

DB Netz AG • Hahnstraße 49 • 60528 Frankfurt am Main

Herrn
Jakob Brähler
Vorsitzender der Bürgerinitiative gegen eine
weitere Bahntrasse e.V.
Peterstraße 12
36148 Kalbach

3.2.18

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
Projekt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt am Main
www.dbnetze.com/fahrweg

Dr. Reinhard Domke
Tel.: 0561 786-3770
Mobil: 0160 97466411
reinhard.domke@deutschebahn.com
Zeichen: Projekt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
I.NG-MI-W(2)

29.01.2018

ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda Ihr Schreiben vom 21.12.2017

Sehr geehrter Herr Brähler,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 21. Dezember 2017, in dem Sie uns die aus Ihrer Sicht bestehenden Vorteile einer Bündelung der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke im Abschnitt zwischen Schlüchtern und Fulda darlegen und die Nachteile aufzeigen, die Sie für die Variante IV in diesem Abschnitt sehen.

Wir haben hierzu in den vergangenen Schriftwechseln schon vielfach Argumente ausgetauscht und können Ihre Position aus Ihrer Sicht nachvollziehen. Wir versichern Ihnen, dass wir die Vor- und Nachteile jeder einzelnen Variante in den Abwägungsprozess einbeziehen. Ziel ist es weiterhin, eine Variante zu ermitteln, die in Summe die geringsten Auswirkungen auf alle Schutzgüter hat, gleichzeitig wirtschaftlich ist und die verkehrlichen Ziele erfüllt. Hierbei beziehen wir selbstverständlich auch die von Ihnen in Ihrem Schreiben nochmals aufgeführten Konfliktbereiche der Variante IV in den Variantenvergleich und die Abwägung ein. Leider gibt es keine Variante, die völlig konfliktfrei ist.

Dies vorangestellt nehmen wir gerne zu einigen der von Ihnen genannten Punkte noch einmal Stellung. Grundsätzlich ist es keinesfalls so, wie von Ihnen angenommen, dass eine dichte Bündelung per se weniger Betroffene schafft. Es geht immer darum, in Abwägung zwischen Bündelungsgebot und Abstandsgebot Betroffenheiten zu minimieren. Bündelung alleine hat daher keine höchste Priorität, sondern wir müssen sehen, wo eine Bündelung Vorteile hat und an welcher Stelle eine Bündelung Betroffenheiten minimieren kann. Wie Sie wissen, ist es aus verkehrlichen Gründen auch nicht an jeder Stelle entlang der Bestandsstrecke möglich, diese mit der Neubaustrecke zu bündeln. Schließlich müssen wir Geschwindigkeiten erreichen, die mit den z.T. engen Kurvenradien an der Bestandsstrecke gar nicht überall möglich sind.

Selbstverständlich haben auch wir ganz zu Beginn der Planung geprüft, inwiefern es möglich ist, die neuen Gleise mit der vorhandenen Bestandsstrecke zu bündeln. Allerdings mussten wir sehr früh erkennen, dass bei Parallellage der neuen Gleise mit den vorhandenen keine hinrei-

...

chenden Geschwindigkeiten erreichbar sind. Wir haben auch deshalb im gesamten Suchraum nach Korridoren gesucht, in denen die neuen Gleise liegen könnten. Nachdem unter Nutzung der Raumwiderstandsklassen erst Trassenkorridore ermittelt und selektiert wurden, sind anschließend bei der auf Ebene der einzelnen Schutzgüter erfolgten Optimierung auch die Bündelungsmöglichkeiten mit anderen linienförmigen Infrastrukturen geprüft worden.

Im Rahmen der weiteren Überlegungen zu Optimierungsmöglichkeiten für einzelne Varianten konnten wir übrigens auch einen Lösungsansatz finden, der es erlaubt, das Anwesen Hommelmühle bei einer etwaigen Realisierung von Variante IV in Abhängigkeit von Ergebnissen der Baugrunduntersuchungen ggf. zu erhalten. Für die jetzige Planungsphase nehmen wir hier aber den schlechteren Fall an. Auch was die von Ihnen genannten Häuser in Mittelkalbach angeht, würde der Prüf- und Optimierungsprozess innerhalb des raumgeordneten Korridors ja erst nach dem Raumordnungsverfahren erfolgen. Dies trifft übrigens auch auf die Variante V zu, zu der es ja inzwischen die meisten Vorschläge gibt.

Auch zum Thema des Baus der A66 hatten wir uns schon mehrfach ausgetauscht. Die Linienverbesserung in Neuhof mit dem Neubau der A66 hatte ganz andere Grundlagen als die Neubaustrecke, über die wir heute sprechen. Die neuen Gleise für die Strecke Hanau-Würzburg/Fulda konnten damals nicht „mitgebaut“ werden, da es dafür seinerzeit weder eine Planung, noch ein abgeschlossenes Raumordnungsverfahren, noch Mittel gab.

Zum Thema Lärmschutz haben wir am 22.01.18 in Schlüchtern die ersten Ergebnisse des Schallgutachtens vorgestellt. Grundsätzlich ist es so, dass sich aus § 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes das Abstandsgebot ergibt. Für die Bewertung im Rahmen der Raumordnung ist es wichtig, wie viele Menschen insgesamt von Lärm betroffen wären. Dabei zählt jeder Mensch gleich. Einen Unterschied zwischen Menschen, die neu betroffen wären oder die bereits heute betroffen sind, dürfen wir dabei natürlich nicht machen. Relevant ist im Interesse der Gesundheit der Menschen die Reduzierung der hohen Grenzwertüberschreitungen. Es geht darum, wie viele Menschen in Summe von jeder Variante betroffen wären und wie hoch die Überschreitung der Grenzwerte ist. Wie sich gezeigt hat, wirkt hierbei insbesondere die Entlastung der Ortschaften von nächtlichem Güterverkehrslärm durch die Verkehrslenkung. Das Gutachten zeigt auch, dass der Effekt umso größer ist je weiter die Neubaustrecke vom dichter besiedelten Kinzig- und Fliedetal entfernt wäre.

Dass die Höhenlage einer später planfestzustellenden Trasse auf die Schallausbreitung einen Einfluss hat, ist unbenommen. Die als realisierbar geprüfte „Trasse“ im raumzuordnenden Korridor ist aber noch nicht diejenige, die in die Planfeststellung geht. Es werden Optimierungen aus den Detailuntersuchungen z. B. den Baugrunduntersuchungen erfolgen. Für die Raumordnung ist daher das Feinjustieren der Höhenlage einer späteren Trasse nur dann ggf. sinnvoll, wenn der Abstand zwischen den Varianten sehr klein ist. Auch die von Herrn Gorissen unterbreiteten Vorschläge zu Flieden liegen im Korridor der Variante V und die Differenzen bei den in der letzten AG-Sitzung vorgestellten schalltechnischen Betroffenheiten zwischen den Varianten sind so groß, dass es derzeit keine Begründung für eine feinere Untersuchung bei Flieden in diesem Korridor gibt.

Wichtig ist auch, dass alle sieben Varianten die verkehrlichen Zielstellungen erfüllen und die Fahrzeitvorgabe von 45 Minuten einhalten. Ziel des Projektes ist die Entmischung der Verkehre, dafür sind Verknüpfungen der Strecken, die sich bei einer Bündelungsvariante ergeben im Regelbetrieb nicht notwendig und für die Wirtschaftlichkeit von Bau und Instandhaltung zu vermeiden. Da eine Verknüpfung aber für Störfälle und für frühere Teilinbetriebnahmen sinnvoll sein kann, wird eine Verknüpfungsmöglichkeit dann im Variantenvergleich auch entsprechend positiv bewertet. Für Variante IV kann eine solche Verknüpfung mit der Bestandsstrecke bei Schlüchtern geplant werden und bei Variante V zum Beispiel in Flieden.

„Not-Halte“ sind übrigens auf der gesamten Strecke möglich, werden aber tatsächlich nur bei Störungen auftreten. Bei Rettungseinsätzen gilt die benachbarte 2. Tunnelröhre als sicherer Bereich, in den die Menschen sich in Sicherheit bringen bzw. in den die Rettungsfahrzeuge einfahren und von wo aus die Rettungskräfte über Schleusen in den Verbindungsstollen zwischen den beiden Röhren die Rettung organisieren.

Was Ihre Sorge angeht, dass Züge im Tunnel halten und wieder anfahren müssen: Züge können und dürfen auch in Tunneln und auch auf Brücken halten. Die Zugangsbedingungen regeln, dass Güterzüge nur so schwer sind, dass sie auch bei den von uns eingehaltenen 12,5% Steigung noch sicher anfahren können. Im Regelbetrieb ist dies allerdings nicht erforderlich, auch nicht bei der Einbindung der Neubaustrecke in die Schnellfahrstrecke, da die Züge nach Fahrplan fahren, was bedeutet, dass die verschiedenen Trassen aufeinander abgestimmt sind und keine Halte notwendig werden.

Bei der Einbindung der Neubaustrecke in die Schnellfahrstrecke werden die Züge daher auch nicht wie von Ihnen vermutet ausgebremst, weil sie sich mit den „dortigen Zügen arrangieren“ müssen. Beim Zusammenführen der Strecken wird die maximal sinnvolle Abzweiggeschwindigkeit der Weichen gewählt. Technisch sind heute Weichen mit bis zu 200 km/h Abzweiggeschwindigkeit möglich. Welche der beiden Strecken im geraden Strang mit maximaler Streckengeschwindigkeit befahren werden soll und welche sozusagen nachrangig abzweigend nur mit der Abzweiggeschwindigkeit, wird in Abhängigkeit von der Streckennutzung und den Prämissen der künftigen Fahrplangestaltung festgelegt.

Ein „Parken“ von Zügen erfolgt auf der Neubaustrecke nicht, denn die Anlage von Überholgleisen wäre unwirtschaftlich und ist verkehrlich gar nicht erforderlich. Es werden ja nur Züge mit annähernd gleichem Geschwindigkeitsprofil auf der Neubaustrecke unterwegs sein. Für das Überholen bei Störungen werden in wirtschaftlich sinnvollen Abständen Weichenverbindungen zwischen den beiden Neubaugleisen geplant werden.

Zu den Kosten der verschiedenen Varianten: Alle Varianten liegen mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) oberhalb von 1,0, sonst würden wir sie nicht weiter betrachten. Wichtig ist auch, dass die Kosten beim Bauen im Bestand durch die Vielzahl der betrieblichen Bauzustände wesentlich höher sind als in freier Lage. Natürlich werden wir im Rahmen der weiteren Optimierung im ausgewählten Korridor auch noch nach Möglichkeiten suchen, die Länge der einzelnen Tunnel ggf. weiter zu minimieren.

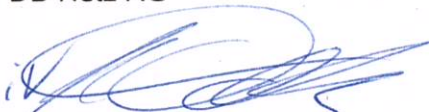
Für Ihren Vorschlag, eine Tiefengruben-Verbindung zu bauen, ist überhaupt kein verkehrlicher Bedarf erkennbar. Eine solche Kurve nördlich des Landrückentunnels wird daher nicht finanziert und somit auch von uns nicht betrachtet.

Dies in aller Kürze zu den von Ihnen eingebrachten Hinweisen, für die wir Ihnen herzlich danken. Sie können sicher sein, dass wir Ihre Argumente und Hinweise genauso ernst nehmen wie die aller anderen potentiell vom Bau der neuen Bahnstrecke Betroffenen im Suchraum. Wir machen es uns bei der Suche nach der für alle Beteiligten in Summe besten und konfliktärmsten Lösung keinesfalls leicht, sondern wägen alle Argumente und Fakten sehr sorgfältig ab.

In diesem Sinne freuen wir uns, wenn wir die begonnenen Gespräche im Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda und seinen Arbeitsgruppen weiter führen können.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG



Dr. Reinhard Domke



Dr. Katja Fuhr-Boßdorf