



Pro BrachtTal e.V.

Pro BrachtTal e.V. • Kurzer Weg 5 • 63636 Brachtal

Regierungspräsidium Darmstadt  
Dezernat III 31.1 Regionalplanung  
Frau Mechtild Sander  
Wilhelminenstr. 1-3  
64283 Darmstadt

Pro BrachtTal e.V.

Volker Lemcke (1. Vors.)  
Kurzer Weg 5  
63636 Brachtal

☎ 0151-70865537

📠 06053-609348

info@probrachtal.de

[www.probrachtal.de](http://www.probrachtal.de)

VR Bank Schlüchtern-Birstein eG.  
DE 0753 0613 1300 0570 6700

Brachtal, im September 2020

**Raumordnungsverfahren zur ABS / NBS Hanau - Würzburg/Fulda nach § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) a.F. für die Neubaustrecke (NBS) Gelnhausen – Kalbach  
Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Sander,  
sehr geehrte Damen und Herren,

zum obigen Raumordnungsverfahren geben Bürgerinitiative und Verein Pro Brachtal e.V. die nachfolgende Stellungnahme ab.

Durch unsere Stellungnahme weisen wir auf Unklarheiten, auf Ungereimtheiten und auf fehlende Tiefe bei den Untersuchungen hin. Wir haben das bisherige Verfahren im Dialogforum, in den AGs und in den Workshops intensiv begleitet und jeweils bestmöglich Informationen eingebracht.

Mit freundlichen Grüßen, für den Vorstand

Volker Lemcke, 1. Vorsitzender

Hans-Otto Kolmar, Schriftführer

Zur Kenntnis:

Gemeinde Brachtal  
Main-Kinzig-Kreis  
Wasserverband Kinzig  
Befreudete Bürgerinitiativen des „BI-Verbund Bahnausbau Main-Kinzig“

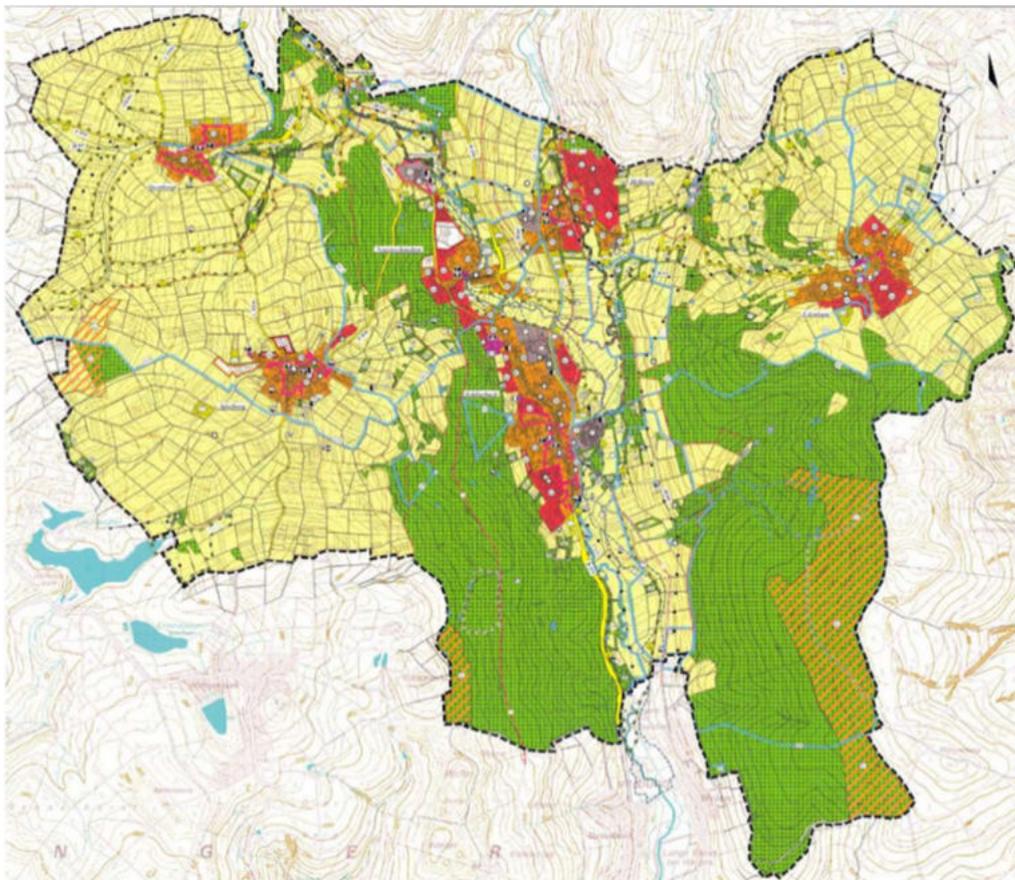


Pro BrachtTal e.V.

Im September 2020

# **Stellungnahme** der Bürgerinitiative und des Vereins Pro BrachtTal e.V.

**zum Raumordnungsverfahren zur ABS / NBS Hanau - Würzburg/  
Fulda nach § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) a.F. für die Neubau-  
strecke (NBS) Gelnhausen - Kalbach**





## Inhalt

Anhangsverzeichnis.....	6
1. Allgemeines / Vorbemerkungen.....	7
1.1 Einleitung.....	7
1.2 Benachteiligung der Gemeinde Brachtal und deren Bürger durch die verspätete Unterrichtung über das Vorhaben sowie der Nichtbeteiligung an der Antragskonferenz.....	8
1.3 Stellungnahme zum Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt vom 28. August 2015.....	9
1.4 Abweichungen der DB AG vom Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt .....	10
1.4.1 Abweichung vom geforderten Kartenmaßstab und fehlende Detaillierung.....	10
1.4.2 Datenlage .....	10
1.4.3 Vertiefende Untersuchungen auf der Ebene des Variantenvergleichs.....	10
1.4.4 Logistikkonzept.....	11
1.4.5 Geologische Verhältnisse .....	12
1.4.6 Wasser .....	13
1.4.7 Luft und Klima.....	13
1.4.8 Wechselwirkungen .....	13
1.5 Umgang der Deutschen Bahn mit den Hinweisen von Pro BrachtTal e.V., die ausdrücklich im Dialogforum erwünscht waren.....	13
2. Stellungnahme zu Hauptteil mit den Teilen A bis E .....	14
Teil A: Allgemein verständliche Zusammenfassung .....	14
Teil B: Erläuterungsbericht .....	15
2.6 Grundsätze Lösungsansätze (S. 56 ff.).....	15
2.6.2 Entlang des Kinzigtals mit Einbindung nördlich des Landrückentunnels (S. 56 f.).....	15
2.7.4 Technische Anforderungen an die zu planende Strecke (S. 63 ff.).....	16
2.7.4.1 Trassierung und Oberbau (S. 63 ff.) .....	16
2.7.4.3 Oberleitung und Bahnstromversorgung (S. 70) .....	16
2.8 Verbringung von anfallendem Tunnelausbruchmaterial (S. 70 ff.).....	16
3.4.5 Wasser (S. 94 ff.).....	17
4.4.2.2 Europarechtlich geschützte Arten und ihre Lebensräume (S.159 ff.) .....	17
4.4.3 Schutzgüter Boden und Fläche (S. 163 ff.) .....	18
4.4.4 Schutzgut Wasser (S. 170 ff.).....	18
4.4.4.1 Grundwasser; hier: Trinkwasserschutz .....	18
4.4.5 Schutzgüter Luft und Klima (S. 182 ff.).....	18
4.4.6 Schutzgut Landschaft (S. 185 ff.) .....	19
4.4.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern (S. 195 f.).....	19
Teil C: RVU+UVU - Variantenvergleich .....	19
6 Vergleich der zu erwartenden Auswirkungen auf die Raumordnungsfaktoren durch die Alternativen IV und VII .....	19
6.1 Siedlungsstruktur, Industrie, Gewerbe (S. 222) .....	19



6.2 Überörtliche Verkehrserschließung (S. 225 f.) .....	20
6.3 Natur und Landschaft / Freiraumsicherung (S. 228 ff.) .....	20
6.4. Landwirtschaft und Forstwirtschaft (S. 231 ff.) .....	20
6.5 Wasser (S. 233 ff.) .....	20
6.6 Rohstoffsicherung (S. 236 ff.) .....	21
7 Vergleich der zu erwartenden Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter durch die Alternativen IV und VII (S. 241 ff.) .....	21
TEIL D: Ermittlung und Begründung der Antragsvariante des Vorhabensträgers (nicht Teil der RVU/UVU) .....	23
TEIL E: RVU / UVU - Auswirkungsprognose der Antragsvariante .....	24
9. Beschreibung der Antragsvariante und der von ihr ausgehenden Wirkfaktoren .....	24
9.1 Allgemeine Wirkfaktoren des Projektes .....	24
9.1.1 Baubedingte Wirkfaktoren (S. 308 ff.) .....	24
9.2 Flächenkenngröße der Antragsvariante (S. 314 ff.) .....	25
9.3 Technische Aspekte der Antragsvariante (S. 315 ff.) .....	25
10. Zu erwartende Auswirkungen der Antragsvariante auf die Raumordnungsfaktoren (S. 329 ff.) .....	25
11. Zu erwartende Auswirkungen der Antragsvariante auf die Umwelt .....	26
11.1.3 Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen (S. 383 f.) .....	26
11.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (S. 384 ff.) .....	26
11.3 Schutzgüter Boden und Fläche (S. 397 ff.) .....	26
11.6 Schutzgut Landschaft (S. 423 ff.) .....	26
11.10 Umweltauswirkungen aus schweren Unfällen oder Katastrophen (S. 437 ff.) .....	27
11.11 Auswirkungen auf Natura 2000 und Artenschutz (S. 439 ff.) .....	27
11.12 Konzeptionelle Überlegungen zu möglichen Kompensationsmaßnahmen (S. 442 ff.) .....	27
11.13 Konzeptionelle Überlegungen zur Ablagerung von Überschussmassen (S. 453 ff.) .....	28
3. Stellungnahme zu Ordner 3 - Anhänge zur RVU/UVU .....	28
Anhang F.1 – Variantenvergleich .....	28
F.1.1 Ergebnis der Untersuchungen zur Ermittlung weiter zu verfolgender Varianten (ausführliche Dokumentation s. Anhang F.3 der RVU/UVU) .....	28
F.1.1.2 Beschreibung der weiter zu verfolgenden Varianten (S. 480 ff.) .....	28
F.1.2 Spezifische Angaben zu den zu prüfenden Varianten (S. 484 ff.) .....	28
F.1.4.3.2 Beschreibung der Auswirkungen auf den Belang Natur und Landschaft, Freiraumsicherung (S. 521 ff.) .....	28
F.1.4.4.2 Beschreibung der Auswirkungen auf den Belang Land- und Fortwirtschaft (S. 537 ff.) .....	29
F.1.4.5 Wasser (S.555 ff.) .....	29
F.1.4.5.2 Beschreibung der Auswirkung auf den Belang Wasser (S. 559 ff.) .....	29
F.1.4.6 Rohstoffsicherung (S. 579 ff.) .....	29
F. 1.4.6.2 Beschreibung der Auswirkungen auf den Belang Rohstoffsicherung (S. 580 ff.) .....	29



F.1.5 Vergleich der zu erwartenden Auswirkungen der Varianten auf die Umweltschutzgüter (S. 610 ff.) .....	30
F.1.5.1 Schutzgut Menschen / Bevölkerung und menschliche Gesundheit .....	30
F.1.5.1.1 Methodisches Vorgehen zur Ermittlung der erheblichen Umweltauswirkungen (S. 610 ff.) .....	30
Untersuchungsaspekt Gesundheit und Wohlbefinden – Schallimmissionen (S. 620 ff.) .....	30
F.1.5.1.2 Beschreibung der verbleibenden Umweltauswirkungen (S. 624 ff.) .....	30
F.1.5.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (S. 708 ff.) .....	31
F.1.5.2.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen (S. 710 ff.) .....	31
F.1.5.3 Ergebnis Verträglichkeitsvorprüfung nach § 34 BNatSchG sowie der artenschutzrechtlichen Betrachtung (S. 731 ff.) .....	32
F.1.5.3.2 Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Betrachtungen (S. 739 ff.) .....	32
F.1.5.4 Schutzgüter Boden und Fläche (S. 745 ff.) .....	32
F.1.5.4.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen (S. 746 ff.) .....	32
F.1.5.4.4 Konzeptionelle Überlegungen für die Ablagerung von Tunnelausbruch (S. 759 ff.) .....	32
F1.5.5 Schutzgut Wasser (S. 761 f.) .....	32
F.1.5.6 Schutzgüter Luft und Klima (S. 798 ff.) .....	33
F.1.5.7 Schutzgut Landschaft (S. 822 ff.) .....	34
F.1.5.8 Schutzgüter Kulturgüter und sonstige Sachgüter (S. 880 ff.) .....	35
F.1.5.9 Auswirkungen und Folgewirkungen durch Baulogistik und Transport (schutzgutübergreifend) (S. 896 ff.) .....	35
F1.5.9.2 Schutzgutübergreifende Beschreibung der Auswirkungen und Folgewirkungen durch Baulogistik und Transportverkehr (S. 901 ff.) .....	36
F.1.5.11 Schutzgutübergreifender Variantenvergleich (ab S. 919) .....	37
Anhang F.4 Variantenoptimierung .....	37
4. Ordner 4a - Artenschutz und Natura 2000 .....	38
Ordner 4a: Risikobewertung hinsichtlich europarechtlich geschützter Arten .....	38
Ordner 4b: FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Obere und Mittlere Fuldaaue“ .....	38
Ordner 5: Weitere Gutachten als weiterführende Informationen .....	39
Hydrologische Beratung ROV ABS/NBS Hanau - Fulda / Würzburg - BGS Umwelt, Februar 2020 ...	39
Schalltechnische Stellungnahme - Krebs+Kiefer / Fritz AG vom 13.05.2019 .....	39
Ausbau- / Neubaustrecke Hanau - Würzburg/ Fulda Variante VII Grobkonzept .....	40
DN Netz AG I.NG-MI-W .....	40
ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda NBS Gelnhäusen - SFS 1733 Würzburg / Fulda - Geologische Verhältnisse entlang der betrachteten Trassenkorridore der Varianten IV und VII .....	41
Anhang .....	42
Anhang 1 .....	42
Anhang 2 .....	43
Anhang 3 .....	46
Anhang 4 .....	49



Anhang 5.....	52
Anhang 6.....	56
Anhang 7.....	59

## Anhangsverzeichnis

Anhang 1: Klima, Klimaschutz und Klimafolgen

Anhang 2: Fachliche Folgeabschätzung von Eingriffen im Rahmen des ROV des RP Darmstadt  
Umweltbüro Schotten, 20. September 2020

Anhang 3: Skizze: Veränderung der visuellen Beeinträchtigung einer niedrigen Brücke durch eine  
Baumallee

Anhang 4: Schreiben DB Netze, Herr Dr. Domke, vom 24. Mai 2017

Anhang 5: Schreiben Pro BrachtTal e.V. an DB AG, Dr. Domke, vom 13. April 2018

Anhang 6: Schreiben Museums- und Geschichtsverein BrachtTal e.V. vom 27. April 2017

Anhang 7: Broschüre Artenvielfalt und Raumwiderstände, BI Pro BrachtTal 2017



## 1. Allgemeines / Vorbemerkungen

### 1.1 Einleitung

Verein und Bürgerinitiative Pro BrachtTal e.V. bestehen seit 2017 und wurden gegründet, um die Interessen der Brachttaler Bürgerinnen und Bürger im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Neubaubstrecke Hanau-Würzburg/Fulda zu vertreten. Dies auch in den entsprechenden Gremien wie bspw. dem Dialogforum. Aus der Bürgerinitiative heraus entwickelte sich ein auf verschiedenen Ebenen engagierter Verein, der sich auch mit anderen Themen der Nachhaltigkeit beschäftigt. Im Rahmen des Dialogforums und den entsprechenden Arbeitsgemeinschaften, aktuell der „AG Kompensationsmaßnahmen“, wurden und werden immer wieder eigene Vorschläge eingebracht, um die Arbeit an dem Projekt voranzubringen und die Bürgerinnen und Bürger zu vertreten. In den Jahren 2017 und 2018 stand Pro BrachtTal e.V. dem BI-Verbund Bahnausbau Main-Kinzig in Sprecherfunktion vor. Im Rahmen des BI-Verbunds wurden u.a. die so genannten „Wächtersbacher Erklärungen“ verfasst, die vom Großteil der vom Bahnausbau betroffenen Kommunen mitgetragen wurden ([www.waechtersbacher-erklaerung.de](http://www.waechtersbacher-erklaerung.de)).

Grundsätzlich stellt die Bürgerinitiative Pro BrachtTal e.V. (im Weiteren Pro BrachtTal e.V. genannt) die Notwendigkeit zweier weiterer Gleise zwischen Gelnhausen und Fulda (Kalbach) nicht in Frage. Diese stellen einen wichtigen Baustein in der bundesweiten Infrastruktur dar und sollten für die Menschen im betroffenen Main-Kinzig-Kreis einen konkreten Nutzen erbringen. Dieser Nutzen kann nur erfüllt werden, wenn der Ausbau im Kinzigtal, nahe der Bestandsstrecke erfolgt. Die verkehrlichen Möglichkeiten (z.B. frühere Teilinbetriebnahme, bessere Verknüpfungsmöglichkeiten) wurden an verschiedener Stelle bereits aufgezählt, nicht zuletzt durch Herrn Minister Al-Wazir bei Verkündung der Antragsvariante IV.

Unsere zentrale Ansicht und Forderung ist, unberührte Landschaften, abseits bestehender Verkehrsinfrastruktur, die für viele Menschen nach Feierabend und am Wochenende einen Erholungsfaktor darstellen, nicht anzutasten. Die Menschen, die nicht nur in BrachtTal und den angrenzenden Ortschaften wohnen, haben sich zumeist bewusst dafür entschieden, hier zu wohnen und gegebenenfalls einen längeren Weg zu Ihrer Arbeitsstätte in Kauf zu nehmen. Im Gegensatz dazu steht die gut ausgebaute Infrastruktur im Kinzigtal, nahe der Bestandsstrecke.

Der Variantenvergleich zwischen der Antragsvariante IV und der Vorzugsvariante VII im Sinne der Raumordnung fällt nur deshalb so knapp aus, da grundlegende Untersuchungen unterblieben oder vorliegende Informationen nicht verarbeitet wurden. Dies wird in der folgenden Stellungnahme aufgezeigt. Unter Einbeziehung der Informationen, die regelmäßig im Dialogforum oder auf anderem Wege an die DB AG übermittelt wurden, hätte bereits die Absichtung zu einem anderen Ergebnis geführt. Ggf. wären andere Linien Vorzugsvarianten geworden. Insbesondere beanstanden wir die Darstellung der Variante VII.

Die Betroffenheit der Gemeinde BrachtTal und seiner Einwohner\*innen entsteht nicht ausschließlich durch eine fertige und in Betrieb befindliche Brücke über das BrachtTal. Vielmehr ist die Bauzeit, mit den nachfolgend beschriebenen Auswirkungen als „Todesstoß“ für die Gemeinde und ihre Entwicklung zu verstehen. Eine Bauzeit von sieben bis zehn Jahren und die meisten Baustellen an einem Fleck, ist, so die Überzeugung von Pro BrachtTal e.V., für eine kleine aber sehr schöne Gemeinde, die ein ungeheures Entwicklungspotenzial gerade durch ihre Lage am Rande des Vogelsbergs besitzt, nicht (er)tragbar.

Aus diesen Gründen und den nachfolgend umfänglich beschriebenen Defiziten des Variantenvergleichs, lehnen wir die Variante VII vollumfänglich ab.



Sollte es zu wesentlichen Punkten dieser Stellungnahme noch Konkretisierungen geben, werden diese nachgereicht. Es wurde, sehr geehrte Frau Sander, ja auch bereits angeboten, für Rückfragen und Konkretisierungen etc. im weiteren Prozess gerne zur Verfügung zu stehen.

Nachfolgende Einwendungen machen wir geltend.

## 1.2 Benachteiligung der Gemeinde Brachtal und deren Bürger durch die verspätete Unterrichtung über das Vorhaben sowie der Nichtbeteiligung an der Antragskonferenz

Die Gemeinde Brachtal und ihre Bürgerinnen und Bürger wurden erst im Spätherbst 2016 über das Verfahren zur Neubaustrecke informiert. In Vorbereitung zur „Informationsveranstaltung für politische Mandatsträger zum Ausbauabschnitt Hanau-Gelnhausen“ am 14. November 2016 in Wächtersbach, erhielt die Gemeinde Brachtal einen Anruf durch die Deutsche Bahn AG (im Weiteren als DB AG bezeichnet) und wurde vom Bauvorhaben in Kenntnis gesetzt. Eine geforderte Bürgerinformationsveranstaltung in unserer Gemeinde durch die DB AG wurde zu diesem Zeitpunkt mit Verweis auf den laufenden Bürgermeisterwahlkampf abgelehnt.

Eine öffentliche Informationsveranstaltung fand schließlich am 21. März 2017 statt. Dort bestätigte Frau Katzenbach-Trosch, damalige Sprecherin des Projekts, das Versäumnis die Gemeinde Brachtal rechtzeitig zu informieren. Unter anderem sei die DB AG der Auffassung gewesen, Udenhain gehöre zu Wächtersbach. Der frühere Projektleiter, Herr Dr. Domke, erklärte daraufhin, die Gemeinde Brachtal sei im ursprünglichen Suchraum gar nicht betroffen gewesen. Somit waren erst durch die Erweiterung des Suchraumes, beschlossen bei der ersten Sitzung des Dialogforums, Sondierungen über mögliche Trassen in Bereich Brachtal möglich. Formal hätte die Gemeinde Brachtal wie auch die anderen betroffenen Kommunen schon frühzeitig eingebunden werden können und müssen, da die Gemeinde Brachtal in der Tischvorlage zur Antragskonferenz im Oktober 2014 ausdrücklich genannt wurde (siehe dort S. 11).

Die Gemeinde (mit neu gewähltem Bürgermeister) und auch die im Frühjahr 2017 gegründete Bürgerinitiative Pro BrachtTal e.V. mussten unter immensem Zeitdruck Wissen zum Projekt aufbauen und Informationen an die DB AG weitergeben.

So erlangte Pro BrachtTal e.V. beispielsweise erst in der 9. Sitzung der Arbeitsgemeinschaft „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“ (im Weiteren AG ROV genannt) des Dialogforums, am 25. April 2017 in Bad Soden-Salmünster, Kenntnis davon, dass bereits 2 Wochen später die Frist zur Abgabe der geforderten Informationen zu Flora & Fauna, genauer zu „Raumwiderständen“ endet.

Dies war die erste Veranstaltung, bei der Pro BrachtTal e.V. zugegen sein konnte.

### *Frist zur Berücksichtigung von Vorschlägen der Teilnehmer*

Ein Teilnehmer fragt, bis wann Anmerkungen im Detail eingebracht werden können, damit sie von der Planungsgemeinschaft berücksichtigt und geprüft werden. Herr Professor Sporbeck erläutert dazu, dass wesentliche Änderungsvorschläge innerhalb der nächsten 14 Tage (bis Anfang KW 19) eingebracht werden sollten. Alles, was danach kommt und einer eingehenden Prüfung bedarf, würde zu „Ehrenrunden“ und Zeitverzögerungen in der Variantenbewertung führen, da die Schutzgutbewertung dann jedes Mal wieder aufgemacht werden müsste.

Vgl.: Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“, Protokoll der 9. Sitzung, S. 8

Im beschriebenen Vorgang wird eine erheblicher Benachteiligung und Ungleichbehandlung der Gemeinde Brachtal und deren Bürgerinnen und Bürger gesehen.



In diesem Zusammenhang weist Pro BrachtTal e.V. auf einen Punkt besonders hin: Prof. Dr. Peter Haase, Senckenberg-Gesellschaft, Abteilungsleiter und Sektionsleiter Fluss- und Auenökologie, Außenstelle Gelnhausen, teilte Pro BrachtTal e.V. in Bezug auf dokumentierte Naturbeobachtungen, Tier- und Pflanzenwelt mit, dass die Gemeinde Brachtal als „weißer Fleck“ zu bezeichnen sei. Es seien schlicht keine Informationen vorhanden. Naturbeobachtungen sowie systematische Beobachtungen der Tier- und Pflanzenwelt benötigen viel Zeit, um diese wissenschaftlich gesichert dokumentieren zu können.

Hier fehlen die 2,5 Jahre der unterbliebenen Einbindung der Gemeinde Brachtal durch die DB AG, um gesicherte und für das Raumordnungsverfahren (im Weiteren auch als ROV bezeichnet) relevante Informationen zur Verfügung zu stellen.

Da die Gemeinde Brachtal „vergessen“ wurde, hatte sie auch keine Möglichkeit, sich mit einer entsprechenden Stellungnahme bei der Antragskonferenz in das Verfahren einzubringen.

Ebenfalls konnte das Regierungspräsidium Darmstadt (im weiteren als RP Darmstadt bezeichnet) in dessen Unterrichtungsschreiben keine Anregungen der Gemeinde Brachtal berücksichtigen. Insoweit fordert Pro BrachtTal e.V. die Erhebung entsprechender Gutachten und deren Berücksichtigung beim Variantenvergleich.

### 1.3 Stellungnahme zum Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt vom 28. August 2015

Durch das Unterrichtungsschreiben vom 28. August 2015 wurde der sachliche und räumliche Untersuchungsrahmen für die Planungen der DB AG festgelegt.

Der Umfang und die Methoden der Raum- und Umweltverträglichkeitsuntersuchungen wurden in der Antragskonferenz am 22. Januar 2015 besprochen. Bei der Konferenz waren neben den Regierungspräsidien und der Regierung von Unterfranken auch geladene Fachbehörden, Kommunen, Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen zugegen. Auch die allgemeine Öffentlichkeit war eingeladen. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurden der DB AG 43 schriftliche Stellungnahmen zum Verfahren übermittelt.

Wie oben dargestellt, erhielt die Gemeinde Brachtal erstmals im November 2016 Kenntnis von einer möglichen Betroffenheit, sodass die Antragskonferenz trotz Kenntnis der DB AG von der Betroffenheit der Kommune ohne Beteiligung der Gemeinde Brachtal stattfand. Durch die unterbliebene Information konnten Bürgerinnen und Bürger aus Brachtal ebenfalls nicht teilnehmen.

Im Unterrichtungsschreiben (S. 7) wird angeführt, dass die schriftlich eingereichten Stellungnahmen aus der Antragskonferenz zu berücksichtigen sind. Aufgrund der unterbliebenen Einbindung der Gemeinde Brachtal konnte und kann eine ggf. erfolgte Stellungnahme der Gemeinde Brachtal nicht berücksichtigt werden. Hier wurde die Wahrung der öffentlich-rechtlichen Beteiligung Brachtals verletzt.

Im weiteren Verlauf des Verfahrens wurde durch die DB AG und ihre Gutachter wiederholt und in erheblichen Punkten vom Unterrichtungsschreiben abgewichen. Nachfolgend und im weiteren Verlauf dieser Stellungnahme ist dies genauer beschrieben. Die Abweichungen von den Festlegungen des Schreibens sind als sehr problematisch anzusehen.



## 1.4 Abweichungen der DB AG vom Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt

### 1.4.1 Abweichung vom geforderten Kartenmaßstab und fehlende Detaillierung

Im Unterrichtungsschreiben vom 28. August 2015 wird auf den Seiten 17 und 24 für die Kartendarstellung der Maßstab 1:25.000 gefordert, die Raumordnungsunterlagen sind jedoch überwiegend im Maßstab 1:50.000 erstellt.

Im Workshop zu den Raumordnungsunterlagen begründeten die Gutachter der DB AG dieses mit der Möglichkeit, im Maßstab 1:50.000 alle Varianten auf einem Kartenblatt darstellen zu können. Diese Erläuterung ist für uns nachvollziehbar, da die Übersichtlichkeit eine wichtige Rolle spielt. Gleichwohl ist anzumerken, dass eine Darstellung im Maßstab 1:25.000

- eine detaillierte Darstellung bewirkt hätte,
- genauere Angaben zugelassen hätte sowie
- eine bessere Bearbeitung der Unterlagen zur Anfertigung der Stellungnahmen ermöglicht hätte.

Im Unterrichtungsschreiben wird zudem das Erfordernis skizziert, "im Bereich von Engstellen und Konfliktbereichen" Detailunterlagen in einem „größeren“ Maßstab vorzulegen, um eine bessere Darstellung zu ermöglichen.

Weite Teile dieser Darstellungen besonderer Bereiche fehlen. Aus der Begleitung des Prozesses seit 2017 sind Pro BrachtTal e.V. diverse Örtlichkeiten bekannt, die eine genauere Darstellung erforderlich gemacht hätten. Darin wird eine massive Benachteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei der Befassung mit den Unterlagen gesehen, zumal diese im Rahmen der Offenlegung ihre Betroffenheit hätten prüfen können. Die allgemeine Öffentlichkeit ist nicht in der Lage auf dem hohen Niveau der Gutachter zu arbeiten.

Auch wenn die DB AG argumentiert, dass dies in der aktuellen Planungsphase nicht erforderlich ist, wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die DB AG in vielen Bereichen schon weit über die im ROV übliche Tiefe hinausgegangen ist. Die Möglichkeit der Betroffenheitsprüfung war insoweit nicht im erforderlichen Maße gegeben.

In diesem Punkt wurde die Forderung aus dem Unterrichtungsschreiben von der DB AG nicht erfüllt.

### 1.4.2 Datenlage

Die DB AG hatte die vorhandene Datengrundlage und die Bestandsdaten zu Beginn auf Vollständigkeit und Aktualität zu überprüfen sowie fehlende Daten neu aufzunehmen.

Wie oben bereits ausgeführt, hat die DB AG dieses im Bereich des Brachtals nicht gemacht.

Entsprechende Hinweise von Pro BrachtTal e.V. wurden nicht beachtet. Vielmehr wurde darauf verwiesen, dass dies erst Gegenstand der weiteren Planungen sein könne.

Mithin liegt ein Verstoß gegen die Prüfung der Bestandsdaten für die Gemeinde Brachtal auf Vollständigkeit und Aktualität, wie auch der Aufnahme neuer, fehlender Daten durch die DB AG vor.

