
Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“

Protokoll der 12. Sitzung

Bad Soden-Salmünster

14. November 2017

Ort: Spessart Forum, Frowin-von-Hutten-Straße 5, 63628 Bad Soden-Salmünster
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15:00 Uhr – 18:00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Agenda
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 11. AG-Sitzung vom 27.09.2017
- TOP 3 Aktueller Sachstand im Variantenvergleich
- TOP 4 Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste 12. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 2 Finales Protokoll der 11. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 3 Gesamtpräsentation der DB Netz AG & der Planungsgemeinschaft Umwelt

TOP 1 Begrüßung und Agenda

Begrüßung Moderation

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

- Klärung offener Fragen aus der 11. Sitzung der AG ROV und der 9. Sitzung des Dialogforums
- Vorstellung des aktuellen Planungsstands zum Variantenvergleich, insbesondere in den Bereichen Neuhof – Fulda und Haitz – Steinau
- Vorstellung der Bauleistungen

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 11. AG-Sitzung vom 27.09.2017

Das Protokoll der 11. AG-Sitzung (**Anlage 2**) wird mit einigen Änderungen angenommen.

TOP 3 Aktueller Sachstand im Variantenvergleich

Einführend zu TOP 3 erläutert Herr Eggert, dass in den letzten Wochen weiterhin zahlreiche detaillierte Prüfvorschläge sowie raumordnerische- und umweltfachliche Detailhinweise aus der Region an die DB herangetragen wurden. Der Moderator verdeutlicht, dass viele dieser Hinweise in ihrer Detailtiefe erst in die Planfeststellung gehören, zum jetzigen Zeitpunkt also noch zu früh sind und in der Raumordnung keine Berücksichtigung finden können. Er wiederholt noch einmal, dass im jetzigen Schritt nach wie vor lediglich eine Linienführung innerhalb eines 1km breiten Korridors gesucht werde. Die Entscheidung, wo genau die Trasse innerhalb dieses Korridors zu liegen kommt, werde erst in der Planfeststellung, also in einigen Jahren, für die ausgewählte Vorzugstrasse getroffen. Dort würde dann auch nach kleinsten räumlichen Optimierungen für die gewählte Linienführung gesucht werden. Er bittet die Mitglieder der AG, dies zu berücksichtigen und den derzeitigen Planungsschritt nicht mit zu vielen kleinteiligen Detailprüfungen zu überfrachten.

Gleichzeitig betont Herr Eggert, dass es in einzelnen Fällen schon zum jetzigen Zeitpunkt notwendig ist in die Detailbetrachtung zu gehen, nämlich dort, wo die grundsätzliche Umsetzbarkeit eines bestimmten Variantenabschnitts von Lösungen für konfliktreiche Zwangsstellen abhängt.

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, stellt den Teilnehmenden anschließend den aktuellen Sachstand im Variantenvergleich vor (**Anlage 3**).

Diskussion/Anmerkungen

Einbindung Variante V auf die Schnellfahrstrecke im Bereich Sulzhoftunnel/Bronnzell

Herr Dr. Domke erläutert, dass die Endung „-1“ hinter der Streckennummer bei zweigleisigen Strecken für das Gleis in Richtung der Streckenkilometrierung, hier also das Gleis von Gelnhausen nach Fulda steht, die Endung „-2“ entsprechend für das Gleis in Gegenrichtung – also von Fulda nach Gelnhausen (vgl. Folie 6).

Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt Herr Dr. Domke, dass die auf Folie 6 vorgestellte technisch mögliche Anbindung der Variante V (3677) an die Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg (3600) grob dem „Vorschlag B“ entspricht. Auch eine Splittung der Gleise Richtung Kerzell, so wie im BUND-Vorschlag vorgesehen, sei theoretisch denkbar.

Herr Dr. Domke betont, dass die hier gefundene technisch machbare Lösung sowohl raumordnerische als auch große umwelttechnische Konfliktpunkte aufweise, die es nun zu bewerten gelte. Damit die Neubaustrecke auf Höhe Bronnzell in die Schnellfahrstrecke einbinden kann, müsste südlich von Bronnzell der Damm verbreitert werden, um in etwa bis Höhe Ziegelerstraße (Mitte Bronnzell) die Einbindung der zwei zusätzlichen Gleise der Neubaustrecke abzuschließen.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es in der Gemeinde Eichenzell Überlegungen gibt, das Gebiet im Norden von Steinberg, genau dort, wo vermutlich das Tunnelportal der Variante V läge, als Neubaugebiet auszuweisen.

