
Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

Protokoll zur 6. Sitzung

Stadthalle Gelnhausen

13. September 2016

Ort: Stadthalle Gelnhausen, Philipp-Reis-Straße 11, 63571 Gelnhausen
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.10 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK

Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 11. März 2016

TOP 3 Betrachtung der Inhalte des BVWP 2030 und der sich daraus ergebenden Aufgabenstellungen

TOP 4 Bericht aus den Arbeitsgruppen und aktueller Planungsstand

TOP 5 Vorstellung des aktuellen Arbeitsstands & weitere Schritte hinsichtlich der Ermittlung der Trassenkorridore im Suchraum

TOP 6 Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen

TOP 7 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 6. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Finales Protokoll der 5. Sitzung des Dialogforums
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 4 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
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 im Namen der Bahn. Er bedankt sich bei der Stadt Gelnhausen, dass das Dialogforum erneut in der Stadthalle tagen darf. Herr Dr. Vornhusen betont, dass in den letzten zwei Jahren des gemeinsamen Prozesses viel erreicht wurde und die Planungen schon sehr konkret sind. Er lobt die ruhige, sachliche und konstruktive Art und Weise, in der die bisherige Faktenklärung im Dialogforum stattgefunden hat. Gleichzeitig fordert er die Mitglieder des Dialogforums dazu auf, dieses sachliche und disziplinierte Vorgehen bei den sich weiter konkretisierenden Planungen aufrechtzuerhalten und keine vorschnellen Schlüsse zu ziehen, bevor nicht alle Prüfergebnisse vorliegen.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Mitglieder sowie die Gäste des Forums zur sechsten Sitzung des Dialogforums. Unter anderem sitzt eine Studentin der TU Darmstadt der Sitzung bei, die die Arbeit des Dialogforums für ihre Masterarbeit auswerten möchte.

Der Moderator stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Die gemeinsame Auseinandersetzung mit den Inhalten des BVWP 2030 für das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda
- die Vorstellung des aktuellen Arbeitsstands der Umweltgutachter sowie der weiteren Schritte hinsichtlich der Ermittlung der Trassenvarianten im Suchraum
- die Diskussion der weiteren Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen.

Herr Eggert bittet die Teilnehmenden erneut, sich unbedingt für die Sitzungsteilnahme anzumelden, um die Vorbereitungen zu erleichtern.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 11. März 2016

Zum Protokoll der letzten Forumssitzung wurden im Vorfeld keine Änderungswünsche eingereicht und auch in der Sitzung gibt es keine weiteren Änderungswünsche, so dass das Protokoll der 5. Dialogforumssitzung als verabschiedet gilt und in der finalen Fassung (**Anlage 2**) online gestellt wird.

TOP 3 Betrachtung der Inhalte des BVWP 2030 und der sich daraus ergebenden Aufgabenstellungen

Einleitend stellt Herr Eggert dar, dass auf Anregung eines Mitglieds des Dialogforums im April dieses Jahres in den AGs des Forums die sogenannten „Anmerkungen und Fragen des Dialogforums Hanau – Würzburg/Fulda“ erarbeitet wurden, mit denen Kommentare zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 ans Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) übersendet wurden. Herr Eggert bedankt sich für das gute gemeinsame Abstimmungsverfahren und betont, dass es dem Dialogforum damit gelungen sei, ein starkes einstimmiges Signal für die Dringlichkeit der Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Region nach Berlin zu senden.

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, stellt den Mitgliedern des Dialogforums die Inhalte des BVWP 2030 und die sich daraus ergebene Aufgabenstellung für das Projekt vor (**Anlage 3, Folien 2-13**).

Diskussion/Anmerkungen

Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass es sich bei der Bezeichnung „Vmax 200 km/h“ im BVWP um die mindeste zu planende Maximalgeschwindigkeit handle. Die Bahn könne darüber hinaus auch höhere Maximalgeschwindigkeiten prüfen und planen und werde dies, wie in den AGs besprochen, auch tun. Die Vorgabe „Vmax 200km/h“ bedeute nicht, dass an jeder Stelle durchgängig so schnell gefahren werden müsse.

Einstufung als Vordringlicher Bedarf

Ein Teilnehmer befürchtet, dass durch die Einstufung als „Vordringlicher Bedarf“ (ohne „Engpassbeseitigung“) das Projekt aufgrund fehlender Priorisierung durch den Bund und ungesicherter Finanzierung nicht realisiert werden wird. Herr Dr. Domke erläutert darauf hin, dass der Bund bestimmte methodische Anforderungen an die Einstufung „Engpassbeseitigung“ stelle, darunter ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) sowie eine gering ausgeprägte Umweltrelevanz. Beides träfe auf das Projekt ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda nicht zu. Projekte in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ seien jedoch generell bezüglich der Finanzierung von höchster Priorität. Mit dem vorliegenden Kabinettsbeschluss sei demnach die Voraussetzung für die weiteren Planungen der Bahn geschaffen.

