
Kritik an der landesplanerischen Beurteilung zum Raumordnungsantrag von DB Netze zur ABS/NBS Hanau- Würzburg/Fulda

Pressekonferenz in Schlüchtern am 27.06.2023

**Auftraggeberinnen:
Gemeinde Kalbach, Bad Soden-Salmünster,
Steinau an der Straße und Schlüchtern**

Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement.
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung
Umwelt- und Landschaftsplanung

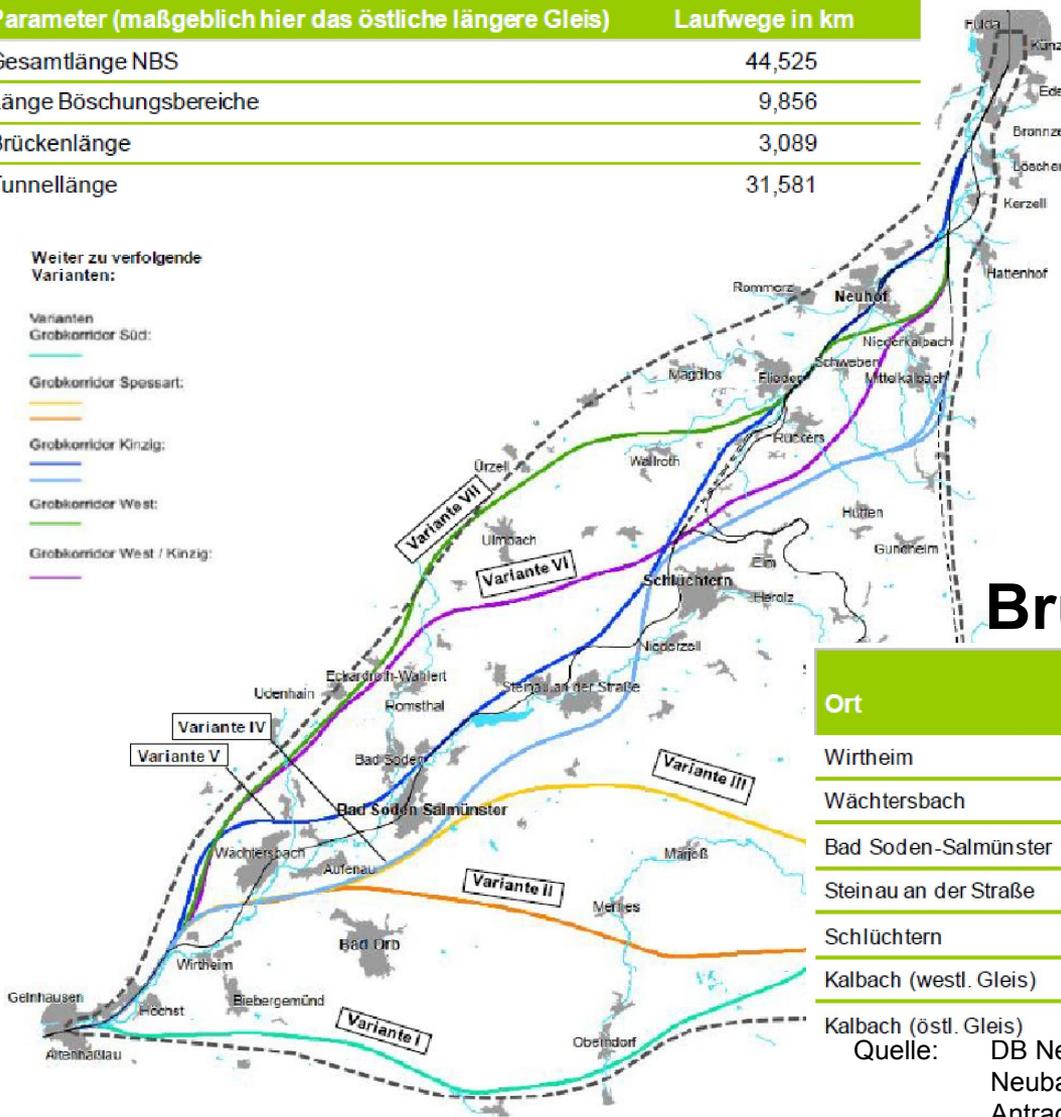
Marburg/Friedrichshafen/Karlsruhe

Trassenkorridore und Parameter

Parameter (maßgeblich hier das östliche längere Gleis)	Laufwege in km
Gesamtlänge NBS	44,525
Länge Böschungsbereiche	9,856
Brückenlänge	3,089
Tunnellänge	31,581

Weiter zu verfolgende Varianten:

- Varianten Grobkorridor Süd:
- Grobkorridor Spessart:
- Grobkorridor Kinzig:
- Grobkorridor West:
- Grobkorridor West / Kinzig:



Brückenbauwerke der Var. IV:

