und Wirtschaftlichkeit nicht zulässig seien, da sie bereits mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis erfasst seien.

Herr Dr. Domke, fasst die Gemeinsamkeiten und Unterschiede im methodischen Vorgehen der Gutachter zusammen (**Anlage 3**, Folien 5-9). Herr Dr. Hartlik, Herr Hahn sowie von der Planungsgemeinschaft Umwelt Frau Meyer und Herr Stolzenburg erläutern gemeinsam den bestehenden Konsens sowie die Bewertungsunterschiede in größerer Detailtiefe. (**Anlage 3**, Folien 10-16). Herr Dr. Domke, zieht im Anschluss ein Zwischenfazit (**Anlage 3**, Folie 17). Anschließend beantwortet er die am häufigsten gestellten offenen Fragen aus der Region und stellt das weitere Vorgehen zum anstehenden Raumordnungsverfahren vor (**Anlage 6**, Folien 1-12).

Herr Eggert fasst die Inhalte aus den Gutachter-Präsentationen zusammen. Es bestehe zwischen allen Gutachtern Konsens, dass die Varianten IV und VII nach gegenwärtigem Kenntnisstand am besten im Vergleich aller 13 Variantenkombinationen abschnitten. Es sei außergewöhnlich für derartige Planungsprozesse, dass bereits vor Beginn des formellen Verfahrens eine kompakte Dokumentation über die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der gutachterlichen Bewertungen vorliege. Dies sei für das anstehende Verfahren und für die Überprüfung durch das Regierungspräsidium sehr hilfreich. Zugleich habe sich auch gezeigt, dass die Diskussionen mittlerweile eine fachliche Tiefe erreicht hätten, bei dem das informelle Beteiligungsverfahren an seine Grenzen stoße. Es sei wichtig, dass nun das formelle Verfahren beginne, um so die noch ausstehenden Punkte zu klären. Herr Eggert bedauert, dass die Sitzungspausen seit der Verkündung der Vorzugsvariante vergleichsweise lang waren, da so eine zeitnahe Auseinandersetzung mit aufgetauchten Unklarheiten erschwert worden sei.

Diskussion/Anmerkungen

Gutachterliche Bewertung des Main-Kinzig-Kreises

Herr Dr. Hartlik betont, dass seine zentrale Aufgabe als Gutachter für den Main-Kinzig-Kreis zum aktuellen Stand des informellen Vorverfahrens darin bestehe, den Vergleich der beiden Vorzugsvarianten so transparent und nachvollziehbar wie möglich für Dritte zu gestalten. Dagegen sei es nicht Aufgabe der MKK-Gutachter, die Variante IV als Antragsvariante der Bahn zu erklären. Das Regierungspräsidium Darmstadt habe im Rahmen seiner Landesplanerischen Beurteilung als Abschluss des Raumordnungsverfahrens auf Basis des Raumordnungs- und UVP-Rechts vorrangig die Raum- und Umweltverträglichkeit der Vorzugsvarianten zu prüfen. Anderen Belangen könne auf dieser Planungsebene nur eine ergänzende Funktion zukommen.

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Varianten IV und VII sehr ähnlich im Hinblick auf die Strecken- und Tunnellänge sowie der vorgesehenen Brückenanteile seien. Er möchte daher wissen, woraus sich die wirtschaftlichen und verkehrlichen Vorteile der Variante IV ergäben.

Herr Dr. Domke führt aus, dass die Kosten bei Variante IV um etwa 5% geringer seien als bei Variante VII. Aufgrund der größeren Fahrzeitverkürzung bei Variante IV sei auch der Nutzen höher. Verkehrliche Vorteile ergäben sich weiterhin aus den Verknüpfungsmöglichkeiten mit der Bestandsstrecke bei Schlüchtern.

Variantenentscheid

Ein Teilnehmer zeigt sich verwundert, dass die abschließende Variantenbewertung so schnell zwischen den Dialogforen am 8. und 15. Juni erfolgt sei. Er erkundigt sich, ob die Bewertungen der externen Gutachter ebenfalls in das Verfahren einfließen. Die Gutachter bestätigen, dass sie ihre Bewertungen in Form von Stellungnahmen in das formelle Verfahren einbringen werden.

Verbal-argumentative Erläuterung

Ein Teilnehmer bemängelt, dass derzeit nur die quantitative Bewertung der Varianten vorliege. Die verbal-argumentative Erläuterung liege allerdings noch nicht vor, sodass die Gründe zur Wahl der Antragsvariante nicht vollständig nachvollziehbar seien.