Engpass Knoten Fulda

Ein Teilnehmer merkt an, dass aus Sicht der Fahrgastverbände ein fünftes Gleis bis in den Fuldaer Bahnhof unerlässlich ist. Eine Viergleisigkeit kreierte auf der gesamten Nord-Südverbindung von Hamburg bis nach Basel einen unnötigen Engpass im Knoten Fulda. Er verdeutlicht, dass es sich hierbei um eine betriebliche Entscheidung handle, die mit dem Deutschlandtakt, der derzeit erarbeitet wird, zusammenhänge. Der Teilnehmer gibt zu bedenken, dass man erst die fahrplantechnischen Randbedingungen des Deutschlandtakts kennen müsse, bevor eine Entscheidung über die notwendige Infrastruktur getroffen werden kann und bittet darum, diese Thematik in der nächsten Sitzung auf die Agenda zu setzen. Dafür müsse sich auch der RMV mit der Sicht des Regional- und Nahverkehrs deutlich stärker einbringen.

Kapazitäten auf der Schnellfahrstrecke

Herr Dr. Domke bestätigt die Aussage eines Teilnehmers, dass es nach den vorliegenden 2025-Zugzahlen nachts noch eine Reserve für Güterverkehr auf der Schnellfahrstrecke Richtung Würzburg gibt. Er gibt allerdings zu bedenken, dass die neue Zugzahlenprognose für 2030, die letztlich auch eine Planungsgrundlage für das Projekt werden wird, noch nicht vorliege. Ebenso weist Herr Dr. Domke darauf hin, dass aufgrund des einröhrigen Landrückentunnels auf der Schnellfahrstrecke ein Begegnungsverbot von Güterverkehr und Personenverkehr gelte. Somit sei Güterverkehr auf der Strecke tagsüber nur sehr eingeschränkt fahrbar. Einige Teilnehmer bitten darum, das Thema Verkehrslenkung noch einmal ausführlicher in der AG zu besprechen. Dabei solle auch ein Gesamtbild zu den deutschen Güterverkehrsströmen in Nord-Südrichtung gegeben werden. Herr Dr. Domke sagt dies zu und verdeutlicht, dass die Aufarbeitung der Verkehrslenkung in Zusammenhang mit der Präsentation der Ergebnisse des Schallgutachtens sinnvoll sei, welche für eine der nächsten Sitzungen vorgesehen ist.

Bedeutung von Verknüpfungspunkten zwischen Neubaustrecke und Bestandsstrecke

Herr Dr. Domke erklärt, dass ein verkehrliches Ziel des Projekts die Entmischung der langsamen und der schnellen Verkehre ist, u.a. um die Bestandsstrecke für den Nahverkehr und den Güterverkehr zu entlasten. Daher sei eine Verknüpfung zwischen Neubau- und Bestandsstrecke nur für den Störfall sinnvoll, nicht jedoch für den Regelfall, in dem ein Wechsel der Züge zwischen Bestands- und Neubaustrecke nicht vorgesehen ist. Vorteil einer solchen Verknüpfungsstelle könnte eine abschnittsweise vorzeitige Inbetriebnahme der Neubaustrecke sein, da man so bereits frühzeitig von den Vorteilen der neuen Strecke profitieren könne. Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt Herr Dr. Domke, dass eine dortige Verknüpfung der Bestands- und Neubaustrecke zu einer vorzeitigen Inbetriebnahme einer der beiden Teilstrecken führen könne, was zur vorzeitigen Verlagerung von Güterverkehr auf die Neubaustrecke und somit zu Entlastungen an der Bestandsstrecke führen könne. Als Verknüpfungspunkte böten sich Flieden und Schlüchtern an, wobei der Bereich der Fliede zwischen Neuhof und Flieden umweltfachlich sehr sensibel ist.

Ein Teilnehmer verdeutlicht, dass aus Sicht der Fahrgastverbände die Verknüpfung auf der Strecke Gelnhausen – Fulda so gestaltet werden müsse, dass eine Umleitungsmöglichkeit auch für den Südkorridor über Elm ermöglicht wird. Aus seiner Sicht müssten daher Verknüpfungen der Neubau- und der Bestandsstrecke zwischen Steinau und Schlüchtern sowie zwischen Neuhoftal und Fliesen geschaffen werden.