Ort	Brücken	Länge in Meter	maximale Höhe in Meter	Art
Wirtheim	Brücke 1	715	10	Überwerfungsbauwerk
Wächtersbach	Brücke 2	940	18	Talbrücke
Bad Soden-Salmünster	Brücke 3	80	7	Bachquerung
Steinau an der Straße	Brücke 4	549	32	Talbrücke
Schlüchtern	Brücke 5	705	23	Talbrücke
Kalbach (westl. Gleis)	Brücke 6	191	20	Talbrücke
Kalbach (östl. Gleis)	Brücke 7	100	10	Talbrücke

Quelle: DB Netz AG (2020): RVU/UVU ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda: Neubaustrecke Gelnhausen – Kalbach, Teil E: Auswirkungsprognose Antragsvariante, S. 317

Raumordnung allgemein: Ziel des Regionalplans Nordhessen

- **(Frankfurt) – Fulda – (Erfurt) mit einem Ausbaustandard für eine möglichst durchgehende Höchstgeschwindigkeit von über 160 km/h und einem bedarfsentsprechenden drei- oder viergleisigen Korridor zwischen Frankfurt und Fulda. Hierzu gehören ein Ersatzbau für den Schlüchterner Tunnel sowie Ausbauabschnitte bei Neuhof und Eichenzell - Kerzell. Südlich Fulda sind Neubauabschnitte mit der geplanten A 66 zu bündeln.**

Die Strecke Hanau – Fulda - Erfurt ist in Abschnitten neu zu bauen. Als Alternative zu einem zweigleisigen Neubauabschnitt Gelnhausen - Mottgers ist ein zusätzlicher zweigleisiger Streckenneubau Hanau - Fulda vorzusehen. Dabei ist der mehrgleisige Ausbauabschnitt südlich von Fulda soweit wie möglich zu nutzen. Die Weiterführung nach Erfurt ist entweder durch einen Ausbau der Strecke von Fulda über Bad Hersfeld oder durch eine Verbindungsspanne von der Schnellfahrstrecke zur Fuldatailstrecke herzustellen.

Quelle: Regionalplan Nordhessen 2009, S. 123

Im Regionalplan 2009 wird im **Ziel 2** festgelegt, dass der **viergleisige Ausbau** südlich Fulda in den Ausbaubereichen **Neuhof und Eichenzell-Kerzell** erfolgen soll. Die **Neubauabschnitte südlich Fulda sind mit der A 66 zu bündeln**. Der Ausbaustandard soll für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von **über 160 km/h** ausgelegt sein (vgl. hierzu Einwendung der BI Kalbach). **Dieses Ziel wird bei**

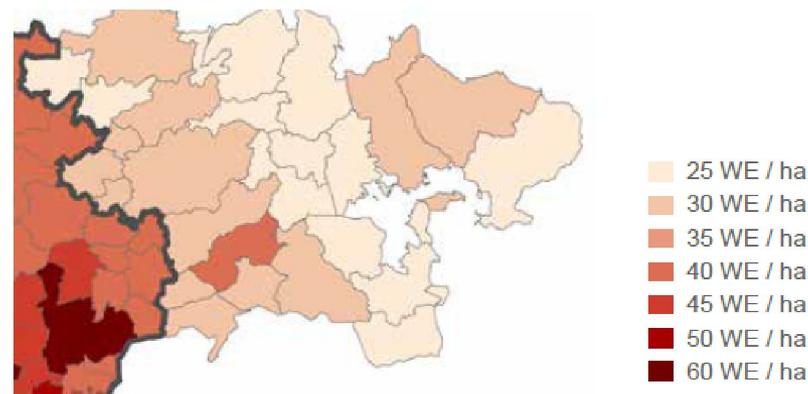
Präsentation zur Pressekonferenz in Schlüchtern, 27.6.2023

