

Protokoll

Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

15. Sitzung

Stadthalle Gelnhausen

9. August 2018

Ort: Stadthalle Gelnhausen, Philipp-Reis-Straße 11, 63571 Gelnhausen
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.15 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter und Denise Ellwein, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Abnahme der Protokolle von den Dialogforumssitzungen am 8.6./15.6.2018

TOP 3 Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen: Parlamentarische Befassung

TOP 4 Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 15. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Finales Protokoll der 13. Sitzung des Dialogforums
Anlage 3 Finales Protokoll der 14. Sitzung des Dialogforums
Anlage 4 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 5 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen, DB AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums und bedankt sich für ihr zahlreiches Erscheinen. Thema der Sitzung sei einerseits die Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen. Dort stehe mit der parlamentarischen Befassung ein wichtiger Schritt bevor. Zum anderen werde auch nochmals über die offenen Punkte zur Methodik und zur Auswahl der Vorzugsvariante gesprochen. Die Bahn habe keine Einwände gegen die Erstellung externer Gutachten und Stellungnahmen und setze sich weiterhin intensiv mit den inhaltlichen Fragen auseinander. Die in der Pressemitteilung des Main-Kinzig-Kreises verwendete Wortwahl zum kürzlich veröffentlichten Ad-hoc-Gutachten sei allerdings bedauerlich. Diese erwecke den Eindruck, dass die Bahn bei der Auswahl der Vorzugsvariante eine versteckte Agenda verfolge und nicht nach inhaltlichen Gesichtspunkten entschieden habe. Dies sei keineswegs der Fall. Herr Dr. Vornhusen betont die Bedeutung einer konstruktiven und sachorientierten Zusammenarbeit im Dialogforum und wünscht eine gute Sitzung.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden (**Anlage 1**) zur 15. Sitzung des Dialogforums. Seit der letzten Sitzung seien einige neue Teilnehmende zum Dialogforum hinzugestoßen. Er bittet sie darum, sich kurz vorzustellen.

Der Moderator erläutert, dass es neben den Rückfragen zur Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda ebenfalls drängende Punkte zur Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen zu besprechen gebe. Daher sei dieser Tagesordnungspunkt vorgezogen worden.

Anschließend stellt Herr Eggert die Tagesordnung vor. Themen sollen insbesondere sein:

- Verdeutlichung des Prozesses zum Umgang mit den Forderungen aus der Region im Rahmen der parlamentarischen Befassung für die Ausbaustrecke Hanau - Gelnhausen
- Erläuterung der Bewertungsergebnisse zur Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda aufgrund von Rückfragen
- Klärung der weiteren Vorgehensweise zum Umgang mit externen Gutachten und Stellungnahmen.

Ein Teilnehmer fordert, dass sowohl die Gutachter für den Main-Kinzig-Kreis als auch für die Gemeinde Kalbach ihre Ergebnisse präsentieren. Es wird sich darauf verständigt, den Umgang mit den vorliegenden und den noch in Arbeit befindlichen Gutachten nach Abschluss des Tagesordnungspunktes 3 zu besprechen.

Diskussion/Anmerkungen

Förderung des Nahverkehrs

Ein Vertreter des RMV führt aus, dass die geplante Neubaustrecke große Bedeutung für den Nahverkehr im Kinzigtal habe, da sie Kapazitätssteigerungen ermögliche. Derzeit erarbeite der Verkehrsverbund die Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Der RMV bietet an, auf einer der nächsten Sitzungen eine Perspektive und mögliche Konzeption für die Entwicklung des Nahverkehrs im Kinzigtal vorzustellen.

TOP 2 Abnahme der Protokolle von den Dialogforumssitzungen am 8.6. und 15.6.2018

Insgesamt sind drei Änderungsvorschläge zu den Protokollen der 13. und 14. Sitzung des Dialogforums eingegangen. Die vorgeschlagenen Ergänzungen zum Tagesordnungspunkt 6 des Protokolls vom 8.6.2018 und zu dem Unterthema „Unterscheidung Fahrstrecke und Baustrecke“ im Protokoll vom 15.6.2018 werden angenommen. Der eingegangene Vorschlag zur Streichung einer Passage wird hingegen abgelehnt.

Es werden keine weiteren Änderungen eingereicht. Die beiden Protokolle gelten somit als formell verabschiedet (**Anlage 2 und 3**).