Fliesen

Ein Teilnehmer bittet darum, die Situation in Fliesen in KorFin zu visualisieren und zur Verfügung zu stellen. Es sei für die Fliesener schwer vorstellbar, wie die in Variante V vorgesehene Brücke Richtung Kautz bautechnisch umsetzbar ist, u.a. aufgrund der beengten Situation im Bereich Adenmühle. Gleiches gelte für den Anschluss an den Distelrasentunnel.

Dominanz der Variante V in den Diskussionen

Einige Teilnehmer kritisieren, dass die Diskussionen um die kinzigalnahen Vorschläge seit Monaten die Sitzungen der AG und des Dialogforums beherrschen. Dadurch werde bei den Teilnehmenden sehr stark der Eindruck erweckt, es gäbe eine Vorentscheidung für eine dieser Varianten. Dabei läge noch nicht einmal das Schallgutachten vor, das die Lärmbelastung der Anwohner berücksichtige. Man müsse sich auch endlich mal mit den Vorteilen der anderen Varianten auseinandersetzen, forderten einige Teilnehmer.

Der Moderator stimmt den Teilnehmern zu, dass man sich in den letzten Sitzungen sehr vertieft mit den Vorschlägen im unteren Kinzigtal auseinandergesetzt habe. Er erläutert erneut, dass dies jedoch nur der Fall war, weil zu diesem Bereich zahlreiche Optimierungsvorschläge von verschiedenen Akteuren eingegangen sind, die zum Teil eine große Resonanz in der Öffentlichkeit gefunden hätten. Es sei Aufgabe des Dialogforums und der AG, sich mit diesen Vorschlägen auseinanderzusetzen. Gleichzeitig verweist Herr Eggert auf seine einführenden Erläuterungen zu Beginn des TOP 3 und wiederholt, dass die jetzigen Planungen nicht durch zu kleinteilige Detailvorschläge, die erst auf Ebene der Planfeststellung relevant sind, überfrachtet werden sollten. Die Überprüfung dieser Vorschläge binde sehr viele Ressourcen auf Seiten der DB und der Gutachter und schränke das Vorankommen im Variantenvergleich ein. Herr Dr. Domke fügt hinzu, dass es aus Sicht der DB keine Priorisierung einer kinzigalnahen Variante gibt, sondern der Variantenvergleich weiterhin ergebnisoffen sei. Etwas anderes sei auch gar nicht möglich, da entscheidende Gutachten, wie das Schallgutachten, ja noch ausstünden.

Variante IV bei Mittelkalbach (vgl. Folien 10-11)

Auf Nachfrage eines Teilnehmers zur Linienführung der Variante IV bei Mittelkalbach erläutert Herr Dr. Domke, dass im direkten Trassenbereich der Neubaustrecke nur ein Wohnhaus liege. Einige weitere Wohnhäuser seien in der Nähe. Er sagt zu, den genauen Abstand zwischen der Linie der Variante IV und der Siedlungsgrenze Mittelkalbachs nachzureichen.

Herr Stolzenburg von der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda fährt fort mit der Präsentation zum Bereich zwischen Haitz und Steinau (**Anlage 3**, Folien 12 ff.)

Optimierungsvorschläge der ARGE Bahndreieck Spessart

Herr Stolzenburg stellt die Ergebnisse der Prüfung der Optimierungsvorschläge vor (Folien 12-21), die in Bezug auf ihre Auswirkung auf die Schutzgüter sämtlich nicht besser sind, bzw. sogar schlechter, als die bisher vorliegenden Varianten. Ein Vertreter der ARGE Bahndreieck Spessart verdeutlicht, dass es der ARGE nicht darum gehe, die im unteren Kinzigtal von ihr vorgeschlagenen Linienführun-

gen in dieser Form zu fordern. Ihr sei lediglich wichtig, dass die eingebrachten Punkte eingehend geprüft werden, um der Öffentlichkeit zu ermöglichen, sich ein Bild von den bestandsnahen Linienführungen machen zu können. Gleichzeitig fordert er, dass eine Verlegung der A66 nicht tabu sein dürfe, wenn dadurch eine dauerhaft sinnvolle Lösung für die Bahn- und Autobahntrasse gefunden werden kann.

Eine Teilnehmerin bittet darum, eine Karte zur Verfügung zu stellen, in der alle Schutzgüter für den Bereich um Wächtersbach eingezeichnet sind (Symbiose aus Folien 18+20).