Variante IV verletzt

Geplante Siedlungsentwicklung



REK DICHTEWERTE

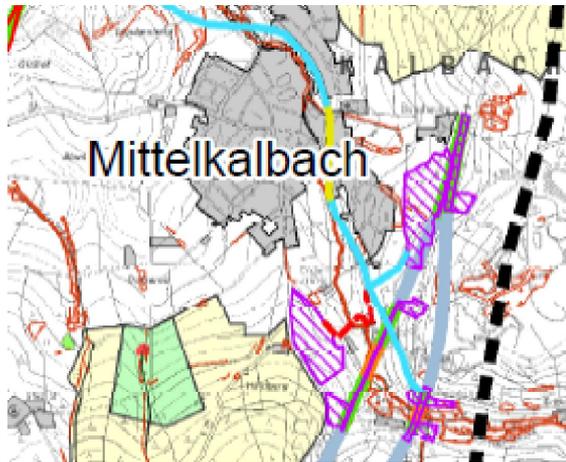


FLÄCHENKULISSE SIEDLUNG

Wohnungsmarktbereich	Flächen MI + WO prioritäre Flächen	Wohneinheiten Außenentwicklung prioritäre Flächen	Wohneinheiten Innenentwicklung	IWU Prognose 2018 - 2030	Wohneinheiten GESAMT Innen- und Außenentwicklung	Ableich IWU Prognose mit Wohneinheiten prioritäre Flächen
WMB Hanau	10 ha	830 WE	6.650 WE	7.510 WE	7.490 WE	- 30 WE
WMB Hanau-Umland	7.420 ha	16.830 WE	2.660 WE	11.570 WE	19.500 WE	+ 7.930 WE
WMB Mittelkinzig	60 ha	1.450 WE	280 WE	1.610 WE	1.730 WE	+ 130 WE
WMB Schlüchtern	150 ha	4.310 WE	570 WE	1.280 WE	4.880 WE	+ 3.600 WE
WMB Bad Orb	10 ha	130 WE	60 WE	400 WE	200 WE	- 200 WE
GESAMT	7650 ha	23.550 WE	10.220 WE	22.370 WE	33.800 WE	+ 11.430 WE

Quelle: AS+P (7/2019): Regionales Entwicklungskonzept Südhessen, S. 141

Betroffenheit durch Baueinrichtungsflächen



Bauleistigkeit und Transportrouten

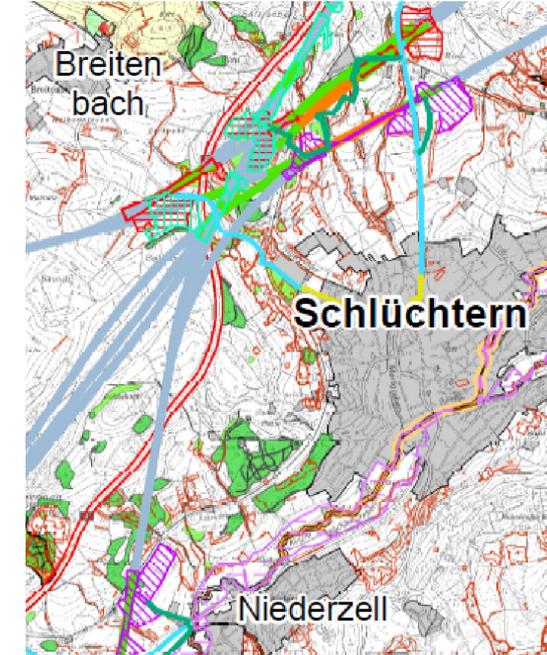
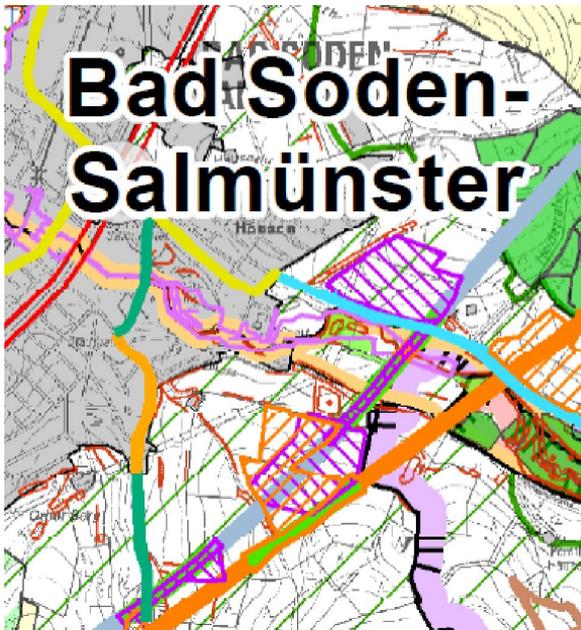
Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen

-  Variante I
-  Variante II
-  Variante III
-  Variante IV
-  Variante V
-  Variante VI
-  Variante VII