Herr Dr. Vornhusen ergänzt, dass diese Einstufung keinerlei Auswirkungen auf die Finanzierung des Projekts habe. Die Finanzierung für die Planungen läge bereits vor und somit sei auch sehr wahrscheinlich, dass die Umsetzung finanziert werde.

Fahrzeitverkürzung Richtung Würzburg

Ein Mitglied des Dialogforums fragt, ob die Fahrzeitverkürzung von 18 min in Richtung Würzburg aus Sicht der Bahn eine realistische Option sei. Herr Dr. Domke erläutert, dass diese Fahrzeitverkürzung für die DB nach wie vor kein Kernprojekt darstelle und die fahrplantechnische Nutzbarkeit der Fahrzeitverkürzung sowie der Nachweis für deren Wirtschaftlichkeit mit Hilfe der entsprechenden Untersuchungen noch zu erbringen sei. Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, erklärt, dass angestrebt wird, bis Ende des Jahres ein gutachterliches Ergebnis zur Nutzen-Kosten-Bewertung der einzelnen Trassenvarianten vorliegen zu haben. Dieses würde dann sowohl in der AG Südkorridor, als auch in der AG ROV vorgestellt und besprochen werden. Man brauche diese Bewertung zwangsläufig, um die verschiedenen Trassenvarianten im Suchraum miteinander zu vergleichen.

Darüber hinaus sei das Projekt durch den BVWP auch dazu aufgefordert zu prüfen, welche kapazitiven Anforderungen es an den Südkorridor gibt. Dieser Prüfauftrag sei in Bezug auf die Zugzahlenprognose 2025 abgearbeitet. Er müsse wiederholt werden, sobald die Zugzahlenprognose 2030 vorliegen, was aber noch nicht der Fall sei.

TOP 4 Bericht aus den Arbeitsgruppen und aktueller Planungsstand

Herr Dr. Domke berichtet über die Zwischenergebnisse aller Arbeitsgruppen und den jeweiligen aktuellen Arbeitsstand (**Anlage 3, Folien 15-27**).

Diskussion/Anmerkungen

Kapazitätssteigerungen im Südkorridor

Ein Mitglied des Dialogforums weist erneut darauf hin, dass aus Sicht der Fahrgastverbände auf dem Abschnitt Hanau – Nantenbach zahlreiche kapazitätssteigernde Maßnahmen notwendig sind und relativ einfach umsetzbar wären. Wichtig seien ein drittes Gleis in einigen Abschnitten zwischen Hanau und Aschaffenburg sowie Geschwindigkeitserhöhungen für ICEs. Ebenso betont der Teilnehmer, dass die Freihaltung bestimmter, sinnvoller Optionen notwendig ist, um die Attraktivität des Schienenverkehrs im Südkorridor zukünftig zu gewährleisten. So sei es zum Beispiel wichtig, bei der geplanten Ortsumfahrung in Dettingen neben den bestehenden zwei Gleisen ein potentiell drittes Gleis zu berücksichtigen und entsprechend Platz zu lassen, um die Ortsumfahrung beim Bau eines möglichen dritten Gleises nicht wieder umbauen zu müssen.

Herr Dr. Domke verweist darauf, dass die Planungen im Projekt immer an die offiziell vorliegenden Zahlen des Bundes gebunden sind. Solange diese keine Notwendigkeit für weitere kapazitätssteigernde Maßnahmen erkennen lassen, sei keine Finanzierungsgrundlage des Bundes gegeben. Er betont aber auch, dass es wichtig ist, immer wieder frühzeitig auf solche Optionen hinzuweisen und gemeinsam mit den verantwortlichen Ansprechpartnern das Gespräch zu suchen. Auch dafür sei das Dialogforum da.

Forderungen des Nahverkehrs im Südkorridor

Ein Vertreter der bayerischen Seite betont, dass Bayern seine Forderungen für den Nahverkehr einbringen werde. Dazu werde eine Teil-VAST (Verkehrliche Aufgabenstellung) erstellt. Einige Mitglieder des Forums loben die Mitgestaltung der BEG und fordern auch den RMV auf, trotz zahlreicher verständlicher Planungshürden, zukunftssträchtige Planungen einzubringen. Es handle sich hierbei um eine wichtige und verspätungsanfällige Strecke im Rhein-Main-Gebiete, so dass dringender Handlungsbedarf angezeigt sei.

