



ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda

16. Sitzung des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

**TOP 3 Fragen aus der Region und weiteres Vorgehen beim
Raumordnungsverfahren**

Offene Fragen der Region zur gewählten Methode

War die von den Gutachtern der Bahn gewählte Methode mit quantitativer und verbal-argumentativer Abwägung fachlich geeignet?

- Die Methode entspricht den Vorgaben des Unterrichtsschreibens der Behörden (Regierungspräsidien) und enthält den geforderten quantitativen Vergleich sowie die verbal-argumentative Bewertung.



6.2.3 Variantenvergleich

Am Ende des Variantenvergleichs liegen laut Tischvorlage (Kapitel 7.2) eine oder mehrere Vorzugsvarianten vor. Der Vergleich der Vorzugsvarianten soll unter Berücksichtigung aller Kriterien zur Antragsvariante führen. In der Antragskonferenz hat die Vorhabenträgerin ausgeführt, dass am Ende des Variantenvergleichs alle Überlegungen, Bewertungen, Abwägungen und notwendigen Analysen in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zusammengefasst werden.

Der Prozess, wie mittels eines Variantenvergleichs auf eine Antragsvariante verdichtet wird, ist in den Antragsunterlagen darzulegen. Zur Dokumentation dieses Prozesses sind die Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse, der Variantenermittlung sowie des Variantenvergleichs einzeln aufzulisten und eine **verbal-argumentative Gesamtauswertung** aller raumordnerischen und fachlichen Grundlagen vorzunehmen. Ergänzend ist eine summarische Gesamtbewertung (Tabelle) vorzunehmen.

Quelle: Unterrichtsschreiben RP Darmstadt vom 28.08.2015, Seite 15/16

Offene Fragen der Region zur gewählten Methode

Wurde die Gewichtung der Kriterien richtig gewählt und wurde die Bewertung vor der Variantenentscheidung festgelegt?

- Kriterien und Gewichtung wurden bereits in 2017 und damit weit vor der Variantenentscheidung festgelegt für die Schutzgüter Mensch, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Landschaft im 8. Dialogforum (22.5.2017) vorgestellt.
- Gutachter der DB haben die Gewichtung unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und der Projektspezifika festgelegt und sind sich sicher, dass dies im formellen Verfahren durch die Raumordnungsbehörde bestätigt wird.



BÜRO DRECKER
Rathaus · Hainberg · Hanau

Planungsgemeinschaft Umwelt ABS / NBS Hanau – Würzburg / Fulda
Büro Drecker – Froelich & Sporbeck GmbH & Co KG

8. Sitzung Dialogforum – 22.05.2017



FROELICH & SPORBECK
UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Schutzgut Mensch: Untersuchungsaspekt Gesundheit und Wohlbefinden

Untersuchungsaspekt: Gesundheit und Wohlbefinden	Speisart			Kinsig								West		
	Var. I	Var. II	Var. III	Var. IV-IV	Var. IV-V	Var. IV-VI	Var. V-IV	Var. V-V	Var. V-VI	Var. VI-IV	Var. VI-V	Var. VI-VI	Var. VII	
Leitkriterien														
Betroffenheit gem. 16. BImSchV * (Gesamtärm Schiene)														
Σ Auswirkungen	ha													
Σ Betroffene Einwohner	Anzahl													
Σ Intensität der Betroffenheit	LKZ													
Konfliktklasse gemäß Leitkriterien														
Weitere Kriterien														
Betroffenheit gem. DIN 18005 (Gesamtärm Schiene)														
Σ Auswirkungen	ha													
Σ Betroffene Einwohner	Anzahl													
Σ Intensität der Betroffenheit	LKZ													
<i>Summe der weiteren Kriterien</i>														
Konfliktklasse gemäß weiteren Kriterien														
Zusammenführung der Kriterien														
Zusammenführung der Konfliktklassen														

* Leitkriterien: erhalten in der Bewertung besonderes Gewicht

Offene Fragen der Region zur gewählten Methode

Ist es zulässig verkehrlich/wirtschaftliche Kriterien bei der Entscheidung für die Antragsvariante einzubeziehen?

- Im Unterrichtungsschreiben wird von den Behörden gefordert, dass sowohl Aussagen zur Wirtschaftlichkeit getroffen werden müssen als auch verkehrliche Untersuchungen in die Bewertung einzubeziehen sind.
- Das Bundesschienenwegeausbaugesetz gibt die zu erfüllenden verkehrlichen Ziele und die volkswirtschaftlichen Kenngrößen, insbesondere das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) vor. Die Ableitung weiterer verkehrlicher Bewertungskriterien obliegt dem Vorhabenträger.



Die Auswahl der Antragsvariante ist vor dem Hintergrund aller geprüften Trassenalternativen zu begründen. Sie ist auf Grundlage raumordnerischer, umweltfachlicher, verkehrlicher sowie naturschutzrechtlicher Untersuchungen, einschließlich FFH-Verträglichkeit und Artenschutzverträglichkeit zu bewerten. Es sollen auch Aussagen zur technischen und wirtschaftlichen Realisierbarkeit getroffen werden. Die Vorhabenträgerin hat bezüglich der Antragsvariante abschließend eine Gesamtbewertung vorzunehmen.

Quelle: Unterrichtungsschreiben RP Darmstadt vom 28.08.2015, Seite 9

Offene Fragen der Region zur korrekten Anwendung der Methode

Wurde die Methode richtig angewendet?

- Die Methode wurde sowohl im 1. Schritt mit dem Hauptvariantenvergleich (13-er Vergleich mit quantitativem Vergleich) als auch im 2. Schritt mit der verbal-argumentativen Bewertung richtig angewendet.
- Das Missverständnis bezüglich der Anwendung des 2. Schrittes bei der Methode resultierte aus der verkürzten Darstellung im 14. Dialogforum. Die ausführliche Darstellung der verbal-argumentativen Bewertung erfolgt in der Raumordnungsunterlage.

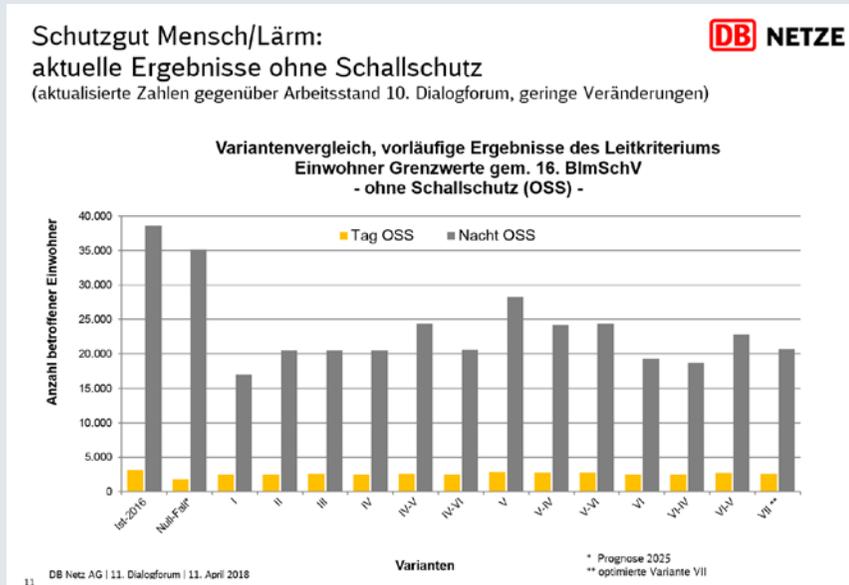
Wurde die Methode geändert?

- Die Methode und die Bewertungskriterien wurden nicht geändert (von den etwa 120 Bewertungskriterien wurde lediglich das Kriterium „regionaler Grünzug“ anders gewichtet, um eine fachlich nicht zu vertretende Übergewichtung zu vermeiden).

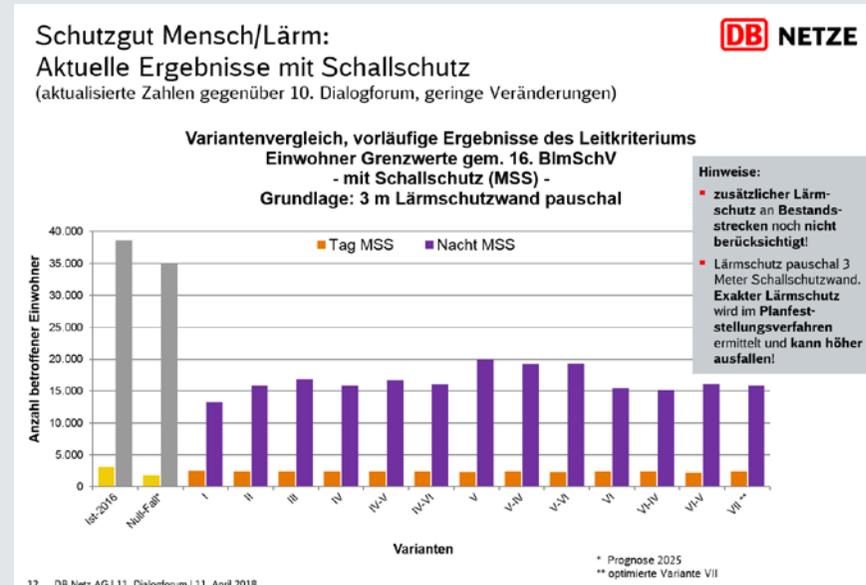
Offene Fragen der Region zur korrekten Anwendung der Methode

Wurde das Schutzgut Mensch vernachlässigt?

