
Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“

Protokoll der 10. Sitzung

Kalbach-Heubach

23. Juni 2017

Ort: Bürgerhaus Kalbach-Heubach, Theodor-Heuss-Straße 1, 36148 Kalbach
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14:30 Uhr – 17:45 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Agenda
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 9. AG-Sitzung vom 25. April 2017
- TOP 3 Klärung offener Fragen aus den letzten Sitzungen (9. AG ROV, 8. Dialogforum)
- TOP 4 Klärung von Rückfragen zur Biotoptypenkartierung
- TOP 5 Vorstellung erster Ergebnisse der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung für den Bereich Fulda
- TOP 6 Fortsetzung der Thematik „Bündelungsvariante“
- TOP 7 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste 10. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 2 Finales Protokoll der 9. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 3 Gesamtpräsentation der Sitzung

TOP 1 Begrüßung und Agenda

Begrüßung Gemeinde Kalbach

Hugo Rensch vom Gemeindevorstand Kalbach-Heubach begrüßt die Teilnehmenden der Sitzung in Vertretung des Bürgermeisters Florian Hölzer und wünscht eine gelungene Sitzung.

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der zehnten AG-Sitzung (**Anlage 1**) und stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Klärung verschiedener offener Fragen aus den letzten Sitzungen
- Klärung von Rückfragen zur Biotoptypenkartierung
- Vorstellung erster Ergebnisse der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) für den Bereich um Fulda
- Fortsetzung der Präsentation der Vorschläge zur Optimierung der Bündelungsvariante (für den nordöstlichen Bereich)

Herr Eggert begrüßt die neuen Teilnehmer in der Runde und bittet diese, sich kurz vorzustellen. Er fordert alle Teilnehmer dazu auf, Fragen und Unklarheiten gerne aktiv und direkt in den Sitzungen anzusprechen. Gleichzeitig bittet er um Verständnis dafür, dass nicht jede bereits geführte Diskussion wiederholt werden könne und an verschiedenen Stellen somit auf Protokolle der vergangenen Sitzungen verwiesen werde.

Ein Teilnehmer äußerte im Vorfeld der Sitzung den Wunsch, dass die Unterlagen zur Sitzung zukünftig vor den Sitzungen an die Teilnehmer verschickt werden, um sich besser vorbereiten zu können. Dazu erläutert Herr Eggert, dass dies leider nicht möglich sei, da das DB-Projektteam in der Regel bis zur letzten Minute an den Präsentationen arbeite, um den jeweils aktuellsten Stand präsentieren zu können.

Der Moderator geht auch darauf ein, dass zuletzt in verschiedenen Gemeinden medienwirksame Aktionen für oder gegen bestimmte Varianten stattgefunden haben. Herr Eggert legt den Teilnehmenden noch einmal dar, dass es für die Variantenentscheidung keine Rolle spiele, wie stark Gegner und Befürworter medial mit ihren Positionen vertreten sind. Es werde weiterhin ergebnisoffen abgewogen und geprüft und letztlich eine Entscheidung für die Variante getroffen, die sich im Vergleich unter Berücksichtigung aller Kriterien als die verträglichste Lösung zeigt.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 9. AG-Sitzung vom 25. Januar 2017

Das Protokoll der 9. AG-Sitzung (**Anlage 2**) wird mit einer Ergänzung angenommen.

TOP 3 Klärung offener Fragen aus den letzten Sitzungen (9. AG ROV, 8. Dialogforum)

Herr Stolzenburg von der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda geht zunächst auf offene Fragen aus der letzten Sitzung ein und gibt eine Rückmeldung zu diesen (**Anlage 3, Folien 2-5**).

Diskussion/Anmerkungen

Rückstellvariante 4

Die Rückstellvariante 4 (R4) besteht zwar überwiegend aus längeren Tunnelabschnitten, hat aber auch oberirdische Abschnitte, die sehr dicht an Streusiedlungen und Einzelhöfen liegen. Daher ist die R4 aufgrund ihrer Eingriffe in die höchsten Schutzkategorien insgesamt schlechter zu bewerten als Variante VII, für die sie eine Rückstellvariante bildet.