Herr Dr. Domke erklärt, dass über die rein quantitative Bewertung hinaus die Daten qualitativ zu bewerten seien. Die verbal-argumentative Begründung sei nun zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens zu verschriftlichen und werde im Anschluss dem Regierungspräsidium zur Vollständigkeitsprüfung vorgelegt. Angesichts des Umfangs des Dokuments sei dieser Prozess sehr zeit- und arbeitsintensiv. Auf Nachfrage, wie es zur gleichen Bewertung des Schutzgutes Mensch bei Variante IV und VII gekommen sei, verweist Herr Dr. Domke auf die noch zu erstellende Unterlage der verbal-argumentativen Begründung.

Ein Teilnehmer bedauert, dass die Raumordnungsunterlagen nicht zur Diskussion im Dialogforum gestellt würden, bevor sie dem Regierungspräsidium vorgelegt würden.

Herr Bolte antwortet, dass es wichtig gewesen sei, bestehende Fragen bestmöglich zu klären und die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der jeweiligen Standpunkte zu verdeutlichen. Nun sei es von großer Bedeutung, einen möglichst klaren Übergang vom informellen in das formelle Verfahren zu gewährleisten. Die intensive Diskussion der Raumordnungsunterlagen, welche voraussichtlich mehrere hundert Seiten umfassen werden, sei jedoch im Rahmen des Dialogforums nicht zu bewerkstelligen.

Ein Teilnehmer schlägt vor, neue Aspekte oder Konfliktpunkte, die gegebenenfalls bei der Erstellung der Unterlagen aufkommen, im Dialogforum vorzustellen und zu besprechen.

Herr Bolte stimmt dem Vorschlag zu. Er verweist zudem auf die Linienführung im Bereich des Stausees und die Vorschläge der AG Bahndreieck Spessart, die ebenfalls noch im Dialogforum besprochen werden würden.

Verkehrlich/wirtschaftliche Bewertung

Ein Teilnehmer betont die Bedeutung der verkehrlichen Zielsetzung für das Trassenauswahlverfahren. Es handele sich um ein Verkehrsprojekt, bei dem Aspekte wie die Fahrzeitverkürzung von großer Bedeutung seien. Eine qualitative Bewertung dieser Kriterien sei unumgänglich, da bereits geringe Fahrzeitverkürzungen potenziell große Auswirkungen auf mögliche Haltepunkte und Umsteigebeziehungen im Schienennetz entfalten könnten.

Zugzahlen 2030

Auf Nachfrage erklärt Herr Bolte, dass die Schallberechnungen auf Grundlage der Zugzahlen 2030 aktualisiert werden würden. Die Ergebnisse würden den Teilnehmenden präsentiert werden, sobald sie vorlägen.

Fahrzeitverkürzung und Hessenexpress

Ein Teilnehmer bedankt sich für die Präsentationen der unterschiedlichen Gutachter und begrüßt, dass das formelle Verfahren nun beginne. Er kritisiert die in den Medien zitierte Aussagen eines Vertreters der Stadt Hanau, der sich für Variante IV ausgesprochen habe. Er spricht sich gegen derartige Positionierungen aus, da die Stadt nicht von den Belastungen der Neubaustrecke betroffen sei. Er erkundigt sich, ob die Fahrzeitdifferenz zwischen Variante IV und VII zwei Minuten betrage oder vier Minuten, wie in Zeitungsartikeln berichtet worden sei. Zudem fragt er, welche Planungen es in Bezug auf den Hessen-Express gebe.

Herr Bolte erläutert, dass Fahrzeitgewinne wichtig seien, da diese die Voraussetzung für die Integration weiterer Haltestellen z. B. in Hanau schaffen könnten. Die Fahrzeitdifferenz zwischen Variante IV und VII betrage drei Minuten. Während die Planungen zum Hessenexpress zwischen Wiesbaden und Darmstadt schon weit fortgeschritten seien, werde das Konzept für den Bereich zwischen Fulda und dem Main-Kinzig-Kreis nach Frankfurt gegenwärtig noch erarbeitet. Er weist auf das Angebot des RMV hin, auf einer der kommenden Sitzung die Vorschläge für ein Nahverkehrskonzept zu präsentieren.

TOP 4 ABS Hanau-Gelnhausen

TOP 4.1 Parlamentarische Befassung

Herr Bohlmann, DB Netz AG, stellt den Prozess zur parlamentarischen Befassung und die bislang aufgenommenen Kernforderungen aus der Region für die Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen vor (**Anlage 6**, Folien 13-31).

