
Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

13. Sitzung

Bürgerhaus Wächtersbach

8. Juni 2018

Ort: Bürgerhaus Wächtersbach, Main-Kinzig-Straße 31, 63607 Wächtersbach
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter und Denise Ellwein, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Abnahme des Protokolls vom 03.05.2018 / Gespräche der DB mit Bürgermeistern der Region, Landtags- und Bundestagsabgeordneten sowie Landräten

TOP 3 Hinweis zum Verfahrensablauf aufgrund der vielen Fragen und Diskussionen zur Bauleistungsplanung

TOP 4 Vorschlag VIII – Linienführung

TOP 5 Vorschlag VIII – Bewertung

TOP 6 Aussage der Gutachter des Main-Kinzig-Kreises

TOP 7 Variante IV – Prüfung von Alternativen zur Stausee-Querung

TOP 8 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 13. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Finales Protokoll der 12. Sitzung des Dialogforums
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 4 Präsentation der Gutachter des Main-Kinzig-Kreises (Hartlik-Wachter-Bosch)
Anlage 5 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen, DB AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums und bedankt sich für das zahlreiche Erscheinen trotz der hohen Temperaturen. Er blickt auf die vergangene Sitzung zurück, auf der ein Treffen zwischen der Bahn und Herrn Gorissen vereinbart wurde, um Unklarheiten in Bezug den vorgebrachten Vorschlag VIII zu beseitigen. Inzwischen sei eine technisch umsetzbare Linienführung des Vorschlags gefunden und durch die Bahn bewertet worden. Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten, habe man sich dazu entschlossen, diese zusätzliche Sitzung anzusetzen, auf der sich intensiv mit Vorschlag VIII auseinandergesetzt werde. Es sei weiterhin vorgesehen, die Variantenentscheidung noch vor den Sommerferien zu fällen und die Vorzugsvariante auf der nächsten Sitzung am 15. Juni vorzustellen und zu besprechen.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden (**Anlage 1**) zur 13. Sitzung des Dialogforums. Er weist darauf hin, dass sich die „Bürgerinitiative Bergwinkel“ gegründet hat und begrüßt den neuen Teilnehmer. Der Vertreter der Bürgerinitiative erläutert, dass sich die Initiative vorrangig für die Orte Steinau und Schlüchtern sowie für eine bestmögliche Anbindung des Fernverkehrs und eine bessere Verknüpfung mit dem Nahverkehr einsetze. Herr Eggert bedankt sich bei dem Teilnehmer. Er weist darauf hin, dass die Bürgerinitiative zu einem späten Zeitpunkt im Planungsprozess dazustoße, so dass es sicherlich Rückfragen zur bisherigen Arbeit des Dialogforums gebe. Zur Klärung offener Fragen könne sich die Bürgerinitiative an die Bahn wenden.

Herr Eggert gibt einen kurzen Rückblick auf die vergangenen Wochen. Es habe zwei Termine mit Herrn Gorissen gegeben, in denen sich auf eine Linienführung von Vorschlag VIII geeinigt wurde. Im Vorfeld dieser Sitzung habe die Bahn Visualisierungen der Variante IV, VII sowie von Vorschlag VIII an die Teilnehmenden versendet. Zudem seien einige Hinweise aus dem Teilnehmerkreis zu den Streckendarstellungen eingegangen. Dies zeige erneut die akribische Vorgehensweise im Dialogforum. Die Hinweise würden aufgenommen und eingearbeitet.

Herr Eggert stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird.

Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Erläuterungen zu den Gesprächen der Bahn mit Bürgermeister, Landtags- und Bundestagsabgeordneten und Landräten
- Darstellung der Linienführung und Bewertung des Vorschlags VIII
- Darstellung möglicher Umfahrungen des Kinzigstausees für Variante IV

Diskussion/Anmerkungen

Knotenuntersuchung Fulda

Ein Teilnehmer drückt seinen Unmut darüber aus, dass in der Knotenuntersuchung Fulda ein zusätzliches fünftes Gleis durch Bronnzell für die Rhönbahn geprüft werde. Dies stünde im Widerspruch zu den bisherigen Aussagen der Bahn, dass der derzeit überlastete Bereich Bronnzell-Fulda nach dem Bau der Neubaustrecke mit optimaler Betriebsqualität genutzt werden könne. Darüber hinaus sei nicht

nachvollziehbar, weshalb neue Gleise für lediglich 18 Züge benötigt würden, die über die Rhönbahn zwischen Gersfeld und Fulda verkehren würden.

Herr Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, antwortet, dass gegenwärtig eine Knotenuntersuchung Fulda laufe. Das geschilderte Thema sei sehr komplex und daher werden Ergebnisse der Knotenstudie Fulda erst zum Jahresende erwartet. Die Wortmeldung zeige aber, dass die Herausgabe einer im letzten Jahr erarbeiteten eisenbahnbetriebswirtschaftlichen Untersuchung (EBWU) zu den „Anknüpfungspunkte[n] der Strecke 3677 an die Strecke 1733“ ohne erläuternde Kommentierung zu Fehlinterpretationen geführt habe, sodass in Zukunft davon Abstand genommen werde.

Herr Eggert fügt hinzu, dass die Ergebnisse der Knotenuntersuchung im Dialogforum behandelt werden, sobald sie vorliegen.

Segmentvergleich Flieden-Fulda mit Kombination V-VII

Ein Teilnehmer verweist auf das Protokoll der 12. Sitzung des Dialogforums und erkundigt sich nach dem Stand der noch nicht abgeschlossenen Schalluntersuchungen im Bereich Flieden-Fulda. Er möchte wissen, ob noch der Vergleich ab Flieden zwischen der Variante VII mit Einbindung in die Strecke 1733 in Kalbach und einer Linienführung entlang der Variante V über Neuhof nach Bronzell erfolge.

Herr Dr. Domke bestätigt, dass diese Prüfung zugesagt worden sei. Es sei allerdings nicht zu erwarten, dass sich daraus eine relevante Veränderung in der vorgenommenen Variantenbewertung ergebe. Um die Vollständigkeit der Unterlagen für das anstehende Raumordnungsverfahren zu gewährleisten, werde die Prüfung aber noch durchgeführt.

TOP 2 Abnahme des Protokolls vom 03.05.2018 / Gespräche der DB mit Bürgermeistern der Region, Landtags- und Bundestagsabgeordneten sowie Landräten

Einige Teilnehmende haben Anmerkungen und Änderungsvorschläge zum Protokoll der letzten Sitzung. Es wird mit fünf Änderungen angenommen und gilt somit als formell verabschiedet (**Anlage 2**).

Herr Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, informiert über die stattgefundenen Gespräche der DB mit Bürgermeistern der Region, Landtags- und Bundestagsabgeordneten und Landräten (**Anlage 3**, Folien 2-4).

Herr Eggert führt im Anschluss aus, dass der rege Austausch mit der Region gerade in dieser Projektphase wichtig und zu begrüßen sei. Dabei sei klar, dass alle sich aus den Gesprächen ergebenden Fragen und Erkenntnisse in die Arbeit des Dialogforums einfließen und behandelt werden.

Diskussion/Anmerkungen

Bereitstellung der Antragsunterlagen

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die Gespräche der Bahn mit den Bürgermeistern. Er erkundigt sich, ob die Information richtig sei, dass die Bürgerinitiativen keine Antragsunterlagen der Bahn zur Verfügung gestellt bekämen. Die Bürgerinitiativen würden zwei bis drei Ausführungen der Unterlagen benötigen, um diese auswerten zu können.

Herr Bolte verneint dies und erklärt, dass es keine derartige Aussage gegeben habe. Die Antragsunterlagen würden veröffentlicht werden.

Herr Eggert bekräftigt, dass die Unterlagen von der Genehmigungsbehörde bereitgestellt würden. Er ergänzt, dass das formelle Verfahren noch nicht begonnen habe und die Unterlagen zur Raumordnung auch erst noch erstellt werden müssten. Dies sei sehr arbeitsintensiv und werde in den kommenden Monaten geschehen.