### 1.4.3 Vertiefende Untersuchungen auf der Ebene des Variantenvergleichs

Im Unterrichtungsschreiben werden sehr ausführliche Untersuchungen, insbesondere zum Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit gefordert, die entsprechend zu dokumentieren seien. Diese sollen dann in den Prozess zur Ermittlung der Antragsvariante einfließen. Es ist davon auszugehen, dass dies für andere Schutzgüter ebenfalls gilt. Eine klare Darstellung bei bestehenden bzw. entstehenden Konflikten wird insoweit vermisst.

Beispielsweise wurde nicht ausreichend auf die bestehende Infrastruktur hinsichtlich der Bad-, Heil- und Kurorte sowie der Verkehrsinfrastruktur eingegangen. Es ist festzustellen, dass der politische Wille, der seinen Niederschlag im Landesentwicklungsplan Hessen 2020 und in den betroffenen Regi-



onalplänen gefunden hat, nur unzureichend in den Raumordnungsunterlagen Beachtung findet. Die Forderung nach einer Bündelung von verkehrlicher Infrastruktur wird nicht deutlich genug beachtet.

Unzureichend wird auch auf die Belange der Rohstoffsicherung (Unterrichtungsschreiben S. 17) unter Berücksichtigung deren Endlichkeit eingegangen. Insbesondere sei hier auf mineralische Stoffe, wie bspw. Gleisschotter verwiesen, der aus der hiesigen Region in die Schweiz verbracht wird, da es dort keine Vorkommen mehr gibt. Entsprechende Rohstoffquellen müssen gesichert und erhalten werden. Hier sind insbesondere die hiesigen Basaltvorkommen zu nennen. Eine Schonung der Ressourcen ist dementsprechend zwingend und gewichtet in den Variantenvergleich aufzunehmen.

Baustellennahe Aufbereitungsbetriebe hat die DB AG in Schlüchtern identifiziert. In Hanau und Fulda sind weitere derartige Betriebe bekannt. Die Verfügbarkeit im Raum sowie kürzere Transportwege für Sekundärbaustoffe (z.B. über die BAB 66) sprechen (nur die Vorzugsvarianten betrachtend) hier eindeutig für Variante IV.

Betreffend der „Flächenbeanspruchung/Eingriffswirkungen durch Baufeld, Baustelleneinrichtungsflächen und Lagerflächen“ (vgl. Punkt 7.1.6 Natur und Landschaft, Erholung auf S. 21 des Unterrichtsschreibens) wird nur unzureichend auf die jeweiligen Varianten eingegangen. Die geforderte Analysetiefe wird nicht dargestellt. Auch die bekannte Aussage der DB AG, dieses zu diesem frühen Zeitpunkt nicht konkreter durchführen zu können, ist nicht stichhaltig. Die DB AG weist in ihren eigenen Unterlagen ausdrücklich darauf hin, dass die geologischen Verhältnisse der hiesigen Region hinreichend bekannt sind. Insbesondere die Vielzahl an Bohrungen, die im Zuge der Trinkwassergewinnung durchgeführt wurden und der DB AG vorliegen, hätten wesentlich klarere Festlegungen der DB AG hinsichtlich Bauablauf und Logistik ermöglicht. Es muss festgestellt werden, dass dies in den Raumordnungsunterlagen nicht hinreichend dargestellt wurde und die realen Auswirkungen während der Bauzeit somit nur oberflächlich und in Teilen unzutreffend dargestellt werden.

#### 1.4.4 Logistikkonzept

Im Unterrichtsschreiben geht das RP Darmstadt auf Seite 27 f. auf das Logistikkonzept der DB AG ein. Pro BrachtTal e.V. beanstandet, dass sich das Regierungspräsidium bereits 2015 und damit in einer sehr frühen Phase des Verfahrens zum Umfang des Logistikkonzepts im Rahmen des ROV festgelegt hat. Es wurde versäumt, von der Vorhabenträgerin detailliertere Angaben zu fordern, was sich sehr deutlich in den vorgelegten Unterlagen der DB AG widerspiegelt.

Insbesondere die Baustellenlogistik und die Anordnungen der Baustelleneinrichtungsflächen (im Folgenden BE-Flächen genannt) sind für einen langjährigen Zeitraum von besonderer Bedeutung für eine Region. Hier wird bis voraussichtlich 2035/2040 ganz massiv in die Region eingegriffen. Für die Gemeinde Brachtal und die Nachbarorte gilt dies besonders während der Bauzeit der möglichen Variante VII. Jede Pendlerin, jeder Pendler, der die entsprechenden Logistikrouten für den Weg zur Arbeit nutzen muss, wird dies täglich spüren. Die Staus, bspw. auf der B 276 zwischen Brachtal und Wächtersbach bzw. dem BAB-Anschluss Wächtersbach/Bad Orb werden in einem Maße zunehmen, welches heute nur schwer vorstellbar ist. Kleinere Baustellen führen bereits heute zu kilometerlangen Staus auf dieser Strecke. Ausgedünnter ÖPNV spielt ebenfalls eine große Rolle, sodass die Menschen weitgehend auf den PKW angewiesen sind, zumindest bis zum nächstgelegenen Bahnhof. Pendler\*innen werden also zusätzlich belastet. Bereits jetzt ist erhöhter Wegzug als gesichert anzusehen, weil die persönliche Belastungsgrenze überschritten wird. Unter möglichen Baubedingungen ist ein Zuzug neuer Mitbewohner nicht anzunehmen und der sich gerade entwickelnde regionale Tourismus erleidet einen herben Rückschlag. Neben Pendler\*innen und Touristen ist jeder betroffen, egal ob es um den Weg zu Schule oder zum Einkauf geht, da der Weg aus Brachtal und den anderen über die B276 angeschlossenen Orten im südlichen Vogelsberg ins Mittelzentrum Wächtersbach durch die Baustellen massiv beeinträchtigt werden würde.



Für eine bessere Planbarkeit bereits ab ROV-Ergebnis müssten deshalb schon jetzt detailliertere Unterlagen vorgelegt werden. Mit Schreiben vom 13. April 2018 wurde die DB AG dazu bereits aufgefordert:

Herr Stolzenburg wies im Workshop darauf hin, dass durch die Länge der Trasse, auf Grund der Topografie und der bestehenden Straßeninfrastruktur für alle Bauprojekte zwischen Wächtersbach und Brachtal

1. Tunnel West – Wittgenborn-Schlierbach
2. Brücke über die Bundesstraße und die Bracht
3. Tunnel Ost ab Udenhain

die gesamte Baulogistik nur über die Bundesstraße 276 in Richtung BAB AS Bad Orb/Wächtersbach abgewickelt werden kann.

**Wir fordern Sie auf, auf Grund der hohen Betroffenheit der Orte Wächtersbach, Brachtal, aber auch Birstein, und des Zugangs zum ökologisch und touristisch wichtigen Naturpark Vulkanregion Vogelsberg, bereits jetzt eine Baustellenplanung/-zuwegung vorzulegen.**

Pro BrachtTal e.V., Schreiben an Herrn Domke vom 13.4.2018, S.3 (siehe Anhang)

Gerade für die talfernen Varianten, die ländliches Gebiet durchqueren und abseits von der verkehrlichen Infrastruktur des Kinzigtals liegen, ist eine wesentlich detailliertere Darstellung innerhalb des Variantenvergleiches erforderlich. Für diese Varianten entsteht ein größerer Flächenbedarf an BE-Flächen (S. 308 der Raumordnungsunterlage) und Transportstraßen. Die Auswirkungen dieses vermehrten Flächenbedarfs auf Natur- und Artenschutz wurden im Variantenvergleich unzureichend berücksichtigt.

#### 1.4.5 Geologische Verhältnisse

Durch das Bohrprogramm der DB AG, welches zurzeit an den Vorzugsvarianten IV und VII stattfindet, lassen sich weitergehende Erkenntnisse über die Geologie der Region gewinnen.

Unter 1.4.3 wurden bereits die nach den Angaben der Vorhabenträgerin umfangreich vorhandenen Informationen über die Geologie der hiesigen Region angeführt, sodass die DB AG schon jetzt in der Lage wäre, Tunnelbohrverfahren festzulegen. Siehe dazu ebenfalls Ordner 5: Gutachten „Geologische Verhältnisse“. Auch könnte die DB AG mit ihrer langjährigen Erfahrung in Neubau- und Sanierungsverfahren wesentlich weiter gehende Festlegungen treffen, als es im vorliegenden Verfahren der Fall ist. Diese Zurückhaltung führt zu einer verfälschten Darstellung im Variantenvergleich und ist zu beanstanden.

Die Risiken in der Geologie und in bergmännisch genutzten Gebieten hat die DB AG bereits durch die Änderung bei der Variante VII berücksichtigt. Hier wurde die entsprechende Rückstellvariante R4 aktiviert, mit südlicher Umfahrung der Risikogebiete aus dem Kaliabbau des Unternehmens K+S GmbH, Neuhof, um eine Durchfahrung des Abbaugebietes zu vermeiden. Zum Verzicht der Überquerung des Kinzig-Stausees im Verlauf der Variante IV wurde die Rückstellvariante R2 aktiviert, um eine Querung des Kinzig-Stausees und die damit verbundenen Risiken zu vermeiden (siehe D.4.3, S. 293 sowie Kapitel F.1.1).

Weiterhin haben wir insbesondere auf die Geschichte des Braunkohleabbaus, des Tonabbaus (Hinweis zur Schlierbacher Tongrube: [http://buchonia.com/mgv/Wanderun\\_2002\\_06\\_09/index.htm](http://buchonia.com/mgv/Wanderun_2002_06_09/index.htm); letzte Abruf 2.9.2020) und des Eisenerzabbaus hingewiesen. In der hiesigen Region wurden Gruben und Bergwerke betrieben. Insbesondere das Thema Braunkohle kann von großer Bedeutung beim Tunnelbau sowie bei der Gründung von Brücken und Bauwerken darstellen. Es gibt Bauwerke in der Region, die durch solche Einflüsse langfristig geschädigt wurden.



#### 1.4.6 Wasser

##### Trinkwasser

Ein erheblicher Teil des Bedarfs der Trinkwasserversorgung für den Ballungsraum Rhein-Main wird aus dem Vogelsberg und aus der Gemeinde Brachtal sichergestellt. Siehe hierzu auch Punkt 6.5 dieser Stellungnahme.

##### Hochwasser

Pro BrachtTal e.V. geht davon aus, dass eine Abstimmung mit den zuständigen Wasserbehörden und Gebietskörperschaften stattgefunden und das Jahrhundertprojekt "Hochwasserschutz" inkl. der entsprechenden Rückhaltebecken und weiteren Maßnahmen in der Bewertung durch die DB AG Berücksichtigung gefunden hat. Auf die Stellungnahme des Wasserverband Kinzig wird verwiesen.

#### 1.4.7 Luft und Klima

Die Raumordnungsunterlagen berücksichtigen die Auswirkungen der jeweiligen Varianten auf Luft und Klima nur unzureichend. Gerade für die Kinzig-fernen Varianten spielt die Kaltluftbildung und die nächtliche Temperaturreduzierung in heißen Sommern eine bedeutende Rolle. Im Hinblick auf die Veränderung des Klimas und auf geänderte Kaltluftströme in Richtung der Mittel- und Oberzentren wurden die Raumordnungsunterlagen nicht in der erforderlichen Tiefe erstellt. Dies ist zu beanstanden.

#### 1.4.8 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen der verschiedenen Schutzgüter werden in den Raumordnungsunterlagen (im Folgenden als ROU bezeichnet) unzureichend dargestellt. Die DB AG konstatiert unter Punkt 4.4.8 auf Seite 195 einen zu hohen Aufwand für die Berücksichtigung der jeweiligen Wechselwirkungen. Hier wird gegen den im Unterrichtungsschreiben vom 28. August 2015 geforderten Untersuchungsrahmen (S. 17 und 30) verstoßen. Die Raumordnungsunterlagen sind somit in diesem Punkt nicht vollständig.

### 1.5 Umgang der Deutschen Bahn mit den Hinweisen von Pro BrachtTal e.V., die ausdrücklich im Dialogforum erwünscht waren

Die DB AG hat bei Informationsveranstaltungen vor Ort, im Dialogforum und in der AG Raumordnung darum gebeten, Hinweise zu erhalten, die über die vorhandene Datenlage hinausreichen, die jedoch in ihrer weiteren Betrachtung unberücksichtigt blieben. Dies ist dem Antwortschreiben der DB AG vom 24. Mai 2017 zu entnehmen (siehe Anhang 4). Herr Dr. Domke weist darin ausdrücklich darauf hin, dass die Hinweise von Pro BrachtTal e.V. keine Raumwiderstände darstellen und somit im Zuge des ROV keine Berücksichtigung finden, obwohl er zuvor mehrfach äußerte, das „die Daten teilweise schon älter bzw. auch nicht vollständig vorhanden seien“ und „es weiße Flecken gäbe“. Tatsächlich finden sich in den ROU keinerlei Hinweise zu den zugesandten Unterlagen. Dies stellt ebenfalls gerade auch im Hinblick auf die unterbliebene Einbindung in der Antragskonferenz eine Ungleichbehandlung dar, da die DB AG in vielen anderen Bereichen weit über das Maß der für das ROV erforderlichen Untersuchungen hinausgegangen ist. In den Raumordnungsunterlagen sind andere Regionen des Suchraums mit deren Raumwiderständen ausdrücklich aufgeführt worden. Altlasten in Brachtal, wie bspw. im Bereich des Schießstandes, ehemalige Müllkippen im Bereich der Kleinbahntrasse und sonstige Lagerstellen blieben aus nicht nachvollziehbaren Gründen unberücksichtigt.

Die Gutachter der DB AG und die Projektleiter haben im Rahmen des Dialogforums fortlaufend mitgeteilt, bereits jetzt in einer "Tiefe" zu arbeiten, die weit über Untersuchungen, die üblicherweise im ROV erforderlich sind, hinausgehen. Auch das Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt hat an vielen Stellen vertiefte Untersuchungen gefordert.



Durch die unterschiedliche „Tiefe“ der Bearbeitung einzelner Varianten hat die Vorhabenträgerin die Anforderungen des Unterrichtungsschreiben nicht erfüllt. Ist beim Gesamtvergleich aller Varianten eine fehlende Tiefe noch nachvollziehbar, wäre beim vertiefenden Vergleich zur Auswahl der Vorzugsvarianten eine intensive Betrachtung dieser Hinweise erforderlich gewesen. Diese Vorgehensweise hat erhebliche Auswirkungen auf die Vergleichbarkeit der Varianten. Aus diesem Grund ist die Richtigkeit des Variantenvergleichs anzuzweifeln und davon auszugehen, dass die Varianten IV und VII nicht gleichwertig zu den anderen Varianten untersucht wurden (siehe oben genanntes Schreiben Dr. Domke).

Bei den marginalen Unterschieden zwischen der Antragsvariante IV und der Variante VII können einzelne, bisher nicht beachtete Besonderheiten, gravierende Auswirkungen im Vergleich einzelner Schutzgüter haben. So hätte die Vorhabenträgerin aufgrund der vorgebrachten Hinweise auf das Vorkommen von Arten vertiefende Untersuchungen im Raum Brachtal durchführen müssen.

Im Rahmen des ROV ist daher folgendes zu klären:

- Ist die Vorhabenträgerin Hinweisen, die sie erhalten hat, generell nicht nachgegangen?
- Wenn die Vorhabenträgerin Hinweisen nachgegangen ist, warum ist dies im Gebiet der Gemeinde Brachtal nicht erfolgt?
- Haben an die Vorhabenträgerin gemeldete Hinweise zu veränderten Bewertungen geführt?

## 2. Stellungnahme zu Hauptteil mit den Teilen A bis E

Nachfolgend beziehen wir zu einzelnen Inhalten der Raumordnungsunterlage Stellung.

### Teil A: Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die „Allgemein verständliche nichttechnische Zusammenfassung“ ist im Unterrichtungsschreiben des Regierungspräsidiums vom August 2015 ausdrücklich gefordert. Sie ist ein sehr kritischer, weil öffentlichkeitswirksamer Teil der gesamten Raumordnungsunterlage. Aufgrund der Dimension der Gesamtunterlage (über 2.900 Seiten, Pläne etc.) werden die meisten Bürgerinnen und Bürger, die bereit sind, sich mit diesem Verfahren zu beschäftigen, ihren Schwerpunkt auf diese Zusammenfassung legen. Deshalb ist an diese Zusammenfassung ein besonders hoher qualitativer Anspruch zu stellen.

Umso schwerer wiegt deshalb, dass diese Zusammenfassung nicht das wirkliche Verfahren widerspiegelt. Es wird zwar deutlich, mit welchem Aufwand die Vorzugsvarianten ermittelt wurden. Dies wird aber zumeist nur sehr schwach verbal-argumentativ erläutert und führt zu Missverständnissen und Fehlinterpretationen.

Sehr deutlich wird dies am Beispiel der Durchfahrungsängen durch Vorranggebiete.

Sofern eine Variante Vorranggebiete bspw. für die Land- oder die Forstwirtschaft länger durchfährt, ist diese Variante weniger geeignet. Dieses Ergebnis führt beim Variantenvergleich und der darauf beruhenden Abschichtung zu einer Bewertung.

In einer intensiven verbal-argumentativen Auseinandersetzung müssten jedoch eine hinreichende Anzahl weiterer Faktoren berücksichtigt werden.

Auch wenn es als gute fachliche Praxis dargestellt wird, ist es doch ein erheblicher Unterschied, ob sehr intensiv genutzte Flächen der Landwirtschaft (z.B. Monokulturen von Mais und Getreidearten und -sorten) oder aber naturnahe Bereiche der Landwirtschaft durchfahren werden. Die sehr intensive Diskussion um eine umweltverträgliche Landwirtschaft, das Thema biologische Bewirtschaftung und der besonders schonende Umgang mit der endlichen Ressource Boden zeigen dies deutlich. Vorrangflächen für die Forstwirtschaft betrifft dies in gleichem Maße. Die großen Unterschiede zwischen fast reinen Monokulturen an Fichten und sehr artenreichen Mischwäldern sind spätestens seit den Diskussionen um Kohleabbau oder den Autobahnbau durch ein Mischwaldgebiet in aller Munde. Eine Ausei-



nersetzung mit den genannten und weiteren Faktoren ist enorm wichtig und in diesem Verfahren nicht ausreichend beachtet worden.

Gleiches gilt für die Rohstoffsicherung, den Hochwasserschutz und die Trinkwassergewinnung. Wenn besondere Bodenschätze durch den Bau der Trasse nicht mehr ausgebeutet werden können, stellt dies einen ernsteren Eingriff dar, als wenn Bodenschätze betroffen sind, die in einer großen Menge und an vielen Lagerstätten zur Verfügung stehen.

Eine Differenzierung in der Bedeutung von Trinkwassergewinnungsanlagen wurde auch nicht vorgenommen. So sollte differenziert werden zwischen Gewinnungsanlagen, die den Ballungsraum Rhein-Main versorgen und Anlagen der Trinkwassergewinnung für eine geringere Anzahl von Bürgerinnen und Bürgern bspw. einer einzigen Kommune. Hier wurden keinerlei sachlich-erklärende Differenzierungen vorgenommen, aus denen für den Einzelnen eine persönliche Betroffenheit zu erkennen und aufgrund dessen eine Stellungnahme möglich wäre.

Durch die reine Darstellung von Zahlen und Ergebnissen ohne intensive verbal-argumentative Auseinandersetzung, ist die Möglichkeit des Vergleichs erheblich getrübt. Das trifft erkennbar für sämtliche Schutzgüter zu. Für die „Allgemein verständliche Zusammenfassung“ ist somit eine nur bedingte Aussagekraft festzustellen. Es bleiben viele Punkte offen, die für die Bürgerinnen und Bürger, die sich ein stellungnahmefähiges Bild des Verfahrens machen wollen, eine wichtige Grundlage darstellen würden. Tabelle 232, Seite 944, die „Übersicht über die Ergebnisse der Klassifizierung - Raumordnung und Umwelt“, zeigt demnach ein Ergebnis, welches eine unzulässige Verkürzung darstellt. Bürgerinnen und Bürger ziehen daraus die falschen Schlüsse.

## Teil B: Erläuterungsbericht

### 2.6 Grundsätze Lösungsansätze (S. 56 ff.)

#### 2.6.2 Entlang des Kinzigtals mit Einbindung nördlich des Landrückentunnels (S. 56 f.)

Folgende Ziele sollen erreicht werden:

- Entmischung des Verkehrs
- Angebotsausweitung im Personenverkehr
- Verknüpfungsmöglichkeiten mit Bestandsstrecke
  - im Störfall und für Instandhaltungsmöglichkeiten flexibler umzuleiten
  - schnelle und attraktive Zugverbindungen; Auswahl zentraler Stationen
  - frühzeitiges Wirksamwerden der verkehrlichen Effekte (Teilinbetriebnahme)

Diese Ziele lassen sich vollumfänglich bei den vorliegenden Vorzugsvarianten nur durch die Antragsvariante IV erreichen.

Es sollte an dieser Stelle in die Zukunft gedacht werden. Es wird eine neue Trasse gebaut, die mindestens ein Jahrhundert eine entscheidende Rolle spielen wird. Nur durch eine maximale Anzahl an jetzt zu realisierenden Verknüpfungen, ggf. auch später nachrüstend, ist langfristig ein attraktives Angebot im Personennah- und Fernverkehr möglich.

Dieses ist ausschließlich mit einer Trasse machbar, die möglichst nahe der Bestandsstrecke verläuft. Hier sollte über den bisherigen Untersuchungsrahmen hinaus an zukunftsfähigen Ideen gearbeitet werden, um abzuwägen, was langfristig sinnvoll und machbar sein könnte.



## 2.7.4 Technische Anforderungen an die zu planende Strecke (S. 63 ff.)

### 2.7.4.1 Trassierung und Oberbau (S. 63 ff.)

Ein Abstand von 40 Metern zur BAB 66 ist nicht mehr zeitgemäß. In vielen Bereichen von Aus- und Neubaustrecken der DB AG wird davon in erheblichem Maße abgewichen (z.B. Rheintalstrecke).

Ein möglicherweise angedachter sechsspüriger Ausbau der BAB 66 ist an vielen Stellen überhaupt nicht möglich. Ein teilweiser Ausbau mit wiederkehrend erforderlicher Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen ist verkehrlich gesehen sehr ungünstig und steigert das Stauaufkommen. Auch ist das Argument, dass dieser Streifen bei der grundhaften Erneuerung der Autobahn gebraucht wird, nicht korrekt. HessenMobil hat in den letzten Jahren eine erhebliche Anzahl an Streckenabschnitten saniert, ohne die Seitenbereiche zu nutzen.

Unter Berücksichtigung dieser Punkte müsste bei verschiedenen Varianten nochmals eine Nachprüfung erfolgen; ein dichter Verlauf nahe der BAB 66 entspricht dem Bündelungsgebot des Landesentwicklungsplans Hessen 2020 und den jeweiligen Regionalplänen. Die Bündelung reduziert die Zerschneidung, minimiert den Flächenverbrauch und vermindert die visuelle Beeinträchtigung der Landschaft. Es wird auf den entsprechenden Vorschlag und die Stellungnahme der ARGE Bahndreieck Spessart verwiesen. Somit zeigt sich, dass hier der Variantenvergleich unrichtig und unter Berücksichtigung der genannten Argumente die Abschichtung als fehlerhaft anzusehen ist.

Bei den Überleitungen, die in der jetzigen Planung einen maximalen Abstand von 30 Kilometern haben sollen, ist es zwingend erforderlich, bereits im jetzigen ROV weitere Verknüpfungspunkte und Überleitmöglichkeiten zu erkunden, die sich zu einem späteren Zeitpunkt möglichst ohne großen technischen Aufwand realisieren lassen.

Die Diskussion im Dialogforum und Vorschläge aus dem politischen Umfeld im Main-Kinzig-Kreis zeigen eine Vielzahl von Ansätzen auf, nach denen die Neubaustrecke auch für andere "Verkehrsarten" genutzt werden kann. Zu denken wäre zum Beispiel an den Hessentakt. Weitere kreative Vorschläge können dazu führen, weitere Verknüpfungen zu realisieren. Um diese Möglichkeit zu haben, sollte bereits jetzt zukunftsfähig geplant werden.

### 2.7.4.3 Oberleitung und Bahnstromversorgung (S. 70)

Im DB AG-Workshop wurde durch Herrn Dr. Domke, die Aussage getroffen, zusätzliche Unterwerke bei verschiedenen Varianten seien selbstverständlich erforderlich. Nicht alle Varianten ließen sich durch die Aufrüstung der vorhandenen Unterwerke aus bahntechnischer und betrieblicher Sicht mit der erforderlichen Versorgungssicherheit betreiben.

Eine Differenzierung für die unterschiedlichen Varianten wäre vonnöten. Hier bestehen Planungsdefizite. Es fehlt an „Tiefe“ und „Güte“ im Variantenvergleich. Insbesondere bei den Varianten IV, VI und VII sind solche zusätzlichen Bauwerke erforderlich, die teilweise sogar in den sehr sensiblen Auenbereich der Kinzig hinein errichtet werden müssten.

Es ist daher zu prüfen, ob es dadurch zu erheblichen Auswirkungen auf bestimmte Schutzgüter kommt, die bisher nicht berücksichtigt wurden.

## 2.8 Verbringung von anfallendem Tunnelausbruchmaterial (S. 70 ff.)

Die ROV-Unterlagen sind in diesem Punkt sehr oberflächlich und ohne klare Aussage. Der Hinweis des mangelnden Deponieraums im Suchraum umfasst nur einen Aspekt.

Die Verantwortlichen der DB AG wiesen in den letzten Monaten bspw. verstärkt auf eine Ablagestelle der K+S GmbH bei Neuhof hin, die in Betracht kommen könnte. Diese Stelle wäre auch für die Planung der Trasse Fulda-Gerstungen interessant.

In den gesamten Unterlagen der DB AG finden sich jedoch keine deutlichen Aussagen zur Verbringung des Ausbruchmaterials. Dies ist aber bereits in einem frühen Stadium der Planung von besonderer Bedeutung, weil damit erhebliche Belastungen für die Umwelt und für die Bevölkerung einhergehen.



Außerdem ist nicht zu erkennen, ob

- von der Vorhabenträgerin beabsichtigt ist, bereits geschlossene Deponien erneut bzw. für "sauberes" Aushubmaterial zu nutzen (siehe Stadt Frankfurt mit „Monte Scherbelino“ am Offenbacher Kreuz der Autobahnen BAB 3 und BAB 661, der in letzten Jahren nochmals für Aushub genutzt wurde)
- die DB AG mit den Landratsämtern sowie den Stadt- und Gemeindeverwaltungen gesprochen hat, ob sich eventuell Baugebiete in Ausweisung befinden, die aufgrund ihrer Topografie sinnvollerweise mit Aushubmaterial in Teilbereichen aufgefüllt werden können (siehe Gewerbegebiet in oder bei Lahr am Schwarzwald). Außerdem ist nicht bekannt, ob die DB AG im gesamten Suchraum und darüber hinaus erkundet hat, ob zukünftig Erdmassen für Lärmschutzwälle oder andere Zwecke benötigt werden. Gerade die regionale Unterbringung von Erdmassen reduziert in sehr erheblichem Maße die Belastung, schont das Klima und spart erheblich Energie ein
- innovativere Möglichkeiten der Nutzung der Aushubmassen betrachtet wurden. Lassen sich die Massen aus dem Tunnel für Bauzwecke der DB AG nach entsprechender Aufarbeitung einsetzen? Weiterhin wäre es möglich, mit Firmen aus dem Suchraum und darüber hinaus nach zukunftsfähigen Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Die Neubaustrecke liegt am Rand des Rhein-Main-Gebietes und in unmittelbarer Nähe zu Fulda. In diesem Bereich werden täglich große Mengen zum Bauen benötigt.

#### 3.4.5 Wasser (S. 94 ff.)

Die Aussagen zum Hochwasserschutz, Grundwasser, Wasserversorgung und Abwasserentsorgung sind in der erforderlichen Tiefe ausgeführt worden. Die konkurrierende Planung des Wasserverbands Kinzig für Hochwasser-Schutzmaßnahmen sowie die überragende Bedeutung der Trinkwassergewinnung für den Ballungsraum Rhein/Main wurde jedoch nur unzureichend in die Planungen einbezogen und ist somit zu beanstanden.

Der Hochwasserschutz ist, ebenso wie die Errichtung der Bahntrasse, eine Jahrhundertaufgabe für die hiesige Region. Auch zukünftige Generationen sollen in einer Landschaft leben können, ohne vorhersehbaren Risiken ausgesetzt zu sein. Die seit Jahren betriebenen Planungen auf dem Gebiet des Hochwasserschutzes dürfen durch das Projekt der NBS keinesfalls zunichte gemacht werden. Es fehlt eine klare, verbal-argumentative Auseinandersetzung der DB AG-Gutachter mit der Situation des Hochwasserschutzes entlang der Kinzig und derer Zuflüsse.

Der besonderen Bedeutung der Trinkwassergewinnung und -versorgung im Main-Kinzig-Kreis und im südlichen Vogelsberg wird in keiner Weise Rechnung getragen. Eine überwiegende Betrachtung von Durchfahrungslängen lässt die besondere Bedeutung bestimmter Brunnen für die Versorgungssicherheit einer hohen Zahl an Bürgerinnen und Bürgern auch des Rhein-Main-Gebietes außer Acht. Auf den Aspekt der Trinkwassergewinnung wird an verschiedenen Stellen dieser Stellungnahme eingegangen. Es wird darüber hinaus auf die Stellungnahme des Wasserverband Kinzig verwiesen sowie auf den Regionalplan Südhessen (2010), dort bspw. S. 120, Begründung zu 6.1.

#### 4.4.2.2 Europarechtlich geschützte Arten und ihre Lebensräume (S.159 ff.)

Die Vorhabenträgerin hat Festlegungen zur Abschichtung der Varianten auf Basis von Datenlagen vorgenommen. Die zugrundeliegenden Daten sind unzureichend und zu einem großen Teil vier Jahre alt und älter. Diese Daten sind nur beschränkt aussagekräftig.

Es wird auf Punkt 1.5 der Stellungnahme und die Tatsache verwiesen, dass die DB AG den sehr detaillierten Hinweisen aus dem Brachtal nicht nachgegangen ist und stattdessen auf das Planfeststellungsverfahren verwies. Zudem wurden die älteren Gehölzkomplexe und Streuobstbestände im Bereich der Variante VII nur unzureichend berücksichtigt.



Die Abschichtung der Varianten und damit die Entscheidungsgrundlage zur Auswahl der Vorzugsvarianten fußt sehr stark auf Untersuchungen und Daten aus dem Bereich Natur- und Artenschutz. Aus den vorgenannten Gründen wird diese Vorgehensweise für sehr bedenklich gehalten.