Verlauf der Transportrouten

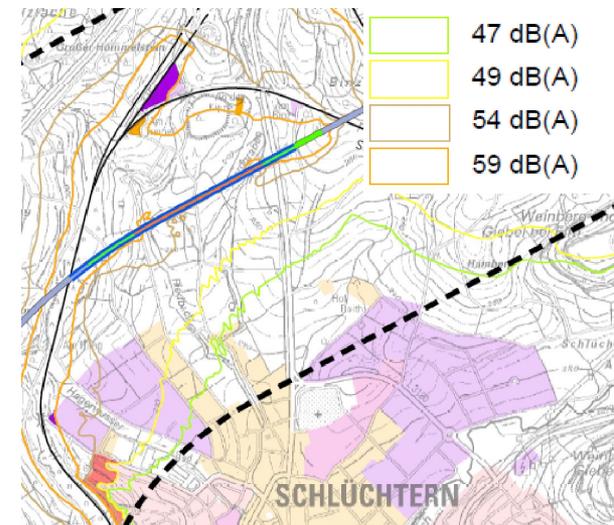
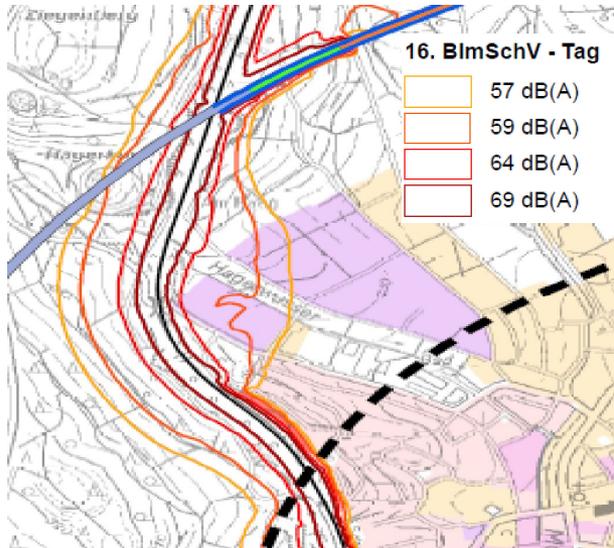
-  auf auszubauenden Wegen
-  auf Gemeindestraßen innerhalb von Ortslagen
-  auf übergeordneten Straßen innerhalb von Ortslagen
-  auf Gemeindestraßen außerhalb von Ortslagen
-  auf übergeordneten Straßen außerhalb von Ortslagen
-  Anschlussstellen (A 66, B 27)
-  mögliche Verladestationen (Vollmerz)

Kommune	Baueinrichtungsflächen in ha
Bad Soden-Salmünster	34,6
Kalbach	26,6
Steinau a. d. S.	24,4
Schlüchtern	33,6
Varainte VII	129,6
Variante IV	171,3

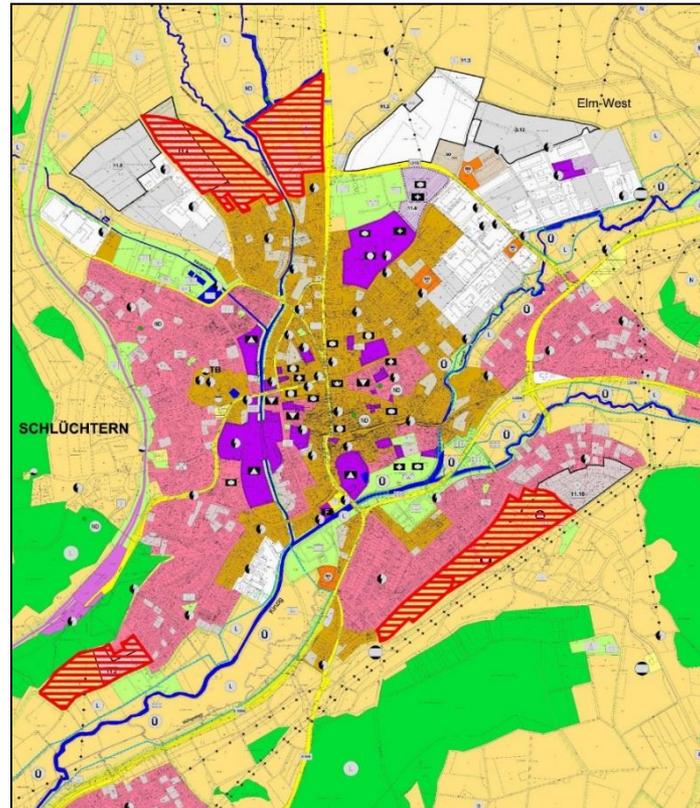


Siedlungsentwicklung und Lärmschutz

Lärmauswirkungskarte Schlüchtern tag/nachts (oben/unten) mit Schallschutz

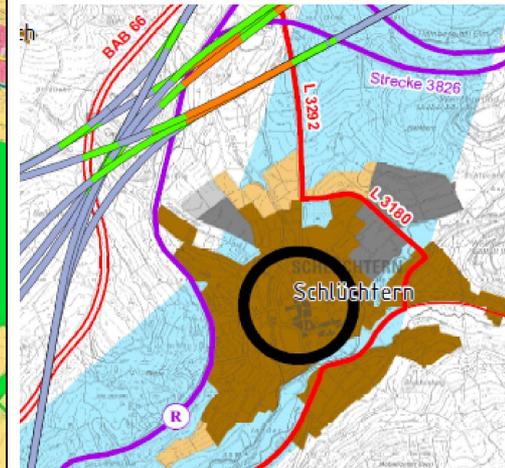


Vorgeschlagene Vorranggebiete Siedlung – Planung (rot schraffiert) für den Stadtteil Schlüchtern