Variante IV bei Kalbach

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Stolzenburg, dass die Variante IV mit einer Brücke das Kalbachtal queren würde, um so bei Mittelkalbach in die Schnellfahrstrecke ein- bzw. auszufädeln. Genau genommen sind es zwei Brücken, da die beiden Richtungsgleise hier zur Einfädelung in die Schnellfahrstrecke relativ weit auseinander gezogen werden müssen. Der Bornhecketunnel würde auch bei dieser Variante mit Sicherheit nicht abgerissen werden.

Geschwindigkeitseinbrüche

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, erläutert, dass die Fahrzeitvorgabe von 45 Minuten mit allen Varianten erreicht werden kann – selbst wenn in einzelnen Abschnitten eine Reduktion der Geschwindigkeit notwendig ist (vgl. **Anlage 3, Folie 4**). Energetisch gesehen sei es zwar weniger vorteilhaft, während der Fahrt auf eine geringere Geschwindigkeit abzubremsen. Gerade bei der Variante V, die im nördlichen Bereich längere Abschnitte mit geringerer Entwurfsgeschwindigkeit vorsieht, sei dies aber weniger schlimm, da durch die Ein-/Ausfahrt in/aus dem Fuldaer Bahnhof sowieso langsamer gefahren werden müsse.

Begriffsklärung Bahnhofskopf

Im eisenbahnbetrieblichen Sinn besteht der Bahnhof nicht nur aus dem Empfangsgebäude und den Bahnsteigen, der Bahnhof ist eine Bahnanlage, die beidseitig von Einfahrtsignalen begrenzt wird. Unter „Bahnhofskopf“ ist der Gleisbereich zwischen den Aus-/Einfahrtsignalen und den Bahnsteigen zu verstehen, also der Bereich, in dem die meisten Weichen liegen und der für den Reisenden nicht zugänglich ist.

Herr Dr. Domke setzt den Vortrag zu TOP 3 fort und wiederholt noch einmal zentrale Aussagen zum Thema Schallberechnung aus der letzten Sitzung des Dialogforums (**Anlage 3, Folien 6-12**).

Diskussion/Anmerkungen

Umrüstung der Güterzüge

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass das Gesetz zum Verbot lauter Güterwagen, welches Ende 2020 in Kraft tritt, für alle im deutschen Netz verkehrenden Züge gelten wird – also nicht nur für Züge der DB, sondern auch für alle privaten in- und ausländischen Züge. Bei Missachtung des Verbots sind Strafen des Gesetzgebers vorgesehen. Theoretisch kann das Verbot lauter Güterwagen umgangen werden, indem langsamer gefahren wird (was einen ähnlichen lärmreduzierenden Effekt hätte).

TOP 4 Klärung von Rückfragen zur Biotoptypenkartierung

Herr Stolzenburg erläutert, dass die Unterlagen zur Biotoptypenkartierung auf reges Interesse bei den Mitgliedern der AG gestoßen und diverse Rückfragen dazu eingegangen sind, die er im Folgenden beantworten möchte (**Anlage 3, Folien 13-23**).

Erstellung Übersichtskarte „Biotoptypenbewertung“

Herr Stolzenburg erläutert das Vorgehen zur Erstellung der Übersichtskarte „Biotoptypenbewertung“ wie folgt:

- Der Untersuchungsraum umfasste die sieben ernsthaft in Betracht kommenden Varianten inklusive eines Bereichs von mindestens einem Kilometer beiderseits der Linien.
- Auf Basis der verwendeten Daten (vgl. **Anlage 3, Folien 14-16**) wurde für diesen Untersuchungsraum eine Biotoptypenübersichtskarte erstellt.
- Diese wiederum wurde durch Luftbildauswertungen und zusätzlichen Ortsbegehungen in der Vegetationsperiode 2016 aktualisiert.
- In den Abschnitten, die weiß sind (vgl. **Anlage 3, Folie 19**), wären technisch ausschließlich Tunnel möglich, so dass eine oberirdische Kartierung hier nicht notwendig ist.
- Bei Wächtersbach gibt es einen kleinen Bereich, der 2017 nachkartiert wurde, um dort die Linienführung der BVWP-Variante abzubilden.
- Ziel der Biotoptypenbewertung war es, eine Durchfahrung der besonders schutzwürdigen Biotope der Kategorien 4 und 5 weitestgehend vermeiden zu können. Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens genügt eine Übersichtskartierung mit vereinfachtem Kartierschlüssel und mit geringem Maßstab.
- Für die final ausgewählte Variante wird die Kartierung für die Einreichung der Raumordnungsunterlagen noch einmal aktualisiert.
- Bislang scheidet keine Variante aus artenschutzrelevanten Gründen aus.