Neue Vorschläge von Herrn Gorissen

Herr Gorissen fasst die Grundidee seiner neuen Optimierungsvorschläge kurz zusammen. Diese besteht darin, zwischen Wächtersbach und Bad Soden-Salmünster mit einer Brücke über die Kinzig zu fahren und danach die Bahntrasse trotzdem unter die A66 zu legen. Damit würde keine Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebiets einhergehen. Am Gewerbegebiet der Wellpappenfabrik in Salmünster tritt die Trasse in einen Tunnel unter die A66 ein.

Zum FFH-Gebiet Wirtheim ergänzt er, dass sich mit seinem neuen Vorschlag das Gebiet in einigen Bereichen ausweiten könnte, dafür aber in anderen Bereichen ein Eingriff notwendig wäre. Ein Teilnehmer zeigt sich kritisch zu der Argumentation und äußert, dass sie nicht im Einklang mit dem FFH-Recht stünde.

Abschließend verdeutlicht Herr Eggert, dass eine weitere Prüfung der vorgestellten Optimierungsvorschläge nur notwendig ist, falls sie eine deutliche Verbesserung der bisherigen Varianten darstellen sollten. Dies hätte dann natürlich einen Einfluss auf die Variantenbewertung. Da sich aber bei der Überprüfung der Optimierungsvorschläge in den letzten Wochen und Monaten herausgestellt habe, dass keiner der Vorschläge eine deutliche Verbesserung zu den bisherigen Varianten darstelle, könne man nun erst einmal mit dem Variantenvergleich fortfahren. Nur für den Fall, dass sich im Variantenvergleich eine kinzigtalnahe Variante als die beste Variante und damit als Antragsvariante herausstellen sollte, müsste man dann im späteren Verlauf auf Ebene der Planfeststellung noch einmal alle Vorschläge rausholen und prüfen, welche kleinräumigen Optimierungen tatsächlich möglich und sinnvoll sind.

Herr Eggert weist darauf hin, dass alle Vorschläge, die in den nächsten Wochen und Monaten noch eingehen sollten und nicht mehr von den Planern berücksichtigt werden, nicht verloren gehen, sondern an entsprechender Stelle in der Planfeststellung Eingang finden. Er schlägt vor, jetzt einen Schnitt zu machen, um die sehr aufwändigen und für die Raumordnung vsl. unnötigen Prüfschleifen vorerst zu beenden und im Variantenvergleich voran zu kommen.

TOP 4 Vorstellung der Baulogistik

Herr Stolzenburg und Herr Diederichs von der Planungsgemeinschaft Umwelt stellen den Teilnehmern der Sitzung Erkenntnisse zur Baulogistik vor (**Anlage 3**, Folien 25-34). Sie erläutern, dass es unüblich ist, die Baulogistik schon zu einem so frühen Planungsstand zu betrachten. Da es baulogistisch aber sehr große Unterschiede zwischen den Varianten gibt, sollen diese in die Variantenbewertung einfließen.

Diskussion/Anmerkungen

Arbeitszeiten am Tunnel

Herr Bohlmann, DB Netz AG, erläutert, dass an einem Tunnel rund um die Uhr sieben Tage pro Woche gearbeitet wird. Dabei sei je nach topographischer Beschaffenheit und Transportrouten auch denkbar, einen Tunnel von beiden Seiten aufzufahren. Da es kaum Möglichkeiten gibt, die Aushubmassen vor Ort an den Baustelleneinrichtungsflächen zu lagern, müssten diese ebenfalls rund um die Uhr zu den Verladestätten transportiert werden. Ein Teilnehmer bittet darum, die Anzahl der LKWs pro Tag und den genauen Zeitraum abzuschätzen. Herr Stolzenburg weist darauf hin, dass das zu diesem Zeitpunkt nicht möglich ist. Darüber hinaus dienen die heute vorgestellten Inhalte lediglich dem Variantenvergleich und würden noch kein detailliertes Logistikkonzept darstellen. Dies werde auf Ebene der Planfeststellung erarbeitet.

Herr Eggert bittet die Teilnehmer, falls sie weitere Fragen zur Baulogistik haben, diese an die DB zu schicken, so dass sie in der nächsten Sitzung behandelt werden können.

TOP 5 Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Die nächste Sitzung der **AG ROV** findet statt am: **Montag, 22. Januar 2018**, ca. 15 – 19 Uhr.

Herr Eggert gibt bekannt, dass das ursprünglich für den 5. Dezember geplante Treffen des Dialogforums nicht stattfindet, da der Variantenvergleich bis dahin nicht abgeschlossen sein werde. Ein neuer Termin für das Dialogforum stehe noch nicht fest, werde den Mitgliedern aber rechtzeitig per Email bekannt gegeben.