Diskussion/Anmerkungen

Finanzielle Beteiligung der Kommunen bei Anwendung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass sich das Land Hessen an der Finanzierung von Maßnahmen im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes beteilige, sodass sich die Aufwendungen der Gemeinden für die Umbaumaßnahmen reduzieren würden.

Verlängerung der Ausbaustrecke bis Haitz-Höchst

Ein Teilnehmer verweist auf den Vorschlag, den etwa drei Kilometer langen Abschnitt zwischen Gelnhausen und Haitz-Höchst mit in die Ausbaustrecke aufzunehmen und auf diese Weise beschleunigt zu bearbeiten. Er bedauert, dass der Vorschlag von der Region nicht zu einer Kernforderung erklärt wurde.

TOP 4.2 Ablauf Scoping-Verfahren

Herr Bohlmann, DB Netz AG, stellt den Ablauf des Scoping-Verfahrens für die Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen vor (**Anlage 6**, Folien 32-35).

TOP 5 Ergebnis der Prüfung des Segmentvergleichs Flieden – Bronnzell

Frau Meyer und Herr Stolzenburg, Planungsgemeinschaft Umwelt, stellen die Ergebnisse der Prüfung des Segmentvergleichs Flieden – Bronnzell vor (**Anlage 6**, Folien 36-51).

Diskussion/Anmerkungen

Lärmkennziffer und Schallschutzmaßnahmen

Ein Teilnehmer erklärt, dass die Schallberechnungen die notwendigen Schallschutzmaßnahmen berücksichtigen müssten. Auf dieser Grundlage sei die Zahl der Grenzwertüberschreitungen gebäudescharf zu ermitteln. Dabei sei zwischen den Betroffenen an der Bestandsstrecke und der Neubaustrecke zu unterscheiden.

Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass die Bündelung mit der bestehenden Schieneninfrastruktur einen integrierten Schallschutz für die Anwohner an der Bestandsstrecke ermögliche. Er spreche sich deswegen für eine bestandsnahe Trassenführung aus.

Herr Dr. Domke antwortet, dass beim Segmentvergleich die Überschreitungen der Schallgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV betrachtet wurden. Eine Unterscheidung zwischen Betroffenen entlang der Bestandsstrecke und jenen entlang der Neubaustrecke sei dabei nicht vorgesehen.

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob bei der Schallberechnung nur die Zahl der Grenzwertüberschreitungen berücksichtigt worden sei oder auch die Intensität der Schallbelastung.

Herr Dr. Domke erklärt, dass die Lärmkennziffer beide Faktoren, also sowohl die Zahl als auch die Höhe der Grenzwertüberschreitungen, berücksichtige.

Berücksichtigung Masterplan Schienengüterverkehr

Ein Teilnehmer fragt, weshalb der sogenannte Masterplan Schienengüterverkehr noch nicht im Dialogforum behandelt worden sei. Er habe Kenntnis davon, dass das BMVI eine AG Schienenverkehr gegründet habe, deren Ergebnisse Ende 2019 veröffentlicht werden sollen. Zudem erkundigt er sich, ob es richtig sei, dass der Schienenverkehr mit ETCS digitalisiert werden solle. Damit könne auch im Projekt Hanau-Würzburg/Fulda die Kapazität der Bestandsstrecken erhöht werden, sodass die Notwendigkeit einer Neubaustrecke möglicherweise nicht mehr gegeben sei.

Herr Bolte bestätigt, dass digitale Schienen in Deutschland, ausgestattet mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS, bereits seit einiger Zeit geplant werden und der Bund sich aktuell damit befasse, wie

die Pläne finanziell umzusetzen sind. Für das Projekt Hanau–Würzburg/Fulda würde die geplante Ausstattung der Schienen mit ETCS jedoch eine Ergänzung darstellen und nicht in Konkurrenz zu den Planungen stehen.

TOP 6 Weiteres Vorgehen

Herr Dr. Domke verabschiedet Frau Katzenbach-Trosch nach über vier Jahren Mitarbeit als Kommunikatorin des Projektes Hanau-Würzburg/Fulda aus dem Dialogforum und dankt ihr für die sehr gute Zusammenarbeit.

Herr Eggert gibt die kommenden Termine bekannt:

Am **Mittwoch, den 21. November 2018** findet die **14. Sitzung der Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“** (AG ROV) statt.

Am **Mittwoch, den 23. Januar 2019** (14:00 – 17:00 Uhr) findet die **17. Sitzung des Dialogforums** statt.

Presseinformation

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsam die Botschaften einer Presseinformation ab, die dem Protokoll als **Anlage 7** angefügt ist.

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.