#### 4.4.3 Schutzgüter Boden und Fläche (S. 163 ff.)

Bereits im ersten Workshop der DB AG im März 2018 wurde insbesondere durch Herrn Leutnant, (Untere Naturschutzbehörde MKK) und Herrn Dr. Hartlik (Gutachter im Auftrag des Main-Kinzig-Kreises) beanstandet, dass die Festlegungen im Bundesbodenschutzgesetz und in der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung bis dahin nur unzureichend berücksichtigt wurden.

Dies betraf und betrifft nicht nur die Varianten, sondern auch die erhebliche Inanspruchnahme von Flächen im Zuge der Baustelleneinrichtung und der zu schaffenden Transportwege außerhalb bestehender Straßen. Die Ertüchtigung von Straßen und deren zeitweise Verbreiterung greift ebenfalls bei diesem Schutzgut. Dieser Mangel wurde nicht abgestellt und setzt sich in den vorliegenden Raumordnungsunterlagen fort.

Die Vorhabenträgerin hat auch hier in vielen Bereichen Ihre Schlussfolgerung aufgrund von unzureichenden und veralteten Daten gezogen, worauf bereits an verschiedenen Stellen dieser Stellungnahme hingewiesen wurde.

Auch wenn zu diesem frühen Zeitpunkt eine sehr vertiefte Bearbeitung bestimmter Sachverhalte nicht notwendig ist, teilweise aber doch durchgeführt wurde, hätten spätestens bei der Verdichtung auf zwei Vorzugsvarianten diese und andere Schutzgüter intensiv betrachtet werden müssen.

#### 4.4.4 Schutzgut Wasser (S. 170 ff.)

##### 4.4.4.1 Grundwasser; hier: Trinkwasserschutz

Auf Seite 174 der Raumordnungsunterlage wird ausdrücklich auf das Gewinnungsgebiet Neuwirtheim als Bestandteil einer überregionalen Fernwasserversorgung verwiesen. Die hier getroffene Vereinfachung ist als äußerst problematisch anzusehen, zumal im selben Absatz sofort eine Relativierung der Bedeutung des Gewinnungsgebiets erfolgt („Spitzenlastabdeckung in Trockenjahren“). Hier wird offenbar bewusst ein falscher Eindruck erweckt, der stellungnehmenden Bürgerinnen und Bürgern weitere für die Trinkwasserversorgung im Suchraum sowie im weiteren Rhein-Main Gebiet wichtige Gewinnungsgebiete verschweigt. Tabelle 18 mit dem Lagehinweis „Grobkorridore“ unterstützt diese Einschätzung.

Insbesondere die Versorgung aus den Brunnen entlang der Bracht ist für die Bevölkerung in Frankfurt am Main und Umgebung von herausragender Bedeutung. Hierzu wird ausdrücklich auf die Stellungnahme des Wasserverband Kinzig verwiesen.

Die gemachten Aussagen zum ökologischen Zustand der prägenden Oberflächengewässer im Suchraum basieren teilweise auf veralteten Datengrundlagen. Auch in diesem Punkt ist die Abschichtung im Variantenvergleich zu beanstanden. Die Überschwemmungsgebiete sind ebenfalls nicht vollständig und umfassend betrachtet worden.

Unter diesem Punkt der Raumordnungsunterlage sind gravierende Mängel festzustellen!

#### 4.4.5 Schutzgüter Luft und Klima (S. 182 ff.)

Im Zuge der aktuellen Diskussionen und Erkenntnisse zum weltweiten Klimawandel ist die untergeordnete, geradezu stiefmütterliche Behandlung dieser Schutzgüter als vollkommen unverständlich und besorgniserregend zu bezeichnen. Hier ist die Klimaproblematik nicht in der notwendigen Tiefe betrachtet worden. Für die Abschichtung der verschiedenen Varianten hatte dies fast kein Gewicht, obwohl der Klimawandel die Zukunft massiv beeinflussen wird. Die vorgenommene Abschichtung ist in diesem Punkt nicht zukunftsfähig. Ein Projekt mit einer derart langfristigen Konsequenz für eine



Region, verdient eine wesentlich intensivere Auseinandersetzung mit dem Klima und entsprechenden Auswirkungen. Siehe dazu u.a. Anhang 1 und Punkt 1.4.7.

#### 4.4.6 Schutzgut Landschaft (S. 185 ff.)

Mit dem Landschaftsgebiet "Auenverbund Kinzig" verfügt diese Region über ein Alleinstellungsmerkmal. Es gibt keine vergleichbaren Landschaften in Deutschland und in Europa, die hinsichtlich der Landschaft, dort vorkommenden Habitaten, Biotopen, Pflanzen und Tieren, Boden und Bodentypen, Waldformen und Waldtypen, ähnliches zu bieten haben.

In diese einzigartige Landschaft greift das Bauvorhaben in hohem Umfang ein. Insbesondere eine Kinzig-ferne Trasse verändert die Landschaft massiv und führt zudem zu einer erheblichen Änderung des Landschaftsbilds. Gerade der visuelle Eindruck ist für Naherholungssuchende und Touristen von ganz elementarer Bedeutung. Der sich entwickelnde Tourismus in der Region um BrachtTal wird während der Bauzeit von bis zu zehn Jahren weitestgehend eingeschränkt, Touristen werden durch die massive Anzahl an LKWs abgeschreckt. Naherholungssuchende werden in andere Regionen ausgewichen. Dieses zieht erhebliche wirtschaftliche Folgen für die Region nach sich.

Die langfristigen Auswirkungen sind zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer zu ermitteln. Dauerhaft werden Landschaften für die Erholung wegbrechen, weil Gebiete ohne Lärm nun verlärmert werden. Die gesetzlichen Grenzwerte, ab wann Lärmschutz notwendig ist, beziehen sich beim Schutzgut Mensch weitgehend nur auf bebaute Bereiche. Eine freie Landschaft muss anscheinend nicht vor Lärm geschützt werden.

#### 4.4.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern (S. 195 f.)

Das Unterrichtungsschreiben fordert von der DB AG eine intensive Auseinandersetzung mit Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern.

Der Hinweis der DB AG, ihr sei dies nicht zuzumuten, stellt eine erhebliche Abweichung vom Unterrichtungsschreiben dar. Das RP Darmstadt hat die vorgelegten Raumordnungsunterlagen als vollständig angesehen. Pro BrachtTal e.V. bittet hier um eine Richtigstellung.

Selbstverständlich erfordert die Berücksichtigung der Wechselwirkungen umfassende Analysen. Auch werden dabei hochkomplexe Bereiche betrachtet. Dieses wurde der Vorhabenträgerin im Unterrichtungsschreiben zugetraut und es ist unverständlich, warum das Unternehmen Deutsche Bahn AG nicht im Stande ist, diese Leistung zu erbringen. Die Vorhabenträgerin muss für diesen komplexen Bereich umfassendere Analysen vorlegen.

### Teil C: RVU+UVU - Variantenvergleich

#### 6 Vergleich der zu erwartenden Auswirkungen auf die Raumordnungsfaktoren durch die Alternativen IV und VII

##### 6.1 Siedlungsstruktur, Industrie, Gewerbe (S. 222)

Die Vorhabenträgerin hat bei ihrer Betrachtung die erforderliche Tiefe vermissen lassen. Eine intensive Betrachtung der Entwicklungsmöglichkeiten, die mit der Antragsvariante IV verbunden sind, hätte eine messbare Differenzierungsmöglichkeit aufgezeigt.

Die Kinzig-ferne Variante VII hat keinerlei Entwicklungspotenzial für zukünftige Anforderungen.



## 6.2 Überörtliche Verkehrserschließung (S. 225 f.)

Auch hier wurde nicht vertieft genug gearbeitet.

Selbstverständlich hat die in unmittelbarer Nähe anderer Verkehrswege gelegene Variante IV überragend größeres Potenzial als die Variante VII. Die DB AG hat eine klare Bewertung vermissen lassen und unter 6.2.3 auf Seite 226 ausgeführt, dass dies nicht abschließend zu bewerten sei und es keine Differenzierungsmöglichkeiten gebe. Hier ist die Aufgabenstellung des Unterrichtungsschreibens des RP nicht vollumfänglich erfüllt worden (vgl. Unterrichtungsschreiben S. 8, 5.1).

## 6.3 Natur und Landschaft / Freiraumsicherung (S. 228 ff.)

Der Vorteil der Variante VII entsteht durch die fehlende Tiefe der Untersuchungen im Bereich dieser Variante. Hierzu wurde und wird an mehreren Stellen dieser Stellungnahme und zu unterschiedlichen Aspekten vorgetragen. Dem Aspekt der Freiraumfunktion und -sicherung wurde im Lichte des Regionalplan Südhessen eine zu geringe Bedeutung beigemessen.

## 6.4. Landwirtschaft und Forstwirtschaft (S. 231 ff.)

Die fast ausschließliche Betrachtung der Durchfahrungsängen verfälscht das Ergebnis erheblich. Eine differenzierte Betrachtung hätte sich ergeben, wenn sich intensiver mit den jeweiligen Gegebenheiten auseinandergesetzt worden wäre, zum Beispiel

- wenn das vorhandene Wissen der Förster und Landwirte mit eingeflossen wäre,
- wenn umfangreiche Gutachten von Fachbehörden wie zum Beispiel HessenForst oder Landesbetrieb Landwirtschaft Hessen eingeholt worden wären.

Gerade die von der Variante VII betroffenen Gebiete sind von einer wesentlich extensiveren Landwirtschaft geprägt, haben die "ärmeren" und dadurch wertvolleren Böden. Auch die artenreicheren Wälder am Rande des Vogelbergs sind hier zu nennen.

## 6.5 Wasser (S. 233 ff.)

Unter dem Gesichtspunkt Wasser hätte Variante VII im Rahmen der Variantenabschichtung von vornherein ausgeschlossen werden müssen.

Beim geplanten Hochwasserrückhaltebecken der Bracht sind nahezu deckungsgleiche geologische Verhältnisse erwartbar, wie dies beim Kinzig-Stausee der Fall ist. Wenn für den Stausee eine lange in der Planung befindliche und viel diskutierte Brücke für die DB AG letztlich ein zu großes Risiko darstellt und deshalb zu einem sehr späten Zeitpunkt die Rückstellvariante aktiviert wurde, so sind

- Brücke Bracht
- Hochwasserrückhaltebecken Bracht
- Trinkwassergewinnung Brachttal

ebenfalls nicht miteinander vereinbar.

Der Hochwasserschutz für das dicht besiedelte untere Kinzigtal durch ein in Planung befindliches Rückhaltebecken im Durchfahrungsgebiet lässt keine Brückenpfeiler im Bereich des Anstaubeckens zu. Auch am Rand und in der Nähe lassen sich keine Pfeiler planen, da durch Bohrungen, Bauarbeiten und später durch die Pfeiler selbst Oberflächenwasser durch die Kluften ins Grundwasser gelangen kann. Dies wiederum hätte unabwendbare Wirkungen auf die Trinkwassergewinnung. Bei einer Verunreinigung in Zeiten von Wasserknappheit und Klimawandel wäre die Versorgung des Ballungsraumes Rhein-Main nicht mehr gewährleistet.

Dies betrifft in besonderem Maße auch die lange Bauzeit, die die 1.000 Meter lange Brücke mit sich bringt. Von Brachttaler Seite aus muss zumindest der Tunnel in Richtung Norden, ggf. auch der Tunnel in Richtung Gelnhausen gebohrt werden. Dieses ist anhand der geplanten BE-Flächen ersichtlich und wurde auch bereits im Rahmen des Dialogforums genannt. Die Gefahr einer Verunreinigung des



Grund- und damit des Trinkwassers durch auslaufendes Prozesswasser, auslaufende Betriebsstoffe oder durch Unfälle von LKWs ist eindeutig vorhanden. Bereits bei den aktuellen Probebohrungen wurde hier unsauber gearbeitet (siehe 11.1.3).

In Hinblick auf die Trinkwassergewinnung ist hier zusätzlich ein besonderer Aspekt zu nennen: Das Risiko eines Unfalls auf der Brücke oder am Tunnelein- bzw. Ausgang.

Die Neubaustrecke ist laut Angaben der DB AG besonders nachts für den Güterverkehr zu nutzen. Gefährliche Güter werden überwiegend auf der Schiene transportiert, da dabei grundsätzlich das Risiko eines Unfalles geringer ist. Sollte es jedoch zu einem Unfall kommen, dann können aufgrund der Menge, die ein Güterzug transportiert, riesige Umweltauswirkungen die Folge sein. Auslöser können technisches Versagen (Beispiel Unfall Eschede), menschliches Versagen aber auch Auswirkungen von außen sein (z.B. Wild im Bereich der Tunnelportale). Im Brandfall im Tunnel ist ein Herausrollen des Zugs auf die Brücke möglich. Bei einer Havarie würden Schadstoffe, zudem mit Löschwasser gemischt, den Bereich der Bracht soweit schädigen, dass die Trinkwasserbrunnen mit hoher Wahrscheinlichkeit stillgelegt werden müssten. Diese Aspekte wurden nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt (vgl. ROU S. 437).

#### 6.6 Rohstoffsicherung (S. 236 ff.)

Unter dem Punkt der Rohstoffsicherung wurde die Einmaligkeit der Gesteinsvorkommen bei Bad Soden-Salmünster Katholisch-Willenroth und deren überregionale Bedeutung nicht ausreichend gewürdigt. Dieses wertvolle Gestein (Basalt/Gabbro) würde beim Bau der Variante VII nur noch bedingt abgebaut werden können, da das Abbaugelände auf einer Länge von 2.580 Metern unterirdisch durchfahren werden würde. Ein möglicher Abbau unterhalb eines Tunnels ist nicht genehmigungsfähig wodurch das Abbaugelände in seiner Gänze gefährdet wäre. Die DB AG hatte aus ähnlichem Grund die Variante VII verändert, um die Unterfahrung des Abbaugeländes der K+S GmbH Neuhof zu vermeiden. Es ist nicht auszuschließen, dass endliche Rohstoffe, wie bei Katholisch-Willenroth vorhanden, zukünftig intensiver abgebaut werden müssen. Diese Chance würde der Tunnel nachfolgenden Generationen nehmen.

Der regionale Steinbruchbetreiber fährt bereits heute erhebliche Mengen an Gleisschotter in die Schweiz. Dort sind die Mengen zur Deckung des Bedarfs des Schienensystems nicht mehr ausreichend. Bitte berücksichtigen Sie die Abbaugelände der genannten, seltenen Basaltarten.

#### 7 Vergleich der zu erwartenden Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter durch die Alternativen IV und VII (S. 241 ff.)

Hierzu haben wir uns an verschiedenen Stellen dieser Stellungnahme bereits sehr eindeutig geäußert. Deshalb erfolgen hier lediglich einzelne Verweise. Punkt 7.8 wird an dieser Stelle ausführlicher dargestellt.

##### 7.1 Schutzgut Mensch, Erholung und Freizeit (S. 241 ff.)

Schallimmissionen (Lärm)

Punkte 4.4.6 und 9.1.1

##### 7.2 Schutzgut Tier, Pflanzen, biologische Vielfalt (S. 250 ff.)

Punkte 1.5 und 4.4.2.2

##### 7.3 Schutzgut Boden und Fläche (S. 254 ff.)

Punkt 4.4.3

##### 7.4 Schutzgut Wasser (S. 257 ff.)

Punkte 4.4.4 und F.1.5.5



7.5 Schutzgüter Luft und Klima (S. 262 ff.)

Punkte 1.4.7. und 4.4.5 sowie Anhang 1

7.6 Schutzgut Landschaft (S. 264 ff.)

Punkt 4.4.6

7.7 Schutzgüter Kultur- und Sachgüter (S. 268 f.)

Punkt F.1.5.8 und Anhang 6

7.8 Auswirkungen und Folgewirkungen durch Bauleistungen und Transportverkehr (S. 270 ff.)

Die Auswirkungen und Folgewirkungen durch Bauleistungen und Transportverkehr wurden für die Vorzugsvarianten nicht tief genug betrachtet. Zudem zweifelt Pro BrachtTal e.V. die errechneten Werte der BE-Flächen, Zuwegungen und des LKW-Verkehrs an. Hier haben viel intensivere Bewertungen im Rahmen der Vertiefung bei den Varianten IV und VII zu erfolgen. Die Gutachter der DB AG, vor allem Herr Stolzenburg, haben in den Ausführungen im Dialogforum und in den Workshops immer wieder darauf hingewiesen, welche massive Auswirkungen ein Bauen der Spessartvarianten darstellt. Wir sind der Ansicht, dass dies ebenso für die Variante VII gilt, die weit ab von der Haupteinschließung gebaut werden soll, die nur ganz wenige geeignete Straßen bis zur BAB 66 aufweist und die eine Vielzahl von Ortsdurchfahrten belastet.

Die Festlegung, dass in der jetzigen Phase noch keine verlässlichen Aussagen über das Bauen getroffen werden kann, sind nicht schlüssig. Herrn Schütz' Hinweis, dass erst nach Durchführung der Probebohrungen verlässliche Aussagen getroffen werden können und man sich schließlich erst im Rahmen der Raumordnung bewege, steht im klaren Widerspruch zu den von der DB AG in Ordner 5 der Raumordnungsunterlagen getroffenen Aussagen. Hier wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die geologischen Verhältnisse bekannt sind. Die Probebohrungen ergeben sicherlich noch weitere Einblicke, aber mit den bisher vorliegenden Kenntnissen (durch die vielen Trinkwassergewinnungsanlagen ist das Gebiet um die Variante VII eines der geologisch am besten erkundeten Gebiete Deutschlands) und mit dem Wissen beim Hessischen Landesamt für Naturschutz, Geologie und Umweltschutz wären klare Abschätzungen der Vorhabenträgerin möglich gewesen. Auch in anderen Untersuchungsbereichen ist die DB AG weit über die für die Raumordnung erforderliche Bearbeitungstiefe hinausgegangen.

Daher wird gefordert, dass auch in diesem Bereich noch erhebliche Nachuntersuchungen erfolgen, um eine verlässlichere Bewertung der Vorzugsvarianten zu erreichen.

In den Raumordnungsunterlagen ist nicht erkennbar, dass:

- die Verwertung der Ausbruchmassen (Überschussmassen) Vorrang vor deren Entsorgung hat,
- dass die Eignung von Ausbruchmassen für die Wiederverwertung (Bewertung der Materialeigenschaften) erfolgt ist,
- dass die Verwertungsmöglichkeiten zu wenig untersucht wurden sowie
- dass außer einer Nachfrage bei der Oberen Bodenbehörde bezüglich Deponieraum im Suchraum keine weitergehenden Überlegungen angestellt wurden.

Es ist erforderlich, mit Firmen aus der hiesigen Region, dem Landkreis und den betroffenen Gemeinden Möglichkeiten auszuloten, um die Ausbruchmassen wirtschaftlich sinnvoll und unter Schonung von Ressourcen (z.B. anstelle von erforderlichem Steinbruchmaterial) einzusetzen. Dazu zählt:

- die Aufbereitung von geeignetem Ausbruch für Tragschicht-, Frostschutz- und Auffüllmaterial sowie als Zuschlagstoff für die Betonherstellung,
- die Auffüllung von Baugebieten sowie
- neue Lärmschutzwälle in der Region.

Bereits in der Tischvorlage wies die DB AG auf die Verfüllung von Steinbrüchen und Tagebauten, die Seitenablagerung mit lärmindernder Wirkung, die Geländemodellierung zur Verbesserung des Land-



schaftsschutzes und den Einbau von Aushubmassen zur Minderung von Sichtbeziehungen hin. Die Raumordnungsunterlagen lassen dazu deutliche Darstellungen vermissen.

Auch das Thema der Eignung vorhandener Verkehrswege und bei deren Fehlen der notwendige Neu- oder Ausbau land- oder forstwirtschaftlicher Wege, findet in den Raumordnungsunterlage keine hinreichende Würdigung. Allein durch die Anlage von Baustraßen, teilweise mit dauerhafter Nutzung als Zufahrts- und Rettungswege, ergeben sich erhebliche zusätzliche Eingriffe in die Landschaft, die auch Auswirkungen auf die Schutzgüter haben. Hier schneidet eine Variante, die in größerer Entfernung von der Bestandsstrecke und von der Autobahn liegt und die eine geringere Dichte an Straßen hat, erheblich schlechter ab.

Auch sind Flächen, die im Zuge der Baustelle benötigt werden, in einem Gelände, das durch größere Höhenunterschiede geprägt ist, in erheblich größerem Maße in Anspruch zu nehmen. Das ergibt sich daraus, dass solche Flächen nur mit einer gewissen Neigung für die Baustelle gut nutzbar sind und dadurch erheblich größere Geländeanschnitte und -aufschüttungen mit den erforderlichen Böschungen benötigt werden. Hier wird sich auch der bisher errechnete Flächenverbrauch im topografisch ungünstigeren Gelände erheblich vergrößern.

Wie von der DB AG im Workshop am 18. Mai 2020 mitgeteilt, wurde dieses bei der Variantenbetrachtung, auch bei der Vertiefung der Antragsvariante IV und der Vorzugsvariante VII nicht berücksichtigt. Vielmehr wurde die Annahme getroffen, dass sich dies bei den beiden Varianten nur geringfügig unterscheidet. Wie bereits dargestellt, gibt es zwischen den Varianten IV und VII erhebliche Unterschiede. Diese wurden bisher nicht klar dargestellt, so dass der Variantenvergleich in diesem Punkt nicht zutreffend ist. Siehe auch Punkt 1.4.4 Logistikkonzept.

7.9 Natura 2000 (S. 274 ff.)  
Punkt 11.11

7.10 Artenschutz (S. 276 f.)  
Siehe Ausführungen zu Ordner 4a - Artenschutz und Natura 2000

## TEIL D: Ermittlung und Begründung der Antragsvariante des Vorhabensträgers (nicht Teil der RVU/UVU)

Pro BrachtTal e.V. ist bewusst, dass verkehrliche und volkswirtschaftliche Kriterien nicht Teil des ROVs sind. Es ist jedoch ein Anliegen, frühzeitig auf Risiken hinzuweisen, die zu einem höheren und unnötigen Verbrauch von Steuergeldern führen können. Es besteht die Überzeugung, dass über die bereits ermittelte Differenz in den Baukosten hinaus ein viel höheres finanzielles Risiko bei der Variante VII besteht. Zudem spielen wirtschaftliche Faktoren auch bei Natur- und Artenschutz eine Rolle und umgekehrt. So ist bspw. das Risiko auf geschützte Arten zu treffen bei der Variante VII aufgrund der unzureichenden Datenlage um ein Vielfaches höher als bei der Antragsvariante IV (oder anderen tiefer untersuchten Varianten). Es wäre ein finanzielles Desaster, wenn sich zu einem späteren Zeitpunkt aus Gründen des Natur- und Artenschutzes die Variante VII als nicht realisierbar herausstellen würde. Das Risiko ist bei der Antragsvariante IV um ein Vielfaches niedriger.

Die Kinzigtal-ferne Variante birgt weitere Risiken. Ein Mehraufwand für BE-Flächen und für Transportwege „über Land“ ist notwendig. Die vorhandenen Straßen müssen zu Lasten der Vorhabenträgerin ertüchtigt und teilweise temporär verbreitert werden. Die Infrastruktur in der hiesigen Region ist in vielen Kommunen in einem unzureichend guten Zustand, so dass die Baumaßnahme erheblichen zusätzlichen Aufwand nach sich ziehen würde. Auch diese Kosten sind der DB AG anzulasten. Es muss zwingend vermieden werden, Bürgerinnen und Bürgern in der Region, die durch die Neubaustrecke erheblich belastet werden, auch noch über den Umweg einer Erhöhung der Grundsteuer oder der Erhebung von Straßenbeiträgen an der Wiederherstellung der Infrastruktur zu beteiligen. Im Bereich der Antragsvariante IV ist die Infrastruktur zumeist in viel besserem Zustand.



Natürlich bringt auch der Bau der Variante IV erhebliche Beeinträchtigungen für Mitbewohner\*innen des Main-Kinzig-Kreises mit sich. Durch die Nähe zur Bestandsstrecke und zur Autobahn sind die Wege bis zur Baustelle jedoch erheblich kürzer als bei einer Kinzigtal-fernen Variante. Zudem sind im Kinzigtal in großer Anzahl befestigte oder teilbefestigte Flächen vorhanden, die zurzeit nicht oder nur in geringem Anteil genutzt werden, z.B. ehemalige Gewerbeflächen. Diese könnten während der Bauzeit sinnvoll genutzt werden, sodass die Planierung landwirtschaftlicher und unberührter Flächen vermieden wird. Das ist Natur- und Artenschutz auf einfache, aber kreative Weise. Ein ausgereiftes und zukunftsfähiges Baulogistikhandbuch kann hier vieles hinsichtlich Nachhaltigkeit, Energieeinsparung und den Schutz vorhandener Rohstoffe bewirken.

Die Aufbereitung und Wiederverwendung von Materialien in der Nähe zur vorhandenen Infrastruktur ist wesentlich einfacher und kostengünstiger zu realisieren. Auch lassen sich Synergieeffekte zwischen einzelnen Baustellen mit wesentlich geringerem Aufwand erzielen. Für die frühzeitige Entwicklung entsprechender innovativer Konzepte steht Pro BrachtTal e.V. gerne über das Dialogforum oder per direkter Ansprache zur Verfügung.

Eine weit intensivere Zusammenarbeit aller regionalen Akteure als bisher ist insoweit anzustreben. So könnte bspw. ein bereits lange in Planung befindliches Gebiet wie die „Eiserne Hand“ bei Bad Orb eine geeignete Fläche für eine Baustelleneinrichtungsfläche darstellen. Nach Beendigung der Baumaßnahme zur NBS und der Nutzung durch die DB AG bzw. entsprechender Bauunternehmen, könnte dieses Gebiet für eine geeignete Anschlussnutzung zur Verfügung stehen, ohne dass die betreffende Gemeinde hier in Vorlage treten müsste.

Entlang der bestehenden Infrastruktur nahe der Antragsvariante IV gibt es viele solcher Möglichkeiten und damit kann unter Schonung der bisher unberührten Landschaft eine Baustelleninfrastruktur geschaffen werden. Bei Variante VII wird es solche Möglichkeiten nur in sehr geringem, nahezu vernachlässigbarem Umfang geben.

Eine Variante im Kinzigtal bietet zudem die Möglichkeit, die nahe Bestandsstrecke intensiv zu nutzen und damit den Transport in weiten Teilen umweltschonender zu realisieren, als dies über eine wesentlich höhere Menge an LKWs aus den Infrastruktur-fernen Gebieten der Fall ist.

Nicht nur der zu reaktivierende Verladebahnhof in Vollmerz, wie in den Raumordnungsunterlagen beschrieben, eignet sich für die Bahnverladung. An vielen Stellen sind noch Gleisanlagen vorhanden, die mit geringem Aufwand ertüchtigt werden können (z.B. in Neuhof oder in Wächtersbach neben MHI Naturstein). Auch gibt es Bereiche, die ausreichend Raum bieten, parallel zur Bestandsstrecke Gleise für die Bauzeit anzulegen. Da die DB AG bereits über den Bau von Behelfsein- und Ausfahrten an der BAB 66 nachdenkt, sollten entsprechende Untersuchungen auch für die Schiene angestellt werden. Der Transport über die Schiene ist zumeist preiswerter, aber auch sinnvoller im Hinblick auf Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Energieversorgung. Insofern wird der Aussage der DB AG, dass nur in Vollmerz Bahn-Verlademöglichkeiten bestehen, ausdrücklich widersprochen. Hier hat die DB AG mögliche Alternativen ebenfalls nicht in der erforderlichen Tiefe geprüft.

## TEIL E: RVU / UVU - Auswirkungsprognose der Antragsvariante

### 9. Beschreibung der Antragsvariante und der von ihr ausgehenden Wirkfaktoren

#### 9.1 Allgemeine Wirkfaktoren des Projektes

##### 9.1.1 Baubedingte Wirkfaktoren (S. 308 ff.)

Die Aussage, bei oberirdischen Abschnitten in Damm-, Einschnitts- und ebenerdiger Lage reiche ein einseitiger Arbeitsstreifen von ca. 10 Metern aus (S. 314), ist aufgrund einer Vielzahl an Besichtigungen von Projekten der DB AG nicht nachvollziehbar. Es werden zumeist breitere Arbeitsstreifen angelegt. Bereits für möglichen LKW-Begegnungsverkehr werden ca. 7 Meter Breite benötigt, ferner ist dann noch kein Raum für die Arbeitsmaschinen und die zeitweise Zwischenlagerung von Baumaterialien vorhanden.



Bereits jetzt wird, variantenübergreifend, die Minimierung der Inanspruchnahme von Flächen durch vorausschauende Planung gefordert. Es könnten Logistikzentren eingerichtet werden, die mehrere Teilbereiche abdecken. Zudem ist Übernachtungsraum für Arbeitskräfte nicht im Bereich jeder Baustelle erforderlich. Solche Unterkünfte können an Stellen eingerichtet werden, die keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme erfordern. Die BE-Flächen sollen auf eine Größe reduziert werden, die später der in diesem Bereich benötigten Flächen für Rettungsplätze, Unterhaltungswege, Zuwegungen u.ä. entsprechen.

Bereits vor Beginn der Baumaßnahme/Baustelleinrichtung müssen die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für die Bevölkerung realisiert worden sein, um den jahrelangen Baulärm erträglicher zu machen. Dazu sollen auch Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, die für den späteren Betrieb der Strecke nicht erforderlich sind. Temporäre Maßnahmen dieser Art sind bspw. vom Bauprojekt Riederwald (HessenMobil) bekannt.

Vor allem die Tunnelbaustellen erzeugen in hohem Maße LKW-Baustellenverkehr. In vielen Bereichen ist die vorhandene Straßen-Infrastruktur zumindest zu den bekannten Stoßzeiten bereits am Limit. Die Notwendigkeit, in viel größerem Umfang separate Ausweichstrecken für den Baustellenverkehr herstellen zu müssen, ist offensichtlich. Dieses Erfordernis wurde bisher nicht ausreichend betrachtet. Insbesondere für Kinzigtal-ferne Varianten ist es nötig, neue Zuwegungen für den Baustellenverkehr zu schaffen.