Quelle: Büro für Städtebau, 2020

VRG Siedlungsstruktur Planung



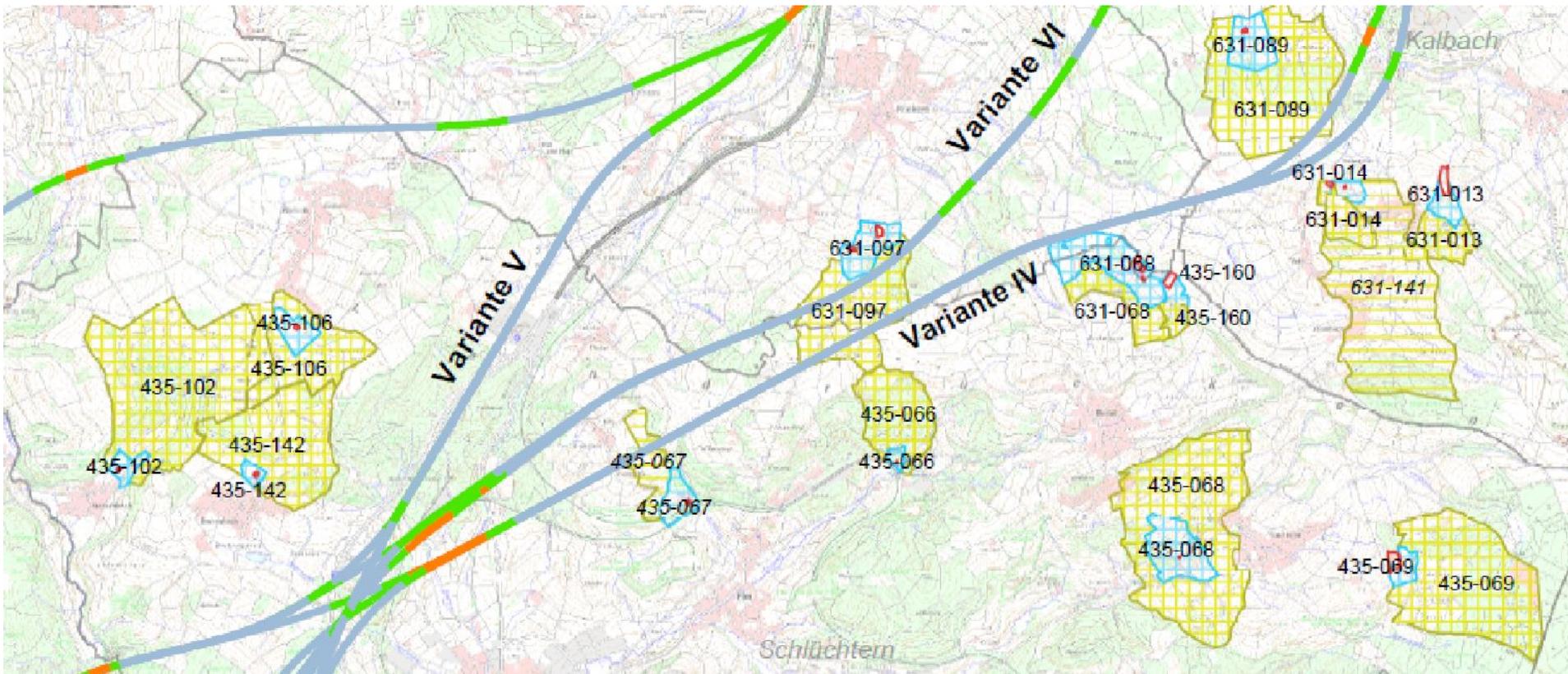
Quelle: ROV, Karte 2, Blatt 3

Betroffenheit

Trinkwasserschutz

- **Bad Soden-Salmünster:**
Trinkwasserschutzgebiet Borntal und HQSG, Zone D, Tiefbrunnen am Wüfelbach (435-010)
- **Kalbach:**
Schutzgebiet des Tiefbrunnens Heubach, Quelle Oberkalbach, Tiefbrunnen 1,2 km von Trasse entfernt, in Mittelkalbach (WSG 631-089), WSG 631-068 (Quellen I-V) wird angeschnitten
- **Steinau a. d. S.:**
Tiefbrunnen Schiefer (435-182) und TB Hermes (435-157, 100m Abstand zu Zone II, 150m zum Brunnen).
- **Schlüchtern:**
WSG 435-142 (Brunnen Breitenbach) , 435-066 (Brunnen Zementwerk), 435-067 (geplantes TWSG), 435-160 (Quelle Hutten 1-3)