- Das Schutzgut Mensch wurde nicht vernachlässigt und bekam im Gegenteil einen besonders hohen Stellenwert. So wurden die Lärmbelastungen ohne und mit Schallschutz ermittelt. Dadurch, dass die Ergebnisse ohne Schallschutz als Leitkriterium gewertet wurden, erhielten die Auswirkungen auf den Menschen ein höheres Gewicht im Variantenvergleich als mit Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen. Die später zu errichtenden Lärmschutzwände mindern die Auswirkungen noch zusätzlich. Dies verdeutlicht, dass der Schutz der Menschen im besonderen Maße berücksichtigt wird.



Quelle: Dialogforum 11.04.2018, Seite 11



Quelle: Dialogforum 11.04.2018, Seite 12

Offene Fragen der Region zur korrekten Anwendung der Methode

Ist die Variante IV beim Lärm/Schutzgut Mensch schlechter als die Variante VII?

- Bei der Variante IV und VII sind nahezu gleichviele Anwohner betroffen (Anzahl Betroffene).
- Die Menschen sind bei der Variante IV weniger stark von Lärm betroffen als bei der Variante VII (Lärmkennziffer).

Hat die Bahn sich aus wirtschaftlichen Interessen für die Variante IV entschieden?

- (Betriebs-)wirtschaftliche Kriterien der Bahn sind im Kriterienkatalog nicht enthalten und daher nicht berücksichtigt.
- Bewertet wurden ausschließlich volkswirtschaftliche Kriterien - Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Dabei werden die Investitionskosten (Bundesmittel) dem Nutzen für den Personen- und Güterverkehr - und damit für die Gesellschaft und Wirtschaft - dargestellt.
- Die Variante IV ist volkswirtschaftlich durch den höheren Nutzen und die geringeren Kosten vorteilhafter als die Variante VII.
- Darüber hinaus bestehen verkehrliche Vorteile bei der Variante IV gegenüber der Variante VII.

Offene Fragen der Region zum weiteren Vorgehen und zum Raumordnungsverfahren

Werden alle Varianten in die Raumordnungsunterlage mit ihren Bewertungen im Detail dargestellt?

- Alle 13 Varianten werden in der Raumordnungsunterlage dargestellt und im Detail bewertet.

Warum geht die Bahn nur mit einer Antragsvariante in das Raumordnungsverfahren?

- Alle 13 Varianten werden in der Raumordnungsunterlage mit ihren Details dargestellt.
- Die Bewertung hat ergeben, dass es mit den Varianten IV und VII **zwei Vorzugsvarianten aus Raumordnung und Umwelt** gibt. Unter Hinzuziehung von „Verkehr/Wirtschaft“ ergibt sich die **Variante IV als Antragsvariante**.
- Die Bewertung der Raumordnungsunterlage des Vorhabenträgers und des Ergebnisses des Variantenvergleichs ist Aufgabe des Regierungspräsidiums.

Alle methodischen Fragen inkl. der Bewertungskriterien wurden auf Basis des Unterrichtungsschreiben bis zum 8. DF festgelegt

28.08.2015

quantitativ

verbal-argumentativ

Unterrichtungsschreiben des **Regierungspräsidiums** ist Grundlage der Methode (quantitativ und verbal-argumentativ)

13.09.2016 (6. DF)



Methode aus Untersuchungsschreiben mit **quantitativer und verbal-argumentativer** Bewertung **festgelegt**

22.05.2017 (8. DF)

Schutzgut Mensch: Untersuchungsaspekt Gesundheit und Wohlbefinden

Untersuchungsaspekt	Nischen				Kritik				Wert
	IV	VI	VII	VIII	IV	VI	VII	VIII	
Betroffenheit gem. 16. BImSchV - (Gesamtam Schiene)									
I Auswirkungsfach	na								
II Betroffene Einzeller	Ausprf								
III Betroffene Betriebsstellen	L&Z								
Kombiklasse gemäß Kriterien									
Betroffenheit gem. DIN 10555 (Gesamtam Schiene)									
I Auswirkungsfach	na								
II Betroffene Einzeller	Ausprf								
III Betroffene Betriebsstellen	L&Z								
Kombiklasse gemäß Kriterien									
Zusammenfassung der Kriterien									
Zusammenfassung der Kriterien									

Kriterien von DB weit vor Variantenentscheidung **festgelegt** und im Dialogforum vorgestellt

Die Bewertung der Varianten erfolgte anhand der vorher festgelegten und veröffentlichten Methodik bis zum 14. DF

15.06.2018 (14. DF)

Übersicht der Bewertungsergebnisse

Kriterium	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12	V13
Schutzgüter mit höherer Erheblichkeitsgrad	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Schutzgüter mit geringerer Erheblichkeitsgrad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gebäude- und Antriebschutz	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Raumordnung	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Verkehrlich/ Wirtschaftlich	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Bewertung der 13 Varianten (Hauptvergleich) mit Klasseneinteilung und den festgelegten Kriterien

Detailbetrachtung der Varianten **IV** und **VII** ergibt **zwei Vorzugsvarianten** „Umwelt“ und „Raumordnung“. Unter Hinzuziehung von „Verkehr/ Wirtschaft“ wird **Variante IV Antragsvariante**

2019



Fertigstellung der **Raumordnungsunterlage** durch DB

Finale **Prüfung** der **Raumordnungsunterlage** und des Ergebnisses des Variantenvergleichs ist Aufgabe des **Regierungspräsidiums**.

Inhalt der Raumordnungsunterlage:
Bewertungsvergleich über alle 13 Varianten.

- Kap. 1: Grundlagen
- Kap. 2: Beschreibung und Begründung Vorhaben
- Kap. 3: Erfordernisse der Raumordnung
- Kap. 4: Beschreibung Umwelt
- Kap. 5: Beschreibung Antragsvariante
- Kap. 6: Zu erwartende Auswirkungen ROV
- Kap. 7: Zu erwartende Auswirkungen Umwelt
- Kap. 8: Ergebnis Untersuchung Variantenvergleich
- Kap. 9: Methodisches Vorgehen Vergleich Auswirkungen

....

Vollständige Raumordnungsunterlagen werden dem Dialogforum nach Vollständigkeitsprüfung durch das RP zur Verfügung gestellt

Nächste Schritte

- Erstellung der **vollständigen Raumordnungsunterlagen**, inklusive verbal-argumentativer Bewertung und Begründung durch die DB und ihre Gutachter.
- **Raumordnungsunterlage** (inklusive RVU/UVU) wird zur **Vollständigkeitsprüfung** an das Regierungspräsidium gegeben (1. Halbjahr 2019)
- **Nach Vollständigkeitsprüfung** durch das Regierungspräsidium wird die Raumordnungsunterlage dem gesamten **Dialogforum zur Verfügung gestellt** (vgl. 2. Halbjahr 2019).