Aus Gesichtspunkten der Biodiversität zum Beispiel im Bereich von Insekten, Fledermäusen und Vögeln fristet das Thema Lichtemissionen der Baustellen in der Raumordnungsunterlage ein Nischendasein. Der Insektenschwund ist allgegenwärtig! Vor allem die Baustellenbeleuchtung und die damit verbundene Beeinträchtigung für Tier, Pflanze aber natürlich auch Mensch, muss viel intensiver beleuchtet werden. Die massive Lichtverschmutzung stellt einen erheblichen Störfaktor dar. Aus diesem Grund ist eine frühzeitige und ausführliche Betrachtung dieses Themas von sehr hoher Bedeutung.

## 9.2 Flächenkenngröße der Antragsvariante (S. 314 ff.)

Die temporäre Inanspruchnahme und zumeist Versiegelung von 171 Hektar naturbelassener, land- und forstwirtschaftlicher Flächen während der Bauzeit, sind aus Umweltgesichtspunkten nicht hinnehmbar. Eine vorausschauende Planung, die Schaffung von Logistikzentren und die Unterbringung von Personen und Material auf bereits versiegelten Flächen in vertretbarer Entfernung zu Baustellen führen zu reduziertem Flächenverbrauch. Es gibt hier Beispiele anderer Großprojekte.

## 9.3 Technische Aspekte der Antragsvariante (S. 315 ff.)

Bautechnischer Schwerpunkt der Antragsvariante IV liegt im Bereich Gelnhausen bis Wächtersbach-Aufenau sowie bei Schlüchtern. Für die Variante VII befindet sich ein solcher Schwerpunkt ausschließlich zwischen Wächtersbach-Hesseldorf und Brachtal-Schlierbach. Hier müssten 3 Großprojekte abgewickelt werden (2 Tunnel und 1 Brücke). Dies soll mit nur einer Zufahrtsstraße, der B 276, erfolgen (ROU S. 310: „Der Transportverkehr soll nach Möglichkeit auf übergeordneten Straßen erfolgen ...“). Dieser Schwerpunkt ist um ein Vielfaches höher einzustufen und kritischer zu bewerten als die Schwerpunkte der Antragsvariante IV.

## 10. Zu erwartende Auswirkungen der Antragsvariante auf die Raumordnungsfaktoren (S. 329 ff.)

Hier wird nur die Antragsvariante IV betrachtet. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass die Auswirkungen der Variante VII erheblich größer sind. Die Entfernung von der vorhandenen Infrastruktur führt bei Variante VII automatisch zu einer größeren Flächeninanspruchnahme und erfordert



zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die Lage der Trasse gerade bei BrachtTal im geplanten Hochwasserrückhaltebecken und in den Trinkwasserschutzzonen mit besonderer Bedeutung führt zu erheblich größeren Auswirkungen als die Antragsvariante IV.

## 11. Zu erwartende Auswirkungen der Antragsvariante auf die Umwelt

### 11.1.3 Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen (S. 383 f.)

Hier wird ausgeführt, dass die eingesetzten Baumaschinen, -geräte und -fahrzeuge den einschlägigen technischen Vorschriften und Verordnungen entsprechen. Es wird erwartet, dass diesbezüglich weitreichende Anforderungen an die Vorhabenträgerin und ihre Subunternehmer gestellt werden. Ältere und veraltete Maschinen, Geräte und Fahrzeuge besitzen größtenteils Bestandsschutz und dürfen weiter genutzt werden, auch wenn sie gesetzlichen oder technischen Anforderungen an neue Geräte und Maschinen nicht entsprechen.

Die zurzeit laufenden Bohrungen zeigen eindrucksvoll, dass zwischen schriftlichen Festlegungen und der Wirklichkeit bei laufenden Bauarbeiten eine große Diskrepanz bestehen kann. Bei den aktuellen Bohrarbeiten wird ständig gegen die Richtlinien zum Schutz von Bäumen verstoßen. Baumaschinen arbeiten ohne ausreichenden Schutz der Wurzeln in unmittelbarer Nähe zu Bäumen; im Wurzelbereich werden Materialien gelagert. Auch werden empfindliche Bodenflächen ohne Schutzmaßnahmen überfahren. Auf Fotos sieht es so aus, als ob das benötigte Wasser für die Bohrungen in die angrenzenden Flächen abgeleitet wird. Nach Verständnis von Pro BrachtTal e.V. wird Bohrwasser durch die Verwendung bei den Bohrungen zu Prozesswasser. Demnach müsste es aufgefangen und gereinigt werden. Erst danach kann dieses Wasser unter Berücksichtigung behördlicher Auflagen und deren Genehmigung der Versickerung zugeführt werden.

Entsprechende Fotodokumente können bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden.

### 11.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (S. 384 ff.)

Hier wird der Vogelsberg (beiderseits des Salztales) als einer der wenigen, unzerschnittenen, verkehrsarmen Räume mit einer Fläche von mehr als 100 km<sup>2</sup> herausgestellt. Bau und Betrieb der Variante VII würden dieses unwiederbringlich zerstören.

### 11.3 Schutzgüter Boden und Fläche (S. 397 ff.)

Das hier erwähnte Bodenmanagementkonzept zum schonenden Umgang mit Bodenmaterial sowie das Verschlechterungsverbot (gemäß § 12 Abs. 10 BBodSchV) finden bei den Bohrarbeiten (s.o.) offenbar keine ausreichende Berücksichtigung.

### 11.6 Schutzgut Landschaft (S. 423 ff.)

Die Brücke der Antragsvariante IV bei Wächtersbach, die die Bundesstraße 276, die Bestandsstrecke, den Radfernweg R3, das Gleis nach Bad Orb und die Kinzig überspannen soll, ist aktuell mit einer Höhe von 18 Metern in der Planung. Trotz dieser (im Vergleich) relativ geringen Höhe, wurde die Auswirkung dieser Brücke als hoch eingestuft. Als Begründung wird ihre Lage in der offenlandgeprägten Kinzigau genannt.

Diese Einstufung ist nicht gerechtfertigt. Vielmehr befindet sich die Brücke am östlichen Ende direkt am Berg, der Schienenstrang verschwindet im Tunnel. Auch die zu querende Bundesstraße liegt bereits im Hang. Somit befindet sich nur ein Teil der Brücke tatsächlich in der Aue. Weiterhin muss man davon ausgehen, dass die Höhenlage in der Detailplanung noch geändert werden kann. Die mögliche Brücke über das BrachtTal der Variante VII konnte im Laufe des Planungszeitraums von ca. 90 Metern auf ca.



45 Meter „gedrückt“ werden. Diese Brücke mit einer Länge von knapp 1.000 Metern ist im Gegensatz zu einer möglichen Brücke in der Kinzigau als hoch/sehr hoch landschaftsprägend einzustufen, da sie nicht im Landschaftsbild „versteckt“ werden kann. Eine Brücke mit einer Höhe von 18 Metern hingegen lässt sich rasch begrünen, so dass die visuelle Beeinträchtigung der Landschaft nach einem kurzen Zeitraum weniger stark oder gar nicht mehr gegeben ist.

Pro BrachtTal e.V. schlägt dazu vor, einen Sichtschutz der Brücke in der Kinzigau durch eine Baumallee/einen Baumkorridor herzustellen. Durch Anfüllungen in Teilbereichen und die Vorkultivierung entsprechender standortgerechter Baumarten, lässt sich der Zeitraum bis die Brücke kaum noch prägend sichtbar ist, erheblich reduzieren. Zudem könnten für eine gewisse Zeit stark wachsende Bäume genutzt werden, die im Rahmen eines Pflegekonzeptes zu einem späteren Zeitpunkt herausgenommen werden. Dieses ist bei Windschutzpflanzungen gute fachliche Praxis.

Siehe dazu die Skizzen in Anhang 3.

#### 11.10 Umweltauswirkungen aus schweren Unfällen oder Katastrophen (S. 437 ff.)

Jede Variante, die weiter von der bestehenden Infrastruktur im Tal der Kinzig entfernt ist, muss hier schlechter abschneiden. Das Heranführen entsprechender Rettungsmittel dauert länger, die Zeit bis zur Erstversorgung Verletzter ist erheblich länger, auch der Transport in geeignete Kliniken benötigt zusätzliche Zeit. Für die Erstanschaffung geeigneter Einsatzmittel in unmittelbarer Trassen-/Tunnelumgebung sind umfangreiche finanzielle Mittel nötig, da die Strukturen in der ländlichen Region den bisherigen Bedürfnissen angepasst sind. Diese Kosten erhöhen sich durch die Aus- und Weiterbildung der Einsatzkräfte. Bei Ersatzbeschaffungen müsste weiterhin die DB AG die Kosten tragen, ebenso für die gesamte Vor- und Unterhaltung. Hier sind die Kinzigtal-fernen Varianten nicht nur während der Bauphase erheblich teurer, sondern auch im Betrieb.

Unter Punkt 6.5 hat Pro BrachtTal e.V. bereits die Auswirkungen einer Havarie auf die Trinkwassergewinnung beschrieben. Die unter 11.10 in den ROU beschriebene Beachtung möglicher Risiken, wird über die Anforderungen an Neubau, Linienführung, Gleisentwässerung und die hohen deutschen Gefahrgutvorschriften als stark gemindert dargestellt. Gleichwohl wird ein Unfall nicht völlig ausgeschlossen. Aus Sicht von Pro BrachtTal e.V. stellen die im ersten Absatz beschriebenen, zu schaffenden Infrastrukturen in Verbindung mit dem Unfallrisiko und der Gefahr einer Verseuchung des Rhein-Main-Trinkwassers eine Unzumutbarkeit des Baus der Variante VII dar.

#### 11.11 Auswirkungen auf Natura 2000 und Artenschutz (S. 439 ff.)

Mit der Aussage auf Seite 441 f. der ROU werden alle vorher gemachten Aussagen erheblich abgeschwächt.

Auf Raumordnungsebene kann dabei noch nicht das Eintreten von Verbotstatbeständen prognostiziert werden. Erst im konkreten Fall auf Planfeststellungsebene kann beurteilt werden, ob Verbotstatbestände entstehen, die den Erhaltungszustand der genannten Population gefährden, welche Vermeidungsmaßnahmen und technische Lösungsmöglichkeiten es im Einzelfall gibt und ob ggf. durch FCS- oder CEF-Maßnahmen der Erhalt der Population gewährleistet werden kann.
---

Aus Sicht von Pro BrachtTal e.V. müsste nach dieser Aussage in Gänze überprüft werden, ob der Bereich Natura2000 und Artenschutz im ROV überhaupt berücksichtigt werden kann. Aufgrund der überragenden Bedeutung dieser Belange ist die Korrektheit des Variantenvergleiches in Gänze anzuzweifeln, da eine solche Betrachtung dort nicht eingeflossen ist.

In der Tat lassen sich beispielsweise durch FCS- und/oder CEF-Maßnahmen Populationen erhalten. Es können jedoch auch technische Lösungen oder Vermeidungsmaßnahmen greifen.

#### 11.12 Konzeptionelle Überlegungen zu möglichen Kompensationsmaßnahmen (S. 442 ff.)



Pro BrachtTal e.V. unterstützt die Festlegung, 80-90 Prozent der Kompensationsmaßnahmen im Main-Kinzig-Kreis durchzuführen und fordert, die Maßnahmen weitgehend in unmittelbarer Nähe zur Trasse auszuführen. Der Auenbereich und die Zuflüsse zur Kinzig bieten hervorragende Möglichkeiten. Auch ist der Privatforst nicht außer Acht zu lassen.

Die gesamte Landschaft könnte durch strukturreiche Landwirtschaftsflächen geprägt werden, in die Kleingehölze, Baumreihen, Baumalleen und Streuobstwiesen eingebettet sind. Überall können "Trittsteine" entstehen. Aber auch Feuchtwiesen, Tümpel, usw. bereichern unsere Landschaft, schaffen Lebensräume und fördern die biotop-übergreifende Vernetzung.

Pro BrachtTal e.V. beteiligt sich intensiv und mit einem eigenen Konzeptvorschlag an der „Arbeitsgruppe Kompensationsmaßnahmen“ des Dialogforums.

#### 11.13 Konzeptionelle Überlegungen zur Ablagerung von Überschussmassen (S. 453 ff.)

Auf diesen Punkt sind wir bereits unter Punkt 7.8 unserer Stellungnahme eingegangen

### 3. Stellungnahme zu Ordner 3 - Anhänge zur RVU/UVU

#### Anhang F.1 – Variantenvergleich

F.1.1 Ergebnis der Untersuchungen zur Ermittlung weiter zu verfolgender Varianten (ausführliche Dokumentation s. Anhang F.3 der RVU/UVU)

F.1.1.2 Beschreibung der weiter zu verfolgenden Varianten (S. 480 ff.)

Die Vorzugsvariante VII ist bis zur Querung des Teufelsgrabens identisch mit der Variante VI und bis Wirtheim identisch mit der Antragsvariante IV. Anschließend überspannt sie nach einer Tunnelpassage das weite Tal der Bracht (Überschwemmungsgebiet und Trinkwasserschutzzone III, im Hangbereich Zone II) und überquert nach weiteren Tunneln die Salz, das Ürzeller Wasser und das Steinebachtal. Die Darstellung der Gutachter in den Raumordnungsunterlagen lässt erahnen, wie massiv die Variante VII hier in die Landschaft eingreift. Dies wird jedoch nicht in ausreichendem Maße gewürdigt bzw. die verbal-argumentative Bewertung kommt zu kurz oder fehlt.

F.1.2 Spezifische Angaben zu den zu prüfenden Varianten (S. 484 ff.)

Das Vergleichen von Längen, Quadratmetern, Kubikmetern, usw. ist gute fachliche Praxis und sicherlich diesem Verfahren geschuldet. Eine qualitative Abwägung der unterschiedlichen Faktoren lassen die Umweltplaner/innen jedoch vermissen.

So stellt bspw. Lärm, den eine zuvor lärmarme Region zu tragen hat, eine ganz andere Dimension dar, als wenn Lärm an anderer Stelle zu einer bereits bestehendem Lärmsituation hinzukommt. Intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen sind anders zu bewerten als naturnah genutzte Flächen. Gleiches gilt für die Forstwirtschaft. Dauerhaft genutzten Flächen, z.B. für Rettungszuwegungen müssen in viel größerer Tiefe betrachtet werden als temporär genutzte.

F.1.4.3.2 Beschreibung der Auswirkungen auf den Belang Natur und Landschaft, Freiraumsicherung (S. 521 ff.)

Für die auf den Seiten 526 (Antragsvariante IV) und 530 (Variante VII) beschriebenen Durchfahrungs-längen wird auf die Stellungnahme zu Teil A: Allgemein verständliche Zusammenfassung, Seite 11 f. verwiesen.



#### F.1.4.4.2 Beschreibung der Auswirkungen auf den Belang Land- und Fortwirtschaft (S. 537 ff.)

Es muss festgestellt werden, dass die Einholung von Gutachten aus Fachkreisen der Landwirtschaft und der Forstwirtschaft zur detaillierten Beschreibung der Auswirkungen versäumt wurde.

Es findet keine Differenzierung zwischen der Durchfahrung intensiv oder extensiv genutzter Flächen statt. Siehe dazu auch die Ausführungen in Punkt 6.4, 2. Teil A und an weiteren Stellen dieser Stellungnahme zu Durchfahrungslängen durch Vorranggebiete.

Während in anderen Bereichen der Naturschutz, der Artenschutz und der Schutz der Landschaft als besondere heranzuziehende Kriterien Verwendung finden, spielen diese hier keine Rolle. Gerade in der stark bewegten Landschaft der Kinzigtal-fernen Varianten findet Land- und Forstwirtschaft auf "ärmeren" Böden statt - im Hinblick auf den Naturschutz und die Erhaltung einer vielfältigen Landschaft sind diese Flächen von besonderer Bedeutung. Diese Gesichtspunkte fehlen und sind noch zu begutachten, um einen aussagekräftigen Variantenvergleich überhaupt vornehmen zu können.

#### F.1.4.5 Wasser (S.555 ff.)

##### F.1.4.5.2 Beschreibung der Auswirkung auf den Belang Wasser (S. 559 ff.)

Die Variante VII hat für die Region erhebliche Auswirkungen beim Hochwasserschutz. Das geplante Hochwasserrückhaltebecken an der Bracht und die Brücke der Schnellfahrstrecke im gleichen Bereich schließen sich aus. Die geologischen Verhältnisse an der Bracht ähneln denen am Kinzigstausee. Die Vorhabenträgerin hat auf Grund unkalkulierbarer Risiken Abstand davon genommen, eine Brücke über den Stausee zu bauen. Ähnliches gilt für den Bereich zwischen Brachtal-Schlierbach und Wächtersbach-Hesseldorf/Weilers.

Das Risiko für die Trinkwasserversorgung des Ballungsraumes Rhein-Main wird auch an dieser Stelle nicht ausreichend gewürdigt. Der Ausfall von Brunnen im Bereich der Variante VII gefährdet die Versorgung der Region Rhein-Main; eine Zuschaltung anderer Versorger kann diese Lücke nicht schließen. Es wird auf die Stellungnahme des Wasserverband Kinzig verwiesen.

Von der Antragsvariante IV betroffene Trinkwassergewinnungsgebiete und somit die Sicherung der Versorgung der Bevölkerung, lässt sich durch eine Vernetzung der Wasserversorgungsnetze innerhalb der Region sicherstellen.

Auf die Ausführungen in anderen Abschnitten dieser Stellungnahme zum Thema Wasser, sei an dieser Stelle verwiesen.

#### F.1.4.6 Rohstoffsicherung (S. 579 ff.)

##### F. 1.4.6.2 Beschreibung der Auswirkungen auf den Belang Rohstoffsicherung (S. 580 ff.)

Bezüglich der Auswirkungen auf das Basaltabbaugebiet bei Bad Soden-Salmünster Katholisch-Willenroth verweisen wir auf Punkt 6.6 dieser Stellungnahme.



F.1.5 Vergleich der zu erwartenden Auswirkungen der Varianten auf die Umweltschutzgüter (S. 610 ff.)

F.1.5.1 Schutzgut Menschen / Bevölkerung und menschliche Gesundheit

F.1.5.1.1 Methodisches Vorgehen zur Ermittlung der erheblichen Umweltauswirkungen (S. 610 ff.)

Untersuchungsaspekt Gesundheit und Wohlbefinden – Schallimmissionen (S. 620 ff.)

Bei der Lärmbetrachtung spielen anscheinend nur die Grenzwerte eine Rolle.

Allerdings müsste in einer verbal-argumentativen Beurteilung beachtet werden, dass der Lärm in einen an sich sehr lärmarmen Bereich hineinstrahlt. Die Auswirkungen ausschließlich durch eine exakte Darstellung der Grenzwerte zu betrachten, greift hier zu kurz.

D.3.9 Veränderung der Geräuschbelastungen (NG)

Durch die Neuaustrecke wird es in Folge der Verlagerung eines Großteiles des nächtlichen Schienengüterverkehrs auf die Neubaustrecke mit gesetzlichem Lärmschutz deutlich leiser. In der Berechnung der Nutzen/Kosten-Verhältnisse werden nur durch den Neuverkehr entstehende zusätzliche Geräuschbelastungen bewertet. Die Unterscheidung der Varianten IV und VII auf Ebene des NKV ist sehr gering, so dass keine relevanten Unterschiede bei den beiden Vorzugsvarianten entstehen. Die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sind in Kap F.1.5.1 im Anhang zur RVU/UVU beschrieben.

(Vgl. ROU Teil D: Ermittlung und Begründung der Antragsvariante des Vorhabenträgers, S. 290)

Eine entsprechende Bewertung der Neubelastung durch Variante VII findet verbal-argumentativ nicht statt.

Der Lärm des Eisenbahnverkehrs ist geprägt durch das Anschwellen und Abschwellen jedes einzelnen Zugereignisses. Lärm von Straßenverkehr, insbesondere an viel befahrenen Autobahnen hat einen viel gleichmäßigeren Pegel.

*Der Zugverkehr auf der geplanten Strecke ist der Hauptaushangspunkt betriebsbedingter Wirkfaktoren. Dabei handelt es sich tags überwiegend um Personenfern- und nachts um Güterverkehr. Die prägendsten Wirkfaktoren sind dabei die Emissionen. Es entstehen Lärmemissionen und in geringem Maß auch Erschütterungen. Während Erschütterungen im Nahbereich wirksam sind, können die Lärmimmissionen in Abhängigkeit von der Geländeausprägung über größere Entfernungen reichen. Anders als bei Autobahnen treten diese Emissionen an Schienenwegen diskontinuierlich auf (Einzelereignisse).“*

(Vgl. ROU Teil E: Auswirkungsprognose Antragsvariante, S. 312)

Dies wäre ebenfalls bei der Variante VII der Fall und würde zu erheblichen Beeinträchtigungen in 5 von 6 BrachtTaler Ortsteilen sowie in den Wächtersbacher Ortsteilen Weilers und Hesseldorf führen. Eine entsprechende verbal-argumentativ Bewertung der Belastung durch Variante VII findet nicht statt.

Die DB AG hat generell mit dem Standard von 3-Meter-Lärmschutz gerechnet. Durch Anwendung von Lärmschutz nach dem heutigen Stand der Technik wird jedoch eine erhebliche Verbesserung, über die in den ROU dargestellten Ergebnisse hinaus erzielt. Zumindest in der tieferen Betrachtung der Vorzugsvarianten hätte eine Darstellung und Berechnung von optimiertem Lärmschutz vorgenommen werden müssen.

F.1.5.1.2 Beschreibung der verbleibenden Umweltauswirkungen (S. 624 ff.)

Untersuchungsaspekt Gesundheit und Wohlbefinden - Erholung und Freizeit

Die Varianten IV und VII folgen bis Wirtheim der gleichen Linie. Durch die spätere Führung der Variante VII näher am Vogelsberg, sind die Auswirkungen auf den Aspekt Gesundheit und Wohlbefinden sowie Erholung und Freizeit um ein Vielfaches größer als bei der Antragsvariante IV, die sich wesentlich näher am verkehrsreichen Kinzigtal befindet.



Allein durch die Topografie sind bei Variante VII die Brücken entsprechend höher und erfordern wesentlich größere Anschüttungen, so dass erheblich größere Dämme entstehen. Variante VII würde dauerhaft zu Lärm in Regionen führen, in denen es derzeit keinen oder keinen nennenswerten Lärm gibt. Die Diskussion über Grenzwerte ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend; vielmehr muss in ruhigen Gebieten mit besonderer Bedeutung für diesen Aspekt verhindert werden, dass sich dort überhaupt Lärm ausbreiten kann.

Zudem wird das visuelle Landschaftsbild bei Variante VII in viel größerem Maße beeinträchtigt als bei der Antragsvariante IV. Beeinträchtigungen durch die Variante IV finden zumeist dort statt, wo es solche bereits gibt und sind dort weniger störend als in Regionen ohne Beeinträchtigungen. Siehe hierzu die Ausführungen unter Punkt 4.4.6.

Die niedrigeren Brücken und Anschüttungen der Antragsvariante IV können, bis auf wenige Ausnahmen, durch landschaftspflegerische Maßnahmen (z.B. Anschüttungen, Begrünungen) in Ihrer störenden Wirkung minimiert werden, so dass diese Beeinträchtigung sehr rasch aus dem sich entwickelnden Landschaftsbild verschwindet. In der vertieften Planung zur Antragsvariante IV könnte die DB AG durch Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern, bspw. HessenMobil, für eine weitere Absenkung der Brücke bei Wächtersbach sorgen. Begleitende Bepflanzung mit entsprechend vorkultivierten, standortgerechten Bäumen schafft die Möglichkeit, bereits mit der Pflanzung eine gewisse Verdeckung der Brücke entstehen zu lassen, sodass bereits in wenigen Jahren die Brücke ganz aus dem Blickbereich verschwindet (siehe dazu 11.6 sowie Anhang 3). Mit schnell wachsenden Baumarten, die dann durch andere Baumarten in einiger Entfernung ergänzt werden, lassen sich rasch sehr positive Ergebnisse erzielen und das Erscheinungsbild der Landschaft erheblich verbessern. Zumal dies in klimatischer Hinsicht ebenfalls einen positiven Effekt generieren würde. Bei Windschutzpflanzungen war bisher gute fachliche Praxis mit schnell wachsenden Baumarten rasch den Effekt der Windberuhigung zu erzielen; die Vielzahl anderer Baum- und Gehölzarten hat langfristig diese Aufgabe übernommen, so dass diese schnellwachsenden Arten entfernt werden konnten bzw. auf den Stock gesetzt wurden.

Bei Variante VII ist ein entsprechendes Vorgehen kaum möglich. Die 48 Meter hohe Brücke über das Brachtal lässt sich nicht wesentlich weiter absenken, um mit Bepflanzung einen ähnlichen Effekt erzielen zu können, wie bei der Brücke der Antragsvariante IV vor Wächtersbach.

Auch sind die Brücken im Bereich der Salz und den anderen noch weitgehend unberührten Tälern am Rand des Vogelsberg um ein Vielfaches störender, als die Brücken entlang der Antragsvariante IV. Die obigen Ausführungen zu Brücken gelten in gleichem Maße auch für die Tunnelportale. Weiterhin sind in den unberührten Bereichen erhebliche weitere Eingriffe durch die Schaffung von Rettungszufahrten, Aufstellflächen und Betriebsflächen notwendig, die alleine durch die Geländetopografie und die Ferne von der bereits vorhandenen Infrastruktur erheblich größere Flächen erfordert als bei der Antragsvariante IV. Dieses ist in den Raumordnungsunterlagen nicht bzw. nur sehr unzureichend dargestellt und verfälscht somit ganz erheblich das Ergebnis des Variantenvergleichs.

#### F.1.5.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (S. 708 ff.)

##### F.1.5.2.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen (S. 710 ff.)

Die Vorhabenträgerin arbeitet in vielen Bereichen mit veralteten Daten. Die ihr bekannten "weißen Flecken" wurden nur unzulänglich nachkartiert.

Somit sind die getroffenen Annahmen in diesem Variantenvergleich nicht hinreichend aussagefähig. Der Verweis der Gutachter der DB AG darauf, dass aufgrund des langen Planungsprozesses noch ein erhebliches Risiko bei gefährdeten Arten besteht, hätte im Umkehrschluss zur Folge, dass insbesondere bei der Antragsvariante IV und der Alternativvariante VII wesentlich tiefergehende Untersuchungen notwendig gewesen wären. Pro BrachtTal e.V. hat bereits in mehreren Schreiben im Jahre 2017 auf viele Punkte in der "Weißen Zone" hingewiesen. Die DB AG hat es aber versäumt, hier rechtzeitig vertiefende Untersuchungen anzustellen. Insbesondere in diesem Punkt fordert Pro BrachtTal e.V. eine Nachbesserung.



F.1.5.3 Ergebnis Verträglichkeitsvorprüfung nach § 34 BNatSchG sowie der artenschutzrechtlichen Betrachtung (S. 731 ff.)

F.1.5.3.2 Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Betrachtungen (S. 739 ff.)

Unsere Ausführungen zu F.1.5.2.2 gelten auch hier.

Weiterhin wird auf verschiedene Punkte in dieser Stellungnahme verwiesen an denen dargelegt wird, dass auf Grund fehlender oder nicht berücksichtigter Informationen im Bereich geschützter oder gefährdeter Tierarten eine Vergleichbarkeit der Vorzugsvarianten nicht gegeben sein kann. Siehe hierzu die Stellungnahme unter 1.5 „Umgang der Deutschen Bahn mit den Hinweisen von Pro Bracht-Tal e.V., die ausdrücklich im Dialogforum erwünscht waren“.

F.1.5.4 Schutzgüter Boden und Fläche (S. 745 ff.)

F.1.5.4.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen (S. 746 ff.)

Die Darstellung zu Variante VII, betreffend der Schutzgüter Boden und Fläche, ist unvollständig. Nicht berücksichtigt wurden bspw.:

- BE-Flächen
- Lagerflächen
- Temporäre Zuwegungen
- Permanente Zuwegungen (z.B. Rettungswege, Betriebswege)
- Permanent verbleibende Flächen (z.B. Rettungsflächen, Betriebsflächen)

Ein Großteil an Waldflächen mit Bodenschutzfunktionen und zu schützenswerte Auenböden fallen damit aus der Betrachtung heraus. Im Vergleich zur Antragsvariante IV sind weitaus umfangreichere Eingriffe erforderlich als bisher dargestellt. Die komplette Darstellung der Umweltauswirkungen würde das Gesamtergebnis so verändern, dass die Variante VII in vielen Bereichen erheblich schlechter zu beurteilen wäre, als dies bisher der Fall ist.

F.1.5.4.4 Konzeptionelle Überlegungen für die Ablagerung von Tunnelausbruch (S. 759 ff.)

Aufgrund diverser Äußerungen der DB AG im Dialogforum, kann man davon ausgehen, dass die Überlegungen weitgehend überholt sind. Die DB AG hat ein sehr starkes Interesse an Lagerflächen für Abraum bei der Kali+Salz GmbH, Neuhof. Dies ist zu prüfen und erst dann ist zu entscheiden, ob die bisher gemachten Ausführungen der DB AG überhaupt Beachtung in den Raumordnungsunterlagen finden können.

F1.5.5 Schutzgut Wasser (S. 761 f.)

Die Variante VII hat eine erheblich größere Bedeutung für den jetzigen und den zukünftigen Hochwasserschutz. Allein das geplante Hochwasserrückhaltebecken der Bracht bringt nicht nur bereits Vorteile für Wächtersbach und Gelnhausen, sondern entfaltet seine volle Wirkung erst im unteren Kinzigtal. Dieses Becken ist unverzichtbar für ein zukunftsfähiges Hochwasserkonzept.

Die Brücke sowie deren Fundamente im Brachtal und das Hochwasserrückhaltebecken sind nicht miteinander zu vereinbaren. Die Brückenpfeiler stünden in den sehr unterschiedlichen Buntsandsteinen. Die hiesige Region ist bekannt für die tiefreichenden Kluften. Bereits beim Bau bestehen erhebliche Risiken, die sich im dauerhaften Betrieb aufrechterhalten und ggf. noch erhöhen. Allein Erschütterungen können langfristig zu einem Grundabbruch des Hochwasserschutzdammes führen, was verheerende Auswirkungen für die darunterliegenden Siedlungen haben würde. Zudem besteht die Gefahr der Veränderung von oberflächennahen Grundwasserströmen, sodass auch eine Unterspülung dieses Dammes möglich wäre und das Becken im Fall des Starkniederschlages seine Funktion nicht erfüllen könnte.