Ein Teilnehmer lobt das Vorgehen zur Biotoptypen- und Faunakartierung als sehr umfassend und differenziert für das frühe Planungsstadium.

Faunistische Kartierung

Herr Stolzenburg erläutert, dass verfahrenskritische Arten sich relativ gleichmäßig auf den gesamten Untersuchungsraum verteilen und somit bei jeder Variante vorkommen. Er bestätigt, dass der Schwarzstorch in der faunistischen Kartierung berücksichtigt wurde. Zur Erfassung des Eremiten (Käferart) erklärt er, dass dieser nicht flächendeckend erfasst werden könne. Dies sei mit den Naturschutzbehörden abgestimmt. Insgesamt betont Herr Stolzenburg, dass mit der faunistischen Kartierung immer nur das Risiko des Auftretens einer bestimmten Art eingeschätzt, aber keine definitive Aussage über deren Vorhandensein/Abwesenheit gemacht werden kann. Die Erfassung wurde im Jahr 2016 durchgeführt; niemand könne sagen, wie und wo sich die Arten bis zum Bau in ca. 10-15 Jahren entwickeln.

Wölfe im Spessart

Eine Teilnehmerin berichtet, dass es im Spessart neben dem Luchs aktuell auch Sichtungen von Wölfen gab. Sie wird hierzu in Kürze eine schriftliche Eingabe machen.

Bewertung von Böschungen

Herr Stolzenburg erläutert, dass Böschungen an Gleisanlagen entsprechend ihrer realen Nutzung im Gelände eingestuft wurden, also z. B. als Gehölz und nicht als Gleisanlage.

Kartierung von Ausgleichs-/Kompensationsflächen

Kompensationsflächen wurden zunächst so kartiert, wie sie sich zurzeit der Kartierung 2016 in der Realität darstellten. In der Biotoptypenbewertung sind sie jedoch mit ihrem Zielwert erfasst, also in der Regel höher eingestuft als sie heute in der Realität entwickelt sind. Ein Teilnehmer äußert seine Kritik an diesem Vorgehen und weist darauf hin, dass auf diesen Flächen 2016 noch keine schutzwürdigen Arten vorhanden seien. Insofern würde ein geringer Schaden entstehen, wenn man nach alternativen Ausgleichsflächen suche und die vorgesehenen Ausgleichsflächen für die geplante Infrastruktur nutze. Herr Stolzenburg erwidert darauf hin, dass die Gutachter davon ausgegangen sind, dass bis zum Baubeginn noch einige Jahre vergehen werden, in denen sich die Flächen zu schutzwürdigen Biotopen entwickeln. Daher müsse das zukünftige Entwicklungsstadium bei den heutigen Kartierungen berücksichtigt werden.

Berücksichtigung Kompensationsmaßnahmen in Neuhof

Ein Vertreter der Gemeinde Neuhof weist darauf hin, dass seiner Meinung nach einige Kompensationsmaßnahmen (u.a. der B40) für Neuhof in der Kartierung fehlen und bittet darum, diese in Rücksprache mit den entsprechenden Umweltbehörden zu ergänzen. Herr Stolzenburg erklärt, dass die Daten den Planern vorliegen und die Flächen bei der Bewertung der Biotoptypen berücksichtigt werden – und zwar ebenfalls mit ihren vorgesehenen Zielwerten für 2030.

Nationalpark in Nordbayern

Ein Teilnehmer macht darauf aufmerksam, dass es in Bayern derzeit politische Diskussionen zur Einrichtung eines neuen Nationalparks im Bereich des Spessarts gibt. Darüber soll im laufenden Jahr entschieden werden. Gegebenenfalls hätte dies Auswirkungen auf die Bewertung der Trassenvarianten. Eine Entscheidung hierüber ist aber noch nicht getroffen, raumkonkrete Abgrenzungen gibt es ebenfalls noch nicht. Dieser Aspekt fließt daher gegenwärtig nicht in die Bewertung ein.

