
Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“

Protokoll der 4. Sitzung

Wächtersbach

10. Dezember 2015

Ort: Heinrich-Heldmann-Halle, Main-Kinzig-Str. 31, 63607 Wächtersbach
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 3. AG-Sitzung vom 22. Juli 2015
- TOP 3 Kurzvorstellung des Unterrichtsschreibens
- TOP 4 Vorstellung der Methodik zur Ermittlung der Antragsvariante
- TOP 5 Sachstand und Diskussion zum vorgesehenen Kartierungskonzept
- TOP 6 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste 4. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens
- Anlage 2 Finales Protokoll der 3. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
- Anlage 4 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
- Anlage 5 Präsentation der Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart
- Anlage 6 Präsentation des BUND

TOP 1 Begrüßung und Agenda

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

- Die zentralen Inhalte des Unterrichtungsschreibens
- Die Methodik zur Ermittlung der Antragsvariante
- Das Vorgehen zur Erstellung des Kartierungskonzepts

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 3. AG-Sitzung vom 22. Juli 2015

Die Teilnehmenden der AG haben keine Änderungswünsche zum Protokoll der letzten Sitzung. Auch im Vorfeld der vierten AG-Sitzung sind keine Änderungswünsche eingegangen, so dass das Protokoll der dritten Sitzung als angenommen gilt (**Anlage 2**).

TOP 3 Kurzvorstellung des Unterrichtungsschreibens

Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, informiert die Teilnehmenden über die zentralen Inhalte des Unterrichtungsschreibens (**Anlage 3**), welches auf der letzten Sitzung des Dialogforums am 15. September 2015 von Frau Sander, Regierungspräsidium Darmstadt, vorgestellt wurde.

Diskussion/Anmerkungen

Ergänzende Hinweise zum Unterrichtungsschreiben

Einige Teilnehmende kündigen an, sich zeitnah mit Stellungnahmen und ergänzenden Hinweisen zum Unterrichtungsschreiben an die DB Netz AG wenden zu wollen. Zunächst wolle man aber die heutige Sitzung abwarten und hören, wie das geplante Verfahren zur Ermittlung der Antragsvariante aussieht.

TOP 4 Vorstellung der Methodik zur Ermittlung der Antragsvariante

Professor Otto Sporbeck, Umweltgutachter von Froelich & Sporbeck, stellt sich und die von der Bahn beauftragte Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda, bestehend aus dem Büro Drecker, Froelich & Sporbeck und PGNU, vor. Er betont, dass es den Umweltgutachtern wichtig ist, der AG ROV nicht nur fertige Ergebnisse zu präsentieren, sondern einen „Blick in die Werkstatt“ zu bieten und Hinweise aus der AG in die Prüfungen aufzunehmen. Anschließend stellt Professor Sporbeck die Methodik zur Ermittlung der Antragsvariante vor (**Anlage 4**).

Diskussion/Anmerkungen

Festlegung der Grobkorridore

Professor Sporbeck verdeutlicht, dass die Umweltgutachter die bisher aus den Unterlagen der Bahn bekannten Grobkorridore („Luftschlangen“) nicht als final festgelegt ansehen, sondern den gesamten Untersuchungsraum noch einmal in Bezug auf mögliche Grobkorridore betrachten und die bisher vorgeschlagenen Grobkorridore noch einmal überprüfen und ggf. ergänzen. Das iterative Vorgehen zur Ermittlung der Antragsvariante sieht so aus, dass zunächst der gesamte Suchraum, dessen Grenzen durch das Unterrichtungsschreiben festgeschrieben und unverrückbar sind, nach oberirdischen und unterirdischen Raumwiderständen überprüft werde. Bereiche hoher Raumwiderstände (RWK I) sollen

nach Möglichkeit nicht durchquert werden. Die Flächen geringerer Widerstände, die unter Berücksichtigung von KorFin (3D-Planungstool) gleichzeitig auch die technischen Zielvorgaben erfüllen, bilden die Grobkorridore innerhalb derer konkrete Trassenvarianten ermittelt werden. Die Umweltgutachter werden in diesem Zusammenhang die vorhandene Datengrundlage noch einmal komplett überprüfen und aktualisieren.