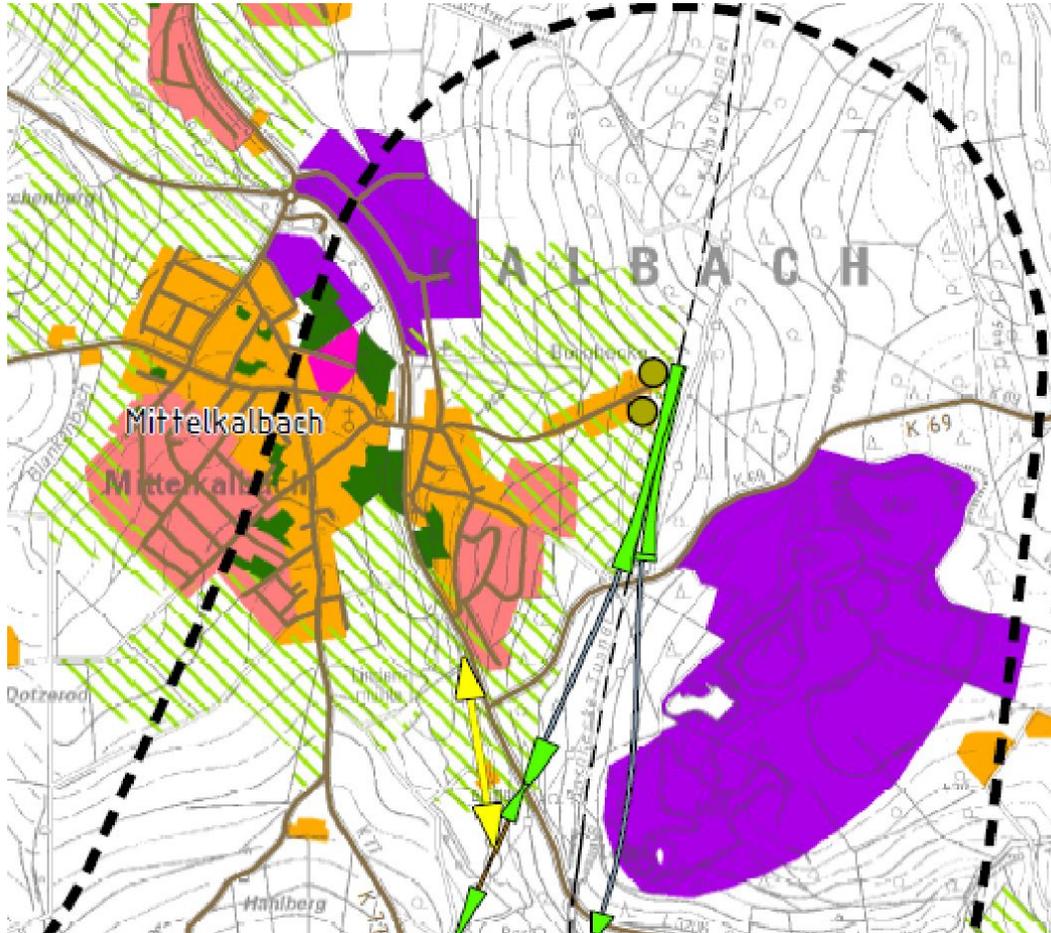
Variante IV: Betroffenheit von Wasserschutzgebieten



Quelle: BGS Umwelt: Hydrogeologische Stellungnahme, 2020, Anlage 1.2 Übersicht Wasserschutzgebiete

Abfallentsorgung und Trinkwasserschutz

Betroffenheit der Abfallentsorgungsanlage bei Kalbach



Quelle: DB Netz, 2020, Karte 5-1, Blatt 3

Siedlungsflächen

-  Schutzwürdige Sondergebiete (Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime)
-  Wohngebiete
-  Mischgebiete
-  Gewerbe-, Industriegebiete (Gewerbe, Industrie, Ver- und Entsorgung)

Die Gradiente der Trasse liegt im Bereich der Grundwassergleichen auf 360m ü N.N., sodass eine Grundwasserbetroffenheit entsteht, die nicht bewertet wurde.