TOP 4.1 ABS Hanau-Gelnhausen Parlamentarische Befassung

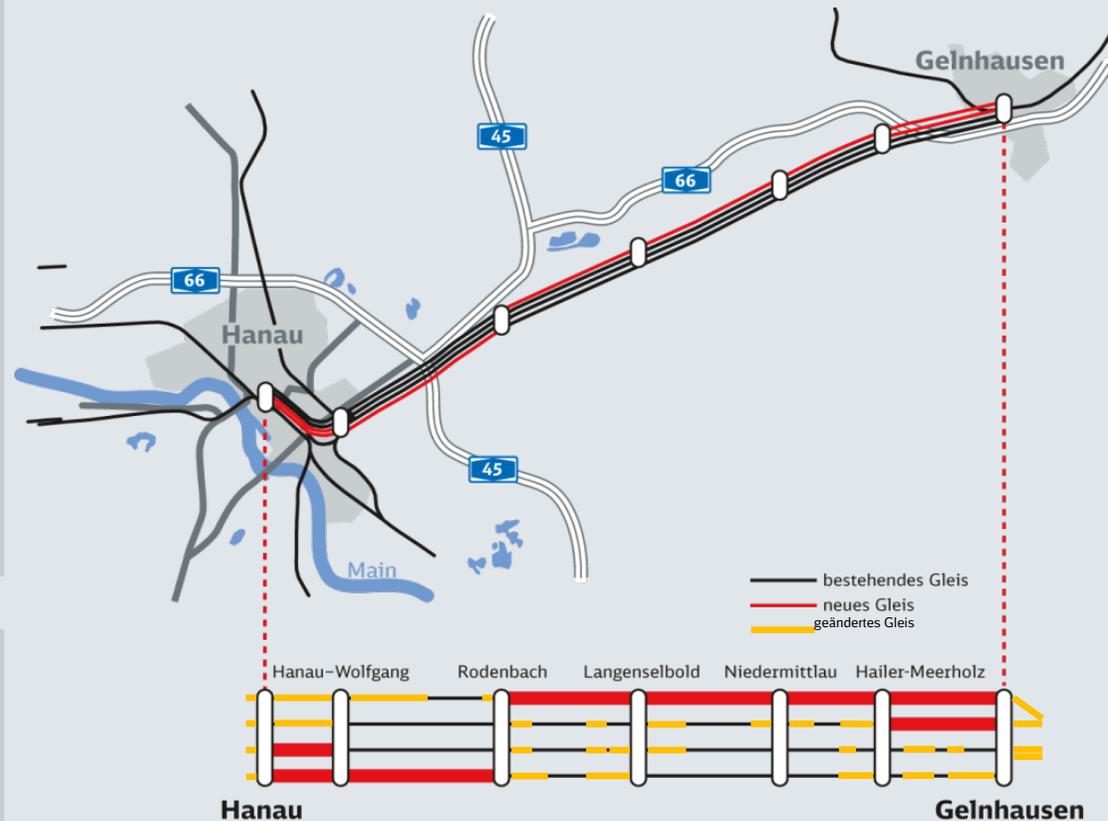
ABS Hanau – Gelnhausen

Ergebnis der Vorplanung „schnelle Gleise innen mit 230 km/h“

Um die Betriebsqualität auf der Strecke zu verbessern und die benötigte Kapazität zu erreichen, soll die Trasse zwischen Hanau und Gelnhausen komplett viergleisig werden. Primär sollen dabei die beiden noch zweigleisigen Abschnitte von Hailer-Meerholz nach Gelnhausen und von Hanau nach Hanau-Wolfgang ausgebaut werden. Der übrige Bereich ist bereits dreigleisig. Die neuen Gleise sollen entlang dieses Bestands gebaut werden.

Ergebnis der Vorplanung (Abschluss Lph. 2) für die Verkehrsführung:

Schneller Fernverkehr (ICE) auf den inneren der vier Gleise mit 230 km/h, langsamer Nah- und Güterverkehr auf den beiden äußeren Gleisen mit 160 km/h.



Folie aus dem 15. Dialogforum übernommen (unverändert)

Ergebnis des Variantenentscheids ist die Vorzugsvariante „schnelle Gleise innen“, die dem Bundestag vorgelegt wird

Bürgerbeteiligung
im Rahmen des
Dialogforums Hanau-
Würzburg/Fulda für die
ABS Hanau - Gelnhausen

Projektziele gemäß BVWP

1. Entwicklung und Planung von Varianten
2. Bewertung der Varianten („schnelle Gleise innen“; „schnelle Gleise außen“; 200 km/h; 230 km/h)
3. Variantenentscheid „schnelle Gleise innen mit 230 km/h“

Folie aus dem 15.
Dialogforum
übernommen
(unverändert)

Bestätigung der Vorzugsvariante im
Rahmen der parlamentarischen
Befassung des Bundestags
(Finanzierung)

Einbringung der Vorzugsvariante in das
Planrechtsverfahren
(Genehmigung/Planrecht)

Ziel des Planungsprozesses:

Vorzugsvariante mit hoher Bürgerakzeptanz und Planrechts- bzw. Finanzierungssicherheit

Folie aus dem 15.
Dialogforum
übernommen
(unverändert)

Parlamentarische Befassung

ABS Hanau-Gelnhausen (2018)

Kernforderungen der Region

- Forderungen aus dem Dialogforum
- Forderungen von Kommunen
- Forderungskatalog vom Landkreis Main-Kinzig-Kreis (MKK)

NBS Gelnhausen-Fulda (anschließend)

Kernforderungen der Region

- Forderungskatalog vom Landkreis Main-Kinzig-Kreis (MKK) liegt vor, weitere Forderungen können aus den Regionen MKK und Fulda für die parlamentarische Befassung eingebracht werden.

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS Hanau-Gelnhausen -Kernforderungen der Region - Zeitplanung

Folie aus dem 15.
Dialogforum
übernommen
(unverändert)

Projektbegleitende regionale Forderungen

- **Kernforderungen** werden von der **DB gesammelt**, technisch und kostenmäßig bewertet und **komplett an das BMVI** übergeben
- **Finanzierungsrechtliche Prüfung** erfolgt durch **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)**
- **BMVI erstellt Vorlage** aufgrund der Berichte von DB und EBA und legt dem **Bundestag** vor
- **Einbringung in 2018** mit EBA und BMVI **abgestimmt**

Weiteres Vorgehen

- Finale Übergabe aller **Kernforderungen zur ABS bis 28.09.2018 an das BMVI**
- zuvor technische Bewertung der DB zu den Kernforderungen der ABS Hanau - Gelnhausen
- deshalb **Redaktionsschluss am 06.09.2018** und Vorstellung des Ergebnisses am 24.09.18 im 16. Dialogforum

Die **Kernforderungen** der Region für die **parlamentarische Befassung** werden jeweils **nach Planungsfortschritt** in diesem Jahr für die ABS Hanau - Gelnhausen und zu einem späteren Zeitpunkt für die NBS Gelnhausen - Fulda eingebracht.

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

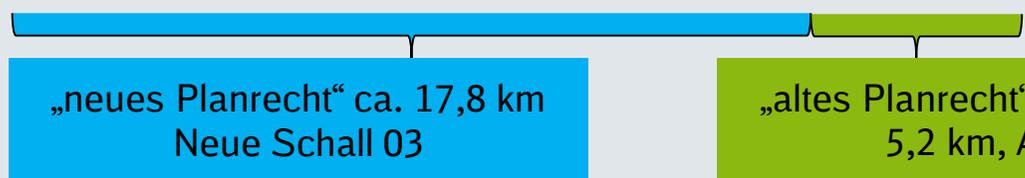
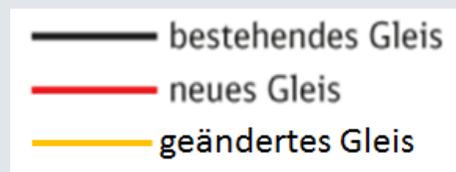
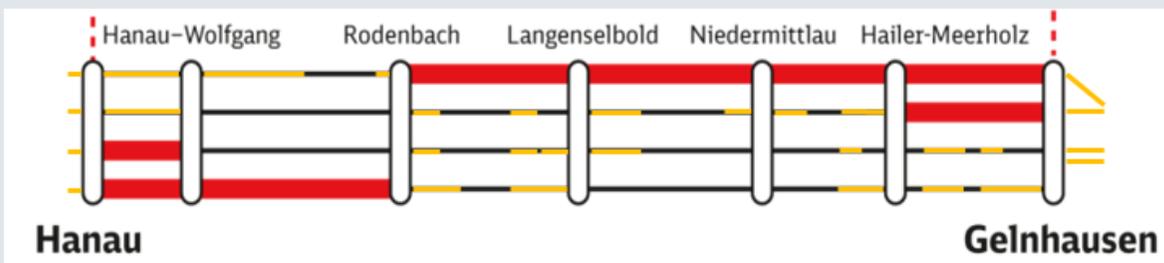
ABS Hanau-Gelnhausen - Lärmschutzmaßnahmen

Folie aus dem 15. Dialogforum übernommen (mit neuer Kostenbewertung)

Schallschutz

- Gemäß finanzierungsrechtlicher Vorgaben hat die Lärmschutz-Berechnung für den Abschnitt **Hailer-Meerholz bis Gelnhausen** auf Grundlage des dort für den 3-gleisigen Ausbau vorliegenden Planrechts nach „**alter Schall 03**“ zu erfolgen.
- In den **übrigen Bereichen** hat die Lärmschutz-Berechnung nach „**neuer Schall 03**“ zu erfolgen.
- Die unterschiedlichen Grenzwerte würden zu unterschiedlichem Schallschutzniveau an der Ausbaustrecke führen.
- Die Forderung eines einheitlichen Lärmschutzniveaus auf Basis der neuen Schall 03 wird in die parlamentarische Befassung eingebracht.
- Kostenschätzung: **Mehrkosten** neue Schall 03 Hailer-Gelnhausen 5,0 Mio. €

Streckenband der 4. gleisigen Ausbaustrecke zwischen Hanau und Gelnhausen, ca. 23 km



Planänderung auf neue Schall 03

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS - Barrierefreier Ausbau - **Hanau Hbf**

Folie aus dem 15.
Dialogforum
übernommen
(unverändert)

Projektveranlasster Endzustand:

- Die Bahnsteige im Hauptbahnhof (Hbf.) Hanau werden durch folgende Projekte barrierefrei hergestellt:
 - Nordmainnische S-Bahn, Bahnsteig 2/3
 - ABS Hanau-Gelnhausen, Bahnsteig 5/6, 7/8, 100/101
 - Bahnsteigmaßnahmen Hanau Hbf., Bahnsteig 102/103

Fazit: Alle Bahnsteige werden im Rahmen der o.g. Projekte zeitlich gestuft barrierefrei umgebaut.