Bezüglich des Trinkwassers sind die Brunnen in BrachtTal von sehr hoher Bedeutung für die Region Rhein-Main. Dort leben nicht nur viele Menschen, vielmehr pendeln täglich sehr viele Menschen ein und benötigen Trinkwasser. So pendeln bspw. über 360.000 Menschen in die Stadt Frankfurt am Main, über 67.000 Menschen in den Landkreis Offenbach und über 32.000 Menschen in die Stadt Offenbach am Main ein. Allein bei diesen drei Gebietskörperschaften beläuft sich die Tagesbevölkerung auf 1.457.000 Personen (im Landkreis Offenbach auf 334.000, in der Stadt Offenbach am Main auf 120.000 und in der Stadt Frankfurt am Main auf 1.003.000 Personen).

Zu den Daten vgl. „Stau und Pendlerstudie 2018“, S. 28 ff., abrufbar unter: <https://www.frankfurt-main.ihk.de/images/broschueren/Stau-%20und%20Pendlerstudie%202018.pdf> (letzter Abruf 27.09.2020).

Eine Gefährdung dieser Trinkwasserversorgung muss vollständig ausgeschlossen werden. Auf Grundlage der vorliegenden Raumordnungsunterlagen der DB AG ist dies nicht der Fall.

Pro BrachtTal e.V. fordert, den Trinkwasser- und Hochwasserschutz als Ausschluss-Kriterien, analog zu anderen Schutzgütern, in den Variantenvergleich aufzunehmen. Zu fragen ist, wie die Region Rhein-Main sicher mit Trinkwasser weiter versorgt werden kann, wenn das begründete Risiko besteht, dass beim Bau oder auch im Betrieb unkalkulierbare Hochwassereinflüsse auftreten bzw. die Trinkwasserversorgung für Millionen von Menschen gefährdet werden würde. Der Schutz des Menschen hat hier Vorrang. Ohne die Gleichwertigkeit des Schutzgutes Wasser mit ähnlich gewichteten Schutzgütern läuft der Variantenvergleich ins Leere.

In den Unterlagen wird auf Seite 788 ff. auf zahlreiche und teilweise dezimetergroße Spalten hingewiesen, die eine hohe Wasserwegsamkeit darstellen. Versickerndes Oberflächenwasser kann hierdurch in kurzer Zeit ins Grundwasser gelangen. Auch BGS Wasser, Darmstadt, hat 2017 auf die Verschmutzungsempfindlichkeit hingewiesen und dieses Risiko als hoch eingestuft.

Die Hochwassergefahr wird zudem mit steigendem Pegel dadurch verstärkt, dass bei Variante VII große BE-Flächen unterhalb BrachtTal-Schlierbach erforderlich wären, die teilweise in der Trinkwasserzone III liegen würden. Somit müssten diese komplett versiegelt werden. Das Niederschlagswasser bei Starkregenereignissen lässt sich durch von der DB AG temporär eingerichtete Rückhaltebecken nicht komplett auffangen. Hier würde das Hochwasser zusätzlich verstärkt werden. Allein die oben genannten Punkte sind so massiv in ihren Auswirkungen und in ihrer Bewertung, dass der Bau der Variante VII nicht genehmigungsfähig ist.

#### F.1.5.6 Schutzgüter Luft und Klima (S. 798 ff.)

Dieses Schutzgut wurde nicht ausreichend beachtet. Somit ist der Variantenvergleich nicht korrekt.

Ein entsprechender Anhang ist beigefügt (siehe Anhang 1)

Gerade die Bildung von Kaltluft und deren Abfluss in die darunterliegenden Bereiche bis nach Frankfurt am Main und darüber hinaus, würde bei Variante VII erheblich gestört werden. Flächen für die Kaltluftbildung fallen in der Bauzeit weg. Strömungsverhältnisse ändern sich durch die hohen Brücken, die teilweise auch noch mit Schallschutz versehen werden müssten, erheblich.

Der fortschreitende Klimawandel wurde nicht beachtet. Vegetationsperioden verlängern sich seit Jahren um 3 bis 5 Wochen und sind mit erheblichen Auswirkungen auf den dann erhöhten Wasserverbrauch der Pflanzen verbunden. Im konkreten Beispiel dieses ROVs wird das Schutzgut Luft und Klima nur eine geringere Bedeutung beigemessen. Beim Schutzgut Lärm gibt es technische Möglichkeiten zur Abhilfe. Beim Schutzgut Luft und Klima gibt es diese Möglichkeiten nicht. Durch die Kompensationsmaßnahmen lassen sich viele Beeinträchtigungen von anderen Schutzgütern mildern. Diese Möglichkeiten gibt es bei Klima und Luft nur in geringem Maße. Dies wird beanstandet, ist vom RP zu prüfen. Entsprechende Nacharbeiten sind erforderlich.



#### F.1.5.7 Schutzgut Landschaft (S. 822 ff.)

Hier wird die Auswirkung auf das Landschaftsbild für den Nahbereich sowie die weitere Umgebung untersucht. Unter Zugrundelegung der landschaftsästhetischen Wirkung wird die Konfliktintensität ermittelt. Es findet eine Bewertung der optischen Veränderung des Landschaftsbildes und der landschaftsästhetischen Qualität für den Nahbereich und die räumlich weiter gefasste Umgebung durch das Bauwerk statt. Bei der Bewertung dieses Schutzgutes berufen sich die Gutachter auf Unterlagen des Bundesamtes für Naturschutz (BfN). Während sich die Gutachter der DB AG sonst sehr eng an entsprechende Vorgaben halten, wird hier abgewichen. Die Bedeutung für Brücken wurde geändert.

Die zu Grunde gelegten Maßstäbe stellen den tatsächlichen Eingriff und die Auswirkungen nicht deutlich genug dar, sodass es zu erheblichen Verfälschungen in der Bewertung der einzelnen Bauwerke kommt.

Dieses wird nachfolgend an zwei Beispielen der Vorzugsvarianten erläutert:

- Die Brücke über das Kinzigtal bei Wächtersbach bei der Antragsvariante IV
- Die Brücke über die Bracht bei Variante VII.

Die Brücke über das Kinzigtal bei Wächtersbach (Variante IV, S. 846 f.) mit ihrer Länge von 940 Metern und einer Höhe von maximal 18 Metern (zumeist liegt sie darunter) wird in ihrer visuellen Wirkreichweite als hoch eingestuft, obwohl der Richtwert für hohes visuelles Wirkpotential bei 20 Metern liegt. In der zusammenfassenden Tabelle wird der Konflikt in der Nah- sowie der Fernwirkung sogar als sehr hoch eingestuft (vgl. S. 848). Die Vorbelastung des Kinzigtals ist in diesem Bereich jedoch erheblich und der Wiedererkennungswert dieses Bereiches leidet darunter. Die Vorbelastungen betreffen die Bestandsstrecke 3600, die BAB 66, die Bundesstraße B 276, den Abzweig der Schmalspurbahn in Richtung Bad Orb, Freileitungen, die Kläranlage sowie die Siedlungsflächen am südlichen Ortsrand von Wächtersbach (vgl. S. 847).

Die Brücke über das Brachtal südlich des Ortsteils Schlierbach (Variante VII, S. 868 f.) hat eine Länge von 1.000 Metern und eine Höhe von 48 Metern. Sie wird in ihrer visuellen Wirkreichweite auch als hoch eingestuft. Die einzige Vorbelastung für diesen Bereich bildet die Bundesstraße B 276. Zum Vergleich: Die Brücke über das Brachtal hat eine Vorbelastung, die Brücke über das Kinzigtal dagegen mindestens sieben.

In der zusammenfassenden Tabelle wird der Konflikt in der Nahwirkung als sehr hoch, in der Fernwirkung jedoch lediglich als hoch eingestuft (vgl. S. 870).

Der Bewertungsunterschied wird mit der Einstufung der landschaftsästhetischen Qualität der Umgebung durch das Bundesamt für Naturschutz (BfN) begründet. So liegt die Brücke bei Wächtersbach im Bereich der Landschaftsbildbedeutung 2 (LB 2 - Sandsteinspessart). Dieses Gebiet stuft das BfN als Element mit hoher Landschaftsprägung ein.

Hingegen liegt die Brücke im Brachtal im Bereich LB 1 - Büdinger Wald. Dieses Gebiet wird mit einer mittelwertigen Einstufung belegt.

Diese Einstufung ist als Kriterium ungeeignet, da sie überragende weitere Aspekte außer Acht lässt. Das BfN selbst stellt fest: „Aufgrund der methodischen Unsicherheiten kann eine Tendenz zu stark vereinfachten Verfahren (in der vorhabenbezogenen Planung) bzw. sogar zum Totalausfall in Bezug auf das Landschaftsbild (in vielen vorsorgenden Planungsinstrumenten) beobachtet werden.“ (BfN-Skripten 439, S. 87). Hier kann also nicht einfach Rückgriff auf die entsprechende Bewertung erfolgen, ohne diese genauer zu begründen und die entsprechende Umgebung einer eigenen Bewertung zu unterziehen. Es wird deshalb vorgeschlagen, eine einheitliche Einstufung beider Brücken in den hochwertigen Bereich vorzunehmen. Die niedrigere Einstufung einer mehr als doppelt so hohen Brücke ist in höchstem Maße unverständlich, eine Fernwirkung in den Vogelsberg hinein ungleich höher. Die Bewertung muss auch berücksichtigen, dass dieses Tal den Zugang zum Vogelsberg und den Einstieg in entsprechende Radwege bildet, die touristische Entwicklung in dieser Region am Anfang steht und



das Tal der Bracht für die Gemeinde Brachtal und die Stadt Wächtersbach außerordentliche Bedeutung hinsichtlich der Naherholung hat.

Für die Brücke bei Wächtersbach wurde in dieser Stellungnahme bereits ein Vorschlag zu einem Sichtschutz und für die Integrierung ins Landschaftsbild gemacht (siehe dazu 11.6 Schutzgut Landschaft sowie Anhang 3).

#### F.1.5.8 Schutzgüter Kulturgüter und sonstige Sachgüter (S. 880 ff.)

Hier hat Pro BrachtTal e.V. bereits 2017 auf weitere Kulturgüter hingewiesen, die jedoch von der Vorhabenträgerin nicht vertiefend erkundet wurden. Siehe dazu auch Anhang 6.

#### F.1.5.9 Auswirkungen und Folgewirkungen durch Baulogistik und Transport (schutzgutübergreifend) (S. 896 ff.)

Die Vorhabenträgerin betrachtet Auswirkungen und Folgewirkungen durch Baulogistik und Transport schutzgutübergreifend. Aus Sicht von Pro BrachtTal e.V. ist dies im Rahmen des Abschichtungsverfahrens möglich. Für den vertiefenden Vergleich der Vorzugsvarianten hätten diese Wirkungen für die Schutzgüter jedoch einzeln berücksichtigt werden müssen. Insbesondere die lange Bauzeit führt zu sehr erheblichen Auswirkungen.

So sind zum Beispiel beim Schutzgut Mensch die Auswirkungen durch Lärm und Erschütterungen, aber auch durch Abgase der Fahrzeuge und Maschinen auf die Gesundheit des Menschen zu betrachten. Der erhebliche Flächenbedarf, der bei der Antragsvariante IV und Variante VII unterschiedlich ist, wirkt sich auf eine Vielzahl von Schutzgütern über 10 Jahre und länger aus, bis der vorherige Zustand weitgehend wiederhergestellt ist. Teilweise geht dies auch weit über einen Zeitraum von 10 Jahren hinaus. In diesem Punkt sind die Unterlagen nicht vollständig. Hier besteht erheblicher Nachbesserungsbedarf durch die Vorhabenträgerin. Dies wurde in Hinsicht auf beanspruchte Flächen, Tunnelbauverfahren, anzulegende Böschungen und Bermen, etc. bereits an verschiedenen Stellen dieser Stellungnahme ausgeführt.

Die Angaben zu Flächeninanspruchnahme, Baubetrieb und Baustellenverkehr wird auf Grund eigener Berechnungen in Frage gestellt.

Variante VII benötigt nach groben Schätzungen mindestens doppelt so viel Fläche für temporäre Einrichtungen als die Antragsvariante IV. Bei den dauerhaft zu erhaltenden Wegen und Plätzen, bspw. bei der Anlage von Rettungswegen zu den Baustellen und später zu den Tunneln und Rettungspunkten wird dieser Bedarf nochmals höher ausfallen.

Bezogen auf Variante VII und die drei Baustellen unterhalb von Schlierbach bedeutet das bei der Annahme, dass nur von Schlierbach aus gearbeitet werden kann, konkret:

- Tunnel in Richtung Wächtersbach nach Angabe auf Seite 897:
  - 1 Hektar am Tunnelportal
  - 10 Hektar in bis zu einem Kilometer Entfernung
- Brücke über die Bracht und eine Brückenlänge über ca. einen Kilometer:
  - BE-Fläche: 10 Hektar
  - Unmittelbar unter der Brücke: 4 Hektar (ca. 1000 Meter x 40 Meter Breite)
- Tunnel in Richtung Katholisch-Willenroth/Salz:
  - 1 Hektar am Tunnelportal
  - 10 Hektar in bis zu 1 Kilometer Entfernung

Nur die Angaben der DB AG zu Grunde legend, bedeutet dies eine Flächen-Inanspruchnahme südlich von Schlierbach von ca. 36 Hektar.



Befragte Fachleute mit Erfahrung in entsprechenden Bauprojekten gehen davon aus, dass einschließlich der unvermeidlichen Baustraßen für diese drei Baustellen im Raum zwischen Wächtersbach und Brachtal ca. 70 Hektar Fläche benötigt werden.

Sollte die Nutzung der Bundesstraße für den Baustellenverkehr teilweise nicht möglich sein, kommen bis zur BAB 66 nochmals 10 bis 20 Hektar Baustraße hinzu, je nachdem wo diese hergestellt werden kann. Darüber hinaus werden Erdbewegungen mit sichtbaren Böschungen, Anschnitten und Aufschüttungen erforderlich. Diese 80 bis 90 Hektar Fläche sind jedoch nicht mit den auf Seite 491 ff. in den Raumordnungsunterlagen dargestellten Flächeninanspruchnahmen und den in den Dialogforen und Workshops gemachten Angaben übereinstimmend.

Diese zusätzlich erforderlichen Flächen von 80 bis 90 Hektar zwischen Brachtal und Wächtersbach haben ganz erheblichen Einfluss auf alle weiteren Schutzgüter.

Auf Seite 912 der Raumordnungsunterlage ist eine baubedingte Gesamtflächeninanspruchnahme von 119,17 Hektar für die Variante verwiesen. Nach obigen sehr überschlägigen und konservativen Ansätzen würden bereits unterhalb von Brachtal ohne Transportwege 70 Hektar benötigt werden. In diesen Überlegungen sind die erforderlichen Regenrückhalteflächen für die BE-Flächen noch nicht mitbetrachtet worden. Hier sind präzisere Logistikkalkulationen erforderlich.

#### F1.5.9.2 Schutzgutübergreifende Beschreibung der Auswirkungen und Folgewirkungen durch Baulogistik und Transportverkehr (S. 901 ff.)

Bereits im ersten DB-Workshop im März 2018 verwies Herr Bolte, DB AG, darauf, dass wegen der Betroffenheit bestimmter Ortslagen ggf. entsprechende Umgehungen gebaut werden müssen. Bei anderen Projekten wurden diese Baustraßen so geführt und gebaut, dass diese nach Bauende von den Gemeinden, dem Kreis oder der Region einer Folgenutzung zugeführt werden konnten. Für die Umgebung Brachtals sind solche Untersuchungen in den Raumordnungsunterlagen nicht zu erkennen.

Vielmehr ist auffällig, dass die berechneten Zahlen des LKW-Verkehrs weitaus zu niedrig angesetzt sind. Der sehr grobe Ansatz und die Festlegung, dass die Tunnel über beide Seiten bedient werden, führt zu viel zu niedrigen LKW-Zahlen. Es wurde überwiegend nur der Abtransport des Aushubes betrachtet, Leerfahrten zur Verladestelle wurden nicht berechnet. Auch würden gerade die Großbaustellen bei Variante VII im Bereich unterhalb von Brachtal eine Vielzahl von Schwertransporten benötigen. Sollten die Tübbinge nicht vor Ort produziert werden können, wären hier weitere Schwertransporte erforderlich.

Allein für das Einrichten der Baustelle wären geschätzt mithin ca. 100 bis 200 Schwertransporte erforderlich. Ab einer gewissen Dimension sind solche Transporte nur nachts möglich. Die hiesige Region hat schon viele Jahre Erfahrung mit den Transporten für die Windkraftträder und deren erhebliche Auswirkungen auf die Region, auf die Verkehrssituation und insbesondere auf die Nachtruhe der Anlieger. Die Berücksichtigung aktueller Verkehrszählungen, die auch Grundlage für die Überlegungen der DB AG sein müssten, wie der Baustellenverkehr abgewickelt werden kann, fehlen und sind nachzuholen. Auch hat die DB AG nicht dargelegt in welcher Größenordnung Ertüchtigungen und sogar Verbreiterungen von Straßen und der damit verbundene Flächenverbrauch erforderlich werden. In diesem Punkt sind die Raumordnungsunterlagen nachzubessern.

Wie bereits an andere Stelle erwähnt, sind die Raumordnungsunterlagen nicht vollständig, sehr lückenhaft und entsprechen in der vorliegenden Form nicht den Anforderungen des Gesetzes, aber auch nicht den Festlegungen des Unterrichtungsschreibens vom August 2015.

Die Vorhabenträgerin hat, entgegen den überwiegend geäußerten Aussagen, dass Gründlichkeit vor Schnelligkeit geht (Dr. Domke, DB AG), in vielen Punkten die erforderliche Gründlichkeit vermissen lassen.



#### F.1.5.11 Schutzgutübergreifender Variantenvergleich (ab S. 919)

Grundsätzlich sind alle Schutzgüter der UVP gleich zu bewerten. In den Raumordnungsunterlagen wird aber die Aussage getroffen, dass nicht alle Schutzgüter die gleiche Relevanz für dieses Verfahren haben. Beispielsweise wird die geringere Entscheidungserheblichkeit des Schutzgutkomplexes "Luft/Klima" nicht gesehen (siehe Anhang 1).

Dies stellt einen gravierenden Fehler bei der Betrachtung und Gewichtung der Schutzgüter dar und ist zu beanstanden. Auf die Ausführungen an anderen Stellen der Stellungnahme wird verwiesen.

Weiterhin ist die getroffene Aussage zur gesonderten, schutzgutübergreifenden Betrachtung für die temporären baubedingten Auswirkungen und den Folgewirkungen von Bauleistik und Transportverkehr nicht haltbar. Bei der vertiefenden Betrachtung der beiden Vorzugsvarianten hätte dieser Punkt in viel größerer Tiefe bearbeitet werden müssen.

Die Gutachter haben in den Unterlagen darauf hingewiesen, dass die Auswirkungen zum Teil sehr schwerwiegend sind und eine wesentliche Bedeutung beim Vergleich der Varianten besitzen.

Gerade mit diesem Hinweis diesen Punkt pauschal und oberflächlich zu behandeln, lässt den Schluss zu, dass die Unterlagen nicht vollständig sind.

Die gesonderte Bewertung des Konfliktrisikos hinsichtlich Natura 2000-Gebietsschutz und besonderem Artenschutz ist als ungeeignet zu betrachten, wenn bereits zum jetzigen Zeitpunkt daraus Rückschlüsse für den Variantenvergleich gezogen werden. Aufgrund der Fehlerhaftigkeit der Unterlagen in einigen Bereichen und deren teilweiser Unvollständigkeit können solche Rückschlüsse nicht korrekt sein.

Bei Durchsicht der weiteren Unterlagen fällt weiterhin auf, dass teilweise nicht im gesamten Bereich beidseits der fiktiven Trassenvarianten erkundet wurde; dies sollte jeweils 1000 Meter beidseits der Bauwerksachse erfolgen (siehe PGNU: Natura 2000-Gebiete: Prognose der Beeinträchtigungen und Variantenvergleich, S. 14 f. – Raumordnungsunterlage Ordner 4a).

#### Anhang F.4 Variantenoptimierung

Bei den "ernsthaft in Betracht kommenden" Varianten wurde auf dem Weg zur Entwicklung der "optimierten" Varianten versäumt, alle Aspekte möglicher Variantenoptionen zu betrachten.

Bezogen auf die Antragsvariante IV wurde zwar kleinräumig optimiert; die großen von der ARGE Bahndreieck Spessart und Herrn Dipl. Ing. Ingmar Gorissen entworfenen Lösungen wurde jedoch nur unter Konfliktbelangen untersucht und dies auch nicht in vollem Umfang. Hier hätten Teile der Vorschläge zu einer optimaleren Linienführung der Antragsvariante beitragen können. Im Zuge der Neubaustrecke Hanau-Nantenbach bspw. wurde durch die DB AG auf den Sinn und die Zukunftsträchtigkeit des Rückbaus alter Gleisanlagen hingewiesen: „Der Großteil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird im gleichen Naturraum umgesetzt. Dabei handelt es sich beispielsweise um den Rückbau von Gleisanlagen und die Renaturierung von bislang versiegelten Flächen sowie Bächen, die Entwicklung von Laub- und Feuchtwäldern, von Altholzbeständen, Hecken und Obstbäumen.“ (<https://www.hanau-nantenbach.de/umwelt-und-naturschutz/umweltschutz.html> abgerufen am 26.9.2020). Im Fall der NBS spielt das jedoch keine Rolle; vielmehr wird auf die Nachteile und Problematiken des Rückbaues eingegangen, wobei dieser sich technisch innerhalb der Trasse fast ohne Nutzung der angrenzenden Bereiche abspielen könnte. Die Weiterverwendung der dort "lagernden" Rohstoffe wird bei der Betrachtung nicht berücksichtigt. In Zeiten knapper werdender Ressourcen wäre dieser Aspekt jedoch von Bedeutung.

Auch die Vorteile der Bündelungen, in ganz vielen Beschlüssen aus der Politik in den Vordergrund gestellt und in Landesplänen manifestiert, wurde bei der Konfliktuntersuchung nur unzureichend gewürdigt.



Eine eventuell noch sinnvollere Bündelung mit der BAB 66 und die Teilverlegung der vier Gleise in den Böschungsbereich außerhalb des Überschwemmungsgebietes wurde nicht ausreichend bewertet und gewürdigt. Auch wurde dem Gewinn einer unzerschnittenen Landschaft durch Bündelung keine bedeutende Rolle beigemessen. Auf das entsprechende Bündelungsgebot nach dem Raumordnungsgesetz sowie der Landesentwicklungs- und Regionalplanung wird ausdrücklich verwiesen. Das RP Darmstadt wird insoweit gebeten, diesen Konfliktpunkt nochmals näher zu betrachten und zu bewerten, um eine möglicherweise besonders zukunftssträchtige Lösung nicht ohne entsprechende Würdigung auszuschließen. Es wird insoweit auf der Stellungnahme der ARGE Bahndreieck Spessart sowie deren entsprechende Präsentationen im Dialogforum verwiesen.

Auf die Vielzahl der anderen Konfliktpunkte wurde in der Stellungnahme an mehreren Stellen bereits eingegangen, so dass dies auch für diesen Bereich zu beachten ist.

## 4. Ordner 4a - Artenschutz und Natura 2000

### Ordner 4a: Risikobewertung hinsichtlich europarechtlich geschützter Arten

Die Planungsgesellschaft Natur & Umwelt mbH (PGNU) kommt auf Seite 31 zu folgender Aussage: „Der artenschutzrechtliche Vergleich der nunmehr 13 Varianten bzw. Variantenkombinationen anhand der benannten Kriterien kommt zu dem Ergebnis, dass es keinen Verlauf ohne "hohes Konfliktrisiko" gibt, wodurch in jedem Fall eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung erforderlich wird. Erst auf der Planfeststellungsebene kann beantwortet werden, welche Arten wie betroffen sind und welche Lösungsmöglichkeiten es gibt.“

Unter dem Gesichtspunkt, dass auf Grundlage einer teilweise veralteten Datenlage gearbeitet wurde und nicht voll umfänglich nachkartiert wurde, sind die Schlussfolgerungen, die von PGNU gezogen werden, nicht belastbar.

Insbesondere im Bereich der Variante VII ist die Datenlage absolut ungenügend:

- auf Hinweise wurde nicht eingegangen,
- eine Nachkartierung hat nur in geringem Maße stattgefunden und
- der Privatwald liefert im Gegensatz zu durch HessenForst oder BundesForst betreute Waldflächen nur wenige Informationen über geschützte Arten.

Unter Betrachtung der zuvor aufgeführten Punkte ist diese Wertung in dieser Form nicht vollständig und kann mithin nicht als belastbar angesehen werden.

Auch Hinweise an anderer Stelle, wonach sich Arten verschieben können und es sich um einen sehr langen Planungszeitraum handelt, hätte bedeutet, dass in viel größerer Tiefe spätestens mit Festlegung der Vorzugsvarianten hätte weiter kartiert werden müssen. Dies ist unterblieben. Dieser zeitliche Verlust ist im Gesamtablauf des Projekts nicht wieder einzuholen.

Pro BrachtTal e.V. weist ausdrücklich darauf hin, dass in der vorliegenden, umfangreichen Stellungnahme auf diese Punkte und weitere Punkte bereits eingegangen wurde und verzichtet an dieser Stelle auf eine ausführliche Beschreibung.

### Ordner 4b: FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Obere und Mittlere Fuldaue“

Teilweise sind noch erhebliche Vollzugsdefizite innerhalb von Schutzgebieten vorhanden. So sind die Erhaltungsziele teilweise sehr umfangreich beschrieben, aber im Schutzgebiet teilweise noch nicht vollständig umgesetzt. Außerdem betrachtet die FFH-Vorprüfung nicht, diese Schutzgebiete zu erweitern. Dies ist durch neuere Untersuchungen belegt. Aus der Politik gibt es dazu sehr eindeutige Vorgaben und Handlungsempfehlungen, was bei diesen Gutachten jedoch nicht berücksichtigt wurde.

Hier wird angeregt, entsprechende Nacharbeiten von der DB AG zu fordern, um ein zukunftssträchtiges Ergebnis schon in der Raumordnung zu erzielen.



Des Weiteren sind die dargestellten baubedingten Wirkungen als nicht korrekt zu bezeichnen, weil die Vorgaben der DB AG dazu zu oberflächlich sind. So wird generell das Thema Licht/Lichtemissionen nicht betrachtet. Baustellen dieser Größenordnung laufen auch nachts und in den dunkleren Monaten, besonders während des Tunnelbaus rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche.

Hier ist dringend zu überprüfen, welche Auswirkungen das Licht der Baustellen auf die Arten dieser Gebiete und in der Umgebung hat und inwieweit Zugvögel in ihrem Flug gestört werden können.

Es wird daher dringend empfohlen, diese Punkte an die Vorhabenträgerin weiterzugeben und auch entsprechende Nachkartierungen der DB AG zu empfehlen, damit keine Zeit im weiteren Prozess verloren geht.

## Ordner 5: Weitere Gutachten als weiterführende Informationen

Hydrologische Beratung ROV ABS/NBS Hanau - Fulda / Würzburg - BGS Umwelt,  
Februar 2020

(Dokument: 01\_00\_Hydrogeologische Stellungnahme\_0)

Der Hinweis auf Seite 11 des Gutachtens hat besondere Bedeutung, weil BGS Umwelt darauf verweist, dass alle aufgeführten Gewinnungsanlagen an Verbundsysteme angeschlossen sind und keine Inselversorgung darstellen. Somit ist es umso unverständlicher, dass keine Gewichtung der Trinkwassergewinnungsanlagen aufgrund der Bedeutung für die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung des Ballungsraumes Rhein-Main vorgenommen wurde.

Durch das Verbundsystem kann der Ausfall einer kleineren Gewinnungsanlage ohne technischen Aufwand durch andere Brunnen übernommen werden. Bei der genehmigten Fördermenge für den Ballungsraum Rhein-Main ist das aber nicht ohne weiteres möglich bzw. eventuell gänzlich unmöglich. Auf Seite 15 weist BGS Umwelt darauf hin, dass der Buntsandstein im Bereich der Brachttaler Brunnen I-III und den seit 2011 ausgewiesenen Wasserschutzgebieten Störungszonen aufweist bzw. davon durchzogen ist. Vertikale Höhenversätze können lokal zu Stockwerksgliederungen im Grundwasserleiter führen, wenn durchlässige an weniger durchlässige Schichten stoßen. Das Einzugsgebiet des Brunnens ist daher stark asymmetrisch. Weiterhin wird auch in diesem Gutachten auf die Kluftunten hingewiesen und das damit verbundene erhebliche Risiko. Eine ausführliche Besprechung und Folgenabschätzung dazu durch das Umweltbüro Schotten finden Sie in Anhang 2.

Schalltechnische Stellungnahme - Krebs+Kiefer / Fritz AG vom 13.05.2019

(Dokument: 04\_02\_Schalltechnische Stellungnahme\_Gesamtlärm Straße Schiene\_0)

Das Gutachten geht auf die bekannte Rechtsprechung zu Lärm ein. Fazit: Durch Lärm darf keine Gesundheitsgefährdung entstehen.

Da juristisch noch keine Schwellenwerte festgelegt sind, ist davon auszugehen, dass ein Gerichtsurteil aus 1997 (BVerwG) nicht dem aktuellen Stand der Technik und den neuesten Forschungen auf diesem Gebiet entspricht. Daher muss der in diesem ROV bisher festgelegte Grenzwert kritisch hinterfragt werden. Eine Gesamtlärbetrachtung wäre aussagekräftig und würde klarstellen, dass ein möglicher Lärmzuwachs in der Nähe der Bestandsstrecke und der BAB 66 einer grundsätzlich anderen Bewertung bedarf als ein Lärmzuwachs in Regionen ohne umfangreiche Verkehrsinfrastruktur. Es ist erwiesen, dass Lärm gesundheitsschädlich ist. Die Auswirkungen der jetzigen Festlegung verändern den Raum bei Variante VII nachhaltig und für nachfolgende Generationen. Deshalb muss auch hier erheblich nachgebessert werden.

Eine grundsätzlich andere Betrachtungsweise ist erforderlich, damit diese Entscheidung auch zukunftsfähig ist.



## Ausbau- / Neubaustrecke Hanau - Würzburg/ Fulda Variante VII Grobkonzept

### DN Netz AG I.NG-MI-W

(Dokument: 02\_2\_1\_BoVEK\_Variante VII\_0)

#### Faktische Risikobeschreibung Altlasten und Entsorgung

Hier wird in Punkt 4.2.1 sehr deutlich, in welchem erheblichem Maß die Variante VII durch längere Transportwege zur Autobahn für ein höheres Maß an Ortsdurchfahrten sorgt.