Einbeziehung verkehrlicher Parameter in die Umweltprüfungen

Auf Nachfrage erläutert Professor Sporbeck, dass die Berücksichtigung wesentlicher technischer und verkehrlicher Parameter (Gradienten, Radien, Zwangspunkte etc.) bei der Ermittlung der Antragsvariante sichergestellt ist. Entsprechende Parameter werden vorab in KorFin eingegeben, so dass automatisch nur Trassenvarianten für die weitere Untersuchung in Frage kommen, die die verkehrlichen Zielstellungen und technischen Randbedingungen erfüllen. Das heißt, technisch und verkehrlich nicht umsetzbare Varianten werden so direkt ausgeschlossen. Zusätzlich sind die Umweltplaner in engem Austausch mit den Planern der DB Netz AG, um technische Besonderheiten gemeinsam zu betrachten.

Umgang mit Konfliktpunkten

Einige Teilnehmende äußern Sorge darüber, dass das Antreffen eines Konfliktpunkts („Riegel“) in einem bestimmten Teilabschnitt einer möglichen Trassenvariante möglicherweise zum Ausschluss der gesamten Variante führt. Sie bitten darum, hier sehr genau zu prüfen, ob unter bestimmten Umständen nicht eine Umfahrung oder Ausweichmöglichkeit für solche Riegel gefunden werden kann, um Varianten, die in der Gesamtbetrachtung ansonsten sinnvoll erscheinen, nicht vorzeitig auszuschließen.

Professor Sporbeck erläutert, dass ein vorzeitiger Ausschluss solcher Varianten nicht stattfinden wird. Beim Antreffen eines Riegels mit hohem Raumwiderstand werde individuell betrachtet, ob sich dort ggf. eine „Pforte“ oder eine technische Lösung finden lässt, die es möglich macht, den Riegel zu überwinden. Theoretisch sei es ggf. auch denkbar, dass Riegel durch eine Geschwindigkeitsreduzierung überwunden werden, wenn der Fahrzeitverlust im restlichen Verlauf der Trassenvariante durch eine höhere Geschwindigkeit wieder aufgeholt werden könne.

Energetische Betrachtung der Trassenvarianten

Auf Nachfrage einer Teilnehmerin erläutert Herr Dr. Domke, dass auch der Energieverbrauch der einzelnen Varianten in die Abwägungen zur Ermittlung der Antragsvariante einfließe. Klar sei, dass kürzere Strecken eine positivere Energiebilanz haben, da man hier weniger Strom verbrauche. Es müsse aber auch die energetische Konsequenz bewertet werden, wenn man an manchen Stellen langsamer fährt und danach entsprechend beschleunigen muss.

Erstellung eines Zielsystems

Professor Sporbeck betont auf Nachfrage eines Teilnehmers noch einmal, dass die Überprüfung des Untersuchungsraums anhand der drei Kriterien Technik, Umwelt und Raumordnung zunächst getrennt voneinander durchgeführt wird. Die Ermittlung verschiedener Varianten erfolge dann durch die gemeinsame Betrachtung aller Ergebnisse. Grundsätzlich gelte, dass Varianten, die nicht mit den drei Kriterien vereinbar sind, vermieden werden sollen. Wie zuvor erläutert, könne bei bestimmten Abschnitten oder Varianten aber eine differenzierte Abwägung (Binnenbewertung) zwischen den ein-

zelen Kriterien notwendig werden. Professor Sporbeck sagt den Teilnehmenden zu, diese individuellen Werteinstufungen in enger Zusammenarbeit mit der AG vorzunehmen.

Professor Sporbeck betont, dass sicherlich auch innerhalb des Grobkorridors noch einige RWK I-Flächen durchfahren werden müssen, um überhaupt irgendwie von Gelnhausen nach Fulda zu gelangen. Bei den dortigen RWK-Flächen müsse dann individuell geprüft werden, ob und wie sie überwunden werden können.