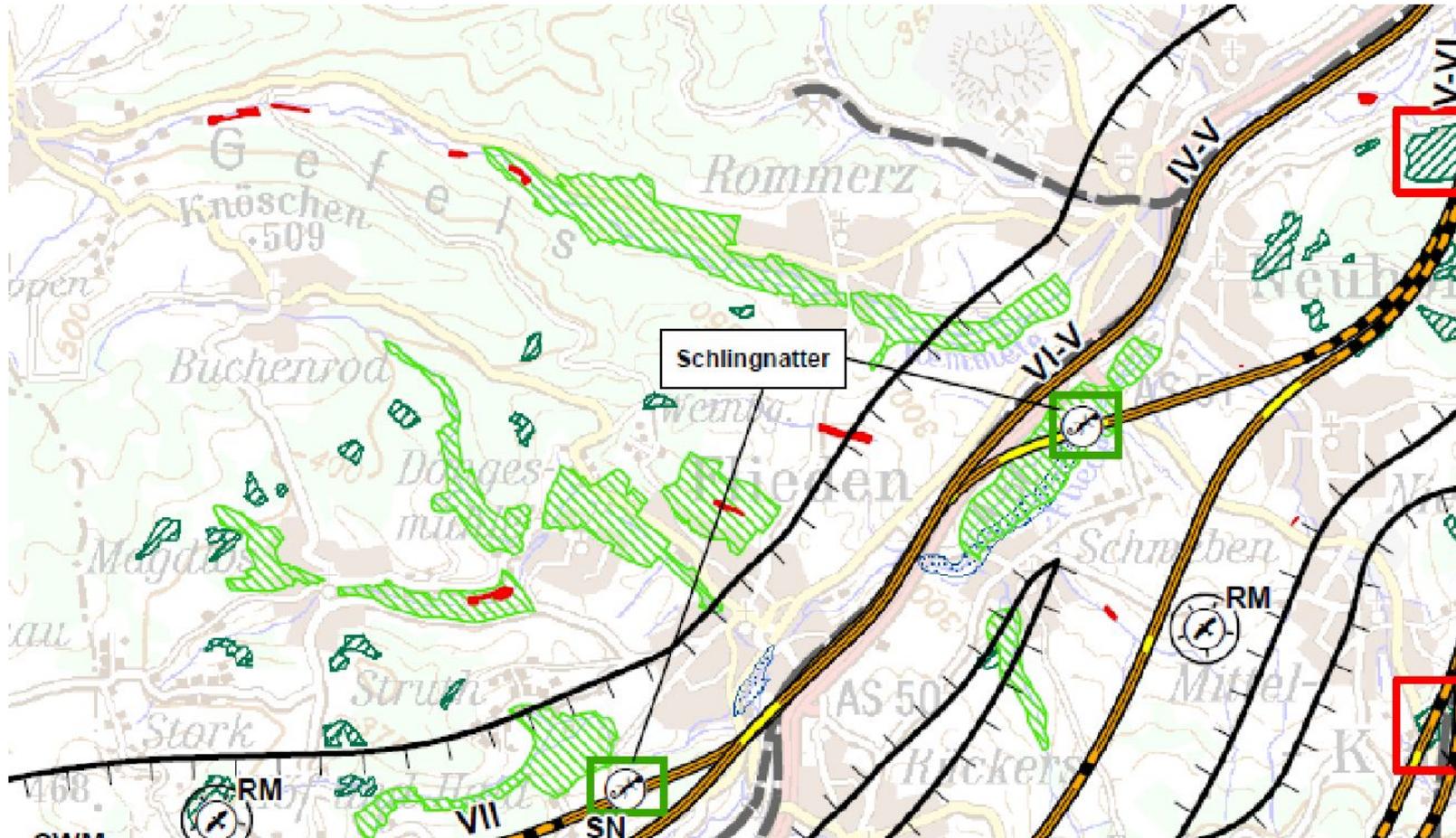
Die zu erwartende Betroffenheit der ehemaligen Basaltabbaufäche / Deponie wurde nicht ausreichend geprüft. Ob dies beim Vergleich der Varianten berücksichtigt wurde, ist nicht bekannt.

Variante VII/V

In der Planunterlage Natura 2000/Artenschutz ist keine Kombinationsvariante VII/V betrachtet worden, dies ist ein schwerer Mangel der Planunterlagen.

Es wurde bisher keine schalltechnische Untersuchung vorgelegt, mit der eine genehmigungsfähige Lösung erreicht werden kann, z. B. mit 6m hohen Lärmschutzwänden (Vorschlag des renommierten schalltechnischen Gutachters Wölfel, vgl. BI Kalbach).