Teilnehmerkreis und Weitergabe von Informationen aus den Gesprächen

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob die Bahn im Vorfeld der Gespräche mit den Gemeinden Vorgaben zum Teilnehmerkreis gemacht habe. Ein anderer Teilnehmer möchte wissen, ob die Bürgermeister dazu angehalten worden seien, die Gesprächsinhalte an Gemeindevertreter weiterzugeben.

Herr Bolte erklärt, dass die Bahn keine Vorgaben zu den Gesprächen gemacht habe und die Teilnehmerzahl variiert habe. Auch die Themen seien sehr individuell und stark auf die Belange der jeweiligen Kommune bezogen gewesen.

Der Moderator weist darauf hin, dass den Bürgermeistern die Kommunikation zu den Gesprächsinhalten freigestellt sei.

Der Bürgermeister einer Gemeinde bestätigt die Aussagen der Bahn. Er selbst habe vor dem Gespräch die entsprechende Bürgerinitiative informiert. Aus seiner Sicht seien alle Informationen innerhalb seiner Gemeinde weitergegeben worden.

Ein Teilnehmer ergänzt, dass die Mitglieder des Dialogforums ihre jeweilige Organisation bzw. Gemeinde vertreten und die Inhalte an die entsprechenden Gremien weiterzugeben hätten. Inwiefern die Teilnehmer ihrer Funktion als Multiplikator nachkämen, liege dabei nicht in der Verantwortung der Bahn.

Aus der Sicht eines anderen Teilnehmers sind die Erläuterungen der Bahn zu den Gesprächen ausreichend und zufriedenstellend. Er wendet sich an die Teilnehmenden mit der Frage, ob jemand die Transparenz und Sachlichkeit des Vorgehens in Zweifel ziehe. Es werden keine Bedenken geäußert.

TOP 3 Hinweis zum Verfahrensablauf aufgrund der vielen Fragen und Diskussionen zur Baulegistik

Herr Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, stellt die Hinweise zum Verfahrensablauf vor. (**Anlage 3**, Folien 5-6).

Diskussion/Anmerkungen

Baulegistik

Ein Teilnehmer bemängelt, dass die Betrachtungen hinsichtlich Baulegistik für die einzelnen Varianten zu grob durchgeführt worden seien. Die Varianten hätten sehr unterschiedliche Auswirkungen, beispielsweise in Bezug auf die notwendige Flächeninanspruchnahme während der Bauzeit.

TOP 4 Vorschlag VIII – Linienführung

Herr Dr. Domke stellt die gemeinsam mit Herrn Gorissen festgelegte Linienführung des Vorschlags VIII vor (**Anlage 3**, Folien 7-28).

Diskussion/Anmerkungen

Trassenführung Wächtersbach

Ein Teilnehmer bittet um Konkretisierung, ob gemäß der vorgestellten Linienführung in Wächtersbach vier oder fünf Gleise vorgesehen seien.

Herr Dr. Domke erläutert, dass der Vorschlag VIII eine viergleisige Trassenführung durch Wächtersbach vorsehe, ein fünftes Gleis für die beginnenden und endenden Regionalzüge nötig sei, aber ansonsten keine Abstellgleise geplant waren.

Nachtabstellung der Züge

Ein Teilnehmer geht auf die Bahnhöfe Wächtersbach und Bad Soden-Salmünster ein. Er erkundigt sich, ob Abstellgleise geplant seien. Aus Sicht des Verkehrsverbundes sei die nächtliche Abstellung der Züge sehr wichtig. Leerfahrten müssten vermieden werden. Wenn auf der Strecke wie in Wächtersbach keine Abstellmöglichkeiten mehr vorhanden seien, würde dies Mehrkosten nach sich ziehen und sich auch auf die Kosten auswirken.