Zeitplan für Umweltprüfungen

Mehrere Teilnehmer/-innen äußern Bedenken, dass der von den Umweltgutachtern avisierte Zeitplan nicht einhaltbar sei. Es sei schwer vorstellbar, dass die gesamten Kartierungen innerhalb eines Jahres durchführbar seien. Professor Sporbeck erwidert, dass er den Zeitplan zwar für engagiert, aber durchaus realisierbar halte. Er betont, dass nicht der gesamte Suchraum neu erfasst werden solle, sondern die erste Abschichtung anhand vorhandener Daten erfolge. In den sich daraus ergebenden Grobkorridoren werde dann vertieft geprüft. Luftbildanalysen und eine Auswertung von ATKIS-Daten sollen zunächst Aufschluss darüber geben, wo vor-Ort-Erhebungen und ggf. auch artenspezifische Erfassungen notwendig seien. Zusätzlich werde auf das Wissen lokaler Behörden und Naturschutzverbände zurückgegriffen. Empfindliche Bereiche können so realistischer Weise innerhalb des Jahres 2016 kartiert werden. Professor Sporbeck erinnert daran, dass sich die Prüfungen in diesem Stadium ausschließlich auf Raumordnungsniveau befinden. Es ginge in dieser Phase also insbesondere darum, die „höchsten Spitzen“ der Konflikte aus Umweltsicht zu ermitteln und auszuschließen. Detaillierte Betrachtungen seien Gegenstand der Planfeststellung. Klar sei jedoch auch, dass jetzt detailliert genug geprüft werde müsse, um mit Sicherheit auszuschließen, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine aus Umweltsicht bessere Variante gefunden werden kann.

Beschränkung auf eine Vegetationsperiode

Ein Teilnehmer bringt seine Befürchtungen zum Ausdruck, dass die Betrachtung nur einer Vegetationsperiode nicht ausreiche, um alle Arten ausreichend zu erfassen. Daraufhin erläutert Professor Sporbeck, dass in jedem Fall auch solche Arten verzeichnet werden, von denen man weiß, dass sie in der Region vorhanden sind, auch wenn man sie während der Prüfungen nicht erfassen konnte.

Schutzgut Mensch

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Professor Sporbeck, dass der Schutz des Menschen und der menschlichen Gesundheit automatisch im Schutzgut Umwelt inbegriffen ist. Demnach gäbe es keine Hierarchisierung zwischen Umwelt, Tierwelt und Mensch. Der Mensch sei allerdings zusätzlich durch bestehende scharfe gesetzliche Regelungen und festgelegte Grenz-, Richt- und Orientierungswerte geschützt, so zum Beispiel durch die Gebietskategorien der Baunutzungsverordnung und die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV). Die Einhaltung dieser sehr hohen rechtlichen Regelungen zum Schutz des Menschen sei zwingend erforderlich, damit die Planungen rechtlich zulässig sind.

Schutzgutbetrachtung während Bauphase

Eine Teilnehmerin betont, dass der Schutz der Umwelt nicht nur für den späteren Betrieb relevant sei, sondern auch während der Bauphase gewährleistet sein muss. Dazu sei es notwendig, bereits im Zuge der Ermittlung der Antragsvariante zu berücksichtigen, welche Transportwege nötig sein und wo Aushubmassen gelagert werden können. Professor Sporbeck unterstreicht die Aussagen der Teilnehmerin und verdeutlicht, dass die bauphasenbezogenen Umweltaspekte eine große Rolle bei der Variantenbetrachtung spielen. So könne es beispielsweise sein, dass ein möglicher Tunnel schlechter bewertet werde, der im Betrieb zwar umweltschonend sei, während der Bauphase aber eine sehr große Beeinträchtigung der Umwelt darstellen könnte.

Im Anschluss an den Vortrag von Professor Sporbeck präsentiert Christian Behrendt, Pro Bahn & Bus, die Überlegungen der Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart zum Netzmodell möglicher Trassenvarianten (**Anlage 5**).

Einheitliche Terminologie

Der Arbeitsgemeinschaft ist wichtig, als Grundlage der Diskussion verschiedener Trassenvarianten eine eindeutige Terminologie und Benennung/Nummerierung einzelner Trassenabschnitte zu verwenden, um eindeutig zwischen einzelnen Abschnitten differenzieren zu können. Professor Sporbeck erläutert, dass zur Vergleichbarkeit einzelner Verknüpfungsvarianten vorgesehen sei, zunächst gleiche Anfangs- und Endpunkte festzulegen. Zwischen diesen beiden Punkten lägen dann jeweils mehrere mögliche Trassensegmente, die einzeln durchnummeriert werden. Allerdings sei dies erst beim Trassenvergleich, also gegen Ende der Umweltprüfungen, relevant. Zunächst stehe die Festlegung der Grobkorridore im Vordergrund und danach eine Differenzierung der Grobkorridore in Trassenkorridoren, innerhalb derer sich die Trassenvarianten bündeln.

TOP 5 Sachstand und Diskussion zum vorgesehenen Kartierungskonzept

Herr Eggert informiert die Teilnehmenden über die E-Mail einer Biologin aus Frankfurt, in der sie der Bahn vorwirft, ihre Umweltprüfungen auf zwölf Jahre alte Daten zu stützen, um Geld zu sparen und ihre Sorge zum Ausdruck bringt, dass dadurch ein rechtlich unzulässiges Planungsfundament entstünde. Die E-Mail war an einen weiten Adressatenkreis gerichtet, u.a. Minister Al-Wazir und weitere politische Mandatsträger. Herr Dr. Domke dankt den Teilnehmenden der AG für die Weiterleitung der E-Mail an die Bahn, die nicht zum Adressatenkreis gehörte. Herr Eggert äußert seine Verwunderung darüber, dass die Absenderin sich mit ihrer E-Mail nicht direkt an die Bahn gerichtet hat und ergänzt, dass sie zur heutigen AG-Sitzung eingeladen wurde, um ihre Bedenken direkt vorzutragen. Gerne wolle man ihre Punkte gemeinsam diskutieren und im Zuge der heutigen Vorstellung des vorgesehenen Kartierungskonzepts Klarheit schaffen. Aufgrund anderer Termine war es der Verfasserin der E-Mail jedoch nicht möglich, an der Sitzung teilzunehmen. Ein Vertreter des BUND merkt an, dass sie nicht für diesen spreche, so dass ihre E-Mail als Stellungnahme einer Privatperson zu werten sei.

Anschließend stellt Professor Sporbeck das vorgesehene Vorgehen zum Kartierungskonzept (**Anlage 4, Folie 16**) vor und betont, dass die Umweltprüfungen zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens nicht auf veralteten Daten basieren, sondern, wie in TOP 4 erläutert, eine umfangreiche Aktuali-

sierung aller vorhandenen Daten vorgesehen ist. Ein entsprechendes Kartierungskonzept werde bis Februar 2016 erstellt und bei der nächsten Sitzung des Dialogforums im März vorgestellt.

Diskussion/Anmerkung

Bauleistungskonzept

Auf Nachfrage eines Teilnehmers verdeutlicht Professor Sporbeck, dass die nach erster Abschichtung definierten Ausschlussflächen nicht nur als Ausschlussflächen für eine Trassierung zu werten sind, sondern auch für bauleistische Aktivitäten. Lange Zufahrtswege zu den geplanten Tunneln sowie lange Transportwege für den Aushub sollen vermieden werden. Auch Deponiemöglichkeiten für die Aushubmassen sollen weitestgehend in Nähe der Tunnelöffnungen gefunden werden, um lange Wege des Abtransports zu vermeiden. Lange Transportwege und mangelnder Deponieraum führen bei einer möglichen Trasse im Trassenvergleich zu einer schlechteren Bewertung.

Weiterhin soll für diejenigen Varianten, die in die engere Auswahl gelangen, grob angegeben werden, in welcher Art Kompensationsmaßnahmen nötig sind.

Forstkompensation

Professor Sporbeck bestätigt, dass der naturschutzrechtliche Kompensationsbedarf verschiedener Varianten überschlägig ermittelt wird und für die Vorzugsvariante Art und Umfang erforderlicher Maßnahmen in Grundzügen dargestellt werden. Für die forstrechtliche Kompensation wird dabei vorerst ein Ausgleich pauschal im Verhältnis 1:1 angenommen.

Anschließend ergänzt Stephan Henrich, BUND Landesverband Hessen, das vorgestellte Kartierungskonzept um einige Vorschläge des BUND (**Anlage 6**), betont jedoch, dass manche der Anregungen sich bereits erübrigt hätten, da sie von den Umweltgutachtern im Kartierungskonzept berücksichtigt wurden. Herr Henrich betont, dass es sich bei den von ihm dargestellten Linienvarianten um von den DB-Großkorridoren abweichende Planungsansätze handele, nicht jedoch um konkrete Vorschläge des BUND zur Umsetzung. Um diesbezüglich keine Verwirrung zu stiften, wird beschlossen seine Präsentation ohne detaillierte Karten online zu stellen.