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS - Barrierefreier Ausbau - **Haltepunkt Hanau-Wolfgang**

Projektveranlasster Endzustand gemäß Vorplanung:

- **Kein Umbau**

Folie aus dem 15.
Dialogforum
übernommen (mit
neuer Kosten-
bewertung)

Kosten

- ca. 0 Mio. €

Endzustand gemäß **Vorschlag der Gemeinde** (nicht projektveranlasst):

- **Bahnsteigerhöhung der vorhandenen Mittelbahnsteige**
- **Neubau von drei barrierefreien Rampen und einer neuen Unterführung**
- Anbindung an das neue Wohngebiet Pioneer mit der Verlängerung der o.g. Personenunterführung und einer zusätzlichen Rampe und Treppe.

Kosten

- ca. 12,36 Mio. €

Mehrkosten ca. 12,36 Mio. €

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS - Barrierefreier Ausbau - **Haltepunkt Rodenbach**

Projektveranlasster Endzustand gemäß Vorplanung:

- **Neubau von barrierefreien Außenbahnsteigen** in versetzter Lage auf Nord- und Südseite mit einer Breite von 2,50 m (Zugang von außen möglich)
- **Neubau einer Fußgängerbrücke** und 1:1 Neubau einer **nicht** barrierefreien Rampe und Treppe

Folie aus dem 15.
Dialogforum
übernommen (mit
neuer Kosten-
bewertung)

Kosten

- ca. 4,81 Mio. €

Endzustand gemäß **Vorschlag der Gemeinde** (nicht projektveranlasst):

- **Neubau von barrierefreien Außenbahnsteigen** in versetzter Lage auf Nord- und Südseite mit einer Breite von **3 m** (Zugang von außen möglich)
- **Neubau einer Fußgängerunterführung** (6 m Breite) und Neubau von zwei barrierefreien Rampen.

Kosten

- ca. 6,85 Mio. €

Mehrkosten ca. 2,04 Mio. €

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS - Barrierefreier Ausbau - **Bf. Langenselbold**

Projektveranlasster Endzustand gemäß Vorplanung:

- **Erhöhung Hausbahnsteig** mit einer Breite von 2,50 m und **einem neuen Aufzug**
- **Neubau Außenbahnsteig Süd** mit einer Breite von 2,50 m **mit einem neuen Aufzug**

Folie aus dem 15.
Dialogforum
übernommen (mit
neuer Kosten-
bewertung)

Kosten

- ca. 2,76 Mio. €

Endzustand gemäß **Vorschlag der Gemeinde** (nicht projektveranlasst):

- **Erhöhung Hausbahnsteig** mit einer Breite von **3 m** und **einem neuen Aufzug**
- **Neubau Außenbahnsteig Süd** mit einer Breite von **3 m** und **mit einem neuen Aufzug**

Kosten

- ca. 3,06 Mio. €

Mehrkosten ca. 0,3 Mio. €

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS - Barrierefreier Ausbau - **Haltepunkt Niedermittlau**

Projektveranlasster Endzustand gemäß Vorplanung:

- **Neubau von einem barrierefreiem Außenbahnsteig Nord** mit einer Breite von 2,50 m
- **Verlegen des Treppenzuganges Nord zur Fußgängerunterführung**
- **Neue Wegeverbindung Rampe Nord zu Bahnsteig Nord**

Folie aus dem 15. Dialogforum übernommen (mit neuer Kostenbewertung)

Kosten

- ca. 1,52 Mio. €

Endzustand gemäß **Vorschlag der Gemeinde** (nicht projektveranlasst):

- **Neubau von zwei barrierefreien Außenbahnsteigen** in alter Lage Südseite und neuer Lage Nordseite mit einer Breite von **3 m** (Zugang von außen möglich)
- Verlegen des Treppenzuganges Nord zur Fußgängerunterführung
- Neue Wegeverbindung Rampe Nord zu Bahnsteig Nord

Kosten

- ca. 2,77 Mio. €

Mehrkosten ca. 1,25 Mio. €

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS - Barrierefreier Ausbau - **Haltepunkt Hailer-Meerholz**

Projektveranlasster Endzustand gemäß Vorplanung:

- **Neubau von barrierefreien Außenbahnsteigen** auf Nord- und Südseite mit einer Breite von 2,50 m
- **Neubau einer Fußgängerunterführung** und Neubau von zwei barrierefreien Rampen und Treppen

Folie aus dem 15. Dialogforum übernommen (mit neuer Kostenbewertung)

Kosten

- ca. 6,28 Mio. €

Endzustand gemäß **Vorschlag der Gemeinde** (nicht projektveranlasst):

- **Neubau von barrierefreien Außenbahnsteigen** auf Nord- und Südseite mit einer Breite von **3 m**
- Neubau einer Fußgängerunterführung und Neubau von zwei barrierefreien Rampen

Kosten

- ca. 6,58 Mio. €

Mehrkosten 0,3 Mio. €

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS - Barrierefreier Ausbau - **Bf. Gelnhausen**

Projektveranlasster Endzustand gemäß Vorplanung:

- **Kompletter Rückbau der vorhandenen Fußgängerunterführung und** Neubau in versetzter Lage (6 m Breite) mit einer neuen barrierefreien Rampen- und Treppenanlage
- **Erhöhung Hausbahnsteig und Bahnsteig Gleis 18** mit einer Breite von 2,50 m
- **Neubau Außenbahnsteig Süd** mit einer Breite von 2,50 m
- Provisorischer Bahnsteig Bahnsteigkante Süd

Folie aus dem 15. Dialogforum übernommen (mit neuer Kostenbewertung)

Kosten

- ca. 11,10 Mio. €

Endzustand gemäß **Vorschlag der Gemeinde** (nicht projektveranlasst):

- Kompletter Rückbau der vorhandenen Fußgängerunterführung und Neubau in versetzter Lage (6 m Breite) mit einer neuen barrierefreien Rampen- und Treppenanlage
- **Erhöhung Hausbahnsteig und Bahnsteig Gleis 18** mit einer Breite von **3 m**
- **Neubau Außenbahnsteig Süd** mit einer Breite von ca. 6 m zur Herstellung einer zusätzlichen Bahnsteigkante
- **Neubau von zwei zusätzlichen Aufzuanlagen** als Ergänzung zur barrierefreien Rampen- und Treppenanlage an am Ausgang Gelnhausen und am Ausgang Linsengericht

Kosten

- ca. 12,56 Mio. €

Mehrkosten ca. 1,46 Mio. €

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS - Barrierefreier Ausbau - **Haltepunkt Lieblos** (Gelnhausen-Gießen)

Projektveranlasster Endzustand gemäß Vorplanung:

- **Umbau vom Haltepunkt Lieblos zu einem Bahnhof Lieblos** infolge der Ergänzung eines erforderlichen Begegnungsgleises auf der eingleisigen Strecke 3701
- **Rückbau des bestehenden Bahnsteiges**
- **Neubau von zwei barrierefreien Außenbahnsteigen Nord / Süd** mit einer Breite von 2,50 m

Kosten

- ca. 1,7 Mio. €

Endzustand gemäß **Vorschlag der Gemeinde:**

- **Neubau von einem barrierefreien Mittelbahnsteig**
- **Neubau einer neuen Personenunterführung mit zwei barrierefreien Rampen**
- **Neubau einer neuen Treppe (Nord)**

Kosten

- ca. 3,6 Mio. €

Mehrkosten ca. 1,9 Mio. €

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS - Barrierefreier Ausbau - **Haltepunkt Rodenbach**

Forderungen der Gemeinde Rodenbach die bei Anwendung des bestehenden Eisenbahnkreuzungsgesetzes und der damit verbundenen Finanzierungsvorgaben (Beteiligung der Gemeinde gemäß des anzuwendenden Kostenteilungsschlüssels entstehen:

Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Bahnlinie Frankfurt-Fulda, Streckenabschnitt Hanau-Gelnhausen, spricht sich die Gemeinde Rodenbach für den Abriss des derzeitigen Brückenbauwerkes (Fuß- und Radwegeüberführung mit Treppenzugang zum Mittelbahnsteig) und den Bau einer Personenunterführung aus und fordert:

- **Für die Gemeinde Rodenbach sollen keine finanziellen Belastungen aus der Ausbaustrecke, im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofs, entstehen.**
- **Für die Gemeinde Rodenbach sollen in Folge der Variantenentscheidung „Schnelle Gleise innen“ keine zusätzlichen Kosten entstehen.**
- **Für die Gemeinde Rodenbach sollen die finanziellen Belastungen der notwendigen Ablöseberechnungen, bei Anwendung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, entfallen. (kommt nur bei der Umsetzung einer Personenunterführung zum Tragen)**
- **Überschlägliche Belastung der Gemeinde:**
 - Bei der Umsetzung einer Personenüberführung ca. 2,1 Mio€
 - Bei der Umsetzung einer Personenunterführung ca. 2,4 Mio€ + Ablöseberechnung ca. 1,0 Mio€

Belastung der Gemeinde - siehe oben -

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS Hanau-Gelnhausen - Kernforderungen der Region (1/3)

Nr.	Bekannte Forderungen aus der Region	Bemerkung DB
1	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lärmschutz an der gesamten ABS hat das gleich hohe Niveau der Lärmvorsorge. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Planänderung und Finanzierung des Schallschutzes nach neuen Grenzwerten der Lärmvorsorge für den Abschnitt Hailer-Gelnhausen mit den bestehenden Planfeststellungsbeschlüssen erforderlich
2	<ul style="list-style-type: none"> ■ Berücksichtigung der Lärmvorbelastung durch Flug-, Straßen- und sonstigen Lärm bei der Lärmschutzberechnung des Ausbaues der Schieneninfrastruktur. Insbesondere soll die Lärmvorbelastung messtechnisch ermittelt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Klärung, ob dieser Punkt dem Bundestag mit dieser Formulierung vorgelegt werden soll, da es nach Kenntnis der Bahn derzeit kein wissenschaftliches bzw. technisches Verfahren hierzu bekannt ist
3	<ul style="list-style-type: none"> ■ Barrierefreier Ausbau aller Verkehrsstationen zwischen Hanau und Gelnhausen an der Strecke 3600 unabhängig einer Projektveranlassung und Nutzerzahlen durch den Bund. Bahnsteigbreiten von ca. 3 m zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituationen. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Details je Station (ge. Detailblätter)
4	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Bereich der Verkehrsstationen sollen auch Sichtachsen aus Glaselementen in den Lärmschutzwänden zur sozialen Kontrolle und Videoüberwachung realisiert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Risiko der Genehmigungsfähigkeit vollständig transparenter Lärmschutzwände

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS Hanau-Gelnhausen - Kernforderungen der Region (2/3)

Nr.	Bekannte Forderungen aus der Region	Bemerkung DB
5	<ul style="list-style-type: none"> ■ Unterschiedliche Gestaltung der Lärmschutzwände an Verkehrsstationen, zum Beispiel: Begrünung, transparente Wände, Gabionen u.a. innovative Gestaltungsansätze 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Anmerkungen
6	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erstellung von Konzepten im Bereich Natur, Tourismus und Infrastruktur für naturschutzrechtliche Kompensationserfordernisse. Die Umsetzung soll zum größten Teil auf dem Gebiet des MKK erfolgen. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Rechtsverpflichtung zu Kompensationsmaßnahmen bei Ausbau- und Neubaustrecken besteht. Daher keine Forderungen über das gesetzliche Maß hinaus und damit Teil der Projektfinanzierung. Der Umfang an Kompensationsmaßnahmen ist bei Ausbaustrecken deutlich geringer als bei Neubaustrecken. Der Bundestag kann nicht über planrechtliche Fragen (hier Standorte von Kompensationsmaßnahmen) beschließen. Das obliegt der Planung und der Planfeststellung. Daher ist hierzu eine Abstimmung zwischen MKK und der DB AG erforderlich.
7	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhalt des Knoten Hanau und Erhöhung der Anzahl der dort haltenden ICE-Verbindungen. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Diese Forderung kann dem Bundestag vorgelegt werden. Allerdings kann der Bundestag nicht über Fahrpläne und Halte von Fernverkehrsunternehmen (DB Fernverkehr, SNCF, FLIXTRAIN, etc.) beschließen. ■ Die Fahrzeit zwischen Hanau und Fulda muss für Frankfurt-Fulda möglichst kurz sein, um Halte in Hanau fahrplantechnisch zu ermöglichen. Insofern ist dieser Punkt für die Trassenentscheidung der Neubaustrecke (NBS) Gelnhausen-Fulda relevant, da die Fahrzeit auf der Ausbaustrecke (ABS) bereits optimiert ist. ■ Klärung ob dieser Punkt besser in die Parlamentarische Befassung der NBS eingebracht wird

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS Hanau-Gelnhausen - Kernforderungen der Region (3/3)

Nr.	Bekannte Forderungen aus der Region	Bemerkung DB
8	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bau und Finanzierung von Logistikflächen und -Straßen zur weitgehenden Vermeidung von Baustellenverkehr und -lärm in Siedlungsgebieten 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Baustraßen und Baustelleneinrichtungen im Rahmen von Projekten der DB AG werden im Zuge der Planfeststellung mit den Kommunen abgestimmt und genehmigt. Die Finanzierung der notwendigen Maßnahmen ist gesetzlich geregelt. Dieser Sachverhalt von der DB mit dem Bund grundsätzlich geklärt.
9	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung einer Stiftung für die Region zum Ausgleich der Betroffenheiten während der Bauphase und des Betriebs der Bahnstrecke, inkl. der Einrichtung eines Steuerkreises 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Der Bund müsste danach eine Stiftung gründen und finanzieren. Bei Projekten des Bundes gibt es nach Kenntnis der DB AG derartige Stiftungen nicht. Ferner ist unklar ob es eine Rechtsgrundlage für das Parlament hierzu gäbe.
10	<ul style="list-style-type: none"> ■ Barrierefreier Ausbau der Verkehrsstationen Lieblos an der Strecke 3701 unabhängig einer Projektveranlassung und Nutzerzahlen durch den Bund. Bahnsteigbreiten von ca. 3 m zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituationen. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Details je Station (gem. Detailblätter) <p style="text-align: right;">Neuer Sachverhalt</p>
11	<ul style="list-style-type: none"> ■ Für die Gemeinde Rodenbach sollen keine finanziellen Belastungen aus der Ausbaustrecke, bei Anwendung des Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofs, entstehen. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Diese Forderung betrifft allein die Finanzierungsrichtlinie von Eisenbahnkreuzungen <p style="text-align: right;">Neuer Sachverhalt</p>
12	<ul style="list-style-type: none"> ■ Für die Gemeinde Langenselbold sollen möglich entstehende Kosten nach EKrG vollständig von der DB Netz AG erstattet werden einschließlich Verwaltungskosten. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Diese Forderung betrifft allein die Finanzierungsrichtlinie von EKrG Maßnahmen (gem. Vorplanung wird der Bestand nicht erneuert, abschließende Beurteilung in der Entwurfsplanung) <p style="text-align: right;">Neuer Sachverhalt</p>

ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda

ABS Hanau-Gelnhausen - Zusammenfassung vorläufig

	ABS veranl. Kosten	ABS veranl. Kosten inkl. Forderungen	Mehrkosten aus regionalen Forderungen	Anmerkung
Lärmschutz Schall 03	95,6 Mio. €	100,6 Mio. €	5,0 Mio. €	
Glaselemente Bhf. Gelnhausen	0,0 Mio. €	4,8 Mio. €	4,8 Mio. €	
Gestaltung von Lärmschutz- wänden (auch Innovation)	0 Mio. €	0 Mio. €	21,0 Mio €	Annahme / Schätzung
Lichtbänder	0 Mio. €	1,8 Mio. €	1,8 Mio. €	
Barrierefreier Ausbau	28,6 Mio. €	47,8 Mio. €	19,6 Mio. €	
Videüberwachung	0 Mio. €	1,4 Mio. €	1,4 Mio. €	

 Für folgende Forderungen sind Mehrkosten nicht bewertbar, daher in der Zusammenstellung vorerst nicht enthalten: Gesamtschallbetrachtung, Kompensation nur regional, ICE-Halte in Hanau, Baustellenlogistik, Stiftung

TOP 4.2 ABS Hanau-Gelnhausen Ablauf Scoping-Verfahren

- Instrument der frühzeitigen Abstimmung der Unterlagenbeibringungspflicht des Vorhabenträgers bei UVP-pflichtigen Vorhaben
 - Nach Anlage 1, Nr. 14.7 des UVPG ist der „*Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörenden Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen*“ UVP-pflichtig.
 - Umweltverträglichkeit des Vorhabens muss geprüft werden
 - gemäß § 15 Absatz 3 UVPG im Vorfeld des Verfahrens Durchführung eines Scopings