Diskussion/Anmerkungen

Knotenuntersuchung Fulda

Unter Bezugnahme auf das Protokoll der 13. Dialogforumssitzung kritisiert ein Teilnehmer, dass die Bahn zukünftig von der Herausgabe unkommentierter Untersuchungen Abstand nehmen wolle. Die Teilnehmenden seien in der Lage, Dokumente wie eine Eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung (EBWU) angemessen zu interpretieren.

Herr Dr. Domke erklärt, dass es in Bezug auf die EBWU vom 19.06.2017 „Anknüpfungspunkte der Strecke 3677 an die Strecke 1733“ zu Fehlinterpretationen gekommen sei. Er sei überrascht gewesen, dass der Teilnehmer nicht erst das Gespräch mit der Bahn gesucht habe, sondern seine Schlussfolgerungen zunächst öffentlich kommunizierte. Sowohl die EBWU als auch die Knotenuntersuchung Fulda würden mit den Teilnehmenden besprochen werden, sobald dieser Komplex abgeschlossen sei.

TOP 3 Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen: parlamentarische Befassung

Herr Bolte, DB Netz AG und Herr Bohlmann, DB Netz AG, stellen den Prozess zur parlamentarischen Befassung und die bislang aufgenommenen Kernforderungen aus der Region für die Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen vor. (**Anlage 4**, Folien 3-19). Sie weisen darauf hin, dass die Teilnehmenden noch bis zum 6.9.2018 Ergänzungen vornehmen könnten. Die Ergebnisse würden auf der Dialogforumssitzung am 24.9.2018 präsentiert werden (Entwurf muss am 28. September 2018 von der DB an das BMVI übergeben werden).

Diskussion/Anmerkungen

Auswirkungen der „schnellen Gleise innen“ auf den Schallschutz/Eisenbahnkreuzungsgesetz

Ein Teilnehmer fordert, dass sich aus der geplanten Streckenführung mit innenliegenden schnellen Gleisen keine finanziellen Nachteile im Vergleich zur Variante „schnelle Gleise außen“ für die Gemeinde Rodenbach ergeben dürften. Weiterhin erklärte er es im Hinblick auf die Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes für wünschenswert, dass von einer finanziellen Beteiligung der Gemeinde an projektbedingten Umbaumaßnahmen abzusehen sei.

Herr Bolte kündigt an, dass die genannten Forderungen geprüft und entsprechend in den Katalog der übergesetzlichen Forderungen für die parlamentarische Befassung mit aufgenommen werden könnten. Hierfür bittet er um eine schriftliche Formulierung der Forderung der Gemeinde Rodenbach.

Kompensationsmaßnahmen

Ein Teilnehmer erklärt, dass die Konzeption und Ausgestaltung von Kompensationsmaßnahmen keine Forderung für die parlamentarische Befassung sei. Vielmehr sei es als Bitte an die Bahn zu verstehen,

mit der Erarbeitung entsprechender Konzepte frühzeitig und im Austausch mit der Region zu beginnen. Dafür schlägt er die Bildung einer Arbeitsgruppe vor.

Herr Bolte sagt eine frühzeitige Abstimmung zu. Die Maßnahmen könnten dabei im Rahmen des Vorhabens finanziert werden. Bei einer Verknüpfung von Kompensationsmaßnahmen mit Tourismuskonzepten handele es sich hingegen um eine übergesetzliche Forderung. Um diese in die parlamentarische Befassung einzubringen, müssten allerdings zunächst konkrete Projekte entwickelt werden. Er schlägt vor, dies ebenfalls in einer Arbeitsgruppe zu behandeln. Die Ergebnisse könnten in die parlamentarische Befassung zur Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda einfließen, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolge.

Technische Prüfung von Forderungen

Herr Bohlmann weist darauf hin, dass der Deutsche Bundestag im Rahmen der parlamentarischen Befassung über die Finanzierung übergesetzlicher Forderungen entscheiden könne. Für die Umsetzung seien jedoch ebenso die planungsrechtliche Genehmigungsfähigkeit und die Möglichkeiten zur baulichen Umsetzung der Maßnahme entscheidend.