Herr Dr. Domke bestätigt, dass mit betrieblichen Einschränkungen aufgrund der vier Gleise und der fehlenden Abstellgleise in Bad Soden-Salmünster zu rechnen sei. Auch die Verstärker in den Hauptverkehrszeiten würden bei Vorschlag VIII entfallen.

Bauzeiten und Bauleistik von Vorschlag VIII

Ein Teilnehmer kritisiert die vorgeschlagene Absenkung und anschließende Tunnelführung der Autobahn bei Bad Soden-Salmünster. Die dafür notwendige Bauzeit von 10 Jahren hätte dramatische Folgen für die Abwicklung des Autoverkehrs.

Herr Dr. Domke erklärt, dass die Bauzeit nach Abschätzung der Bahn etwa 16 Jahre andauern würde. Er betont, dass es sich um den Vorschlag von Herrn Ingmar Gorissen handle und die DB versucht habe, entsprechende technisch machbare Lösungen mit ihm zu entwickeln.

Ein anderer Teilnehmer führt aus, dass die Verlegung der Autobahn eine große ingenieurstechnische Herausforderung darstelle. Die dafür notwendige Baustellenlogistik sei praktisch nicht umsetzbar und hätte verheerende Folgen für die Leistungsfähigkeit der A66 und die in der Region ansässigen Industriebetriebe.

Ein weiterer Teilnehmer zeigt sein Unverständnis über die vorgeschlagene Streckenführung in Neuhof. Eine um 8,5 Meter erhöhte Trasse durch Neuhof bei gleichzeitigem Abriss der Zollwegbrücke sei keine seriöse Planung und nicht zeitgemäß.

Herr Gorissen erklärt, dass sein Vorschlag der Leitidee folge, den Lärm zu konzentrieren und nicht in der Landschaft zu streuen. Dabei habe es an einigen Stellen Zwangspunkte oder Engpässe gegeben, für die Anpassungen vorgenommen worden seien. Im Falle von Bad Soden-Salmünster sei zudem beispielsweise eine Begrünung auf einem Deckel über dem Tunnel möglich. Eine Absenkung von Autobahnen sei machbar, wie etwa Beispiele aus Mainz oder München zeigten.

TOP 5 Vorschlag VIII – Bewertung

Herr Dr. Domke, stellt die Bewertung des Vorschlags VIII vor (**Anlage 3**, Folien 29-50).

Diskussion/Anmerkungen

Bewertung zur Schallentwicklung

Herr Gorissen kritisiert, dass die Bewertung seines Vorschlages in einer so hohen Geschwindigkeit vorgestellt worden sei. Die Bewertungsergebnisse der Bahn hätten in der Kürze der Zeit nicht nachvollzogen werden können. Zwei Punkte seien ihm dennoch aufgefallen. So sehe die Darstellung in KorFin zwar keine Deckelung der Trasse bei Bad Soden-Salmünster vor. Diese sei aber technisch möglich und umsetzbar. Zudem sei die mit Vorschlag VIII einhergehende Reduzierung des Autobahn-lärms nicht in die Bewertung mit eingeflossen, sodass dieser Vorteil nicht angemessen berücksichtigt worden sei.

Querung von FFH-Gebieten

Herr Gorissen weist darauf hin, dass Vorschlag VIII an den Kernzonen vieler FFH-Gebiete vorbeiführe. Die dargestellten Durchfahrungslängen seien daher aus seiner Sicht falsch. Er bittet die Gutachter um Erläuterung.

Herr Stolzenburg, Planungsgemeinschaft Umwelt, erklärt, dass die Durchfahrungslängen von FFH-Gebieten gemäß Vorschlag VIII gemessen und mit Variante V verglichen worden seien. Zusätzliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten, die sich durch eine Verlegung der Bestandsstrecke bei Vorschlag VIII ergeben, seien nicht miteinbezogen worden. Der Vorschlag VIII schneide dennoch schlechter ab. Ein wesentlicher Grund sei, dass die Strecke vielerorts nicht in Tunnellage, sondern oberirdisch verlaufe und so stärker in FFH-Gebiete eingreife.