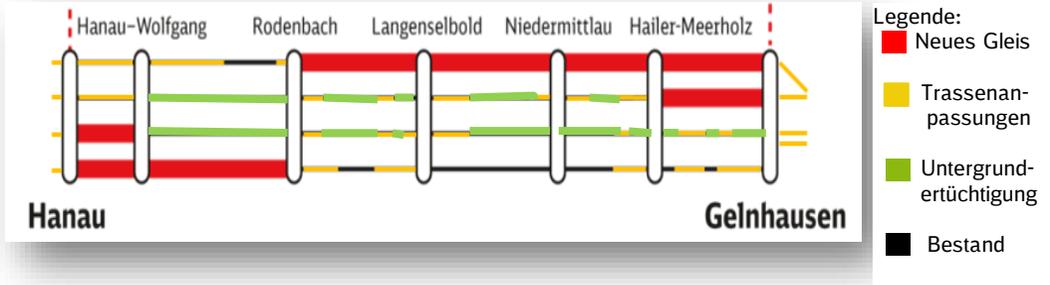
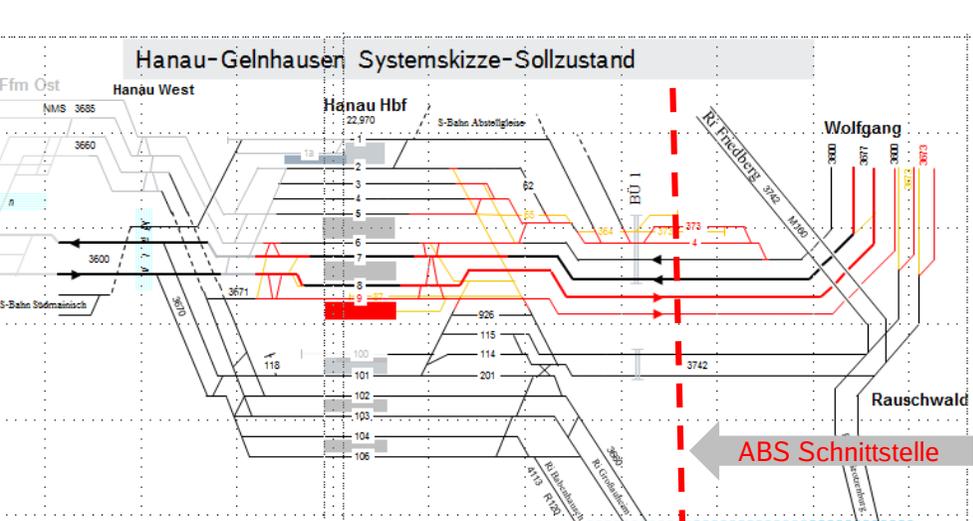
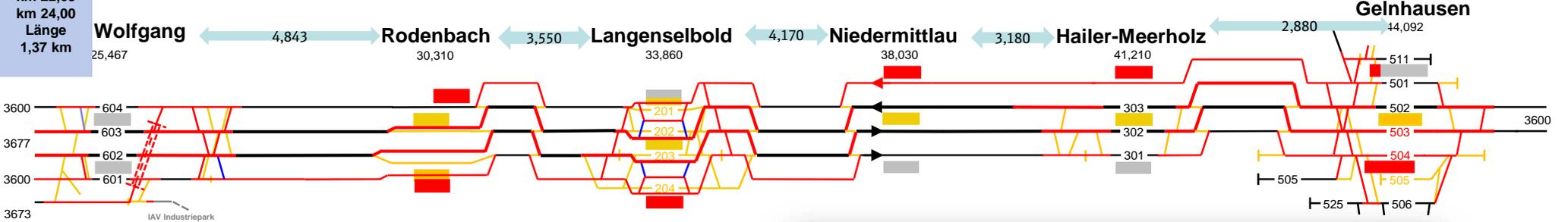
- Scoping-Termin
 - Beteiligung der zuständigen Behörden, Sachverständiger und Dritter (z. B. Gemeinden / betroffene Privatpersonen, Verbände)
 - **Klärung des Untersuchungsrahmens** und der Inhalte, die der **UVP-Bericht beinhalten soll**, um die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens einzuschätzen zu können (Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben).

Ausbaustrecke Hanau Gelnhausen

Streckenübersicht



PFA 5.11 Knoten Hanau Hbf km 22,63 km 24,00 Länge 1,37 km	PFA 5.12 (km 24,00 -26,22) Abschnitt Hanau Wolfgang (Rauschwald) Länge 2,220 km	PFA 5.13 (km 26,22– 32,37) Abschnitt Rodenbach Gemarkung Hanau-Wolfgang Länge 6,150 km	PFA 5.14 (km 32,37 – 35,22) Abschnitt Langenselbold Länge 2,850 km	PFA 5.15 (km 35,22 -40,45) Abschnitt Meerholz/Niedermittlau/Neuenhaßlau/ Länge 5,230 km	PFA 5.16 (km 40,45 – 42,40) Abschnitt Hailer Länge 1,950 km	PFA 5.17 (km 42,40 -46,95) Abschnitt Gelnhausen Länge 4,550 km
--	---	--	---	---	--	--



Planungsbereich Knoten Hanau Hbf
 vsl. gemeinsame Betrachtung der Projekte Nordmainische S-Bahn/ABS-Bereich Hanau Hbf

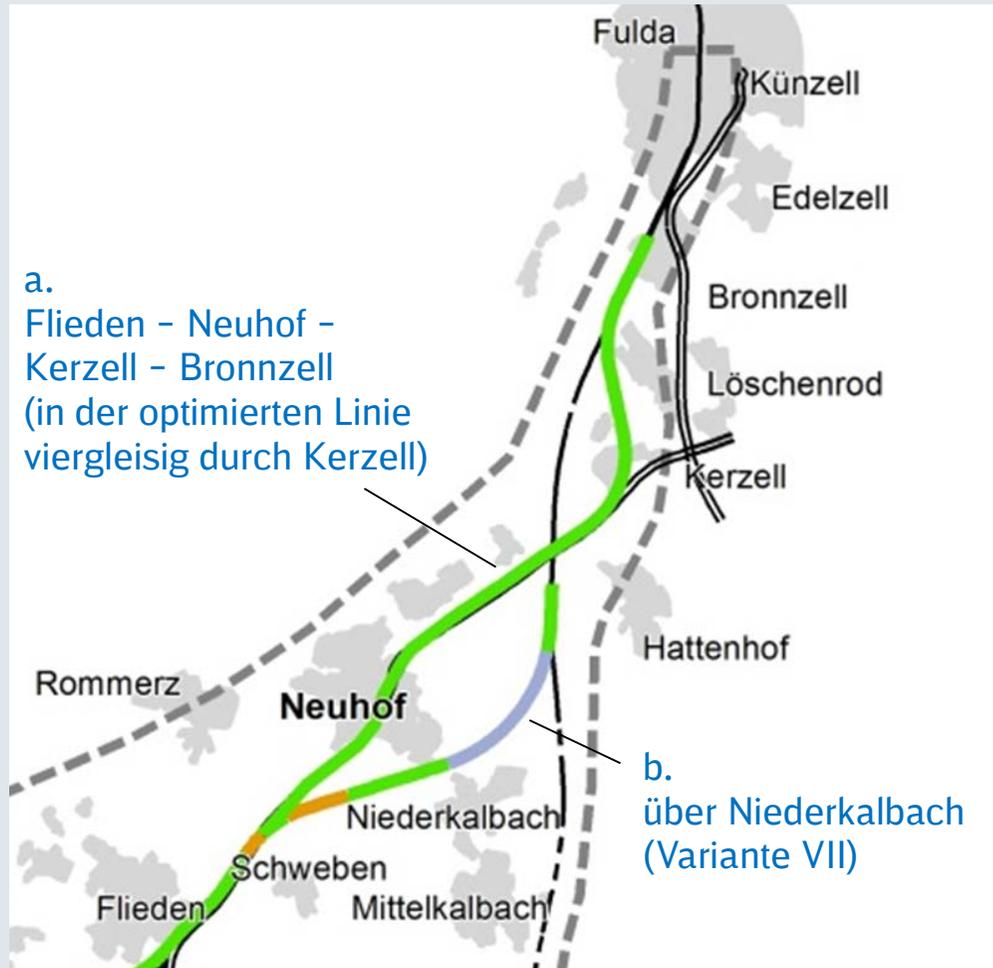
Scoping Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen

- Wird nur für die neuen Planfeststellungsabschnitte gemacht. Bei den genehmigten Planfeststellungsabschnitten gilt das alte Planrecht für die UVS.
- Eisenbahnbundesamt (EBA) wird keine gesonderten Erörterungstermine für das Scoping einberufen.
- Anmerkungen in Bezug auf Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung für die jeweiligen Planfeststellungsabschnitte sind dem Eisenbahnbundesamt bis zum 1.11.2018 schriftlich mitzuteilen.
- Mitglieder des Dialogforums können die Unterlagen auf Wunsch digital erhalten.

**TOP 5 Ergebnis der Prüfung des Segmentvergleichs
Flieden – Bronnzell**

Segmentvergleich Flieden - Bronnzell

a. über Neuhof - Kerzell / b. über Niederkalbach



Segmentvergleich Flieden – Bronnzell

a. über Neuhof – Kerzell / b. über Niederkalbach

Schutzgut Mensch		a.	b.
Wohnen und Wohnumfeld – Verlust			
Inanspruchnahme des Nahbereichs von Gebäuden bis 50 m	Anz.	1 (+ ??) ¹	0
Inanspruchnahme von Siedlungsflächen (Schutzwürdige Kategorie)	ha	0	0
Inanspruchnahme von Siedlungsflächen (Wohnbaufläche)	ha	0	0
Inanspruchnahme von Siedlungsflächen (Mischbaufläche)	ha	0,14	0
Inanspruchnahme von Siedlungsflächen (Gewerbe- und Industriefläche)	ha	0	0
Inanspruchnahme innerörtlicher Grün- und Freiflächen*	ha	0	0
Vergleich gesamt			
Wohnen und Wohnumfeld - Trennwirkung			
Trennwirkung für bisher zusammenhängende Ortsteile bzw. Ortslagen (mittleres Konfliktpotenzial)	Anz.	0	1
Einschluss von Ortsteilen bzw. Ortslagen (mittleres Konfliktpotenzial)	Anz.	0	1
Vergleich gesamt			
Gesundheit und Wohlbefinden – Erholung und Freizeit			
Direkte Inanspruchnahme Kurorte *	Anz.	0	0
Inanspruchnahme des Nahbereichs bis 400 m von Kurorten *	Anz.	0	0
Potentielle visuelle Beeinträchtigungen durch Brückenbauwerke	Anz.	0	2
Vergleich gesamt			

Schutzgut Mensch – Wohnen/Wohnumfeld, Erholung/Freizeit

keine Leitkriterien betroffen

Betroffenheit des Nahbereichs von Wohngebäuden in Kerzell, Bronnzell und Neuhof insb. durch Verlegung der Bestandsgleise (nicht genau quantifizierbar)

Trenn- und Einschlusswirkung Opperz/Niederkalbach

Bei Alternative a voraussichtlich Aufständungen auf langer Strecke (hier nicht bewertet)

1 aufgrund Verlegung Bestandsgleise

Segmentvergleich Flieden – Bronnzell

a. über Neuhof – Kerzell / b. über Niederkalbach

Gesundheit und Wohlbefinden – Schallimmissionen		a.	b.
Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV			
Summe Grenzwertüberschreitung – Isophone*	ha	390	290
Summe Betroffene Einwohner*	Anz.	8700	7200
Summe Lärmkennziffer*	LKZ	1.394.900	855.200
Vergleich 1			
Orientierungswerte nach DIN18005 (nachrangig)			
Summe Grenzwertüberschreitung – Isophone	ha	700	620
Summe Betroffene Einwohner	Anz.	13.800	12.500
Summe Lärmkennziffer	LKZ	4.025.800	2.854.800
Vergleich 2			

Schutzgut Mensch – Schall

ohne Schallschutz

Orientierungswerte nachrangig

Alternative b bei Auswirkungen durch Schall (OSS) klar besser

Insgesamt Alternative b bei SG Mensch besser

Segmentvergleich Flieden - Bronnzell

a. über Neuhof - Kerzell / b. über Niederkalbach

Schutzgut Tiere und Pflanzen		a. Neuhof - Kerzell	b. Nieder- kalbach
Gesetzlicher Naturschutz			
Naturschutzgebiete*	ha	- (+0,7) ¹	-
Geschützte Biotope*	ha	0,30 (+0,46) ¹	0,50
Vergleich gesamt			
Biotop- und Habitatschutz			
Naturwaldreservate*	ha	-	-
Kernflächen Wald-Naturschutz*	ha	-	-
Waldschutzgebiete*	ha	-	-
Biotoptypen mit sehr hoher und hoher Wertigkeit* (inkl. Kompensationsflächen A 66)	ha	0,13 (+0,15) ¹	0,33
Wald mit bes. Funktionen, Biotopverbundflächen (nachrangig)	ha	- (+0,85) ¹	(2,57)
Vergleich gesamt		()	

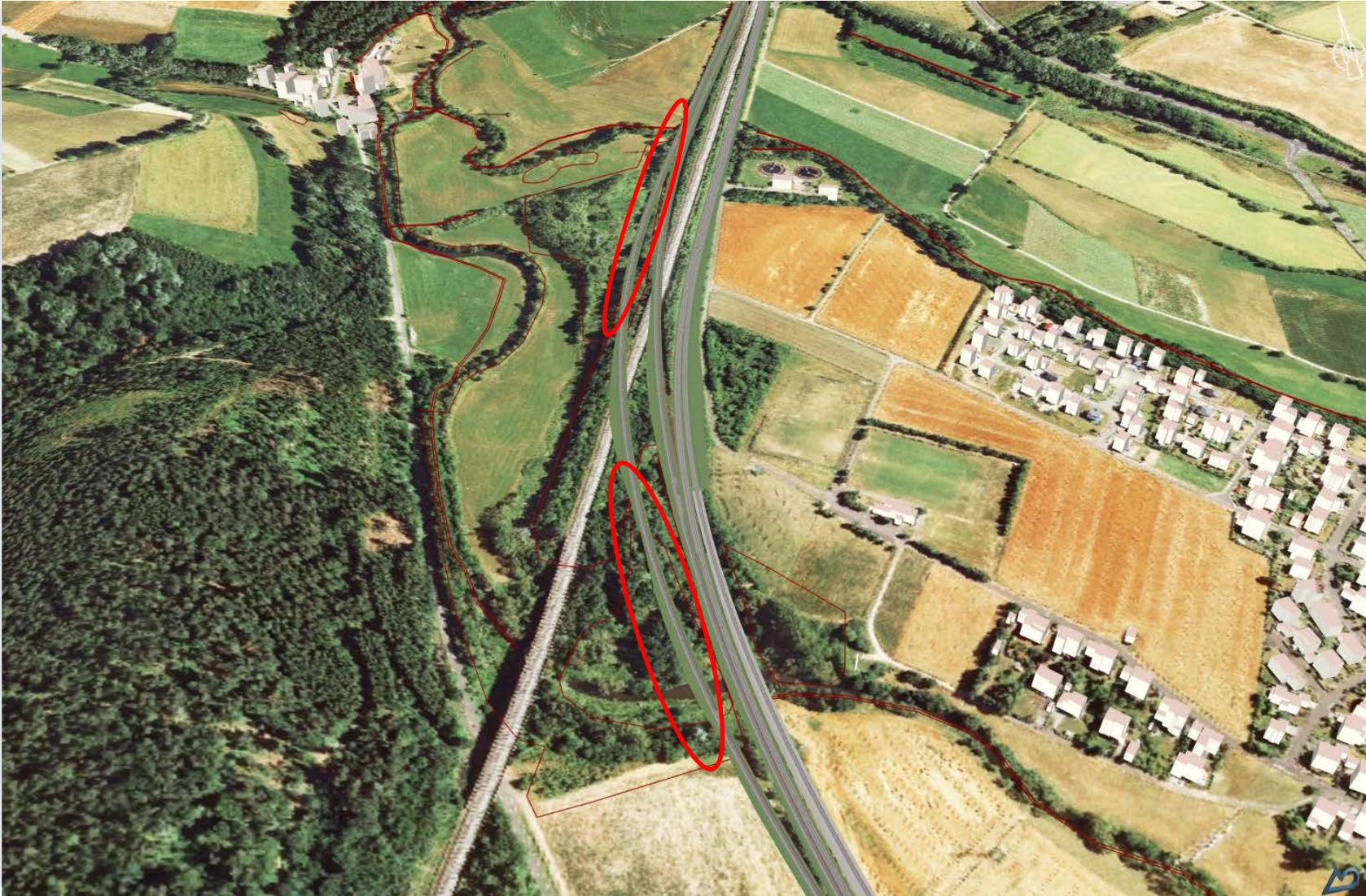
¹ aufgrund Verlegung Bestandsgleise (ungefähre Werte)

Schutzgut Tiere/Pflanzen

NSG Ziegeler Aue:
keine Flächeninanspruchnahme
durch NBS, aber Verlegung der
Bestandsgleise in das Schutz-
gebiet erforderlich

Leichter Vorteil Alternative b

Ausschnitt NSG und FFH-Gebiet Ziegeler Aue (Alternative a.)