Flächen in Bronnzell

Ein Teilnehmer weist die Umweltgutachter auf verschiedene Bereiche in Bronnzell hin, die er für falsch kartiert hält bzw. die seiner Meinung nach fehlen. Die Gutachter bitten ihn, ihnen diese Bereiche noch einmal schriftlich zukommen zu lassen, damit sie entsprechend prüfen können. Gleichzeitig verdeutlicht Herr Stolzenburg, dass in der Übersichtskartierung für die Antragsunterlagen, wie zuvor erläutert, für die Optimierung der Varianten die hochwertigen und besonders hochwertigen Biotope berücksichtigt worden sind. Alles andere spiele auf Ebene der Raumordnung vorerst keine Rolle und habe keine Entscheidungsrelevanz. Erst während der Planfeststellung würden die Kartierungen für einen dann sehr viel kleineren Planungsraum vertieft und auch geringerwertige Biotoptypen genauer erfasst.

TOP 5 Vorstellung erster Ergebnisse der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) Fulda

Herr Nickel, DB Netz AG, präsentiert die ersten Ergebnisse der EBWU für den Bereich Fulda (**Anlage 3, Folien 24-29**). Er weist darauf hin, dass die Untersuchung mit den derzeit vorliegenden Zugzahlen 2025 angefertigt wurde.

Diskussion/Anmerkungen

Anbindung Variante V an die Kinzigtalbahn

Zentrale Erkenntnis der EBWU ist, dass eine Anbindung der Variante V an die Gleise der Kinzigtalbahn in Fulda-Bronnzell und eine anschließende Weiterleitung an die Gleise der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg nicht möglich ist. Grund dafür ist, dass der Abschnitt zwischen Fulda, Bronnzell und Flieden überlastet wäre, wenn sowohl die Züge der Neubaustrecke als auch die der Bestandsstrecke hierüber geführt werden würden. Als einzige Alternativen für die Anbindung der Variante V an die Gleise der Schnellfahrstrecke Hannover - Würzburg bleiben nur die Anbindung südlich oder nördlich des Sulzhoftunnels. Dafür wäre der Bau von zwei parallelen Tunnelröhren nötig. Die DB prüft derzeit, ob dies technisch möglich ist. Für den Übergang zwischen Linien- und Richtungsbetrieb wäre ein Überwerfungsbauwerk über die Fliede notwendig. Die umwelttechnische Betrachtung dafür läuft aktuell.

Der Moderator regt an, dass zur nächsten Sitzung der AG noch einmal genauere Karten vorbereitet werden, die den Sachverhalt und die diskutierten Fragestellungen zu konkreten lokalen Gegebenheiten für alle nachvollziehbarer machen.

Berücksichtigung des Nahverkehrs

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Nahverkehrskapazität bei Erstellung der EBWU nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Es fehle ein langfristiges Nahverkehrskonzept des RMV, ebenso wie die Rhönbahn nicht mit integralem Taktfahrplan hinterlegt sei. Für die Rhönbahn solle auch berücksichtigt werden, dass der heutige Kreuzungsbahnhof verlegt werden müsste. Darüber hinaus gäbe es verschiedene Zusammenhänge für den Nahverkehr, die in eine langfristige Betrachtung einfließen müssten, auch wenn sie heute noch nicht in offiziellen Bestellungen formuliert sind. Der Teilnehmer geht davon aus, dass die Ergebnisse der EBWU sich deutlich verändern würden, wenn der Nahverkehr mit einem langfristigen Konzept berücksichtigt wäre.

Die Vertreter der DB erläutern, dass sie für ihre Berechnungen nur die offiziell gemeldeten Zahlen der verschiedenen Verkehrsträger heranziehen können. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die DB Gesellschafter des RMV ist und bittet darum, über diesen Weg darauf hinzuwirken, dass der RMV neue Zugzahlen für die unterstellte Infrastruktur in 2030 liefert.

[Zusätzliche nachträgliche Richtigstellung: Die DB AG ist nicht Gesellschafter des RMV; dies sind nur das Land Hessen, die Landkreise und die Kommunen.]