Diskussion/Anmerkungen

Mottgers Südvariante

Auf die Forderung des BUND, bereits in diesem Planungsstadium vom Großkorridor „Mottgers Süd“ (südlichster Korridor im Suchraum) Abstand zu nehmen, erwidert Herr Dr. Domke, dass ohne fundierten Variantenvergleich kein Großkorridor bzw. keine Trassenvariante ausscheiden könne. Dies widerspreche dem vereinbarten Vorgehen. Im Sinne der Ergebnisoffenheit müssten zunächst alle Korridore gleichwertig betrachtet werden.

Ostkopf Gelnhausen

Ein Teilnehmer der AG fordert die Bahn auf, darzulegen, ob und wie die Einbindung eines Korridors „Mottgers Süd“ variantenneutral im Bahnhof Gelnhausen möglich sei. Sollte sich herausstellen, dass

dies nicht möglich ist, solle diese Variante bereits jetzt gestrichen werden, um beim viergleisigen Ausbau Hanau – Gelnhausen nicht in zeitliche Abhängigkeiten vom Suchraum zu geraten. Herr Dr. Domke erläutert, dass beim Übergang vom Zwischenzustand - bei dem südlich bis Gelnhausen zwar schon viergleisig im symmetrischen Richtungsbetrieb befahren wird, nördlich davon jedoch weiterhin nur zwei Gleise zur Verfügung stehen - zum Endzustand mit vier Gleisen auch nordöstlich von Gelnhausen der Ostkopf von Gelnhausen noch einmal umgebaut werden müsse. Dieser Umbauaufwand sei bei einem Grobkorridor „Mottgers Süd“ natürlich höher als bei einer Weiterführung im Kinzigtal. Während bei der Weiterführung zunächst Bündelung und Richtungsbetrieb möglich erscheinen, ist beim Grobkorridor „Mottgers Süd“ zum Übergang in den Linienbetrieb ein Kreuzungsbauwerk am Ostkopf von Gelnhausen erforderlich. Der höhere Umbauaufwand sei bei der Bewertung der Korridore bzw. Varianten mit zu berücksichtigen. Herr Dr. Domke bietet an, die Herausforderungen für die Ostseite des Gelnhauser Bahnhofs in der nächsten Sitzung der AG Hanau-Gelnhausen dezidiert vorzustellen und zu diskutieren.

TOP 6 Weiteres Vorgehen

Herr Eggert teilt den Teilnehmenden der AG die nächsten Sitzungstermine mit.

Die nächste Sitzung des **Dialogforums** findet am **Freitag, den 11. März 2016** (14-17 Uhr) statt.

Die nächste Sitzung der **AG ROV** findet am **Donnerstag, den 28. April 2016** (15-18 Uhr) statt.

Zum Abschluss bittet der Moderator die Teilnehmenden um ein kurzes Feedback zur heutigen Sitzung. Die Teilnehmenden äußern weitestgehend große Zufriedenheit mit der Sitzung und bringen ihr Vertrauen in das vorgestellte Vorgehen und in die Planungsgemeinschaft der Umweltgutachter zum Ausdruck. Hier einige Stimmen:

- „Wir sind auf einem guten Weg.“
- „Ich habe ein gutes Gefühl bei den Prüfungen der Umweltgutachter und vertraue darauf, dass hier tatsächlich auf Faktenbasis entschieden wird.“
- „Ich bin beeindruckt von der sachlichen Art des Diskutierens und dem vernünftigen, lösungsorientierten Miteinander.“
- „Ich bin gespannt auf die Ergebnisse der Gutachten, vertraue aber auf eine ergebnisoffene Planung.“
- „Dank an die Bahn. Die Planungen laufen schon korrekt.“
- „Meine Befürchtungen haben sich weitestgehend zerschlagen.“
- „Es freut mich, dass auf unsere Kritik offensichtlich eingegangen wurde.“
- „Natürlich hoffe ich weiterhin, dass nicht bei uns gebaut wird. Aber ich muss schon anerkennen, dass es hier fair zugeht.“