Forderungen der Region für die parlamentarische Befassung

Ein Teilnehmer begrüßt, dass viele Forderungen der Stadt Hanau berücksichtigt worden seien. Hervorzuheben sei der barrierefreie Ausbau des Haltepunktes Hanau-Wolfgang und die verbesserte Anbindung des neuen Wohngebietes Pioneer durch eine verlängerte Personenunterführung. Darüber hinaus unterstütze er den Vorschlag der Bahn, zunächst von Gabionen als Gestaltungsmittel für Lärmschutzwände auszugehen. Dies erhalte den Spielraum für alternative Gestaltungskonzepte. Zudem sei der geplante zusätzliche Bahnsteig im Bahnhof Gelnhausen zu begrüßen, der für den Regional- und Nahverkehr neue Möglichkeiten eröffne.

Zusätzliche ICE-Halte in Hanau

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass zusätzliche ICE-Halte in Hanau nur bei entsprechenden Fahrzeitgewinnen möglich wären. Die Forderungen stehe daher im Zusammenhang mit der Variantenentscheidung und sei nicht für die parlamentarische Befassung gedacht.

Schallschutzmaßnahmen

Ein Teilnehmer schlägt vor, bei der Forderung nach zusätzlichem Schallschutz die strengere DIN 18005 zu Grunde zulegen. Dies ermögliche eine weitere Reduktion der Schallbelastung um 3 db(A). Als Argument für diese Forderung könne insbesondere die vorhandene Schallbelastung durch Flugzeuge und die A66 dienen. Eine solche Forderung müsse jedoch seitens der Region erhoben werden.

Barrierefreier Ausbau Bahnhof Lieblos

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob die Forderung nach einem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Lieblos bereits berücksichtigt worden sei.

Herr Bolte erklärt, dass die Forderung von der Kommune eingereicht werden müsse, damit sie berücksichtigt werden kann.

Hinweis zur offenen Planung nördlich von Gelnhausen

Ein Teilnehmer gibt zu bedenken, dass die Lage des Kreuzungsbauwerks am Übergang vom Richtungs- zum Linienbetrieb noch nicht abschließend geklärt sei.

Vor- und Nachteile von Querungen im Bereich der Verkehrsstationen

Ein Teilnehmer spricht sich für die grundsätzliche Errichtung von Unterführungen zur verkehrlichen Erschließung der Verkehrsstationen aus. Herr Bohlmann weist darauf hin, dass nach den Erfahrungen der DB grundsätzlich Personenunterführungen höhere Herstellungskosten als Personenüberführungen verursachen. Eine Unterführung sei jedoch aufgrund der geringeren Anzahl an Treppenstufen (Rampenlängen) vorteilhafter für die Reisenden.

Eine Ausführung als Personenunterführung ist jedoch je nach Standort auch aus wasserschutzrechtlicher und geologischer Sicht intensiver zu untersuchen. Sollte eine mögliche Unterführung Mehrkosten verursachen, müssten auch diese dem Bundestag zur Finanzierung vorgelegt werden.

Einbeziehung der Haltestelle Haitz-Höchst in die Planungen zur Ausbaustrecke

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Ausbaustrecke lediglich bis einschließlich Bahnhof Gelnhausen führe und damit vor Haitz-Höchst ende. Er erkundigt sich, ob für den etwa drei Kilometer langen Abschnitt zwischen Gelnhausen und Haitz-Höchst bereits vor der Einleitung des Raumordnungsverfahrens die Planungsmittel abgesichert werden könnten. Hierdurch könne eine gemeinsame Planung und Umsetzung der Streckenabschnitte ermöglicht und bereits früher mit den Maßnahmen in Haitz-Höchst begonnen werden.

Herr Bolte antwortet, dass ein zeitnaher Abschluss des Raumordnungsverfahrens zur Neubaustrecke die bessere Lösung sei, er diese Frage aber zur Besprechung mit dem Bundesverkehrsministerium aufnehmen werde.

Herr Eggert zieht ein Zwischenfazit. Er weist darauf hin, dass für die parlamentarische Befassung konkrete regionale Forderungen mit präzisen Formulierungen erforderlich seien, um den Parlamentariern eine klare Entscheidungsfindung zu ermöglichen. Zur Vorbereitung der kommenden Sitzung würden dazu eine Reihe an bilateralen Gesprächen geführt werden. Sollte sich dabei erhöhter Gesprächsbedarf zeigen, sei zur weiteren Abstimmung der Forderungen ebenfalls eine Arbeitsgruppensitzung möglich. Er bittet die Teilnehmenden des Dialogforums, ihre Ergänzungen für die parlamentarische Befassung bis spätestens **6. September 2018** einzureichen. Nur so könnten diese noch in der nächsten Forumssitzung am 24. September diskutiert und in diesem Jahr dem Bundestag zur parlamentarischen Befassung vorgelegt werden.

Herr Bolte ergänzt, dass sich die Forderungen aus der Region in zwei Kategorien unterteilen ließen. Die erste Art von Forderungen beziehe sich auf lokal begrenzte Themen mit unmittelbarem Nutzen für die Umgebung, beispielsweise Maßnahmen im Bahnhofsbereich. Forderungen, wie etwa die Ausgestaltung des Schallschutzes gemäß DIN 18005 hätten hingegen einen überregionalen Charakter, da damit von deutschlandweit geltenden Standards abgewichen werde. Es sei zu vermuten, dass die politische Zustimmung zu lokal begrenzten Forderungen leichter zu erzielen sei. Zugleich unterstreicht er, dass die Region und nicht die Bahn über die einzureichenden Forderungen bestimme. Die Bahn fasse lediglich die Inhalte für die parlamentarische Befassung zusammen.

TOP 4 Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda

Herr Eggert gibt einen kurzen Rückblick zu den vergangenen Wochen. Im Nachgang der letzten Sitzung des Dialogforums am 15. Juni 2018 habe der Main-Kinzig-Kreis ein Ad-hoc-Gutachten erarbeiten lassen und eine Presseinformation veröffentlicht. Darin seien Bedenken an der Vorgehensweise der Bahn geäußert worden. Es habe anschließend ein Gespräch der Bahn mit den Gutachtern stattgefunden, bei dem diese weitere Information zur Verfügung gestellt bekamen. Seitdem hätten die Gutachter des Main-Kinzig-Kreises ihre Arbeit fortgesetzt. Etwa zeitgleich sei eine Stellungnahme zum Ad-hoc-Gutachten für die Gemeinde Kalbach angefertigt worden. Diese befasse sich sowohl mit dem Gutachten als auch grundsätzlich mit der Vorgehensweise der Bahn, habe aber die Informationen aus dem Treffen bislang nicht mit einbeziehen können. Herr Eggert bittet angesichts der unterschiedlichen Wissensstände um Verständigung auf eine weitere Vorgehensweise mit den vorhandenen und den in Bearbeitung befindlichen Gutachten und Stellungnahmen. An Stelle von drei Präsentationen auf der heutigen Sitzung schlägt er ein gemeinsames Treffen der Gutachter und Berater mit der Bahn in den kommenden Wochen vor. Die Ergebnisse des Treffens würden dann am 24. September gesammelt den Teilnehmenden präsentiert werden.

Die Teilnehmenden diskutieren intensiv über die weitere Vorgehensweise. Während einige Teilnehmenden die Präsentation auf der heutigen Forumssitzung fordern, sprechen sich andere für eine gemeinsame Präsentation in der nächsten Forumssitzung aus. In einem Stimmungsbild entscheidet sich das Dialogforum mehrheitlich dafür, die Ergebnisse auf der nächsten Sitzung zu präsentieren. Nach Möglichkeit sollen die Teilnehmenden in Vorbereitung auf die kommende Sitzung Unterlagen zu den Ergebnissen des Gutachtertreffens erhalten.

Die Sitzung wird fortgesetzt mit Erläuterungen der Bahn zum Bewertungsergebnis des Variantenvergleichs.

TOP 4.1 Erläuterung zum Bewertungsergebnis aufgrund von Rückfragen

Herr Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, gibt einen Überblick über die nach dem Variantenentscheid aufgetretenen Fragen (**Anlage 4**, Folien 21-23). Herr Stolzenburg, Planungsgemeinschaft Umwelt, erläutert im Anschluss die bei der vertiefenden Betrachtung der Varianten IV und VII angewandte Methodik (**Anlage 4**, Folien 24-52).

Diskussion/Anmerkungen

Rückblick auf den Variantenentscheid

Ein Vertreter des BUND drückt seine Enttäuschung darüber aus, dass es in der heutigen Sitzung für die Teilnehmenden keine Möglichkeit gegeben habe, sich grundsätzlich zum Variantenentscheid zu positionieren. Er weist daraufhin, dass der BUND seine Position bereits in der Vergangenheit verdeutlicht habe und seine Linie weiterverfolgen werde.