Zu Punkt 4.3 Geologische Verhältnisse wird aufgeführt, dass eine detaillierte Beschreibung der geologischen Situation erst mit Vorliegen der Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen erfolgt.

Diese Aussage steht im klaren Widerspruch zu den weiteren Unterlagen, denn in der Erläuterung zu den im Längsschnitt der Variante VII b dargestellten Schichten, sind die geologischen Formationen in einer hohen Genauigkeit dargestellt, sodass bereits zu diesem Zeitpunkt vertiefere Aussagen möglich gewesen wären. Vertreter des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie haben wiesen mehrfach darauf hin, dass gerade der Bereich der Variante VII mit seinem Schwerpunkt bei Wächtersbach/Brachtal/Bad Soden-Salmünster zu den am besten untersuchten Bereichen in der Bundesrepublik gehört, weil insbesondere in den 90er Jahren im Zuge der Erkundung weiterer Trinkwasservorkommen umfangreiche Bohrungen vorgenommen wurden. Im Bereich der Antragsvariante IV liegen sehr umfangreiche Bohrungen aus dem Bau der BAB 66 vor. Weiterhin haben verschiedene Baumaßnahmen (z.B. in Biebergemünd und Schlüchtern) im Vorfeld viele Bohrungen und Baugrunduntersuchungen erforderlich gemacht. Dort wurde auch vor einigen Jahren mit intensiven geologischen Untersuchungen eine großdimensionierte Versorgungsleitung verlegt. Es wäre der DB AG somit möglich gewesen, viel detailliertere Aussagen zu Baulogistik und Transportwegen zu treffen. Es ist das alleinige Risiko der DB AG, das nicht bereits hier in der erforderlichen Tiefe getan zu haben um eine fundierte Variantenbewertung vor allem der Vorzugsvarianten zu ermöglichen. Das gilt beispielsweise für zusätzliche Verlademöglichkeiten auf die Schiene, für Ortsumfahrungen, für Behelfsauf- und Abfahrten an der BAB 66.

Auf Seite 16 sieht das Grobkonzept der Variante VII vor, dass ein Wiedereinbaubedarf von 711.975 m<sup>3</sup> besteht. Derzeit wird davon ausgegangen, diese Massen von Extern zuzuführen. Diese Aussage ist aber unter dem Gesichtspunkt, dass die DB AG "grüner" werden will, als sehr problematisch zu bezeichnen. Es muss sichergestellt werden, dass eine solche Aussage nicht zu einem späteren Zeitpunkt ohne Prüfung weiterer Möglichkeiten übernommen wird.

Bei der detaillierten Kenntnis der Geologie müsste erkennbar sein, dass sich Massen aus dem Tunnel und aus Abgrabungen durch entsprechende Aufbereitung bzw. Verbesserung auch für den Wiedereinbau eignen. Auch in der sehr frühen Phase wäre es gute fachliche Praxis, die Nutzung von anfallenden Massen im Rahmen des Streckenbaus zu prüfen. Die Autobahnplanungen, bei denen durch Optimierung der Streckenführung unter dem Gesichtspunkt des Erdbaus versucht wurde, einen gewissen Massenausgleich (Abtrag zu Auftrag) zu erzielen, sind bekannt. Das sollte bei einem Projekt mit einem derart hohen Tunnelanteil ebenfalls möglich sein. Bei der Verwendung vorhandenen Materials lassen sich über 47.500 LKW-Ladungen einsparen. Unter Beachtung der Leerfahrten muss man von fast 100.000 LKWs ausgehen. Beim Vergleich mit dem vorliegenden Baulogistik-Konzept der DB AG und den dort errechneten LKW-Zahlen für Ortsdurchfahrten ist das eine erhebliche Größenordnung.

Aus fachlicher Sicht ist als problematisch zu beanstanden, dass Oberboden über einen Zeitraum von 10 Jahren zwischengelagert werden muss (S. 20). Es ist zu hinterfragen, was mit diesem wertvollen Oberboden, dem Bodenleben und der Organik in diesem langen Zeitraum passiert. Im Projekt 'Fair' bei Darmstadt gibt es entsprechende Überlegungen, die ein regelmäßiges Umsetzen des Oberbodens erforderlich machen. Die dortige Großbaustelle besteht überwiegend aus Sandböden, die hiesige Region ist überwiegend durch sehr "schwere" Oberböden gekennzeichnet. Das Büro PGNU ist ggf. ebenfalls in Darmstadt eingebunden. Hier könnten sich Synergien im Erfahrungsaustausch ergeben.



Den Anforderungen der Bodenschutzgesetze und -verordnungen folgend wird bezweifelt, dass eine solche Zwischenlagerung den Anforderungen an den schonenden Umgang mit Boden entspricht. Deshalb müsste die Vorhabenträgerin bereits im ROV ausführlich erläutern wie mit Boden umgegangen wird. Das betrifft nicht nur den Oberboden und Unterboden, es sind auch sämtliche temporär genutzten Flächen zu betrachten, da auch hier negativ in die Bodenstruktur eingegriffen wird.

### ABS/NBS Hanau - Würzburg / Fulda NBS Gelnhausen - SFS 1733 Würzburg / Fulda - Geologische Verhältnisse entlang der betrachteten Trassenkorridore der Varianten IV und VII

(Dokument: 03\_00\_Geologische Verhältnisse Varianten IV und VII\_0) Datum: 08.08.2019

Die geologischen Verhältnisse wurden auf Grundlage vorhandener Daten erstellt und getroffen. Es handelt sich um geologische Kartierungen. Vertiefend wurden Ergebnisse von bestehenden Kernbohrungen bzw. Schichtenverzeichnisse und Bestandsgutachten der geologischen Landesämter Hessens und Bayerns herangezogen.

Hier wird die gute Datenlage der Region in Bezug auf Geologie bestätigt.

Somit sind der DB AG grundsätzlich vertiefende Aussagen zu Baulogistik, Transportwegen, Tunnelbauverfahren und ihre Auswirkungen auf Zuwegung und BE-Flächen zu einem sehr frühen Zeitpunkt möglich.

Als Fazit zu den dargestellten Varianten wird auf Seite 12 folgende Aussage getroffen:

Summiert man für die beiden Varianten die v.g. risikobehafteten Abschnitte (bei einer doppelten Gewichtung der Abschnitte mit höheren Risiko), so ergibt sich aus geologischer Sicht die nachstehende Rangfolge (von günstig nach ungünstig):

Rang 1: Variante IV (Summe 4.800m)

Rang 2: Variante VII (Summe 15.900m)

Betrachtet man nur die Abschnitte mit höherem Risiko, ergibt sich das gleiche Bild:

Rang 1: Variante IV (600m)

Rang 2: Variante VII (900m) "

Diese erheblich schlechtere Beurteilung der Variante VII in Bezug auf die Geologie finden wir in der weiteren, verbal-argumentativen Beurteilung des vertieften Variantenvergleichs nicht ausreichend berücksichtigt. Auch in diesem Punkt sind das Ergebnis und der Variantenvergleich an sich zu beanstanden.



# Anhang

## Anhang 1

### Klima, Klimaschutz und Klimafolgen

Wie bereits unter 1.4.7, 4.4.5 und F.1.5.11 dargestellt, wurde dieser Themenkomplex durch die Vorhabenträgerin bisher in zu geringem Maße betrachtet. Deshalb erfolgt hier eine Aufstellung von bisher nicht berücksichtigten Punkten.

Oberflächen in ihrer Zusammensetzung prägen und beeinflussen entscheidend das Klima am jeweiligen Ort

- Wärmeentwicklung, Wärmespeicherung und Wärmekapazität spielen nicht nur beim Betrieb, sondern auch in der Bauphase eine besondere Rolle.
- Thermische Veränderungen entstehen durch die Strecke, durch die Inanspruchnahme von Flächen, auch durch die zeitweise Inanspruchnahme von Flächen durch Erweiterung von Straßen, Schaffung von Transportwegen und Lagerflächen sowie durch Flächen für die Baustelleneinrichtung.

Baustrukturen wie z.B. Brücken, Tunnelleingänge und Dämme prägen das Klima im Außenbereich.

- Brückenpfeiler sind Hindernisse; sie verändern den Luftaustausch. Dies gilt auch für die Anschüttungen an den Tunnelportalen sowie für die zu errichtenden Bauwerke an und auf den Tunneln und für die Baustromversorgung
- Es kommt zu erheblichen Beschleunigungen, aber auch zu starkem Windabschwung vor und hinter dem Hindernis. Ähnlich wie ein Brückenpfeiler im Hochwasserfall ein Hindernis darstellt, das weit über den eigentlichen Querschnitt hinaus wirkt (z.B. durch Verwirbelung, Strömungsänderung, Anstau von Treibgut), so ist das auch bei der Luft, beim dem Wind.
- Von erheblicher Bedeutung sind dabei Höhe, Durchlässigkeit, Rauigkeit und Anströmwinkel (z.B. Kanalisierungseffekt, Downwash-Effekte).
- Baustrukturen können zu stabilen Luftschichtungen führen und einen aus lufthygienischen Gründen sattfindenden Austausch verhindern.
- Gerade in Tallagen wird ein Brückenbauwerk den natürlichen Austausch verhindern, so dass sich die Luftschichtungen nur schwer durchmischen.

Bauliche Objekte beeinflussen auch das Mikroklima

- Gewässer erbringen eine Verdunstungsleistung, diese wird im Bereich der Baustelle und der nachfolgenden Brücken verändert
- Beton speichert Strahlungsenergie (Aufheizung, Abgabe zur ungünstigen (nächtlichen) Zeit, dadurch Reduzierung der Kaltluftbildung).

Es besteht die grundsätzliche Verpflichtung im Planungsprozess (auch bereits in der Raumordnung) die Belange des Klimas und der Luftreinhaltung in der gleichen Tiefe wie dies bei den anderen Schutzgütern der Fall ist zu berücksichtigen. Es wird erwartet, dass das orts- und überortsgebundene Klima in Bezug auf den Klimawandel vertieft untersucht wird. Die Einflüsse durch Strahlung, Luft und Wind, durch Wasser und Feuchte haben Auswirkungen auf die Menschen und zudem auf die Energiebilanz. Bereits im Zuge dieses Raumordnungsverfahrens sind Planungsstrategien in Bezug auf "Wärmen" und „Kühlen" zu untersuchen und aktive Einflussmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Es ist davon auszugehen, dass entsprechende Untersuchungen zu klimatischen Bedingungen des Baus der Strecke die Bewertungen der entsprechenden Varianten verändert.



## Anhang 2

Fachliche Folgeabschätzung von Eingriffen  
im Rahmen des ROV des RP Darmstadt  
Umweltbüro Schotten, 20.9.2020

## **DB-Neubaustrecke Gelnhausen – Kalbach**

### **Fachliche Folgeabschätzung von Eingriffen im Rahmen des ROV des RP Darmstadt**

#### **Eingriffe der Planungsvariante VII in das Grundwasser durch Tunnelarbeiten**

##### **Grundlage der Folgenabschätzung: Die Hydrogeologie des Vogelsbergs**

Der Untergrund besteht im Vogelsberg aus etlichen Basaltlagen unterschiedlicher Güte und Morphologie, die in den verschiedenen Ausbruchphasen des ausgedehnten Vulkangebietes aus insgesamt über 400 Ausbruchskratern auf die ursprüngliche Buntsandsteinbasis aufgelagert wurden. Zwischen den Basaltlagen finden sich trennende Asche- bzw. Tuffschichten, die im Laufe der Zeit durch Witterung und Druck weitgehend wasserundurchlässig wurden.

Aufgrund von extremen Temperaturunterschieden, Wasserdurchdringung und Verwitterung wurde der Basalt in weiten Bereichen zerklüftet. Dadurch ist in den verschiedenen Basaltlagen ein sehr heterogenes System von Hohlräumen und Spalten entstanden, die je nach Örtlichkeit oftmals miteinander in Verbindung stehen. Während beim Basaltabbau auch größere Höhlen gefunden wurden, bestehen die kleinsten hydraulischen Verbindungen in feinsten Rissen und Kapillaren.

Das Niederschlagswasser, das durch die Bodendeckschichten in den Basalt einsickert, sammelt sich als Grundwasser in den Hohlräumen, die sehr ungleichmäßig verteilt sind. Da diese meist auf einer mehr oder weniger horizontalen, wasserundurchlässigen Basis aufliegen, haben sich unterschiedlich große, übereinanderliegende Grundwasserstockwerke ausgebildet. Aus diesen schwebenden Grundwasserstockwerken, die wiederum durch Klüfte und durch Fensterungen der Tuffschichten miteinander in hydraulischer Verbindung stehen können, werden u.a. die für den Vogelsberg typischen Quellhorizonte und Gewässer vielfach ganzjährig gespeist.

Aufgrund dieser sehr komplexen Morphologie des basaltischen Untergrunds sind die genaue Lage, Größe und Hydraulik der einzelnen Grundwasserstockwerke sowie die Wanderungsgeschwindigkeiten und Fließrichtungen der jeweiligen Wasservorkommen nicht zu ermitteln. Zudem unterliegen die hydraulischen Verbindungen einer unkalkulierbaren Dynamik z.B. durch das Freispülen neuer Kanälchen oder durch das Verschließen von kleinen Klüften mit eingeschwemmtem Feinmaterial.

##### **Relevanz des DB-Vorhabens für die Grundwasservorkommen im Vogelsberg**

###### ***Eingriffe in die Kluftgrundwasserleiter***

Für die Variante VII ist auf weiten Strecken eine Tunnelführung durch den Basaltkörper des Vogelsbergs geplant. In der Bauphase ist deshalb mit gravierenden Eingriffen in die verschiedenen Grundwasserstockwerke zu rechnen (zum Stockwerksaufbau der Grundwasservorkommen vgl. auch AHU 'Übergreifendes Gutachten zur Wassergewinnung im Vogelsberg').

### **Schäden im Grund- und Oberflächenwasserhaushalt**

Die Eingriffe können gravierende und u.U. irreversible Schäden im Wasserhaushalt verursachen durch:

- Anschneiden der Deckschichten und der Basissperrschichten von schwebenden Grundwasserstockwerken mit der Folge großer Wasserverluste, Verlust eines kompletten Stockwerks, Änderungen der Fließrichtungen u.a.m.
- u.U. weitreichende Vibrationsschäden im Gefüge der Kluffgrundwasserleiter und der Sperrschichten während des Baus durch den Maschinenbetrieb und während des späteren Betriebs der unterirdischen Trasse durch Schwingungsabtrag von den Schienen sowie durch die Luftdruckwellen
- Trockenlegen von Quellhorizonten, Nass- und Feuchtgebieten sowie Gewässern durch das Anschneiden / Stören von schwebenden Grundwasserstockwerken und wasserführenden Klüften
- Trockenlegen bzw. Stören von Zuflüssen von Grundwasser zu den Brunnen der öffentlichen Wasserversorgung durch das Anschneiden von Grundwasservorkommen oder das Stören von Fließwegen in den wasserführenden Basaltklüften.

### **Schlussfolgerungen**

#### ***Beschädigen des hydrogeologischen Gefüges mit hoher Wahrscheinlichkeit***

Die Wahrscheinlichkeit, dass beim Herstellen der Tunnels durch den vorher festgelegten Vortrieb im Kluffgestein des Vogelsbergs Deck- und Sperrschichten von Grundwasserleitern und wasserführende Klüfte verletzt werden ist sehr hoch. Dem Beschädigen des hydrogeologischen Gefüges kann keinesfalls ausgewichen werden, da die genauen Lagen von Sperrschichten und wasserführenden Klüften nicht bekannt sind und auch nicht durch Erkundungsbohrungen festgestellt werden können (vgl. Hydrogeologische Gutachten).

#### ***Dauerhafte Folgen der Beschädigungen***

Selbst wenn frontale oder tangentielle Beschädigungen von Grundwasserstockwerken direkt nach einem Wassereintritt in den rohen Tunnel mit z.B. Schleuderbeton abgedichtet werden sollten, können durch die Tunnels selbst nicht einschätzbare, irreversible Schäden bzw. Veränderungen im hydrogeologischen Gefüge mit den o.a. Schadensfolgen verursacht werden.

Die durch die Bohrarbeiten auftretenden Vibrationen und Erschütterung des Festgesteins können zudem noch in beträchtlicher Entfernung um den Tunnelvortrieb herum zu gravierenden Beschädigungen des hydrogeologischen Gefüges führen, die gravierende Folgen für die Wassergewinnung und Naturraum haben können. Gleiches gilt für den Abtrag von Vibrationen durch den späteren Fahrbetrieb auf das umgebende Gestein.

#### ***Hydrogeologische und ökologische Risiken der Variante VII nicht beherrschbar***

In der Zusammenschau können die unausweichlichen Risiken, die der Bau von Tunnels in Variante VII mit sich bringt, im Kluffgestein des Vogelsbergs weder kalkuliert noch beherrscht noch späterhin den eigentlichen Verursachern zugeordnet werden.

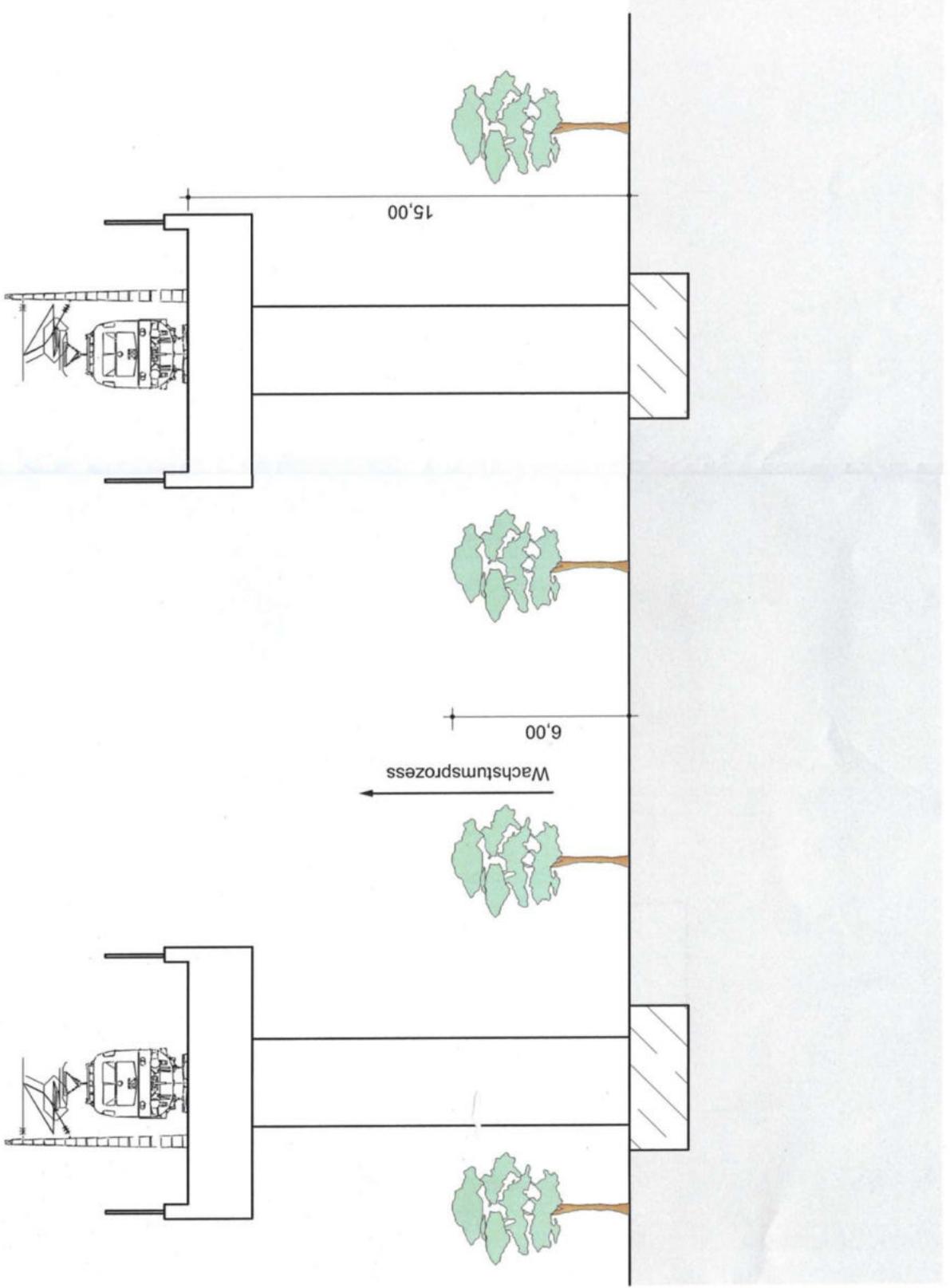
Die Variante VII ist unter diesen Aspekten einer hohen Schadenswahrscheinlichkeit und der mangelhaften Grundwasserneubildung durch den Klimawandel als hochrisikobehaftet abzulehnen.



## Anhang 3

**Skizze: Veränderung der visuellen  
Beeinträchtigung einer niedrigen Brücke  
durch eine Baumallee**

25,00



15,00

6,00

Wachstumsprozess

Hans-Otto Kolmar  
63636 Brachtal  
Tel. +49 176 4553 1638  
E-Mail: h-o-kolmar@web.de

Bauherren:  
Pro Brachtal e.V.

Datum: 15.09.2020

# Entwurf

Bauvorhaben:  
Neubau einer Brücke  
-Bepflanzung durch  
Auenwald

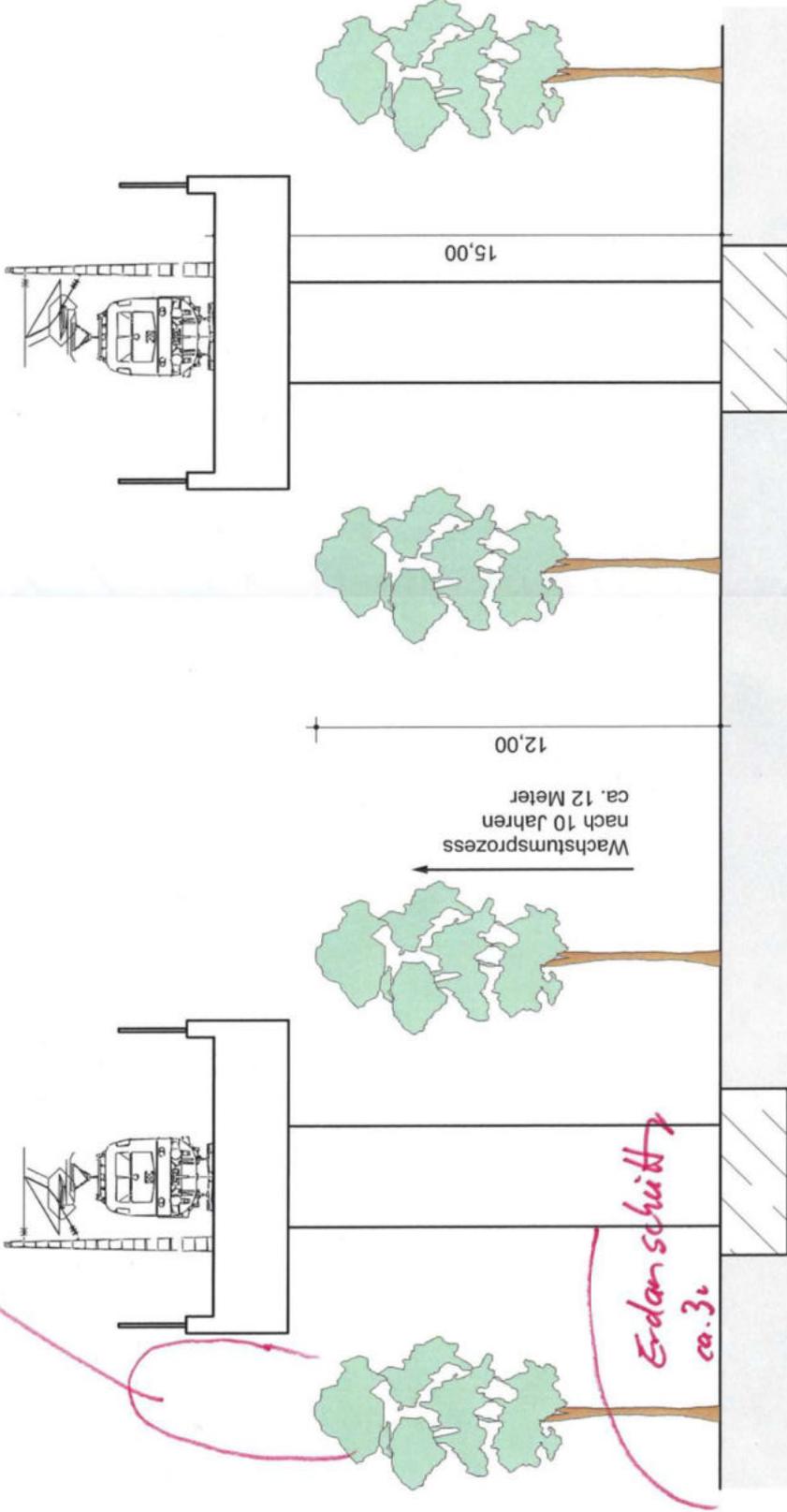
Plan-Nr.: 01.00  
Gez.: HOK

Planinhalt:

Format: Maßstab:

*Brücke weg*

25,00



15,00

12,00

Wachstumsprozess  
nach 10 Jahren  
ca. 12 Meter

*Erdam schritt  
ca. 3i*

*ca. 3i*

Hans-Otto Kolmar  
63636 Brachtal  
Tel. +49 176 4553 1638  
E-Mail: h-o-kolmar@web.de

Bauherren:  
Pro Brachtal e.V.

Datum: 15.09.2020

# Entwurf

Bauvorhaben:  
Neubau einer Brücke  
-Bepflanzung durch  
Auenwald

Plan-Nr.: 01.00  
Gez.: HOK

Planinhalt:  
Piktogramm  
Format: A 3  
Maßstab: o.M.



## Anhang 4

Schreiben DB Netze  
Herr Dr. Domke, 24. Mai 2017



DB Netz AG • Hahnstraße 49 • 60528 Frankfurt am Main

Herrn Volker Lemcke  
Verein Pro Brachtal

per E-Mail ([info@probrachtal.de](mailto:info@probrachtal.de))

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

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

24.05.2017

**Aus-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda**  
**Ihre E-Mails vom 5. und 11. Mai 2017**

Sehr geehrter Herr Lemcke,

Sie hatten uns in mehreren E-Mails Unterlagen zu Raumwiderständen im Brachtal zukommen lassen. Vielen Dank für Ihre Hinweise.

Nach Prüfung Ihrer Unterlagen ist festzustellen, dass es sich dabei zu einem großen Teil um Detailhinweise handelt, die im Rahmen der späteren Planfeststellung zu berücksichtigen sein werden, auf der Raumordnungsebene aber noch keine Berücksichtigung finden können. Es handelt sich dabei nicht um Raumwiderstände, sondern um Konflikte, die u. a. im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, vertiefenden Artenschutzprüfung, Baugrunduntersuchung u. a. bei Realisierung einer der betreffenden Varianten zu berücksichtigen sind.

Im Einzelnen ist zu den von Ihnen als „Raumwiderstände“ bezeichneten Hinweisen (mit zugehöriger Abbildung) folgendes zu antworten:

Hinweise auf vorhandene Nutzungen und Einrichtungen wie Schießstand, Müllkippe, Kleinbahntrasse, Lagerstelle usw. sind auf der Raumordnungsebene noch nicht relevant. In der Regel sind solche Nutzungskonflikte technisch lösbar, ggf. muss eine Verlegung oder Sanierung erfolgen. Ebenso stellen Altlasten keinen Raumwiderstand im eigentlichen Sinn dar und werden auf der Raumordnungsebene i. d. R. noch nicht betrachtet. Sie werden erst im Rahmen einer konkretisierten Planung zu berücksichtigen sein.

Hinweise auf aktuellen Gesteinsabbau spielen in der Raumordnung dann eine Rolle, wenn es sich um Vorranggebiete für oberflächennahen Lagerstättenabbau oder genehmigte Abgrabungsflächen handelt. Ehemalige Gesteinsgewinnungen sind nur dann relevant, wenn es sich dabei um Bodendenkmäler oder schutzwürdige Biotope handelt.

...

DB Netz AG  
Sitz Frankfurt am Main  
Registergericht  
Frankfurt am Main  
HRB 50 579  
USt-IdNr.: DE199861757

Vorstand:  
Frank Sennhenn,  
Vorsitzender

Dr. Roland Bosch  
Bernd Koch  
Ute Plambeck  
Prof. Dr. Dirk Rompf  
Dr. Thomas Schafier

Umwelt-Angebot

Profitabler Qualitätsfaktor  
Veg-Arbeitgeber  
Umwelt-Vorreiter

Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes werden berücksichtigt. Eine ausführliche Antwort hierzu haben wir dem Museums- und Geschichtsverein Brachtal übermittelt.

Bei Ihren Hinweisen auf Artvorkommen handelt es sich teilweise um planungsrelevante Arten, die später im Rahmen der Planfeststellung zu beachten sind. Aus Ihren Hinweisen ist zu schließen, dass es sich dabei nicht um systematisch erhobene Brutnachweise mit Revierzentren handelt, sondern um Einzelnachweise (ohne Angabe eines Status). Im Rahmen der konkreten Trassenplanung wird für die Antragsvariante eine aktuelle, vollständige faunistische Bestandsaufnahme durchgeführt. Auf der Raumordnungsebene werden dagegen nur die „verfahrenskritischen“ Arten berücksichtigt, für die keine vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen möglich sind und die aus diesem Grunde ein nicht oder schwer überwindbares Planungshindernis darstellen können. Hierzu gehören auch einige der von Ihnen aufgeführten Arten, entsprechende (systematisch erhobene) Daten werden bei der artenschutzrechtlichen Vorprüfung und Bewertung der Varianten berücksichtigt. Für alle anderen Arten sind in der Regel artenschutzrechtliche Maßnahmen oder die Erteilung einer Ausnahme möglich. Dies betrifft auch den Eisvogel, soweit er denn bei einer Brückenlösung erheblich beeinträchtigt würde.

Auch die Beachtung von Totholz kann auf Raumordnungsebene keine Rolle spielen. Totholz stellt für sich genommen auch keinen Schutzgegenstand dar. Die Wirkungen des mikrobiellen Abbaus von Totholz auf (nicht nur alpine) Waldböden sind uns grundsätzlich bekannt, spielen aber im Zusammenhang mit der Findung einer geeigneten Neubautrasse keine Rolle. Berücksichtigung finden alte, naturnahe Laubwaldbestände (die in der Regel auch durch einen hohen Totholzanteil gekennzeichnet sind) aufgrund ihrer hohen Biotopwertigkeit.