Ausschleifung bei Haitz-Höchst

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass einige der Trassenvarianten für den Suchraum im Bereich Haitz-Höchst eine Ausschleifung Richtung Spessart vorsehen. Hier sieht er eine ähnliche Umsetzungsproblematik, wie im Ostkopf des Gelnhauser Bahnhofs zu erwarten ist und bittet darum, noch einmal detaillierter darzustellen, wie diese Ausschleifung gestaltet werden kann.

TOP 5 Vorstellung des aktuellen Arbeitsstands & weitere Schritte hinsichtlich der Ermittlung der Trassenkorridore im Suchraum

Herr Drecker, Herr Stolzenburg und Frau Dr. Vaupel von der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda stellen dem Dialogforum die ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore sowie das weitere Vorgehen zur Ermittlung konkreter Linienführungen vor (**Anlage 4**). Sie betonen, dass es sich dabei um einen vorläufigen Arbeitsstand handelt, der sich in der weiteren Detailbetrachtung noch einmal ändern kann.

Der Moderator ergänzt, dass aus seiner Sicht insbesondere folgende Punkte wichtig sind:

- *Nachvollziehbarkeit der Variantenauswahl:* Die Nachvollziehbarkeit der Arbeit der Umweltgutachter sei elementar, um die Ergebnisse mitzutragen. Alle dafür notwendigen Unterlagen, u.a. umfangreiche Tabellen, werden den Mitgliedern des Dialogforums zur Verfügung gestellt. Man könne diese aber aufgrund des großen Umfangs nicht im Detail im Dialogforum vorstellen.
- *Streichung von Varianten:* Wenn im Zuge der Abschichtung bestimmte Optionen aussortiert werden, müsse man sich sehr sicher sein, dass dies tatsächlich schlechtere Varianten sind. Dies müsse gut begründet werden.
- *Lärmuntersuchungen:* Für die Bürger in der Region ist das Thema Lärm prioritär. Für die Bewertung der Varianten sei daher das Lärmgutachten außerordentlich wichtig. Dies liege noch nicht vor, werde aber zu gegebener Zeit ausführlich im Dialogforum besprochen werden.

Diskussion/Anmerkungen

Einspruchsrechte zur Vorzugsvariante

Die Umweltgutachter erläutern, dass ihr Gutachten öffentlich ausgelegt und die Abgabe von Stellungnahmen möglich sein wird. Unabhängig davon wolle man die Ergebnisse vorab aber in der AG und im Dialogforum intensiv mit den Mitgliedern diskutieren.

Erhebungsergebnisse Windenergieanlagen

Ein Teilnehmer fragt, auf welcher Grundlage die Gutachter entscheiden, ob sie zusätzliche Daten von Windenergieanlagen (nicht älter als fünf Jahre) verwenden oder nicht. Dazu erläutert Frau Dr. Vaupel, dass die Bereiche, für die eine Beschaffung weiterer Daten sinnvoll ist, in einer Karte aufbereitet werden, welche dem Regierungspräsidium (RP) Darmstadt vorgelegt wird. Das RP, bzw. die zuständigen Naturschutzbehörden entscheiden dann, ob zusätzliche Informationen der Windkraftanlagenbetreiber nötig sind.

Überprüfung der BVWP-Varianten

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Stolzenburg, dass die zwei BVWP-Varianten wie auch andere bekannte Trassen geprüft werden. Beide Varianten werden nach der gleichen Methodik überprüft, wie alle anderen Trassenkorridore auch, um klar mit Zahlen hinterlegen zu können, warum sie ausscheiden oder weiter betrachtet werden. Finale Ergebnisse stehen derzeit zwar noch aus, es sei aber erkennbar, dass die BVWP-Spessartquerung insgesamt deutlich schlechter abschneide, als die von den Umweltgutachtern ermittelten Trassenkorridore, da sie auf 10 km unterirdisch ein Heilquellenschutzgebiet durchfähre.

Anders verhalte es sich mit der vom Bund vorgeschlagenen bestandsnahen Variante. Hier sehe es so aus, als sei der Abschnitt bei Wächtersbach durchaus eine weiter zu verfolgende Alternative zu den bisher von den Umweltgutachtern ermittelten Trassenkorridoren.