Ein Teilnehmer stimmt zu, dass die Bewertung des Vorschlags VIII sehr schnell erfolgt sei. Viele der vorgetragenen Inhalte seien jedoch nicht neu. Auch wenn der Vorschlag in einigen Bereichen durchaus Vorteile hätte, sei er in der gesamthaften Betrachtung nicht vorzugswürdig oder umweltverträglich. Die Bahn habe die Bewertung von Vorschlag VIII nun vorgenommen. Er bittet darum, dieses Ergebnis zu akzeptieren und sich auf die verbleibenden Varianten zu fokussieren.

Ein Teilnehmer fügt hinzu, dass Vorschlag VIII wesentlich schlechter als Variante V bewertet worden sei. Diese Variante schneide wiederum deutlich schlechter ab als die Varianten IV und VII. Die Sachlage sei somit klar. Er appelliert an die Teilnehmenden, die Diskussionen um Vorschlag VIII daher möglichst schnell zu beenden.

Kantenzeiten und Geschwindigkeiten

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die Kantenzzeit von 45 Minuten, die zwischen Hanau und Fulda eingehalten werden müsse. Um dies zu erreichen, sei punktuell auch eine Geschwindigkeit von 160 km/h möglich. Er fragt, weshalb dennoch eine Entwurfsgeschwindigkeit von 250 km/h angestrebt werde.

Herr Dr. Domke antwortet, dass jede eingesparte Minute Fahrzeit einen volkswirtschaftlichen Gewinn erziele. Zudem schaffen die Fahrzeitverkürzungen Puffer für den Fall von Verspätungen, erhöhen die Betriebsqualität und tragen zur höheren Pünktlichkeit bei. Die Bahn habe zudem großes Interesse daran, nicht nur schnell, sondern auch mit gleichmäßiger Geschwindigkeit zu fahren, um einen effizienten Energieeinsatz zu gewährleisten. Dies sei entsprechend im Variantenvergleich berücksichtigt worden.

TOP 6 Aussage der Gutachter des Main-Kinzig-Kreises

Herr Dr. Joachim Hartlik, Projektgemeinschaft Hartlik-Wachter-Bosch, stellt die Prüfergebnisse zum Vergleich des Vorschlags VIII mit der Variante V vor (**Anlage 4**). Er weist darauf hin, dass wirtschaftliche und bahntechnische Belange nicht berücksichtigt worden seien. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die Variante V sowohl auf der Ebene der Umwelt als auch auf der Ebene der Raumordnung günstiger einzuschätzen ist als Vorschlag VIII. Zudem bestätigen sie den Bahn-Gutachtern ein methodisch plausibles und konsistentes Vorgehen. Auch bei einer eigenständigen Prüfung der bisherigen Bewertung mittels abweichend gewählter Methodik konnte ein gleichwertiges Ergebnis erzielt werden.

Diskussion/Anmerkungen

Weinberg bei Steinau

Ein Teilnehmer merkt an, dass bei Vorschlag VIII das FFH-Gebiet am Weinberg bei Steinau betroffen sei. Er fragt, ob dies auch bei Variante IV der Fall sei.

Herr Stolzenburg verneint dies. Vorschlag VIII verlaufe in diesem Bereich in Offenlage, woraus sich die Beeinträchtigung des FFH-Gebietes ergebe. Variante IV sehe hingegen eine Tunnellage in diesem Bereich vor.

Ausstehende Arbeitsaufträge

Der Moderator erkundigt sich bei den Teilnehmenden des Dialogforums, ob noch Arbeitsaufträge zu Vorschlag VIII vorlägen oder ob sich auf die Bearbeitung der Variante IV und VII konzentriert werden könne.

Ein Teilnehmer merkt an, dass es im Streckenbereich zwischen Haitz-Höchst und Wächtersbach zur Variante IV weitere Optimierungsvorschläge gebe.

Herr Bolte erklärt, dass diese Vorschläge nochmals vertieft geprüft würden, wenn die Variante IV als Vorzugsvariante gewählt würde.