Die Leitbilder und Leitziele des Flächennutzungsplans stellen ebenfalls keinen Raumwiderstand dar, da sie nicht räumlich konkretisiert sind. Die Flächennutzungspläne der übrigen Gemeinden im Suchraum formulieren im Übrigen ähnliche Ziele.

Die in den Ausschnitten des Hochwasserrisikomanagementplans dargestellten Schutzgebiete und Überschwemmungsgrenzen liegen uns vor und werden als Raumwiderstände selbstverständlich berücksichtigt. Die Zuordnungen zu Raumwiderstandsklassen und die Bewertung der Schutzgebietsausweisungen im Variantenvergleich haben wir in der Arbeitsgruppe bereits mehrfach erläutert. Gerne können Sie uns hierzu auch noch einmal ansprechen.

Wir hoffen, Ihre Frage hiermit beantwortet zu haben und freuen uns, die Gespräche im nächsten Dialogforum und seinen Arbeitsgruppen fortzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V. 

Dr. Reinhard Domke

i. A. v. 

Dr. Katja Fuhr-Boßdorf



## Anhang 5

Schreiben Pro BrachtTal e.V.  
an DB AG, Herr Dr. Domke  
13. April 2018



## Pro BrachtTal e.V.

Pro BrachtTal e.V. • Kurzer Weg 5 • 63636 Brachtal

---

Herr Dr. Reinhard Domke  
Frau Julia Katzenbach-Trosch  
Deutsche Bahn AG  
Mannheimer Straße 81  
60327 Frankfurt am Main

Per E-Mail

### Pro BrachtTal e.V.

Volker Lemcke  
(1. Vorsitzender und Sprecher BI-Verbund  
Bahnausbau Main-Kinzig)  
Kurzer Weg 5  
63636 Brachtal

☎ 0151-70865537

✉ 06053-609348

info@probrachtal.de

[www.probrachtal.de](http://www.probrachtal.de)

VR Bank Schlüchtern-Birstein eG.  
DE 0753 0613 1300 0570 6700

**[Pro BrachtTal ist Träger des  
Umweltpreises Brachtal 2017](#)**

Brachtal, 13. April 2018

Sehr geehrter Herr Dr. Domke,  
sehr geehrte Frau Katzenbach-Trosch,

folgende Themen/Fragen sind aus unserer Sicht klärungsbedürftig:

1. Variante VIII:

Wir fordern Sie hiermit auf, einmal die positiven Aspekte der Variante VIII darzustellen. In der 11. Sitzung des Dialogforums wurden auf Nachfrage, bzw. in Frau Vaupels Äußerungen „Abschnitte, die besser zu bewerten sind“ erwähnt. Diese gilt es aufzuzeigen. Vor allem am Beispiel Bad Soden-Salmünsters, dem wohl schwierigsten Abschnitt der „VIII“ wurden in der letzten Sitzung ausschließlich negative Aspekte herausgestellt. Lösungsmöglichkeiten für die dortigen Schwierigkeiten der Trassenführung, die für die Entwicklung BSS's auch als Kurstadt vorteilhaft sein können (z.B. nur noch eine einzige Zerschneidung, wesentlich weniger Lärm), wurden bisher an keiner Stelle und von keiner Seite betrachtet. **Ebenfalls fordern wir Sie auf, die „VIII“ – wie auch vom MKK gefordert und von den Herren Rompf und Bolte zugesagt - nicht nur mit der Trasse V zu vergleichen, sondern eine komplette Vergleichbarkeit AUF DER GESAMTEN LÄNGE (GNZ 3.3.18, S. 17) auch mit den anderen Trassen und mit Kombinationsmöglichkeiten darzustellen!**



Aus den Erkenntnissen der 11. Sitzung des Dialogforums sind aus unserer Sicht besonders zu betrachten:

- 1.1 Die Bauaktivitäten für den BAB 66-Tunnel würden sich überwiegend außerhalb von Bad Soden-Salmünster abspielen und damit nur eine geringe Belastung für die Stadt darstellen. Bitte setzen Sie einmal die Bautätigkeit und –zeit ins Verhältnis zum erzielten Ergebnis der endgültigen Lärmentlastung nach der Bauzeit.
- 1.2 Worauf bezieht sich die dargestellte max. zulässige Steigung bei Stadtstraßen von 6 %? Im Rhein-Main-Gebiet gibt es viele Unterführungen mit 8-9,5% Steigung, die für Bus- und LKW-Verkehr geeignet sind. Wir kennen die 6 % für behindertengerechte Zugänge, wobei dann die Zwischenpodeste noch fehlen. In der Schweiz gibt es seit 2003 Empfehlungen, die Steigungen bis 10 % gestattet (bei Kenntnis der Tatsache, dass es für Menschen die in Ihrer Mobilität eingeschränkt sind auch mit einer Hilfsperson nicht mehr möglich ist, Wege mit >12 % Steigung zu benutzen).
- 1.3 Sie selbst (DB AG) zeigen in Stuttgart zurzeit eindrucksvoll, dass Bauen in vergleichbarer Tiefe beherrschbar ist. Bitte stellen Sie einmal den Vergleich BSS – Stuttgart 21 in Bezug auf Anpassungsmöglichkeit A (Präsentation S. 20) an.  
Auch HessenMobil betreibt in Frankfurt/Main aktuell eine entsprechende Baustelle: Am Beginn des Riederwaldtunnels befindet sich eine 15 m tiefe Baugrube mit Spundwänden und Entlastungsbohrungen bis 36 m Tiefe. Auch hier gibt es schwierige Wasserverhältnisse (z.B. Abfluss Richtung Main, Speisung von Feuchtbereichen in Riederwald und des Ostparkweiher). In noch größerer Tiefenlage befindet sich die Startgrube für die U-Bahn ins Frankfurter Europaviertel.
- 1.4 Ihre Darstellung der „Anpassungsmöglichkeit B“ (Präsentation Seite 20) stellt nach unserer Ansicht die maximale Höhe dar, die bei der Verfeinerung an diesen Extrempunkten noch um mindestens zwei Meter reduziert werden kann. An vielen Stellen werden maximal Höhen von 9-10 m erforderlich sein, so dass ein entsprechendes Bauwerk vielfach niedriger als die angrenzende Bebauung werden würde. Damit könnte eine Höhenreduzierung um bis zu drei Meter im Vergleich zur jetzigen BAB 66 erreicht werden. Bitte zeigen Sie dieses einmal im Detail anhand von Korfin auf.
- 1.5 Der Vorteil der Trasse VIII durch die Herausnahme einer Zerschneidung der Stadt BSS wurde bisher nicht bewertet. Zudem hat Herr Stolzenburg ausgeführt, dass dieses auch bei der Schutzgutbewertung nicht berücksichtigt wurde. Bitte holen Sie dies nach.  
Hierzu ein Beispiel: Bei der Bahntrasse „Gateway Gartens“ in Frankfurt/Main wird der positive Aspekt der Herausnahme einer Trennwirkung besonders herausgestellt. (Als positive Wirkung ist neben der Entlastung der Immissionssituation der Rückbau der Bestandstrecke innerhalb des FFH-Gebietes Nr. 5917-305 „Schwanheimer Wald“ hervorzuheben. Durch die damit verbundene Aufhebung der Trennwirkungen der Bahnstrecke entsteht hier eine mehr als 12 Quadratkilometer große, unzerschnittene Waldfläche im Frankfurter Stadtwald mit besonderen Lebensraumfunktionen für die Tier- und Pflanzenwelt und als Erholungsraum für den Menschen.)  
Das entsprechende Planungsbüro ist auch für die DB bzw. für die von ihnen beauftragten Umweltgutachter im Suchraum tätig!  
Auch bei Stuttgart21 gilt als herausragendes Argument, dass sich durch die reduzierte Anzahl an Zerschneidungen das Stadtbild verbessere und Flächen für die innerstädtische Entwicklung frei werden.  
Sicherlich ist Bad Soden-Salmünster nicht Stuttgart, trotzdem entstehen hier auch viele positive Aspekte durch den kompletten Wegfall einer Zerschneidung und die mögliche Verlegung des sowieso sanierungsbedürftigen Bahnhofs.



## 2. Variante VIIb (VII neu)

Während des Workshops in Frankfurt errechnete Herr Stolzenburg für die Brücke über das Brachtal und die Bundesstraße B 276 zwischen den Ortschaften Wächtersbach und Brachtal eine Höhe von 45 m.

- 2.1 Welche Höhe hat die Brücke nach jetzigem Planungsstand?
- 2.2 Bitte bestätigen Sie die durch die Verringerung der Höhe notwendige Verlängerung des Tunnels in Ostrichtung auf ca. 14 km.
- 2.3 Welche Bauzeit sehen Sie für diesen Tunnel?
- 2.4 Wie bewerten Sie die Bauzeit im Vergleich zur vorgestellten Tunnel-Lösung in Bad Soden-Salmünster?

Herr Stolzenburg wies im Workshop darauf hin, dass durch die Länge der Trasse, auf Grund der Topografie und der bestehenden Straßeninfrastruktur für alle Bauprojekte zwischen Wächtersbach und Brachtal

1. Tunnel West – Wittgenborn-Schlierbach
2. Brücke über die Bundesstraße und die Bracht
3. Tunnel Ost ab Udenhain

die gesamte Baulogistik nur über die Bundesstraße 276 in Richtung BAB AS Bad Orb/Wächtersbach abgewickelt werden kann.

**Wir fordern Sie auf, auf Grund der hohen Betroffenheit der Orte Wächtersbach, Brachtal, aber auch Birstein, und des Zugangs zum ökologisch und touristisch wichtigen Naturpark Vulkanregion Vogelsberg, bereits jetzt eine Baustellenplanung/-zuwegung vorzulegen.**

## 3. Neubetroffenheiten durch Bahnlärm im Streckenbetrieb

Bei der Sitzung des Dialogforums diskutierten wir kurz über Lärm-Neubetroffenheiten durch die ABS/NBS, die bisher an keiner Stelle dargestellt wurden. Wie die Diskussionen zu den letzten Presseerklärungen zeigten, ist die von Ihnen getroffene Aussage „insgesamt wird es im Suchraum leiser“ als einseitig und interpretierungswürdig anzusehen. Für alle zukünftig durch die ABS/NBS betroffenen Streckenanrainer wird es laut(er).

**Wir fordern Sie auf, für jede Planungsvariante (inkl. VIII) die neu auftretenden Betroffenheiten zu errechnen und auf Karten, wie auch in tabellarischer Übersicht, dar- und gegenüberzustellen.**

Diese Punkte stellen natürlich nur wichtige Teilaspekte dar. Insgesamt möchten wir noch eine Vielzahl weiterer Punkte beleuchtet wissen. Dazu werden wir uns in der weiteren Planungsphase äußern.

Wir gehen davon aus, alle oben genannten Punkte ausführlich schriftlich und im Rahmen des zweiten Workshops am 18.4.18 erläutert zu bekommen.

Mit freundlichen Grüßen

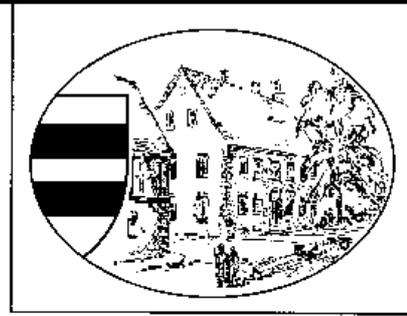
Volker Lemcke



## Anhang 6

Schreiben Museums- und  
Geschichtsverein Brachtal e.V.  
vom 27. April 2017

# Museums- und Geschichtsverein Brachtal e.V.



Der Vorsitzende: Erich Neidhardt /Mühlseifenweg 11 / 63636 Brachtal /06053 600067  
/mail:neidhardteg@gmx.de oder info@brachtal-museum.de

Brachtal, den 27.4.2017

An  
Bürgerinitiative Pro Brachtal  
Herr Volker Lemcke  
Kurzer Weg 5

63636 Brachtal

*Neubau einer Bahnstrecke durch das Brachtal*

Sehr geehrter Herr Lemcke,

mit großer Sorge haben wir zur Kenntnis genommen, dass durch die geplante Neubaustrecke unwiederbringliche, historische Relikte aus dem Bereich Brachtals, die für unsere Heimatforschung zwingend erhaltens- und schützenswert sind, zerstört werden könnten.

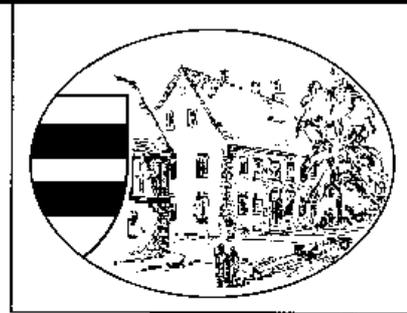
Durch den geplanten Bau der Bahnstrecke und der Brücke werden Teile der südlich von Schlierbach liegenden Gemarkung stark betroffen. Diese Region könnte aus Sicht des Museums- und Geschichtsvereins Brachtal e.V. eine Vielzahl historisch wertvoller Funde beherbergen.

Wir möchten folgende Stätten dazu aufführen:

Die Wolferburg:

Im Raum oberhalb des Stadtteiles Hesseldorf der Stadt Wächtersbach befinden sich die Reste der sogenannten Wolferburg. Dies an einer Stelle die durch die Zuwegung zur Bahnbrücke über das Brachtal stark tangiert wird. Unsere Sorge ist, dass diese bisher nicht näher untersuchte Fundstätte verloren geht. Die Wolferburg ist ein Relikt der frühen Besiedlung des Raumes. Sie ist wahrscheinlich keltischen oder fränkischen Ursprunges. Insbesondere im Zusammenhang mit den Funden am Glauberg und an der Alteburg in Biebergemünd könnte hier ein Bild früher Besiedlung des heimischen Raumes ergänzt werden, der bisher weitgehend unbekannt ist. Die Herren von Büdingen tauchten erst gegen Ende des ersten Jahrtausends auf. Die Zeit vorher, ob fränkisch oder keltisch, bedarf noch der intensiven

# Museums- und Geschichtsverein Brachtal e.V.



Der Vorsitzende: Erich Neidhardt /Mühlseifenweg 11 / 63636 Brachtal /06053 600067  
/mail:neidhardt@gmx.de oder info@brachtal-museum.de

Nachforschung. Es wäre schade, wenn diese Möglichkeit durch den Streckenbau der Bahn zunichte gemacht würde.

## Folkersrod, Schmidtstatt

In der Hanglage südöstlich des Ortes Schlierbach links des Baches „Bracht“ befand sich das sogenannte „Alte Dorf“, das nach neueren Recherchen in den Urkunden „Folkersrod“ genannt wurde. Es gibt am Osthang des Tales, in der Nähe an der die Bahnbrücke enden soll und die Strecke wieder in den Berg hineingeht, auch vereinzelt Siedlungsfunde, die zur Erforschung unserer Ortsgeschichte ergänzt werden sollten. Dies ist eventuell auch durch eine luftbildarchäologische Prospektion zu gewährleisten. Folkersrod war eine Wüstung, die im sechzehnten Jahrhundert aufgegeben wurde. Diese steht auch in Zusammenhang mit der „Schmidtstatt“, die sich rechtsseitig der Bracht unterhalb der jetzigen B276 befand. Eine Siedlung, Schmiedestätte, in der die oberflächlich gesammelten Eisensteine verarbeitet wurden. Diese Schmidtstatt lag nördlich der geplanten Brücke etwa 300 m vom in der Skizze erkennbaren Streckenverlauf. Insgesamt ist dieses Gebiet südlich und südöstlich der Ortslage Schlierbachs für die spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Geschichte Schlierbachs aus den genannten Gründen sicherlich von erheblicher Bedeutung.

## Franzosenloch:

Eine Stelle an der Bundesstraße B276 an der die Bahnbrücke das Tal queren soll, wird Franzosenloch genannt. Dies im Zusammenhang mit dem Napoleonischen Rückzug aus Osteuropa zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts. Was an dieser Raststätte geschah liegt weitgehend im Dunkeln. Einzelne Funde durch Magnetsondenerkundung (wahrscheinlich illegal) sind durch Hörensagen bekannt. Hier gilt es ebenso zu beachten, dass weitergehende Funde durch den Bahnstreckenbau nicht verloren gehen.

Durch den Bau der Eisenbahnbrücke bzw. der Tunnel wären aus unserer Sicht die noch unerforschten Siedlungspunkte bzw. die noch nicht erforschten historischen Stätten in der Region Brachtal endgültig ausgelöscht.

Wir möchten die Bürgerinitiative bitten, unsere Anregungen und Bedenken an die entsprechenden Stellen der Bahn weiter zu leiten, damit frühzeitig dafür Sorge getragen wird, dass keine wichtigen Zeugnisse der Vergangenheit unwiederbringlich verloren gehen.

Herzlichen Dank

Erich Neidhardt  
-Vorsitzender-

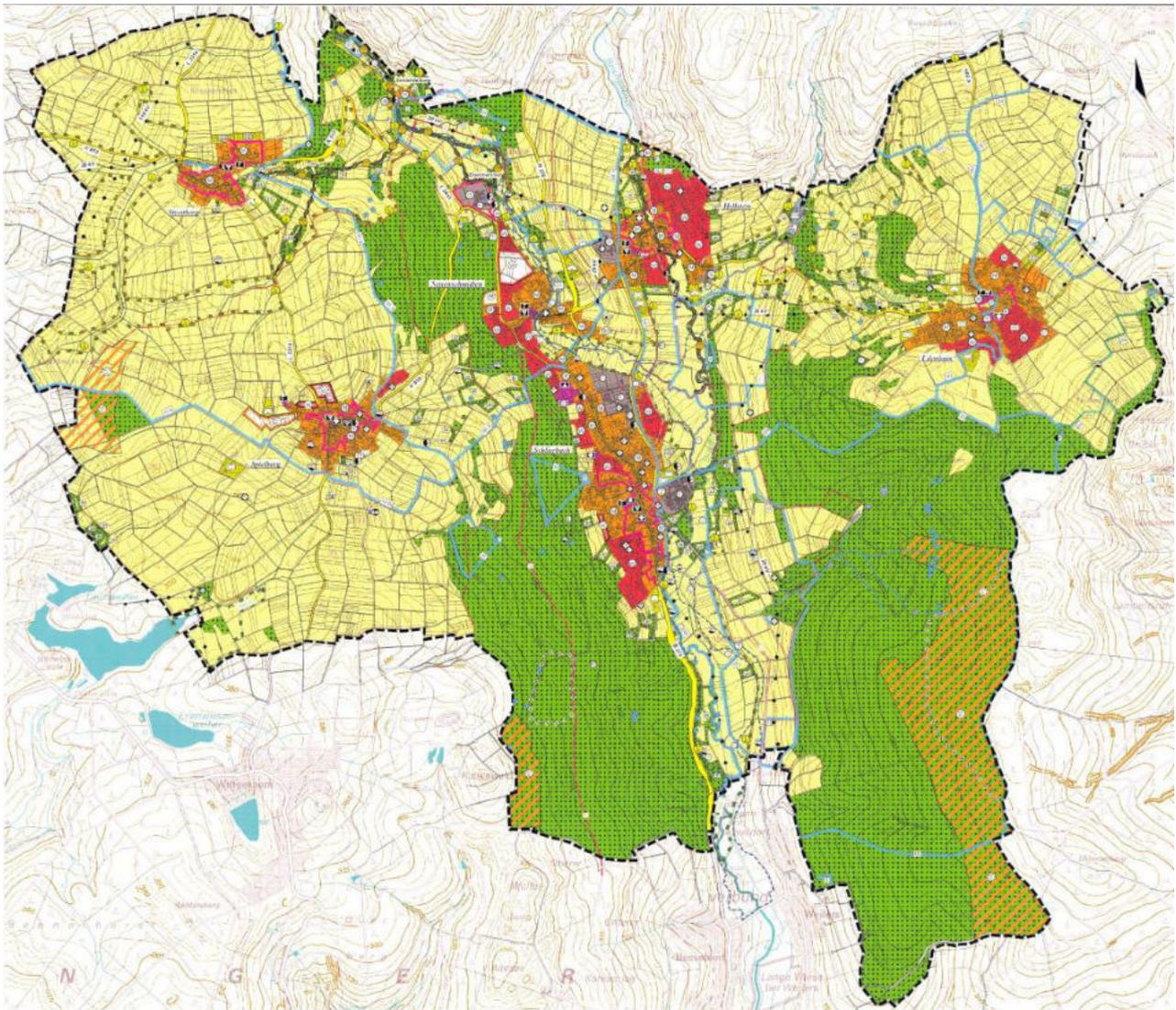


## Anhang 7

# Broschüre Artenvielfalt und Raumwiderstände BI Pro BrachtTal 2017

# Artenvielfalt und Raumwiderstände

## Nachforschungen der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Brachtal



Bürgerinitiative und Verein Pro Brachtal im Mai 2017

## **Artenvielfalt und Raumwiderstände**

### **Nachforschungen der Bürgerinitiative für ein lebenswertes Brachttal**

**(ökologische, juristische, kulturhistorische und geologische  
Nachweise der Bürgerinitiative zu regionalen Raumwider-  
ständen gegen die Bahntrasse)**

**Brachttal, 2015**



1. Standpunkt der Bürgerinitiative Pro BrachtTal	Seite	4
2. Karten: Planungen und Entwürfe der DB Netze AG	Seite	4
3. Flächennutzungsplan der Gemeinde Brachtal mit eingezeichneten Raumwiderständen	Seite	5
4. Anhang zum Flächennutzungsplan: Funde und Raumwiderstände im Brachtal	Seite	6
5. Information zu Totholz und Nachweis der Haselmaus	Seite	7
6. Nachweise von Pflanzen und Tieren im Brachtal, im Suchgebiet der Trassen VI und VII	Seite	8
a. Rote Liste der Farne und Blütenpflanzen	Seite	8
b. Rote Liste der Vögel	Seite	11
c. Rote Liste der Säugetiere	Seite	14
d. Rote Liste der Fische, Reptilien und Amphibien	Seite	15
e. Rote Liste der Tagfalter	Seite	16
f. Nachweise aus: Tiere, Pflanzen, Lebensräume: Leitfaden zur Umsetzung von Ziel I und II der Hessischen Biodiversi- tätsstrategie in den Landkreisen und kreisfreien Städten	Seite	17
g. Weitere Nachweise	Seite	18
7. Schreiben des Museums- und Geschichtsvereins Brachtal e.V. zu Bodendenkmälern im Brachtal	Seite	21
8. Impressum	Seite	23



## Standpunkt der Bürgerinitiative Pro BrachtTal

---

Die DB Netze AG plant eine neue Bahntrasse zwischen Hanau und Fulda. Sieben Varianten sind zur Prüfung in der engeren Auswahl. Zwei dieser Varianten (VI und VII) berühren das Gebiet der Gemeinde und würden eine hohe Brücke quer über das Tal der Bracht sowie umfangreiche Tunnelbauarbeiten nach sich ziehen. Eine weitere Variante mit Brücke beträfe den Wächtersbacher Ortsteil Hesseldorf, was ebenfalls große Auswirkungen auf das BrachtTal hätte.

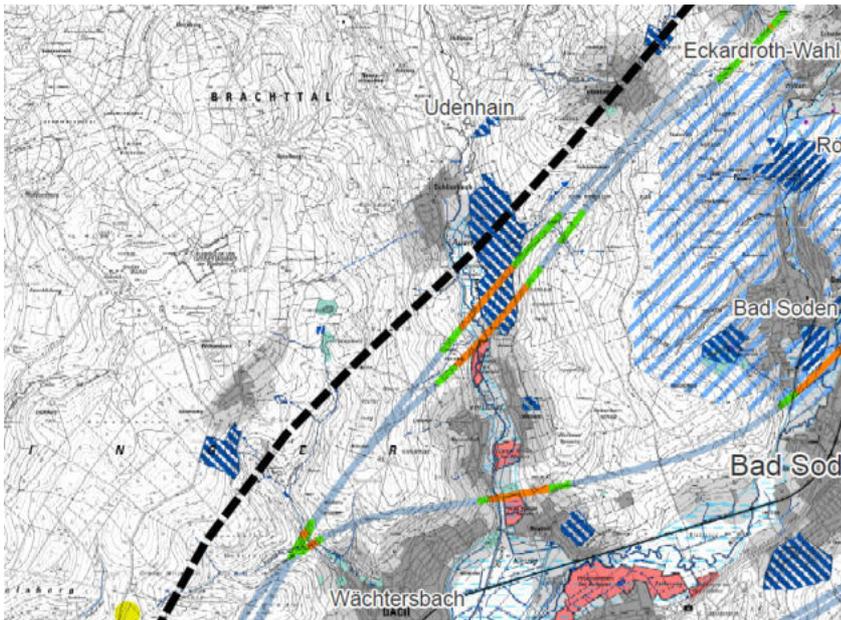
**Die Bürgerinitiative Pro BrachtTal spricht sich gegen die Trassenvarianten VI und VII (sowie V) und für eine Bündelung der Verkehrswege im Kinzigtal, möglichst nahe der Bestandsstrecke bzw. der A66 aus.**

Durch einen bestandsnahen Ausbau werden die Bürger und die Landschaft nicht durch eine Neubaustrecke abseits der bestehenden Verkehrswege belastet. Ein großer Teil der Anwohner der Bestandsstrecke kommt zudem in den Genuss von Lärmschutzmaßnahmen wie dies bereits für den Bauabschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen erreicht wird.

Durch die weitgehend ebenerdige Trassenführung nahe der Bestandsstrecke werden monumentale Brückenbauwerke über bisher vom Durchgangsverkehr unberührte Landschaftsgebiete oder Ortsteile überflüssig. Die Lebensqualität der Menschen bleibt nicht nur erhalten, sondern wird für viele Anwohner nahe der bisherigen Bahnstrecke spürbar erhöht.

BrachtTal im Mai 2017

Planungen und Entwürfe der DB Netze AG:



Variante VI – Brücke über die Bracht bei Wächtersbach-Weilers



# Flächennutzungsplan der Gemeinde Brachtal mit eingezeichneten Funden bzw. Raumwiderständen



## Anhang zum Flächennutzungsplan: Funde und Raumwiderstände im Brachtal

---

### Gebirge/Geologie

- Braunkohleabbau direkt am Berg (Tunnelportal) und im weiteren Verlauf (Stollen) (siehe Geschichte Schlierbach)
- Tonabbau (Ober- und Untertage) auf beiden Seiten des Tales (siehe Geschichte Schlierbach)
- Erzabbau in der gesamten Region (Eisenhammer stand in Neuenschmidten) (siehe Geschichte Schlierbach)
- Bergbau vor Udenhain (siehe Aufzeichnungen im Landesamt und im Bergamt)
- Verwerfungen im Gebirge (siehe geologische Karte – Karte weist auch auf Braunkohleinschlüsse hin)

### Altlasten

- Müllkippe Schlierbach (siehe Flächennutzungsplan Brachtal)
- Ehemalige Schießanlage am Rand der Müllkippe
- Kleinbahntrasse (alle Altgleise sind Verdachtsbereiche gemäß Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) (Trasse im Flächennutzungsplan der Gemeinde Brachtal)
- Geogene Bodenbelastung (insbesondere durch Ursprungsgestein Basalt) (Untersuchungen nach Abfallrecht ergeben hohe Nickelwerte sowie vereinzelt auch hohe Werte bei anderen Schwermetallen)
- „Verunreinigungen“ im Oberboden durch organische Düngung, Mineraldünger und Pflanzenbehandlungsmittel
- „Verunreinigungen“ im Oberboden mit Verbringungsverbot und Verbot der Weiterverbreitung durch Neophyten (mindestens 3 invasive Pflanzenarten im Tal)

### Denkmalschutz/Archäologie

- Funde mit überregionaler Bedeutung (Nähe zum Glauberg mit der Keltenwelt)
- Verdachtsflächen mit besonderen Bedeutung (z.B. Franzosenloch)
- Bereiche mit Bedeutung für die Heimatforschung und die Geschichte der Region

### Schützenswerte Tier- und Pflanzenarten

- Eisvogel und Haselmaus sind durch Monitoring bzw. Masterarbeit belegt (S. 6 + S. 11 f.)
- Feldhamster, Gelbbauchunke, Weißstorch und Rotmilan nachgewiesen durch datierte Feldbeobachtung
- Nachweis hoher Artenvielfalt durch Naturbeobachtungen der letzten 5 Jahre
- Begehungen des Trassengebiets mit einer anerkannten Ornithologin vom 28.4. bis 1.5.2017. Feststellungen: Kuckuck, Eisvogel, Rotmilan, Weißstorch und Neuntöter sowie eine Vielzahl von kleineren und unscheinbaren Vögeln, die in der Roten Liste aufgeführt sind
- In dem Gebiet sind auch Fledermäuse nachgewiesen worden (Die Bracht mit ihren Nebenbächen hat besondere Bedeutung für die Flüssigkeitsversorgung der Fledermäuse). Die vorhandenen Höhlen und Stollen bieten hervorragende Lebensräume
- Hohe Menge an Totholz in Form abgestorbener Bäume, liegendes Holz und Haufen im Gelände ziehen sich durch den gesamten Bereich entlang der Bracht, der Gräben und in den angrenzenden Wäldern, bspw. Totholzhaufen an der B 276 gegenüber dem Parkplatz Ostseite (siehe dazu auch die Folgeseite)



## Zum Totholz:

„Klimagesteuerte Abbaudynamik von Totholz auf alpinen Böden“ ist internationales Projekt der Universität Innsbruck ([www.decalp.org](http://www.decalp.org)) welches die Auswirkung von Bakterien in Verbindung mit Pilzen als Kohlenstoffspeicher auf Waldböden erforscht.

Die Forscher hat die Fülle an Mikroorganismen im Totholz überrascht (Mikrobiologin Judith Ascher-Jenull). Es wurde nachgewiesen, dass stickstofffixierende Bakterien im Totholz aktiv sind und der Stickstoff den Pilzen im Totholz zugeführt wird. Dieses ist eine Verbindung, die auf den Abbau des Holzes und die Speicherung von Kohlenstoff unmittelbar einwirkt.

Die erste Erkenntnis dieser sehr neuen Forschung ist: Totholz ist im Wald nicht alleine für das Wohlergehen von Insekten essenziell, sondern spielt eine weitaus prägnantere Rolle beim Aufbau von Waldböden und ihrer Funktion als Speicher für Kohlenstoff.