Segmentvergleich Flieden - Bronnzell

a. über Neuhof - Kerzell / b. über Niederkalbach

Arten- und Gebietsschutz	a. Neuhof - Kerzell	b. Nieder kalbach
Natura 2000		
Artenschutz		

1 Verlegung der Bestandsgleise: Eingriff in FFH-Gebiet Ziegeler Aue

Natura 2000 und Artenschutz

Bei Alternative a Eingriff in das FFH-Gebiet Ziegeler Aue erforderlich

Alternative b bei Natura 2000 besser

Segmentvergleich Flieden - Bronnzell

a. über Neuhof - Kerzell / b. über Niederkalbach

Schutzgut Boden / Fläche		a. Neuhof - Kerzell	b. Nieder kalbach
Fläche			
Flächeninanspruchnahme NBS *	ha	8,55 (+1-2 ha) ¹	14,08
Vergleich gesamt			
Boden			
Schutzwürdige Böden	ha	2,48 (+1-2 ha) ¹	2,09
Waldflächen mit Bodenschutzfunktion	ha	-	-
Vergleich gesamt			

¹ aufgrund Verlegung Bestandsgleise

Schutzgut Boden / Fläche

Zusätzliche Flächeninanspruchnahmen durch Verlegung von Bestandsgleisen bei Alternative a nur ungefähr abgeschätzt

Gleichwertigkeit der Alternativen

Segmentvergleich Flieden - Bronnzell

a. über NeuhoF - Kerzell / b. über Niederkalbach

Schutzgut Wasser		a. NeuhoF - Kerzell	b. Nieder- kalbach
Trinkwasserschutz			
WSG Zone II *	m	-	-
WSG Zone III (nachrangig)	m	1.970	1.810
Vergleich gesamt			
Heilquellenschutz			
<i>nicht betroffen</i>		-	-
Oberflächengewässer			
Überschwemmungsgebiete *	m	1.370	680
Konflikte Gewässer und Quellen (nachrangig)	Anz.	4	-
Vergleich gesamt			

Schutzgut Wasser

kein Leitkriterium betroffen

bei Alternative a. starke Einengung des UeSG in NeuhoF; mehrfache Querung der Fliede, in NeuhoF voraussichtlich erneute Verlegung der Fliede erforderlich, starke Einengung des Gewässers

Alternative b insgesamt deutlich besser; Alternative a beim Hochwasserabfluss und in Bezug auf WRRL problematisch!

Ausschnitt Durchfahrung Neuhoﬀ (Alternative a.)



Verlegung der Bestandsgleise
(linkes Gleisbündel):
nur ungefähre Darstellung
der Lage

Segmentvergleich Flieden - Bronnzell

a. über Neuhof - Kerzell / b. über Niederkalbach

Schutzgut Luft und Klima		Kombination VII-V	Variante VII
Lokalklima			
Konflikte mit klimatisch wirksamen Bereichen	Anz	-	1
Inanspruchnahme Waldflächen	ha	-	1,42
Klima-/Immissionsschutzwald	ha	-	-
Vergleich gesamt			
Globalklima			
Wegstrecke	km	12,4	12,7
Fahrdynamik/Energieaufwand		neutral/ schlecht	gut
Vergleich gesamt			

Schutzgut Klima / Luft

Geschwindigkeitseinbruch in Neuhof/Kerzell

Fahrdynamik/Energieaufwand im Hauptvariantenvergleich nur informativ dargestellt, da hohe Unsicherheit der Bewertung; im vorliegenden Direktvergleich jedoch evidenter Unterschied feststellbar

Insgesamt **kein deutlicher Unterschied**

Segmentvergleich Flieden - Bronnzell

a. über Neuhof - Kerzell / b. über Niederkalbach

Schutzgut Landschaft		a. Neuhof - Kerzell	b. Nieder kalbach
Gesetzlicher Landschaftsschutz			
Landschaftsschutzgebiete	m	1.640	1.150
LSG mit speziellem Schutzzweck	Anz.	2	1
Vergleich gesamt			
Landschaftsbild			
Sehr hohe Konfliktintensität*	Anz.	-	1
Hohe Konfliktintensität (nachrangig)	Anz.	3	1
Vergleich gesamt			
Erholung			
Sehr hohe Konfliktintensität*	Anz.	-	1
Hohe Konfliktintensität (nachrangig)	Anz.	-	-
Erholungswald (nachrangig)	ha		
Vergleich gesamt			

Schutzgut Landschaft

Alternative a in Bündelung mit Bestandsstrecke, aber größtenteils aufgeständert wegen Hochwasserschutz

Alternative b lange Brücke über die Fliedeau

Alternative a lange aufgeständerte Abschnitte und Überwerfungen

Insgesamt **kein deutlicher Unterschied bei SG Landschaft**

Segmentvergleich Flieden - Bronnzell

a. über Neuhof - Kerzell / b. über Niederkalbach

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter		a. Neuhof - Kerzell	b. Nieder kalbach
Denkmalensembles*	Anz.	-	-
Beanspruchung Kulturgüter (nachrangig)	Anz.	1	-
Beeinträchtigung Kulturgüter (nachrangig)	Anz.	-	-
Beanspruchung Sachgüter (nachrangig)	Anz.	mind. 5	1
Vergleich gesamt			

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

erhebliche Beeinträchtigung von Sachgütern bei Alternative a (u. a. Umbau Bahnhofsbereich)

Alternative b besser

Segmentvergleich Flieden - Bronnzell

a. über Neuhoof - Kerzell / b. über Niederkalbach

Auswirkungen und Folgewirkungen durch Bauleistung und Transport (schutzgutübergreifend)	a. Neuhoof - Kerzell	b. Niederkalbach
Vergleich gesamt (Einschätzung)		

Auswirkungen und Folgewirkungen durch Bauleistung und Transport

Transportrouten bei Alternative a besser, jedoch sehr lange und sehr hohe bauzeitliche Belastung in Neuhoof; zudem bauzeitliche Beeinträchtigung NSG und FFH

Alternative b besser

Segmentvergleich Flieden - Bronnzell

a. über Neuhof - Kerzell / b. über Niederkalbach

Raumordnung:

Bezüglich der Belange der Raumordnung ist die Bündelungsalternative über Neuhof und Kerzell zu bevorzugen:

- für die Alternative a im Segment von Flieden über Kerzell bis Bronnzell wurden keine neuen Durchführungen von Vorranggebieten für die Linie der Neubaustrecke ermittelt
- nicht quantifiziert werden hier die Abschnitte der Bestandsstrecke, die bei dieser Alternative verlegt werden müssten
- tatsächlich entsteht eine Nutzungseinschränkung durch Verlegung der Bestandsstrecke auch für einzelne Belange der Raumordnung (hier insbesondere für Vorranggebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz durch Inanspruchnahme von Retentionsraum)

Alternative a besser

Ergebnis der Prüfung Segmentvergleich Flieden - Bronnzell

		Kriterien	a.	b.
UVU	Schutzgüter mit höherer Entscheidungserheblichkeit	Mensch		➔
		Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt		➔
		Wasser		➔!
		Boden / Fläche		
		Landschaft		
	Schutzgüter mit geringerer Entscheidungserheblichkeit	Luft und Klima		
		Kultur-/sonstige Sachgüter		(➔)
	Gebiets- und Artenschutz	Natura 2000		➔
		Artenschutz		
	schutzgutübergreifend		Auswirkungen/Folgewirkungen Bauleistik	
RVU	Raumordnung	Natur u. Landschaft, Freiraumsicherung	➔	
		Land- und Forstwirtschaft	➔	
		Wasser	➔	
Verkehrlich/wirtschaftlich	Verkehrlich/wirtschaftlich	Wirtschaftlichkeit NKV >1		➔
		Kapazität		
		Fahrzeitziel		➔
		Minimierung Laufwegslänge	➔	
	Verkehrlich/Wirtschaftlich	Verkehrslenkung		➔
		Flexibilität		
		Erste verkehrlichen Nutzen (Teil-IBN)		➔
		Gesamtinbetriebnahme		
		Bauausführung (Risiken)		
		Erschwernisse Bahn-/Straßenverkehr sowie Beeinträchtigung Anwohner		➔

Umwelt/Mensch/Raumordnung:

- **Mensch:** Keine Betroffenheit Nahbereich von Wohngebäuden und **weniger** Betroffenheit durch **Lärm** bei **Alternative b**
- **Tiere/Pflanzen und Natura 2000: Vorteil für Alternative b**
- **Wasser:** Bei Alternative a Beeinträchtigungen der Fliede und ihrer Nebengewässer sowie deutlich längerer Verlauf durch Überschwemmungsgebiet: **Alternative b deutlich besser.**
- **Boden und Landschaft: Gleichwertigkeit**
- **Bauleistik/Transport (schutzgutübergreifend): Vorteil Alternative b**
- **Raumordnung:** Durch die Bündelung **Vorteil** für die **Alternative a** bei den Belangen mit Zielkonflikten

verkehrlich/wirtschaftlich:

- **Alternative b** hat kürzere **Fahrzeit** (0,5 min).
- **Alternative b** mit **besserem** Nutzen/Kosten-Verhältnis (NKV)
- **Alternative b** ein um 0,3 Kilometer **längerer Laufweg.**
- Bei **Alternative b** Verkehrslenkung wirksam.
- **Frühere Teilinbetriebnahme** bei **Alternative b** möglich, da **kürzere Bauzeit** (weniger bauen im Bestand).
- Bei **Alternative b** kein Bauen innerhalb Neuhof und Kerzell, damit **weniger Erschwernisse** im Straßenverkehr und **Beeinträchtigungen für die Anwohner**
- Abstand von 40 m zur Autobahn gemäß Bundesfernstraßengesetz bei Alternative a über lange Abschnitte noch nicht eingehalten