Umfahrung Neuhof

Ein Teilnehmer nimmt mit Überraschung zur Kenntnis, dass die Durchfahrung Neuhofs in keinem der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore mehr vorgesehen ist. Er verweist darauf, dass im Zuge des Ausbaus der A66 für einen zweistelligen Millionenbetrag entsprechende Fläche für einen

viergleisigen Ausbau freigehalten wurde. Es sei dringend zu überprüfen, ob die Nutzung nicht doch in Frage komme.

Herr Stolzenburg erläutert, dass auch die Durchfahrung Neuhofs betrachtet wurde. Diese schnitt im Vergleich zur östlichen Umfahrung Neuhofs in Richtung Kalbach deutlich schlechter ab. Dabei ist zu beachten, dass das Vorhandensein von Fläche in dieser methodischen Phase noch nicht beachtet werden könne, sondern rein nach den Umweltkriterien und Raumwiderständen verglichen wird. Man wolle sich die Durchfahrung Neuhofs als Option aber gerne noch einmal im Detail anschauen.

Herr Dr. Domke ergänzt zu der Thematik, dass die damalige Planfeststellung in Neuhof für die Bahn eine wichtige Linienverbesserung für die durchgehenden Hauptgleise vorsah. Für zwei weitere Gleise wurden keine besonderen Vorkehrungen mehr getroffen, die Möglichkeit der Verlegung zweier zusätzlicher Gleise mit entsprechendem Umbauaufwand wurde aber erhalten.

Verknüpfungspunkte bei Kalbach

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass viele der möglichen Verknüpfungsstellen im Bereich Kalbach liegen. Es handele sich dabei um schwieriges Gelände mit Besiedlung und eng aneinander liegenden Tunneln.

Herr Stolzenburg erläutert, dass die tatsächliche Umsetzbarkeit im nächsten Schritt geprüft werde. Die bisherige Prüfung habe ergeben, dass die Verknüpfung bei Kalbach zu den konfliktärmsten Varianten zählt. Man werde sich die zwei möglichen Verbindungsstellen in ihrem jeweils ein Kilometer breiten Korridor (ggf. auch etwas weiter) jetzt genau im Detail ansehen.

Berücksichtigung von Heilquellenschutzgebieten

Die Umweltgutachter legen erneut dar, dass Teil der umwelttechnischen und raumordnerischen Planungsziele von Beginn an war, Heilquellenschutzgebiete nicht zu durchfahren. Die jetzt vorliegenden Trassenkorridore liegen grundsätzlich alle weitestgehend außerhalb von Heilquellenschutzgebieten der Schutzzone 1-3. Zudem sei ein hydrologischer Gutachter beauftragt, der ein besonderes Augenmerk auf diese Thematik legen werde.

Berücksichtigung des Grundwasserverlaufs

Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass einige Gebiete im Kinzigtal, beispielsweise Wächtersbach und Bad Soden-Salmünster, regelmäßig von Hochwassern betroffen sind. Vor diesem Hintergrund interessiert sie, inwieweit der Grundwasserverlauf bei den Planungen berücksichtigt wird. Die Gutachter betonen, dass Wasser als Schutzgut berücksichtigt wird. Weiterhin habe die Erhaltung der Überflutungsgebiete eine große Bedeutung beim Hochwasserschutz, was in den Planungen zu berücksichtigen ist.

Berücksichtigung von Aushub

Auf Nachfrage einer Teilnehmerin erläutert Frau Dr. Vaupel, dass die Lagerung von Aushubmassen im nächsten Schritt in der vertiefenden Planungsraumanalyse als Kriterium des Flächenverbrauchs berücksichtigt werde.

Schutzgut Mensch

Mehrere Teilnehmer betonen, dass das Schutzgut Mensch höherrangig bewertet werden sollte, als einzelne Vogelarten. Ein Teilnehmer fragt sich, warum die Kinzigtal-Variante überhaupt noch in den

ernsthaft zu betrachtenden Trassenkorridoren enthalten sei. Wenn das Thema Lärm, wie von den Umweltgutachtern dargestellt, besonders wichtig gewertet werde, müsste die Variante seiner Meinung nach längst aussortiert worden sein. Gerade in Bad Soden-Salmünster gäbe es einen Trassenkorridor, der mitten durch den Ort führe. Davon seien mehrere Tausend Einwohner und zahlreiche Kurgäste betroffen.

Frau Dr. Vaupel erklärt, dass generell alle gesetzlichen Grenzwerte und Richtlinien eingehalten werden und alle Schutzgüter gleichrangig bewertet werden müssen. Beim Thema Lärm gelten die Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV). Diese sehe bei Neubaustrecken sehr strenge Grenzwerte für Wohngebiete vor. Bei Altenheimen und Krankenhäusern seien sie sogar noch schärfer.