Zugzahlen 2030

Herr Dr. Domke erklärt, dass nach wie vor nicht bekannt sei, wann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Zugzahlen 2030 veröffentlichen wird. Es sei jedoch davon auszugehen, dass dies nicht mehr in 2017 erfolge. Der Variantenentscheid würde unabhängig von den Zugzahlen 2030 wie geplant bis Spätherbst 2017 durchgeführt, um keine Planungszeit zu verlieren. Das Vorgehen sei so mit den Regierungspräsidien abgestimmt. Nach Veröffentlichung der neuen Zugzahlen müsse die EBWU mit den dann aktuellen Zugzahlen natürlich aktualisiert werden. Wenn sich daraus Änderungen ergäben, würden die Planungen natürlich entsprechend angepasst und aktualisiert werden. Herr Dr. Domke betont, dass die vorgestellten Erkenntnisse seiner Einschätzung zufolge für

Bronnzell unabhängig von den Zugzahlen 2030 seien und somit für diesen Bereich keine Änderungen durch die Veröffentlichung der neuen Zahlen zu erwarten ist.

TOP 6 Fortsetzung der Thematik „Bündelungsvariante“

Herr Dr. Domke stellt die Vorschläge zur Optimierung der Bündelungsvariante für den nordöstlichen Bereich vor (**Anlage 3, Folien 30-54**). Er betont erneut, dass alle Varianten weiterhin ergebnisoffen geprüft werden und es keinerlei Vorentscheidung gibt. Der Grund, warum sich die AG in dieser und der letzten Sitzung insbesondere mit der Bündelungsvariante V beschäftigte, sei lediglich, dass es dazu sehr viele Vorschläge und Fragen Dritter gab, die man gemeinsam besprechen und klären möchte. Herr Ingmar Gorissen, von dem viele der Ideen zur Optimierung stammen, nimmt an der heutigen Sitzung teil und erläutert die Hintergründe seiner Vorschläge.

Diskussion/Anmerkungen

Flieden (vgl. Anlage 3, Folie 32 ff.)

Herr Gorissen schildert, dass der Vorteil seines Vorschlags für Flieden wäre, alle Gleise auf Ebene 0 zu belassen und nicht einen acht Meter hohen Damm bauen zu müssen. Dies hätte u.a. Vorteile fürs Landschaftsbild, aber auch für die Sicherheit, da die Reisenden im Störfall leichter den Zug verlassen könnten. Herr Gorissen stimmt Herrn Dr. Domke zu, dass seine Ideen für Flieden ein Planungsdetail sind, das auf Ebene der Raumordnung noch keine erhebliche Rolle spielen. Die DB Netz AG sieht gegenüber der bisherigen Variante V keine Vorteile in den Vorschlägen, bzw. aufgrund der notwendigen Verlegung der BAB 66 eher Nachteile (siehe Folie 33). Die Verlegung der Autobahn wäre laut Herrn Gorissen nötig, um in Neuhof die Gleise in den von ihm vorgeschlagenen Tunnel zu legen.

Ein Vertreter der Gemeinde Flieden äußert sich kritisch gegenüber den Vorschlägen zur Optimierung und weist darauf hin, dass der Baugrund südlich des Bahnhofs in Flieden sehr schwieriges Terrain sei. Schon während des Autobahnbaus mussten dort Hänge stabilisiert werden, so dass er keine Chance sieht, hier weitere Baumaßnahmen oder Verlegungen vorzunehmen. Seiner Meinung nach müsste die Einschwenkung der Gleise der Variante V auf die Bestandsstrecke noch vor Flieden erfolgen.

Neuhof (vgl. Anlage 3, Folie 36 ff.)

Für Neuhof schlägt Herr Gorissen einen Tunnel für die neuen Gleise vor. Zum einen würde dieser die Anwohner vom Lärm entlasten und zum anderen könnte die Entwurfsgeschwindigkeit von 250 km/h auch auf den letzten 12 km der Variante beibehalten werden. Auch bei diesem Vorschlag sieht die DB erhebliche Nachteile gegenüber der bisherigen Variante V, u.a. da der vorgeschlagene Tunnel inmitten der renaturierten Fliede und im Überschwemmungsgebiet läge (siehe Folie 37).

Auch ein Vertreter der Gemeinde Neuhof sieht die Vorschläge von Herrn Gorissen kritisch. Die Fliede sei in den vergangenen Jahren sehr aufwendig renaturiert worden. Zudem seien die Menschen in Neuhof sehr von der zehnjährigen Bauzeit für die A66 geprägt. Ein neuer Tunnel hätte erhebliche bauliche Auswirkungen und würde die Bauzeit in Neuhof verlängern, was erneute große Belastungen für die Anwohner bedeuten würde. Darüber hinaus sei Hochwasserschutz in Neuhof ein wichtiges Thema. Der Teilnehmer geht davon aus, dass ein Tunnel große Auswirkungen auf die wasserwirtschaftliche Versorgung der Stadt hätte. Er bittet die DB, eine solche Tunnellösung in KorFin darzustellen, um sich die Auswirkungen auf das Landschaftsbild besser vorstellen zu können.