Siehe auch:

Dipl.-Biol. Stephan Gürlich: Die Bedeutung alter Bäume für den Naturschutz – Alt- und Totholz als Lebensraum für bedrohte Artengemeinschaften.

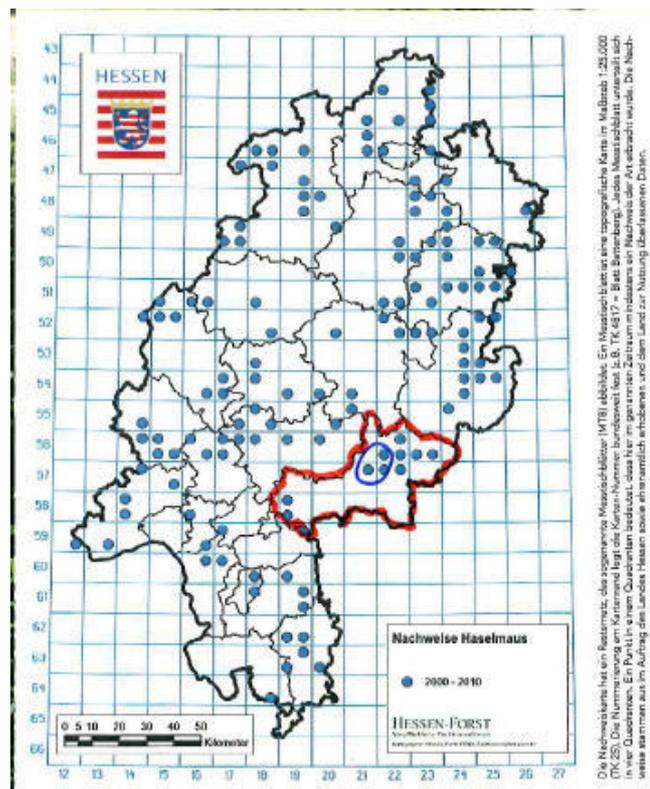
In: Jahrbuch der Baumpflege 2009, 189 ff.

Zusammenfassung:

Auf alte Bäume angewiesene Tierarten bilden in unserer heutigen, von Nutzung geprägten Landschaft eine der am stärksten gefährdeten Lebensgemeinschaften. Altbäume und Baumveteranen an Straßen, in Parks und in der offenen Landschaft leisten einen wertvollen Beitrag für den Schutz dieser Arten, als Lebensstätte, Verbundelement und Quellbiotope für die Wiederbesiedlung angrenzender Bestände. Am Beispiel einer Bestandsaufnahme der xylobionten Käfer in schleswig-holsteinischen Alleen wird die naturschutzfachliche Bedeutung erläutert. Ein Schlüsselfaktor ist das Alter der Bäume. Sie werden oft sehr viel älter als in unseren Wäldern, da sie keinem Nutzungsdruck unterliegen und können daher alterungsbedingt eine Strukturqualität für Alt- und Totholzbewohner ausbilden, wie sie sonst nur in sehr naturnahen Wäldern und Schutzgebieten anzutreffen ist.

## Nachweis der Haselmaus:

**Impressum**  
Herausgeber: Hessen-Forst, Servicezentrum Forsteinrichtung und Naturschutz (FENNA), Europastraße 10 - 12, 35394 Gießen  
Layout: Bettina Kammer, Dipl. Grafik-Designerin, Reichkirchen  
Fotos: Sven Büchner – alle Aufnahmen außer: Marko König (Eichhörnchen S. 12); Piclease, Klaus Jäkel (Haselnussbohrer S. 13); Thomas Ullrich (Schlehe und Schneeball S. 16, Esche, Buche und Eibe S. 17)  
Sven Büchner  
Text: 10/2012, 2.500 Exemplare  
ISSN-Nr.: 1869-4063



## Rote Liste der Farne und Blütenpflanzen

die durch die Bundesartenschutzverordnung, das Washingtoner Artenschutzübereinkommen (CITES), die Berner Konvention und den FFH-Richtlinien unter besonderem Schutz stehen und die im Suchgebiet der Trassen VI und VII vorkommen bzw. nachgewiesen sind.

(Quelle: Lothar und Sieglinde Nitsche, Naturschutzgebiete in Hessen schützen-erleben-pflegen, Band I)

### Pflanzen und Farne

- Gewöhnliche Akelei (*Aquilegia vulgaris*),
- Traubige Trespe (*Bromus racemosus*),
- Grau-Segge (*Carex canescens*),
- Vogelfuss-Segge (*Carex ornithopoda*),
- Blasen-Segge (*Carex vesicaria*),
- Rispen-Segge (*Carex paniculata*),
- Scheinzypergras-Segge (*Carex pseudocyperus*),
- Silber-Distel (*Carlina acaulis*),
- Weißes Waldvögelein (*Cephalanthera damasonium*),
- Rotes-Waldvögelein (*Cephalanthera rubra*),
- Acker-Rittersporn (*Consolida regalis*),
- Breitblättriges Knabenkraut (*Dactylorhiza majalis*),
- Seidelbast (*Daphne mezereum*),
  - siehe Nachweis unten
- Rotbraune Stendelwurz (*Epipaktis atrorubens*),
- Bach-Nelkenwurz (*Geum rivale*),
- Fransen-Enzian (*Gentianella ciliata*),
- Mücken-Händelwurz (*Gymnadenia conopsea*),
- Sumpf-Schwertlilie (*Iris pseudacorus*),
- Türkenbund-Lilie (*Lilium martagon*),
  - siehe Nachweis unten
- Märzenbecher (*Leucojum vernalis*),
  - siehe Nachweis unten
- Eirundes Zweiblatt (*Listera ovata*),
- Fieberklee (*Menyanthes trifoliata*),
- Nestwurz (*Neottia nidus-avis*),
- Gewöhnliche Natterzunge (*Ophioglossum vulgatum*),
- Fliegen-Ragwurz (*Ophrys insectifera*),
- Stattliches Knabenkraut (*Orchis mascula*),
- Helm-Knabenkraut (*Orchis militaris*),
- Kleines Knabenkraut (*Orchis morio*),
- Purpur-Knabenkraut (*Orchis morio*),
  - siehe Nachweis unten
- Brand-Knabenkraut (*Orchis ustulata*),
- Sumpf-Kreuzblume (*Polygala amarella*),
- Sumpf-Blutauge (*Potentilla palustris*),
- Weiße Braunelle (*Prunella laciniata*),
- Gewöhnliche Kuhschelle (*Pulsatilla vulgaris*),
- Kleinblütige Rose (*Rosa micrantha*),
- Knöllchen-Steinbrech (*Saxifraga granulata*),
- Wasser-Geiskraut (*Senecio aquaticus*),
- Sumpf-Sternmiere (*Stellaria palustris*),
- Flatter-Ulme (*Ulmus laevis*),
- Breitblättrige Glockenblume (*Campanula latifolia*),
- Gelber Eisenhut (*Aconitum vulparia*),
- Zwiebelzahnwurz (*Dentaria bulbifera*),
- Braunstieliger Streifenfarn (*Asplenium trichomanes*),
  - siehe Nachweis unten
- Tüpfelfarn (*Polypodium vulgare*),
- Faden-Binse (*Juncus filiformis*),
- Kümmel-Silge (*Selinum carvifolia*),
- Teufelsabiss (*Succisa pratensis*),
- Kugel-Teufelskralle (*Phyteuma orbiculare*),



**Wilder Märzenbecher, aufgenommen 2017**



**Türkenbundlilie im Wald zwischen Bracht und Udenhain**



**Braunstielliger Streifenfarn, Brachttal 5.5.17**



**Knabenkraut 8.5.2017, Wolferburg Wiese, zwischen Schlierbach und Hesseldorf**



**Seidelbast 8.5.2017, Wolferburg Wiese, zwischen Schlierbach und Hesseldorf**



## Rote Liste der Vögel

die durch die Bundesartenschutzverordnung, das Washingtoner Artenschutzübereinkommen (CITES), die Berner Konvention und den FFH-Richtlinien unter besonderem Schutz stehen und die im Suchgebiet der Trassen VI und VII vorkommen bzw. nachgewiesen sind.

(Quelle: Lothar und Sieglinde Nitsche, Naturschutzgebiete in Hessen schützen-erleben-pflegen, Band I)

### Vögel

Vogelarten, welche nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinien (7977/409/EWG) in Deutschland zu schützen sind und im Suchraum der Trassen vorkommen.

- Weißstorch
- Schwarzstorch
- Reiherente
- Schwarzmilan
- Rotmilan
  - (Sichtung 23.4.17, 10:09 Uhr, 27.4.17, 12:04 Uhr, weitere bei Brachtal Udenhain und mehrere Paare auf der Spielberger Platte)
- Rohrweihe
- Wachtelkönig
- Tüpfellralle
- Raufußkauz
- Steinkauz
- Sperlingskauz
- Schleiereule
- Eisvogel (siehe Nachweise auf den Folgeseiten)
- Grauspecht
- Schwarzspecht
- Grünspecht
- Mittelspecht
- Neuntöter
- Wanderfalke
- Uhu
- Wespenbussart
- Gartenrotschwanz
- Sumpfrohrsänger
- Bluthänfling
- Rebhuhn



**Der Eisvogel (*Alcedo atthis*) im Main-Kinzig-Kreis:  
Ergebnisse der Masterarbeit (Kurzfassung)  
von Florian Winter**



vorgetragen von Dr. Matthias Kuprian  
anlässlich der Fortbildung der amtlichen Schutzgebietsbetreuer  
und Maßnahmenplaner am 21.04.2016 in der NAH in Wetzlar



„Master of Science in Ökologie & Evolution“ Florian Winter



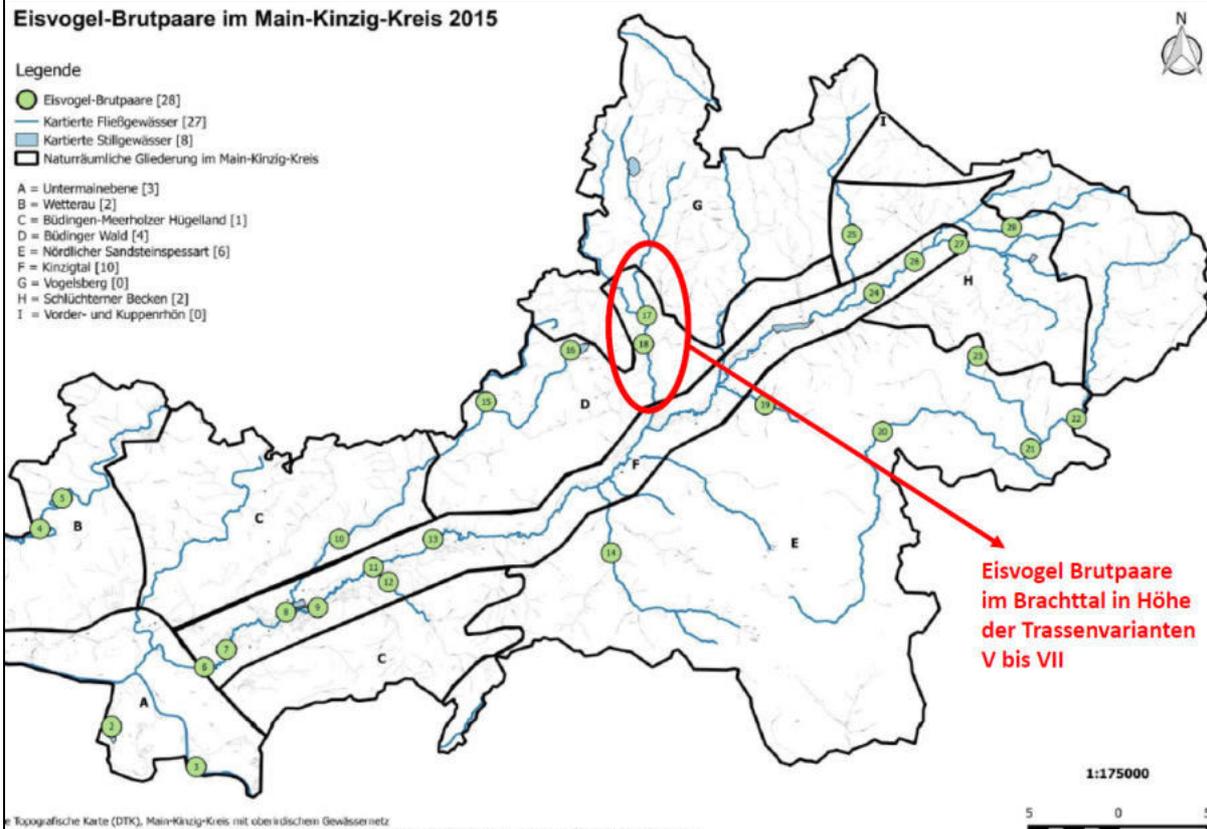
Eisvogel, Großkrotzenburg, 04.09.2015

Unterstützer: NABU KV MKK,  
Land Hessen (HMUKLV, HF, VSW) sowie  
Stadt Hanau und MKK (UNBen)

**Eisvogel-Brutpaare im Main-Kinzig-Kreis 2015**

Legende

- Eisvogel-Brutpaare [28]
- Kartierte Fließgewässer [27]
- Kartierte Stillgewässer [8]
- Naturräumliche Gliederung im Main-Kinzig-Kreis
- A = Untermainebene [3]
- B = Wetterau [2]
- C = Büdingen-Meerholzer Hügelland [1]
- D = Büdinger Wald [4]
- E = Nördlicher Sandsteinspessart [6]
- F = Kinzigtal [10]
- G = Vogelsberg [0]
- H = Schlüchterner Becken [2]
- I = Vorder- und Kuppenrhön [0]



Videonachweise zum Eisvogel im Brachttal sind hier zu finden (Abruf Mai 2017):

[https://www.dropbox.com/sh/9qkt0xga88p33u4/AAA-tP\\_VezkblgvMPrFFbFsSa?dl=0](https://www.dropbox.com/sh/9qkt0xga88p33u4/AAA-tP_VezkblgvMPrFFbFsSa?dl=0)

Foto aus dem Brachttal, 2016



## Rote Liste der Säugetiere

die durch die Bundesartenschutzverordnung, das Washingtoner Artenschutzübereinkommen (CITES), die Berner Konvention und den FFH-Richtlinien unter besonderem Schutz stehen und die im Suchgebiet der Trassen VI und VII vorkommen bzw. nachgewiesen sind.

(Quelle: Lothar und Sieglinde Nitsche, Naturschutzgebiete in Hessen schützen-erleben-pflegen, Band I)

### Säugetiere

FFH II, FFH IV und FFH V Arten, die auf der Roten Liste aufgeführt sind.

- Abendsegler (*Nyctalus noctula*)
- Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteini*)
- Braunes Langohr (*Plecotus auritus*)
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)
- Wasserfledermaus (*Myotis daubentoni*)
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)
- Biber
- Iltis
- Wildkatze



## **Rote Liste** der Fische, Reptilien und Amphibien

die durch die Bundesartenschutzverordnung, das Washingtoner Artenschutzübereinkommen (CITES), die Berner Konvention und den FFH-Richtlinien unter besonderem Schutz stehen und die im Suchgebiet der Trassen VI und VII vorkommen bzw. nachgewiesen sind.

(Quelle: Lothar und Sieglinde Nitsche, Naturschutzgebiete in Hessen schützen-erleben-pflegen, Band I)

### **Fische**

- Äsche
- Bachneunauge
- Barbe
- Groppe

### **Reptilien**

- Bergeidechse
- Zauneidechse
- Blindschleiche
- Kreuzotter
- Ringelnatter
- Schlingnatter
- Sumpfschildkröte

### **Amphibien**

- Feuersalamander
- Bergmolch
- Kammmolch
- Fadenmolch
- Teichmolch
- Geburtshelferkröte
- Gelbbauchunke
- Erdkröte
- Kreuzkröte
- Knoblauchskröte
- Laubfrosch
- Springfrosch
- Grasfrosch
- Wasserfrosch
- Teichfrosch
- Seefrosch



## Rote Liste der Tagfalter

die durch die Bundesartenschutzverordnung, das Washingtoner Artenschutzübereinkommen (CITES), die Berner Konvention und den FFH-Richtlinien unter besonderem Schutz stehen und die im Suchgebiet der Trassen VI und VII vorkommen bzw. nachgewiesen sind.

(Quelle: Lothar und Sieglinde Nitsche, Naturschutzgebiete in Hessen schützen-erleben-pflegen, Band I)

### Tagfalter (Benennung mit der Gefährdungskategorie nach der Roten Liste)

- Randringperlmutterfalter (*Boloria eunomia*) R (extrem selten)
- Großer Eisvogel (*Limenitis populi*) R
- Zahnflügelbläuling (*Polymmatas daphnis*) R
- Kleiner Schlehenzipfelfalter (*Satyrium acaciae*) R
- Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche teleius*) 1 (vom Aussterben bedroht)
- Großer Ampferfeuerfalter (*Lycanea dispar*) 1
- Himmelblauer Bläuling (*Polymmatas bellargus*) 1
- Ulmenzipfelfalter (*Satyrium w-album*) 1
  
- Veilchenperlmutterfalter (*Clossiana euphrosyne*) 2 (stark gefährdet)
- Braunfleckiger Perlmutterfalter (*Clossiana selene*) 2
- Blaugrasfalter (*Erebia medusa*) 2
- Leguminosen-Dickkopffalter (*Erynnis tages*) 2
- Skabiosenscheckenfalter (*Euphydryas aurinia*) 2
- Thymian-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche arion*) 2
- Kommafalter (*Hesperia comma*) 2
- Kleiner Eisvogel (*Limenitis camilla*) 2
- Kleiner Ampferfeuerfalter (*Lycanea hippothoe*) 2
- Dukatenfalter (*Lycanea virgaureae*) 2
- Wachtelweizenscheckenfalter (*Melitaea athalia*) 2
- Baldrian-Scheckenfalter (*Melitaea diamina*) 2
- Trauermantel (*Nymphalis antiopa*) 2
- Schlehen-Zipfelfalter (*Satyrium spini*) 2
- Roter Dickkopffalter (*Spialia sertorius*) 2
  
- Großer Fuchs ((*Nymphalis polychloros*) 3 (gefährdet)
- Hundsveilchenperlmutterfalter (*Argynnis adippe*) 3
- Großer Perlmutterfalter (*Argynnis aglaja*) 3
- Goldene Acht oder Kleiner Heufalter (*Colias hyale*) 3
- Zwergbläuling (*Cupido minimus*) 3
- Milchfleck (*Erebia ligea*) 3
- Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nausithous*) 3
- Frühlingscheckenfalter (*Hamearis lucina*) 3
- Brauner Feuerfalter (*Lycanea tityrus*) 3
- Ehrenpreisscheckenfalter (*Melitaea aurelia*) 3
- Geißkleebläuling (*Plebeius argus*) 3





**Tiere, Pflanzen, Lebensräume:** Leitfaden zur Umsetzung von Ziel I und II der Hessischen Biodiversitätsstrategie in den Landkreisen und kreisfreien Städten vom 27.11.2015 (Bearbeitet von Hessen Forst und der Staatlichen Vogelschutzwarte Hessen)

haben wir noch folgende Informationen zusammengetragen:

Seite 11:

Sumpfspitzmaus im Main-Kinzig-Kreis (LANG&LÖHR 2009, WINKEL ET AL. 2012, Lang, J. & W. Löhr 2009)

Aktueller Kenntnisstand zur Verbreitung der Gattung *Neomys* (Mammalia, Soricidae) in Hessen sowie Hinweise zu deren Kartierung: Hess. Faunistische Br 28 (1): 1-8 Darmstadt, Winkel, S., M. Kuprian, E. Weber & R. Weber (2012)

Zur Verbreitung der Sumpfspitzmaus *Neomys anomalus* in Osthessen – Nachweis der Art im Ulmbachtal bei Steinau-Marborn – Beitr. Naturk. Osthessen 49: 51-54, Fulda

Seite 13:

Der Feuersalamander (BBV) ist bislang in Hessen nur unzureichend erfasst und seine Nennung „nationaler Verantwortungsart“ macht ihn zum Sonderfall, der berücksichtigt werden sollte. Eine gezielte Zuordnung zu Landkreisen ist allerdings aufgrund der dünnen Datenlage schwierig, die Art wurde deshalb ohne Landkreiszuordnung in die Hessen-Liste aufgenommen. Zur Verbesserung der Datenlage wurde 2015 ein Citizen-Science-Projekt zur Meldung von Feuersalamander-Beobachtungen gestartet (s. Abschnitt 2.5)

Seite 15

Moore – Spessart (Main-Kinzig-Kreis): kleine Inselvorkommen der Arktischen Smaragdlibelle (*Somatochlora arctica*) und die Gefleckte Smaragdlibelle (*Somatochlora flavomaculatra*) mit stabilen Vorkommen in Rodenbach und einigen verstreuten Einzelfunden

Seite 19 Krebse siehe nachfolgende Fotos aus der Bracht

Seite 25ff.

Sonstige vom Aussterben bedrohte Pflanzenarten: Weiche Lungenkraut (*Pulmonaria mollis*) – hatte früher mehrere Vorkommen bei Bad Orb, von denen autochthone Pflanzen nur in einem Garten überdauert haben. Eine Wiederansiedlung auf geeigneten Flächen wird zurzeit konzipiert (HEMM 1998, HEMM & al. 2008, HODVINA 2012)



## Weitere Nachweise

---

Flusskrebse in der Bracht, Höhe Ortseingang Schlierbach, aufgenommen 2016

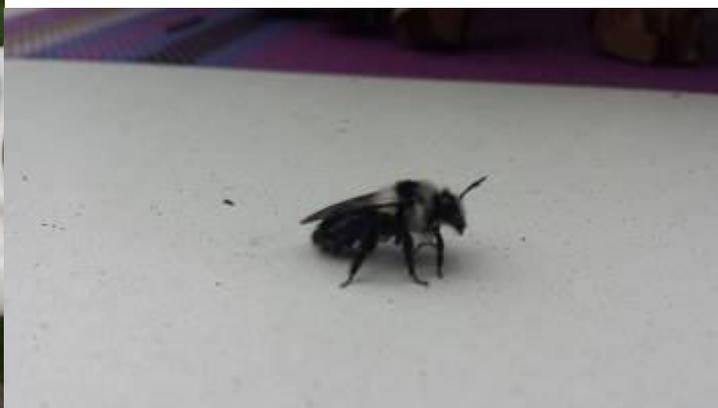


Wildbienen, durch die Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) besonders geschützt.  
Nachgewiesen im Brachtal:

Weiden Sandbiene, Foto aufgenommen: 26.4.17



Schwarze Mörtelbiene oder Holzbiene, Foto aufgenommen 21.4.17



Maulwurfgrille, Brachttal 2016



Salamander, Brachttal 2017



Biber im Brachttal, Frühjahr 2017



## Museums- und Geschichtsverein Brachtal e.V.



Der Vorsitzende: Erich Neidhardt /Mühlseifenweg 11 / 63636 Brachtal /06053 600067  
/mail:neidhardtleg@gmx.de oder info@brachtal-museum.de

Brachtal, den 27.4.2017

An  
Bürgerinitiative Pro Brachtal  
Herr Volker Lemcke  
Kurzer Weg 5

63636 Brachtal

*Neubau einer Bahnstrecke durch das Brachtal*

Sehr geehrter Herr Lemcke,

mit großer Sorge haben wir zur Kenntnis genommen, dass durch die geplante Neubaustrecke unwiederbringliche, historische Relikte aus dem Bereich Brachtals, die für unsere Heimatforschung zwingend erhaltens- und schützenswert sind, zerstört werden könnten.

Durch den geplanten Bau der Bahnstrecke und der Brücke werden Teile der südlich von Schlierbach liegenden Gemarkung stark betroffen. Diese Region könnte aus Sicht des Museums- und Geschichtsvereins Brachtal e.V. eine Vielzahl historisch wertvoller Funde beherbergen.

Wir möchten folgende Stätten dazu aufführen:

Die Wolferburg:

Im Raum oberhalb des Stadtteiles Hesseldorf der Stadt Wächtersbach befinden sich die Reste der sogenannten Wolferburg. Dies an einer Stelle die durch die Zuwegung zur Bahnbrücke über das Brachtal stark tangiert wird. Unsere Sorge ist, dass diese bisher nicht näher untersuchte Fundstätte verloren geht. Die Wolferburg ist ein Relikt der frühen Besiedlung des Raumes. Sie ist wahrscheinlich keltischen oder fränkischen Ursprunges. Insbesondere im Zusammenhang mit den Funden am Glauberg und an der Alteburg in Biebergemünd könnte hier ein Bild früher Besiedlung des heimischen Raumes ergänzt werden, der bisher weitgehend unbekannt ist. Die Herren von Büdingen tauchten erst gegen Ende des ersten Jahrtausends auf. Die Zeit vorher, ob fränkisch oder keltisch, bedarf noch der intensiven

Konto: Museums- und Geschichtsverein 63636 Brachtal bei der VR.Bank Schlüchtern/Birstein IBAN: DE83 53061313 0001003160  
Museums- und Geschichtsverein 63636 Brachtal bei der Kreissparkasse Gelnhausen IBAN DE13 5075 0094 0002001289



## Museums- und Geschichtsverein Brachtal e.V.



Der Vorsitzende: Erich Neidhardt /Mühlseifenweg 11 / 63636 Brachtal /06053 600067  
/mail:neidhardtleg@gmx.de oder info@brachtal-museum.de

Nachforschung. Es wäre schade, wenn diese Möglichkeit durch den Streckenbau der Bahn zunichte gemacht würde.

### Folkersrod, Schmidtstatt

In der Hanglage südöstlich des Ortes Schlierbach links des Baches „Bracht“ befand sich das sogenannte „Alte Dorf“, das nach neueren Recherchen in den Urkunden „Folkersrod“ genannt wurde. Es gibt am Osthang des Tales, in der Nähe an der die Bahnbrücke enden soll und die Strecke wieder in den Berg hineingeht, auch vereinzelt Siedlungsfunde, die zur Erforschung unserer Ortsgeschichte ergänzt werden sollten. Dies ist eventuell auch durch eine luftbildarchäologische Prospektion zu gewährleisten. Folkersrod war eine Wüstung, die im sechzehnten Jahrhundert aufgegeben wurde. Diese steht auch in Zusammenhang mit der „Schmidtstatt“, die sich rechtsseitig der Bracht unterhalb der jetzigen B276 befand. Eine Siedlung, Schmiedestätte, in der die oberflächlich gesammelten Eisensteine verarbeitet wurden. Diese Schmidtstatt lag nördlich der geplanten Brücke etwa 300 m vom in der Skizze erkennbaren Streckenverlauf. Insgesamt ist dieses Gebiet südlich und südöstlich der Ortslage Schlierbachs für die spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Geschichte Schlierbachs aus den genannten Gründen sicherlich von erheblicher Bedeutung.

### Franzosenloch:

Eine Stelle an der Bundesstraße B276 an der die Bahnbrücke das Tal queren soll, wird Franzosenloch genannt. Dies im Zusammenhang mit dem Napoleonischen Rückzug aus Osteuropa zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts. Was an dieser Raststätte geschah liegt weitgehend im Dunkeln. Einzelne Funde durch Magnetsondenerkundung (wahrscheinlich illegal) sind durch Hörensagen bekannt. Hier gilt es ebenso zu beachten, dass weitergehende Funde durch den Bahnstreckenbau nicht verloren gehen.

Durch den Bau der Eisenbahnbrücke bzw. der Tunnel wären aus unserer Sicht die noch unerforschten Siedlungspunkte bzw. die noch nicht erforschten historischen Stätten in der Region Brachtal endgültig ausgelöscht.

Wir möchten die Bürgerinitiative bitten, unsere Anregungen und Bedenken an die entsprechenden Stellen der Bahn weiter zu leiten, damit frühzeitig dafür Sorge getragen wird, dass keine wichtigen Zeugnisse der Vergangenheit unwiederbringlich verloren gehen.

Herzlichen Dank

Erich Neidhardt  
-Vorsitzender-

Konto: Museums- und Geschichtsverein 63636 Brachtal bei der VR Bank Schlüchtern/Birstein IBAN: DE83 53061313 0001003160  
Museums- und Geschichtsverein 63636 Brachtal bei der Kreissparkasse Gelnhausen IBAN DE13 5075 0094 0002001289



# Impressum



Bürgerinitiative und Verein Pro BrachtTal  
 Volker Lemcke (1. Vorsitzender)  
 Patrick Liebetrau (2. Vorsitzender)  
 63636 BrachtTal

## Redaktion:

Hans-Otto Kolmar  
 Thomas Nowak  
 Ernst Gottschalk  
 Frau Schäfer  
 Volker Lemcke (Text und Layout)

und viele BrachtTalerinnen und BrachtTaler, die Informationen, Nachweise und Fotos geliefert haben

Die Bürgerinitiative dankt sehr herzlich allen genannten und ungenannten Helferinnen und Helfern sowie der Gemeinde BrachtTal für Ihre Unterstützung!

**BrachtTal schützen! Zukunft für Generationen!**  
[www.probrachtal.de](http://www.probrachtal.de)

## Bürgerinitiative aktiv:

GNZ 22.3.2017

GNZ 2.5.2017

**WÄCHTERSBACH · BRACHTTAL · BIRSTEIN**

**BrachtTal will weder Bahn noch Brücke**

Gestern Abend: Demonstration und Bürgerversammlung mit mehr als 350 Teilnehmern

**BrachtTal** (red) Das geliebte Pflanzkorn vor der Müllverbrennung in Neusachsdorf. Das Ding ist in BrachtTal haben sich die Väter der Dörschbach haben gewagt ein wenig Umweltfreundlichkeit. Doch die neue Bürgerinitiative „Pro BrachtTal“ hat es nicht getan. Die neue Initiative gegen die „Monsterbrücke“ ist im März 2016 ins Leben gerufen worden. In der Initiative werden alle Interessierten in der Dörschbach einbezogen. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, die Dörschbach zu erhalten und die Dörschbach zu schützen. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, die Dörschbach zu erhalten und die Dörschbach zu schützen. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, die Dörschbach zu erhalten und die Dörschbach zu schützen.

**BRACHTTAL**

**Mit Transparenten gegen die „Monsterbrücke“**

Bürgerinitiative „Pro BrachtTal“ bringt zahlreiche Demonstranten auf den Radweg

**BrachtTal** (red) Die Bürgerinitiative „Pro BrachtTal“ hat sich zum Ziel gesetzt, die Dörschbach zu erhalten und die Dörschbach zu schützen. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, die Dörschbach zu erhalten und die Dörschbach zu schützen. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, die Dörschbach zu erhalten und die Dörschbach zu schützen.