TOP 7 Variante IV – Prüfung von Alternativen zur Stausee-Querung

Herr Dr. Domke stellt die Prüfung von Alternativen zur Stauseequerung vor (**Anlage 3**, Folien 52-58).

Diskussion/Anmerkungen

Schutzgut Mensch in der Variantenentscheidung

Ein Teilnehmer bittet darum, nicht nur die Fahrzeiten, Kurvenradien und Geschwindigkeiten, sondern auch die Auswirkungen der Varianten auf das Schutzgut Mensch darzustellen.

Herr Eggert erläutert, dass alle Kriterien im Segmentvergleich berücksichtigt und in den Folien dargestellt werden würden.

Umfahrungsvarianten des Kinzigstausees

Ein Teilnehmer zeigt sich verwundert, dass die schon frühzeitig ausgeschiedene Rückstellvariante R2 zur östlichen Umfahrung des Kinzigstausees erneut betrachtet werde. Er verweist auf den Vorschlag des BUND zur westlichen Umfahrung des Stausees sowie eine neue, optimierte Variante, die mehr Abstand zu Siedlungsgebieten aufweise und Eingriffe in ein Wasserschutzgebiet vermeide. Dabei sei

eine Entwurfsgeschwindigkeit von 180 km/h vertretbar. Er hinterfragt, inwiefern zusätzliche Fahrzeitgewinne notwendig seien, da sich aus der eingesparten Zeit keine wesentlichen Vorteile ergäben. Die Züge hielten lediglich länger am Bahnhof Fulda.

Ein Teilnehmer hält entgegen, dass die westliche Umfahrung durch ein Auengebiet verlaufen würde und zu einem deutlichen Anstieg des Güterverkehrslärms in einem Kurort führe. Das Ziel, den Menschen bestmöglich vor Schienenlärm zu schützen, werde so verfehlt.

Ein weiterer Teilnehmer bekräftigt, dass das größte Problem für Bad Soden-Salmünster die mögliche Beeinträchtigung des Kurggebietes sei. Dies sichere aber die wirtschaftliche Existenz des Ortes. Eine Bahntrasse westlich des Stausees würde das Kurggebiet mit seinen zwölf Kliniken dem nächtlichen Güterverkehrslärm aussetzen. Zudem führe dies zur Beeinträchtigung eines Heilquellengebietes und eines Solebrunnens. Aus der Sicht Bad Soden-Salmünsters sei die Westumfahrung daher sehr negativ zu bewerten.

Stellungnahme des BUND

Ein Vertreter des BUND weist auf ein Positionspapier seiner Organisation hin, welches im Nachgang der Sitzung versendet werde. Dabei werde sich für eine optimierte Variante IV, eine westliche Umfahrung des Kinzigstausees und für den Verzicht auf die Brücke bei Schlüchtern ausgesprochen. Im Nordabschnitt werde Variante V mit verbessertem Lärmschutz in Kerzell präferiert.

Ein Teilnehmer weist auf das Selbstverständnis des Dialogforums hin, in dem ein offener Dialog miteinander vereinbart wurde. Er zeigt sich darüber enttäuscht, dass vor der Entscheidung zur Vorzugsvariante eine Presseerklärung herausgegeben werde, in dem sich für eine bereits ausgeschiedene Variante ausgesprochen werde.

Der Vertreter des BUND hält entgegen, dass bereits sehr viele Teilnehmende Positionspapiere veröffentlicht hätten und es auch in diesem Falle legitim sei. Es sei von Beginn des Dialogprozesses klar gewesen, dass ein vollständiger Konsens zur Trassenführung nicht erzielt werden könne. Zudem sei Variante V noch nicht endgültig bewertet worden. Ein anderer Teilnehmer verweist erneut auf das Protokoll der vorausgegangenen Sitzung, in dem der noch ausstehende Segmentvergleich im nördlichen Bereich zwischen Variante VII und der Variante V dokumentiert sei.