Ein weiterer Teilnehmer betont, dass die Reduzierung des Lärms für Neuhof von entscheidender Bedeutung sei. Aufgrund der Hanglage der Wohnbebauung entlang der Gleise kann er sich nicht vorstellen,

len, dass eine Lärmreduzierung ohne Einhausung der Gleise erreichbar ist. Die Vertreter der DB betonen, dass die Bewertung der Lärmsituation im Variantenvergleich eine wichtige Rolle spielen werde. Ein weiterer Teilnehmer erläutert, dass der Geschwindigkeitseinbruch bei Neuhof auf 160 km/h durch den Südkopf des Bahnhofs bedingt werde. Durch eine Neutrassierung des Südkopfs um wenige Meter könnte die Entwurfsgeschwindigkeit auf 180 km/h gesteigert werden.

Weiteres Vorgehen zur Optimierung der Variante V

Herr Gorissen und ein Vertreter des BUNDS, welcher ebenfalls Vorschläge zur Optimierung eingebracht hat, bestätigen zunächst, dass sie ihre Vorschläge von der DB richtig und differenziert wiedergegeben sehen. Die DB wird nun alle eingegangenen Vorschläge zur Optimierung der Variante V prüfen und wird, so sich dabei an einzelnen Punkten Vorteile gegenüber den bisherigen Planungen ergeben, die Variante V punktuell anpassen. Das Ergebnis der Prüfungen wird den Teilnehmern der Arbeitsgruppe, so nicht bereits in dieser und der letzten Sitzung geschehen, vorgestellt werden.

Optimierungsvorschläge zu Spessart- und Vogelsbergvariante(n)

Herr Gorissen weist darauf hin, dass er auch zu den Varianten II, III und VII verschiedene Optimierungsvorschläge eingereicht hatte und bittet darum, diese zu prüfen. Herr Stolzenburg erläutert, dass diese bereits geprüft wurden und im Ergebnis festgestellt werden musste, dass die Vorschläge eine deutliche Verschlechterung der bisherigen Varianten darstellen würden und bei Heranziehung der Bewertungskriterien deutlich schlechter abschneiden, als die bisherigen Varianten.

Zu den Vorschlägen für Variante III erläutert Herr Stolzenburg, dass die von Herrn Gorissen angedachte Streckenführung u.a. zusätzliche FFH-Gebiete berühren, Wasserschutzzonen und Vogelschutzgebiete queren und zudem dichter an die Wohnbebauung heranrücken würde.

Für die Variante II schlägt Herr Gorissen eine weitestgehend oberirdische Querung des Spessarts vor, was eine mehrere Kilometer lange Querung eines Vogelschutzgebietes und eine lange Zerschneidung des Waldgebiets im nördlichen Spessart zur Folge hätte. Eine solche Streckenführung hielte laut Herrn Stolzenburg einer Natura2000-Prüfung nicht stand.

Auch für die Variante VII ergaben sich aus Sicht der Umweltgutachter keine Verbesserungen aus den Vorschlägen von Herrn Gorissen. Der Vorschlag würde u.a. einen zusätzlichen Eingriff in ein Wasserschutzgebiet erfordern und zahlreiche Einzelhöfe und Kleinsiedlungen stärker belasten. Das Brückenbauwerk zur Querung des Brachtals wäre sowohl höher als auch länger als bei der Variante VII der Planungsgemeinschaft.

TOP 7 Weiteres Vorgehen

Die Teilnehmer einigen sich darauf, die Sitzungsdauer der AG ROV aufgrund der Fülle der Themen und des großen Diskussionsbedarfs künftig um mindestens eine halbe Stunde nach hinten verlängert wird.

Die nächste Sitzung der **AG ROV** findet statt am: **Mittwoch, 27. September 2017**, 15:00 – 18:30 Uhr
Die nächste Sitzung des **Dialogforums** ist terminiert für: **Dienstag, 24. Oktober 2017**, 14 – 17 Uhr