Methodik für die Rückstellvariante R2

Ein Teilnehmer zeigt sich verwundert, dass die Rückstellvariante R2 zur östlichen Umfahrung des Kinzigstausees innerhalb kurzer Zeit erarbeitet und bewertet worden sei, während die übrigen betrachteten Varianten über Jahre hinweg geprüft wurden. Es sei daher zu bezweifeln, dass die östliche Umfahrung des Kinzigstausees in ähnlicher Detailtiefe untersucht worden sei. Insbesondere eine Kartierung des Korridors dürfte innerhalb der kurzen Zeit kaum möglich gewesen sein. Der Teilnehmer bittet um eine ausführlichere Begründung der Bahn auf der nächsten Forumssitzung.

Nutzung der Bestandsstrecken für den Güterverkehr

Ein Teilnehmer empfindet die vorgesehene Einfädung der Variante IV auf die Schnellfahrtstrecke als problematisch. Der ICE-Verkehr müsste drei zweigleisige Tunnel auf der Schnellfahrtstrecke durchfahren. Dort bestehe ein Begegnungsverbot für den Fern- und Güterverkehr. Die Schnellfahrtstrecke verfüge daher nicht über ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr am Tag, der folglich über die Altstrecke geleitet werden müsse.

Herr Dr. Domke widerspricht. Die Strecke werde derzeit und auch zukünftig am Tag für den ICE-Verkehr und grundsätzlich nur in der Nacht für den Güterverkehr genutzt. Das Begegnungsverbot führe insofern zu keiner Verlagerung.

Methodik der Variantenentscheidung

Herr Dr. Joachim Hartlik, Projektgemeinschaft Hartlik-Wachter-Bosch, kritisiert die Vorgehensweise der Bahn beim Variantenentscheid. Aus seiner Sicht sind die nachrangigen Kriterien auch bei der Entscheidung zwischen den beiden verbliebenen Varianten heranzuziehen. Außerdem sei die doppelte Berücksichtigung eines Kriteriums in unterschiedlichen Kategorien nicht zulässig. Die Zusammenführung einzelner Kategorien zu einer Gesamtbewertung sei an einigen Stellen nicht nachvollziehbar. Zudem erachte er wirtschaftliche und verkehrliche Belange der unterschiedlichen Varianten als nicht relevant für das Raumordnungsverfahren.

Herr Dr. Hartlik weist darauf hin, dass die Einbringung mehrerer Varianten in ein Raumordnungsverfahren üblich sei. Daher schlägt er vor, mit den Varianten IV, VII, IV mit Ostumfahrung und IV mit Westumfahrung des Kinzigstausees in das Raumordnungsverfahren zu gehen. Nur so könne nach seiner Meinung auch das zuständige Regierungspräsidium Darmstadt einen Gesamtvariantenvergleich durchführen.

Herr Eggert fasst die Sitzung zusammen. Im Hinblick auf die Ausbaustrecke habe es eine Reihe an positiven Meldungen gegeben. Für die Forderungen aus der Region - insbesondere zum Thema Lärmschutz sowie zur Barrierefreiheit von Stationen - biete sich mit der parlamentarischen Befassung nun eine große Chance. Zudem habe der RMV angekündigt, sein Konzept zum Ausbau des Nahverkehrs auf einer der kommenden Sitzungen zu präsentieren.

In Bezug auf den Variantenentscheid zur Neubaustrecke sei anhaltender Informations- und Diskussionsbedarf deutlich geworden. Der Dialogprozess sei von Beginn an mit dem Ziel gestartet, das Vorhaben möglichst schnell, rechtssicher und transparent zu planen und zu bauen. Dies solle auch der Maßstab für die weiteren Planungsschritte und die Arbeit im Dialogforum sein. Er schlägt vor, die Sitzungsdauer des nächsten Dialogforums auf vier Stunden zu erhöhen, um ausreichend Raum für Fragen und Gespräche zu ermöglichen. Er bedankt sich bei den Gutachtern für die Erläuterungen.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Herr Eggert gibt den Termin für das nächste Dialogforum bekannt:

Am **Montag, den 24. September 2018** (14:00 – 18:00 Uhr) findet die **16. Sitzung des Dialogforums** statt.

Presseinformation

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsam die Botschaften einer Presseinformation ab, die dem Protokoll als **Anlage 5** angefügt ist.

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