Für die tatsächliche Bewertung der Lärmsituation werden bereits im Zuge der Raumordnung erste Gutachten vorliegen. Die bisherigen Abschichtungsergebnisse der Umweltgutachter berücksichtigen Abstände zu Siedlungen und bewerten Durchfahrungslängen. Die Umweltgutachter bestätigen, dass in den nun anstehenden vertiefenden Betrachtungen für die Einschätzung der Lärmbelastung nicht die Anzahl der betroffenen Anwohner berücksichtigt werde, sondern die Art und Flächengröße des betroffenen Siedlungsgebiets.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das Vorgehen der Umweltgutachter in vorherigen Sitzungen der AG ROV mehrfach mit den AG-Teilnehmenden besprochen wurde. Daraus sei hervorgegangen, dass Natura2000-Flächen sowie FFH-Gebiete lediglich in die Raumwiderstandsklasse IVb eingestuft werden. Siedlungsflächen hingegen werden in die höchste Raumwiderstandsklasse IVa eingestuft. Die Sorge, dass der Mensch nicht den höchsten Schutz genieße, sei also unbegründet.

Südeinschleifung im Bereich Jossa – Obersinn

Ein Teilnehmer stellt fest, dass bei den ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridoren im Bereich Jossa – Obersinn offensichtlich keine Südeinschleifung mehr vorgesehen ist und fragt nach der Begründung. Herr Stolzenburg erläutert, dass bei diesen Trassenkorridoren aufgrund nur sehr geringer möglicher Radien keine Südanbindung berücksichtigt ist.

Varianten bei Fulda

Ein Teilnehmer merkt an, dass im nördlichen Bereich des Suchraums bei Fulda nur noch Trassenkorridore in der engeren Auswahl sind, die südlich von Fulda auf die Schnellfahrtstrecke einschleifen. Dies führe zu einer Überlastung des Knotens Fulda, da alle Züge hintereinander in den Bahnhof einfahren müssten und bedinge einen Fahrzeitverlust von drei bis vier Minuten. Er weist darauf hin, dass es dringend neuer Gleise bis nach Fulda bedarf und damit auch die Durchfahrung Neuhofs relevant sei. Die Umweltgutachter erläutern, dass sie sich dieser Problematik bewusst seien und aus diesem Grund eine Rückstellvariante in dem Bereich vorhalten. Man werde die Thematik in den nächsten Schritten intensiv prüfen.

Abschließend bedankt sich Herr Drecker bei den Teilnehmenden für den guten Austausch und die wichtigen Details, die die Mitglieder immer wieder in die Planungen einbringen. Herr Drecker verdeutlicht, dass in der begrenzten Zeit einer Dialogforumssitzung leider nicht alle Details der Untersuchungen dargestellt werden können. Er bietet den Mitgliedern an, sich zur Nachvollziehbarkeit der Prüfergebnisse und der daraus resultierenden Abschichtung gerne auch außerhalb des Dialogforums mit der Planungsgemeinschaft zusammenzusetzen und die Details durchzugehen.

TOP 6 Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen

Frau Katzenbach-Trosch stellt die geplante Öffentlichkeitsarbeit und die kommenden Informationsveranstaltungen vor (**Anlage 2, Folien 29-31**). Weitere Ideen für Veranstaltungen oder sonstige Öffentlichkeitsaktivitäten nimmt Frau Katzenbach-Trosch gerne entgegen.

TOP 7 Weiteres Vorgehen

Herr Eggert gibt den Termin für die nächste Sitzung des Dialogforums bekannt:

Freitag, den 10. Februar 2017 von 14.00 bis 17.00 Uhr

Als Sitzungsort wird Kalbach vorgeschlagen. Die DB bemüht sich um einen Raum dort und gibt den finalen Sitzungsort mit der Einladung bekannt.

Nächste AG-Sitzungen

Die AG Vorbereitung ROV ist für **Dienstag, 8. November 2016** (15 – 18 Uhr) anberaumt.

Die nächste Sitzung der AG Hanau – Gelnhausen findet am **Dienstag, 15. November 2016** (15 – 18 Uhr) statt.

Für die AG Südkorridor ist vorerst kein Termin festgelegt. Es wird angeregt, diese im Januar 2017 tagen zu lassen. Die DB sucht nach einem Termin und verschickt diesen per E-Mail an die Teilnehmenden.

Presseinformation

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