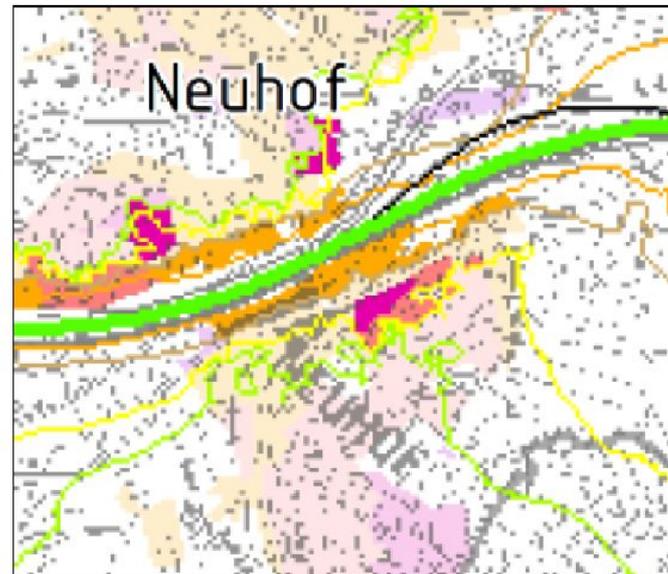
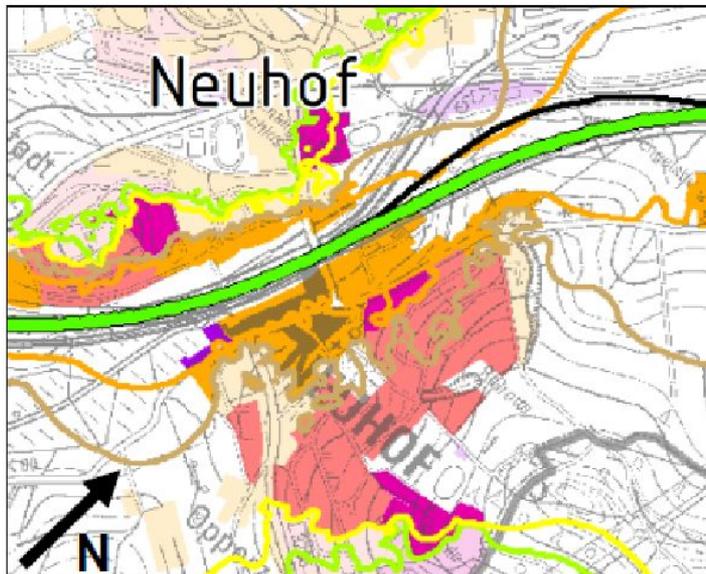
Streckenverlauf der Variante VII und der Variante V nordöstlich von Flieden



Quelle: PGNU (2020): 01: Risikobewertung Europarechtlicher Artenschutz Übersichtskarte

Warum gibt es keine durchgehende Variante VII/V, aber eine Variante VI-V?

Ortsdurchfahrt Neuhof im Null- und Planfall



-  Schutzwürdige Sondergebiete (Krankenhäuser,
-  Wohngebiete
-  Mischgebiete
-  Gewerbe-, Industriegebiete (Gewerbe, Industrie)
-  Grünanlagen (Parkanlagen, Friedhöfe, Kleingär

- Isophone**
16. BImSchV
-  47 dB(A)
 -  49 dB(A)
 -  54 dB(A)
 -  57 dB(A)
 -  59 dB(A)
 -  64 dB(A)
 -  69 dB(A)

Abbildung 6:
Variante V, 16. BImSchV,
OSS (ohne Schallschutz),
Isolinie gelb = 49 dB(A) Nacht [5]

Abbildung 7:
Variante V, 16. BImSchV,
MSS (mit 3 m Schallschutzwand),
Isolinie gelb = 49 dB(A) Nacht [6]

**Warum wurde in Neuhof nur auf einer Seite der Strecke
Lärmschutz vorgesehen ?**

Zusammenfassung Variantenvergleich

- Ein obligatorischer Vergleich zwischen den Varianten V-VII und VII sowie V-IV und IV **fand nicht statt**. Die DB Netze stellt fest, dass die Variante V aufgrund der Bündelung mit der Bestandsstrecke 3600 raumordnerisch besser zu bewerten ist als Variante VII.
- Als ausschlaggebend werden die stärkere Betroffenheit durch Lärm bei Variante V sowie die starke Einengung der Fliede in Neuhof und die FFH-Konflikte im Überschwemmungsgebiet der Fliede genannt. Eine Vorprüfung für den Bereich der Ziegeler Aue wurde nicht vorgelegt (FFH-Gebiet „Obere und mittlere Fuldaaue“).
- Daraus wird von DB Netze gefolgert, dass die Kombination VII-V trotz der Bündelung mit der Bestandsstrecke keine Verbesserung gegenüber der durchgehenden Variante VII bringt. Deshalb wurden die Kombinationen der Varianten V und VII **nicht weiter betrachtet**.
- Diese Schlussfolgerung ist **nicht nachvollziehbar**, da die Lärmbetroffenheit durch entsprechenden Lärmschutz reduziert werden kann.
- **DB Netze hat die Variante IV immer weiter optimiert, die anderen Varianten aber auf dem alten Stand (Sommer 2018) belassen.**

- **Die landesplanerische Beurteilung ist hochdefizitär, dieses Manko schleppt die DB nun mit ins Genehmigungsverfahren.**

Haben Sie Fragen ?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

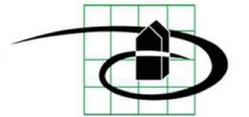
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn

RegioConsult.

**Verkehrs- und Umweltmanagement.
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Umwelt- und Landschaftsplanung**

**Am Weißenstein 7
35041 Marburg / 88045 Friedrichshafen
Tel. 06421-686900
[www. RegioConsult-Marburg.com](http://www.RegioConsult-Marburg.com)**

Variante V in Neuhoof am Rande des Überschwemmungsgebiets



RegioConsult.

Verkehrs- und Umweltmanagement
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR

