

**Protokollentwurf –  
noch nicht vom Dialogforum freigegeben**

inkl. der bis zum 22. November 2017 eingegangenen Änderungswünsche

---

**Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda**

**9. Sitzung**

Stadthalle Gelnhausen

24. Oktober 2017

---

Ort: Stadthalle Gelnhausen, Philipp-Reis-Straße 11, 63571 Gelnhausen  
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)  
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

## **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 22. Mai 2017
- TOP 3 Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen
- TOP 4 Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung von Bund und DB
- TOP 5 Anspruch an eine transparente und nachvollziehbare Planung
- TOP 6 Weiteres Vorgehen

## **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1 Teilnehmerliste 9. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
- Anlage 2 Finales Protokoll der 8. Sitzung des Dialogforums
- Anlage 3 Gesamtpräsentation der DB Netz AG und der Planungsgemeinschaft Umwelt  
ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
- Anlage 4 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

## TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

### Begrüßung Gemeinde Gelnhausen

Herr Ulrich, erster Stadtrat der Stadt Gelnhausen, begrüßt die Teilnehmenden. Er erklärt, dass mit dem Dialogforum die von der Planung betroffenen Personen und deren vielfältigen Interessen an einen Tisch zusammengebracht werden, um gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Das Dialogforum sei dabei nicht nur ein „Debattierclub“, sondern als beratendes Organ zu verstehen, welches auf Faktenbasis Empfehlungen aussprechen könne. Sowohl für den Ausbau der Strecke Hanau-Gelnhausen als auch für die Neubaustrecke sei dies für die Region eine große Aufgabe. Er wünscht den Teilnehmenden eine gute Sitzung.

### Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen, DB AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums im Namen der Deutschen Bahn. Er weist darauf hin, dass einige Monate seit der letzten Sitzung vergangen seien. Dies habe insbesondere an der Sitzungssperre im Vorfeld der Bundestagswahl gelegen. Neben den neuen Mitgliedern des Bundestages habe es auch auf Landkreis- und Gemeindeebene personelle Veränderungen gegeben. Ebenso seien neue Bürgerinitiativen gegründet worden, die auch an der heutigen Sitzung teilnehmen. Man bleibe weiterhin ein lebendiges Gremium.

Er erklärt, dass auf der Sitzung noch keine Antragsvariante verkündet werde. Es gebe eine Vielzahl an Varianten und eingebrachten Vorschlägen, für die man sich die notwendige Zeit zur intensiven Untersuchung und Bewertung nehmen müsse, schließlich wolle man eine gute Lösung finden, die möglichst vielen Interessen gerecht wird. Hierbei wolle die Bahn weiterhin bis zum Ende des Jahres wesentliche Erkenntnisfortschritte erzielen.

### Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmer (**Anlage 1**) zur neunten Sitzung des Dialogforums. Er bittet die neuen Teilnehmenden, sich kurz vorzustellen. Im Anschluss stellt er die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Bericht zum aktuellen Planungsfortschritt im Ausbaubereich Hanau – Gelnhausen sowie ein kurzes Update zum Südkorridor
- Bericht aus der 10. und 11. Sitzung der AG ROV inklusive Darstellung des aktuellen Prüfstands der einzelnen Varianten und Klärung des weiteren Vorgehens bzgl. der Prüfung der verschiedenen Optimierungsvorschläge für einen bestandsnahen Ausbau
- Vorstellung der Eckpunkte der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung
- Diskussion der Informationsbedarfe für eine transparente und nachvollziehbare Planung

Herr Eggert erläutert, dass die vergangenen Monate durch zahlreiche Aktivitäten zum Projekt geprägt gewesen seien und es Gesprächsgegenstand in vielen Gremien gewesen sei. Dies sei angesichts der Bedeutung des Vorhabens nachvollziehbar. Zugleich gebe es ein gemeinsames Verständnis im Dialogforum, dass am Ende der Planung eine genehmigungsfähige Trasse stehen müsse, die rechtskonform entwickelt und begründet wurde. Die vorgebrachten Argumente müssten vor diesem Hintergrund abgewogen werden. Entscheidend sei daher nicht, wie häufig ein einzelnes Argument eingebracht wurde, sondern ob es einer möglichen gerichtlichen Prüfung standhalte.

Der Moderator äußert sich verwundert über Äußerungen in der Presse, denen zufolge sich die Bahn einer Variantenprüfung verweigere. Bereits vor der Sommerpause habe man sich mit Teilnehmervorschlägen in der Arbeitsgruppe Raumordnungsverfahren auseinandergesetzt und sei übereingekommen, die Gespräche auf den Folgesitzungen weiterzuführen. Er betont, dass kein Vorschlag außen vorgelassen werde und sie weiterhin geprüft würden.

### **Diskussion/Anmerkungen**

Ein Teilnehmer bemängelt die Dauer der Planungen und fordert ein schnelleres Vorgehen. Projekte in der Vergangenheit hätten gezeigt, dass sich Planungsfortschritte schneller erzielen ließen.

Herr Eggert weist darauf hin, dass sich das Dialogforum in einer Planungsphase konstituiert habe, in der es in der Vergangenheit noch keine Öffentlichkeitsbeteiligung gab. Anders als in der Vergangenheit würden Verzögerungen in frühen Planungsphasen nun publik. Früher habe das keiner gemerkt. Es sei wichtig, dass die Planungsgeschwindigkeit nicht auf Kosten der Qualität ginge, sodass auch manchmal Verzögerungen in Kauf genommen werden müssten. Zudem ließe sich auch nicht immer exakt vorhersagen, wie lange die Planung letzten Endes dauert.

### **TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 22. Mai 2017**

Zum Protokoll der letzten Forumssitzung gab es keine Änderungswünsche, so dass das Protokoll in der vorliegenden Form verabschiedet wird (**Anlage 2**).

### **TOP 3 Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen**

Herr Bolte, DB Netz AG, stellt Herrn Bohlmann vor, der seit dem ersten Oktober der neue Ansprechpartner für die Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen ist. Herr Bohlmann präsentiert den aktuellen Planungsstand für diesen Projektabschnitt (**Anhang 3, Folie 4-6**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Streckenbereich Wolfgang*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass insbesondere im Streckenbereich Wolfgang weiterhin Klärungsbedarf besteht. Dies betreffe unter anderem die Frage, ob vier oder fünf Gleisachsen gebraucht würden. Ein anderer Teilnehmer betont, dass sich mit den Planungen keine Entwicklungseinschränkungen, insbesondere im Hinblick auf eine mögliche S-Bahnstation für Wolfgang, ergeben dürften. Der Stadtteil wachse stark und es dürfe nichts für die Zukunft verbaut werden. Dies habe die Stadt Hanau auch bereits schriftlich mitgeteilt.

Herr Bohlmann erklärt, dass die Vergabepakete der Leistungsphase 3/4 auf Basis der aktuellen Planungsergebnisse vorbereitet würden. Der Ausschreibungsstart sei für März geplant. Bei der Planung werde abschnittsweise vorgegangen. Neue Inhalte könnten mithilfe von Zusatzaufträgen in die Planung mit einfließen. Herr Bolte fügt hinzu, dass die Bahn für den Themenkomplex Wolfgang bereits im Gespräch mit dem Land und dem RMV sei.

Ein weiterer Teilnehmer weist darauf hin, dass auch zu anderen Themenbereichen Klärungsbedarf bestehe und erkundigt sich, wann das nächste Treffen vorgesehen sei.

Herr Bolte erklärt, dass sich die AG im Frühjahr darauf verständigt habe, eine Pause einzulegen, um die Ressourcen für die Planungen zur Neubaustrecke zu bündeln, nachdem die grundsätzliche Frage zur Lage der schnellen Gleise innen geklärt worden sei. Er schlägt vor, die Arbeitsgruppe zu Beginn des neuen Jahres erneut Tag zu lassen.

Herr Dr. Domke fährt mit der Präsentation des aktuellen Planungsstandes im Südkorridor fort (**Anlage 3, Folie 7-8**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Mögliche Terminierung der nächsten Arbeitsgruppensitzung*

Ein Teilnehmer verweist darauf, dass der BVWP einige Maßnahmen enthalte, die noch nicht in der AG besprochen wurden. Dies umfasse zum Beispiel die Einfädelung bei Rauschwald und die Auswirkungen des Deutschlandtakts. Er regt an, sich mit diesen Fragen frühzeitig auseinanderzusetzen, damit man nicht von null beginnen müsse, wenn ein Ausbau des Südkorridors notwendig wird. Auch mit dem Thema Fahrzeitsimulation könne man sich bereits jetzt befassen.

Herr Bolte erklärt, dass die Deutsche Bahn keinen Einfluss darauf habe, wann die Deutschlandtaktuntersuchung abgeschlossen sei und die Zugzahlenprognose 2030 vorläge. Sobald die Ergebnisse bekannt seien, sei ein Treffen der Arbeitsgruppe sinnvoll. Sofern es für die Teilnehmenden weitere Themengebiete gäbe, die darüber hinaus zu diskutieren seien, bittet er um die Zusendung der Vorschläge. Man werde die Themen sammeln und prüfen, inwiefern eine eigenständige Sitzung zur Behandlung dieser Themen sinnvoll sei.

Herr Dr. Domke und Herr Stolzenburg, Planungsgemeinschaft Umwelt, präsentieren den aktuellen Planungsstand zur Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda/Würzburg (**Anlage 3, Folie 9-28**). Herr Dr. Domke erläutert, dass die eingereichten Vorschläge auch umweltfachlich vertieft untersucht worden seien. Dabei habe man unterstellt, dass die Vorschläge technisch durchführbar seien. Die technische Machbarkeit sei bei Vorschlag B von Herrn Gorissen allerdings nicht gegeben, da der darin enthaltene Tunnel die Anforderungen des Eisenbahnbundesamtes an den Brand- und Katastrophenschutz nicht erfülle.

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Einhaltung des Brand- und Katastrophenschutzes bei Vorschlag B*

Herr Gorissen kritisiert, dass die Bahn die Ergebnisse der Bewertung seiner Vorschläge in der Dialogforumssitzung vorstelle und ihm diese nicht vorab mitgeteilt habe. Die entsprechende Richtlinie des EBA läge ihm nicht vor. Dies erschwere die Weiterentwicklung der Vorschläge. Probleme wie etwa die Höhe des Rettungsplatzes seien zudem lösbar.

Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass bereits in der letzten AG-Sitzung Vorschläge diskutiert wurden, die mit der besagten Sicherheitsrichtlinie unvereinbar waren, weshalb es irritierend sei, dass die neuen Vorschläge die Richtlinie erneut nicht beachten würden. Er weist zudem darauf hin, dass offene Teile des Tunnels in einem Überschwemmungs- und Hochwasserschutzgebiet liegen würde. Eine solche Trassenführung sei insbesondere vor dem Hintergrund zumutbarer, alternativer Möglichkeiten zu verwerfen.

Herr Bolte ergänzt, dass es sich bei Sicherheitsrichtlinien um Vorgaben handele, bei denen keine Ausnahmeregelungen möglich sei. Bei Nichterfüllung der Vorgaben sei die Trasse nicht genehmigungsfähig.

[Ergänzung im Nachgang: Die relevante Richtlinie für den Brand- und Katastrophenschutz des Eisenbahnbundesamtes finden Sie hier

[https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Infrastruktur/Tunnelbau/21\\_rl\\_tunnelbau.pdf](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Infrastruktur/Tunnelbau/21_rl_tunnelbau.pdf) ]

#### *Vergleich der Schutzgüter*

Herr Gorissen fordert eine detailliertere Ausdifferenzierung der betroffenen Schutzgüter für die jeweiligen Streckenführungen und hinterfragt die Darstellung geschützter und schutzwürdiger Biotope. FFH-Gebiete seien nicht einheitlich zu bewerten, sondern müssten im Hinblick auf tatsächlich vorkommende Lebensraumtypen unterschieden werden. Zudem seien die Gegebenheiten vor Ort genauer zu erfassen. So gebe es beispielsweise bei der Bestandsstrecke im FFH-Gebiet bei Wirtheim auf beiden Seiten der Trasse nur einige Meter Platz (Varianten II-VII). Zudem seien die Eingriffe ins Landschaftsbild verglichen mit seinem Alternativvorschlag deutlich höher. Bei der Bewertung des Vorschlags B seien die vorgenommenen Überarbeitungen im Bereich Neuhoof miteinzubeziehen und die Statistik entsprechend zu aktualisieren.

Herr Stolzenburg erklärt, dass bei der Erfassung der FFH-Gebiete geltendes Recht beachtet werde. Demnach sei jeder Eingriff in ein solches Gebiet möglichst zu vermeiden. Ein Neubau durch ein FFH-Gebiet hätte erheblichen Einfluss auf die Schutz- und Erhaltungsziele. Für die Ausweisung geschützter Biotope seien die Daten des Naturschutzfachinformationssystems des Landes Hessen genutzt worden.

Herr Henrich vom BUND Hessen erklärt, dass er weitestgehend zufrieden mit der Bewertung des von ihm eingebrachten Prüfvorschlags C sei, auch wenn man in manchen Detailfragen zu unterschiedlichen Bewertungen komme. Die Diskussion der Teilnehmervorschläge habe in den vergangenen Monaten viel Zeit in Anspruch genommen. Es sei richtig gewesen, die Vorschläge transparent zu prüfen. Es sei aber auch anzuerkennen, dass die Vorschläge auf Raumordnungsebene nicht in beliebiger Detailtiefe untersucht werden könnten. Aus der Sicht des BUND Hessen sei die Inanspruchnahme der FFH-Gebiete des Vorschlags B nicht akzeptabel. Er appelliert zudem an Herrn Gorissen, sich an die im Dialogforum vereinbarte Kommunikationsregeln zu halten.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Natura 2000-Regelung 25jähriges Bestehen feiere. Damit seien Gebiete geschaffen worden, die von EU-Programmen und Geldern gefördert worden seien. Diese gelte es nun auch zu verteidigen.

#### *Trassenführung bei Bad Soden-Salmünster/Berücksichtigung des Schutzguts Mensch*

Ein Teilnehmer spricht sich gegen eine oberirdische Trassenführung durch Bad Soden-Salmünster aus. Eine solche Trassenführung hätte erhebliche negative Konsequenzen, insbesondere lärmbedingte Beeinträchtigungen der Gesundheit sowie den Wertverlust von Immobilien. Er kritisiert, dass der Mensch bei der Variantenbewertung scheinbar keine Rolle gespielt habe und bei der Trassenbewertung nicht auftauche.

Herr Eggert widerspricht der Aussage und stellt klar, dass das Schutzgut Mensch bei der Variantenbetrachtung von hoher Priorität sei. Dies mache umfangreiche Untersuchungen notwendig, sodass bis-

lang die Bewertung des Schutzgutes Mensch noch ausstehe. Die Schlussfolgerung des Teilnehmers sei daher nicht korrekt – das Gegenteil sei der Fall.

Der Moderator zieht ein Zwischenfazit. Er bedankt sich bei Herrn Gorissen für die intensive Mitarbeit bei der Suche nach möglichen Streckenführungen. Herr Eggert betont, dass es bei der Prüfung des Vorschlages B um eine Sondersituation handele. So habe man die Umweltprüfung parallel zur Prüfung der Sicherheitsrichtlinien und der betrieblichen Umsetzbarkeit vorgenommen. Die Erfüllung aller Sicherheitsanforderungen sei jedoch die Grundvoraussetzung für die Genehmigungsfähigkeit des Vorschlags. Könne ein Vorschlag die Sicherheitsrichtlinien nicht erfüllen, müsste dieser unabhängig von den Ergebnissen des Umweltgutachtens verworfen werden, da er keine Aussicht auf Umsetzung habe. Zugleich befänden sich Varianten weiterhin in der Prüfung, die aus der Perspektive einiger Teilnehmer bereits hätten verworfen werden können. Um eine rechtssichere Planung zu gewährleisten, sei es jedoch wichtig, alle umsetzbaren Varianten zu prüfen, bis sich die Vorzugswürdigkeit der Antragsvariante klar begründen ließe. Herr Eggert fragt die Teilnehmenden, ob es Einwände oder Bedenken in Bezug auf die Vorgehensweise zur Varianten- und Vorschlagsprüfung gebe.

- Ein Teilnehmer erklärt, dass aus seiner Sicht einige Varianten klar ausgeschlossen werden könnten. Dies betreffe insbesondere die Variante durch die Kinzigau vor dem Kurpark Bad Soden, da deren Umsetzbarkeit in Zweifel zu ziehen sei.
- Ein weiterer Teilnehmer erachtet es als besonders wichtig, neue Pläne und Vorschläge zur Bündelung mit anderen Verkehrswegen gemeinsam zu prüfen, da diese sich trotz kurzfristiger Baueinschränkungen als vorteilhaft erweisen könnten. Inwiefern die Variantenprüfung korrekt vorgenommen werde, könne er angesichts fehlender Erläuterungen zur Methodik nicht einschätzen. Er bittet darum, die Vorschläge der Teilnehmenden in der gleichen Art und Weise darzustellen, wie es bei den anderen Varianten der Fall sei.
- Ein anderer Teilnehmer widerspricht den Vorrednern. Im Sinne einer rechtssicheren Planung dürften Varianten nicht voreilig ausgeschlossen werden. Die Methodik sei gemeinsam in der AG Raumordnungsverfahren erarbeitet worden. Sie sei dabei von den Gutachtern fachlich korrekt und transparent hergeleitet worden und könne in den entsprechenden Dokumenten nachgelesen werden. Er schlägt vor, auf die entsprechenden Dokumente im Protokoll zu verweisen. *[Ergänzung im Nachgang: Die Methodik ist in den Präsentationen der Umweltgutachter zur 5. und 6. Sitzung der AG ROV erläutert.]*
- Herr Stolzenburg erläutert, dass für die Präsentation der Teilnehmersvorschläge dieselbe Darstellungsform gewählt wurde wie für die anderen Varianten. Dem Wunsch des Teilnehmers sei aus seiner Sicht damit bereits entsprochen worden.

Herr Eggert bedankt sich bei den Teilnehmern für die bisherige Diskussion. Herr Stolzenburg stellt im Anschluss die Vorschläge der ARGE Bahndreieck Spessart vor (**Anlage 3, Folie 29-32**). Er erklärt, dass sich bislang keiner der eingebrachten Vorschläge als raumordnerisch besser oder vorzugswürdig darstelle und sich als zusätzlich zu untersuchende Variante aufdränge. Nach derzeitigem Stand werde man sich daher mit den sieben bislang entwickelten Varianten weiter intensiv befassen.

### *Bewertung der eingebrachten Vorschläge*

Herr Behrendt erläutert den Hintergrund der eingebrachten Trassierungsoptionen. Die Vorschläge seien eingebracht worden, da in der Öffentlichkeit der bestandnahe Aus- bzw. Neubau seit Mitte 2017 verstärkt diskutiert worden sei. Ziel sei es gewesen, alle denkbaren Bündelungsmöglichkeiten in ihrer abschnittswisen Kombinatorik darzustellen und prüfen zu lassen. Es handele sich bei den Vorschlägen aber ausdrücklich nicht um eine aus Sicht der ARGE Bahndreieck Spessart vorzugswürdige Variante. Es ginge vielmehr um die notwendige detaillierte Prüfung der verschiedenen Möglichkeiten der Bündelung der neuen Gleise mit vorhandener Infrastruktur, da viele Menschen in den vergangenen Monaten große Hoffnungen hierauf gesetzt hätten.

### *Vorschlag „Behrendt III“*

Herr Behrendt betont zunächst, dass er es erstaunlich findet, dass die Prüfvorschläge seinen Namen tragen. Sie seien vielmehr von der ARGE Bahndreieck Spessart eingebracht worden und nicht von ihm alleine. Anschließend weist er auf einen Fehler in der DB-Darstellung hin. Die Idee des Vorschlags sei es, die Neubau- und die verlegte Bestandsstrecke mit der A66 zu bündeln. Die Bestandsgleise von Haitz-Höchst über Wirtheim bis zum Wächtersbacher Heizkraftwerk würden dabei komplett zurückgebaut und mit der Neubaustrecke an die Autobahn gelegt. So entstehe ein ca. 4,5 km langer verkehrswegfreier Raum in der Kinzigtaue und zugleich eine Alternative zur siedlungsnahen Brücke über die Wächtersbacher Kinzigtaue bei der bisherigen Variante IV. Die ICE-Züge sowie der nächtliche Güterverkehr können dadurch aus dem siedlungsnahen Bahnhofsbereich herausgenommen und auf eine Tunneltrasse durch den Aufenauer Berg verlagert werden.

### *Knotenpunkt bei Schlüchtern*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Dr. Domke, dass die Bahn nach wie vor die sieben Varianten bzw. die sich daraus ergebenden 13 möglichen Kombinationen, auch für den Bereich bei Schlüchtern, untersuche. Daran habe sich seit der Diskussion im Frühjahr nichts geändert.

Herr Dr. Domke stellt die Bewertung der Stausee-Querung sowie die Ergebnisse der EBWU für den Bereich Fulda vor (**Anlage 3, Folie 33-38**). Er erläutert, dass der Stausee alle 25 Jahre abgelassen werde. Die Gründung der Pfeiler könne optimal in einer Phase des abgelassenen Seewassers erfolgen, was jedoch nicht zwingend notwendig sei. Man könne eine Brücke auch bauen, ohne dass das Wasser abgelassen werden müsse.

### *Gründung der Pfeiler im Stausee*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es sich um einen Rückhaltstausee handele. Die Gründung der Pfeiler nehme eine vergleichsweise lange Zeit in Anspruch, in der die Funktion des Sees als Rückhaltebecken fraglich sei. Da die Pfeiler auch schwerem Schienengüterverkehr standhalten müssten, sei zudem eine Gründung in weitestgehend trockenen Bereichen erforderlich, was die Umsetzbarkeit einer solchen Maßnahme zweifelhaft erscheinen ließe.

Herr Dr. Domke merkt an, dass auch für eine Gründung der Pfeiler im Wasser Verfahren zur Verfügung ständen. Herr Bolte ergänzt, dass ein solches Verfahren auch bei Güterverkehrsstrecken nicht unüblich sei. Als Beispiel könne etwa die geplante Fehmarnsundquerung dienen, wo eine Brücke durch die Ostsee **geplant** wird.



### *Geschwindigkeitseinbrüche durch Anbindung des Sulzhoftunnels*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass mit einer Anbindung des Sulzhoftunnels die notwendige Mindestgeschwindigkeit in diesem Abschnitt von 160-180 km/h nicht erreicht werden würde. Andere Anbindungsmöglichkeiten an den Knoten Fulda würden noch geprüft. Die Ergebnisse sollen in den kommenden Arbeitsgruppensitzungen vorgestellt werden.

### **TOP 4 Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung von Bund und DB**

Angesichts der bereits fortgeschrittenen Zeit schlägt der Moderator vor, den Tagesordnungspunkt 4 erst auf der nachfolgenden Sitzung zu behandeln und mit TOP 5 fortzufahren. Es werden keine Einwände erhoben.

### **TOP 5 Anspruch an eine transparente und nachvollziehbare Planung**

Herr Eggert führt aus, dass im Laufe der Planungen und des Beteiligungsverfahrens große Mengen an Informationen erarbeitet worden seien. Er bittet die Teilnehmenden um Rückmeldung, ob sie weitere Dokumente oder andere Formate zur Erhöhung der Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Planung benötigen.

Die Teilnehmer schlagen folgende Maßnahmen vor:

- Die Versendung von Arbeitsunterlagen inkl. Kartenmaterial im Vorfeld der Sitzung zur Antragsvariante
- Ein ganztägiger Workshop nach der Entscheidung zur Vorzugsvariante zur detaillierten Besprechung der einzelnen Schutzgüter (inkl. Unterstützung des 3-D-Tools Korfin)
- Ein Index, in der im Dialogforum behandelte Themen aufgeführt werden mit Verweis auf die dafür relevanten Protokolle und Präsentationen
- Eine aktuelle Streckenbeschreibung der zu prüfenden Varianten und ihren möglichen Kombinationen
- Ein Abschlussdokument, in der zusätzlich zu den umweltfachlichen Belangen auch wirtschaftliche und verkehrstechnische Gründe für die Trassenauswahl nachvollziehbar aufbereitet werden

Die Teilnehmer sind sich uneins in der Frage, ob die Zusendung der Präsentationsunterlagen im Vorfeld der Sitzung empfehlenswert sei. Ein Teilnehmer erläutert, dass dies die Vorbereitung wesentlich erleichtere. Ein anderer Teilnehmer hält dem entgegen, dass sich das derzeitige Verfahren in der Praxis bewährt habe. Demnach erläutere die Bahn zunächst die Präsentation und stelle sie den Teilnehmern im Nachgang zur Verfügung. Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass die Präsentation oftmals erst kurz vor dem Sitzungstermin vervollständigt werde, um tatsächlich auch den aktuellsten Stand vorzustellen. Dies spreche gegen eine frühzeitige Versendung der Unterlagen.

## **TOP 6 Weiteres Vorgehen**

Es wird sich darauf verständigt, die nächste Sitzung des Dialogforums stattfinden zu lassen, wenn die Entscheidung zur Antragsvariante vorliegt. Sollte die Entscheidung im Dezember noch nicht gefallen sein, wird die Sitzung des Dialogforums in den Januar 2018 verschoben. Hierfür solle möglichst rasch ein Termin festgelegt und den Teilnehmern des Dialogforums mitgeteilt werden.

Herr Eggert gibt den vorläufigen Termin für die nächste Sitzung des Dialogforums bekannt:

**Dienstag, den 5. Dezember 2017 von 14.00 bis 17.00 Uhr**

### *Nächste AG-Sitzungen*

Die nächste AG Vorbereitung ROV ist für **Dienstag, 14. November 2017** (15-19 Uhr) terminiert.

### *Vorstellung der Antragsvariante*

Auf Rückfrage erklärt Herr Dr. Domke, dass eine Vorzugsvariante präsentiert werden wird, in der die wirtschaftlichen und verkehrlichen Belange sowie die Auswertung in Bezug auf Raumordnung und Umwelt eingeflossen sind.

### *Presseinformation*

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsam die Botschaften einer Presseinformation ab, die dem Protokoll als Anlage angefügt ist.

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.