Technische Umsetzbarkeit der Kinzigstauseequerung

Ein Teilnehmer möchte angesichts der vorgestellten Rückstellvarianten wissen, ob eine Querung des Kinzigstausees möglich ist.

Herr Bolte erklärt, dass die technische Machbarkeit der zur Auswahl stehenden Varianten gewährleistet sein müsse. Durch die Prüfung der Rückstellvarianten Sorge man für den Fall vor, dass erst später konkretisierbare technische Risiken eine Kinzigstauseequerung nicht möglich machen könnten.

Herr Dr. Domke ergänzt, dass es bei Variante IV um eine Alternative im Sinne einer Rückfallebene gehe. Im Gegensatz dazu war Variante VII wegen der Überfahrung des Bergbauggebietes in diesem Bereich durch die Rückstellvariante zu ersetzen.

Ein Teilnehmer fragt, ob bei der Verkündung der Vorzugsvariante bereits klar sei, wie die Streckenführung im Bereich des Kinzigstausees ausgestaltet sei.

Herr Bolte antwortet, dass bis zur nächsten Sitzung geprüft werde, welche der Umfahrungsvarianten die beste sei. Für den Variantenvergleich werde bei der Variante IV allerdings weiter von einer Stauseequerung ausgegangen.

Förderung des Nahverkehrs

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass ein verbessertes Nahverkehrsangebot sowie eine bessere Vernetzung der Verkehrsknoten zukünftig stärker in den Blick genommen werden sollten. Er bittet den zuständigen Verkehrsverbund, konkrete Informationen zu dieser Thematik zur Verfügung zu stellen.

Ein Vertreter des zuständigen Verkehrsverbundes führt aus, dass sich bereits in der Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen zu Fragen des Nahverkehrs geäußert wurde. Seit wenigen Wochen sei nun klar, dass es zu keiner Spessart-Querung kommen werde und die Strecke durch das Kinzigtal verlaufe. Dies schaffe mehr Klarheit in den Planungen, sodass nun die Möglichkeiten für den Nahverkehr konkretisiert werden könnten.

Ein anderer Teilnehmer fügt hinzu, dass der Verkehrsverbund um quantifizierte Angaben zum geplanten Nahverkehrsaufkommen gebeten werde.

Baustellenbedingte Belastungen

Ein Teilnehmer sieht die bisherigen Ausführungen zu den baustellenbedingten Auswirkungen der unterschiedlichen Varianten als nicht ausreichend an. Der Bau der Neubaustrecke werde erhebliche Belastungen mit sich bringen, die in der Variantenbewertung einzubeziehen seien.

Herr Dr. Domke erläutert, dass die Baustellenlogistik bereits Bestandteil des Variantenvergleichs ist und nach der Wahl der Vorzugsvariante noch vertieft betrachtet werde. Den Ansatz zur Abschätzung der baustellenbedingten Auswirkungen für den Variantenvergleich sei in einer der letzten AG-Sitzungen bereits vorgestellt worden. Zugleich sei die genaue Ausgestaltung der Baustellenlogistik ein sehr umfangreiches Thema, welches eine ausführliche technische Planung als Grundlage benötige. Diese Planung erfolge aber erst in einem späteren Schritt und könne nicht vorweggenommen werden. Für den Variantenvergleich sei die verwendete Methodik sinnvoll.

Der Moderator weist darauf hin, dass man sich weiterhin in der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens befinde und die Planungen der Bahn für diese Phase im Projekt bereits schon sehr tiefgehend seien.

Herr Dr. Hartlik bestätigt die Einschätzung.

TOP 8 Weiteres Vorgehen

Herr Dr. Domke stellt das weitere Vorgehen vor (**Anlage 3**, Folien 59-60).

Ralf Eggert weist auf den nächsten Sitzungstermin hin:

Am **Freitag, den 15. Juni 2018** (15:30 – 18:30 Uhr) findet die **14. Sitzung des Dialogforums** statt.

Presseinformation

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsam die Botschaften einer Presseinformation ab, die dem Protokoll als **Anlage 5** angefügt ist.