

# Protokoll

---

## Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

### 4. Sitzung

Hanau, Bürgerhaus Wolfgang

15. September 2015

---

Ort: Bürgerhaus Wolfgang, Schanzenstraße 8, 63457 Hanau  
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)  
Dauer: 14.00 Uhr – 17.20 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
  
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

### **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 11. Mai 2015

TOP 3 Bericht zum Sachstand im formalen Verfahren

TOP 4 Vorstellung des aktuellen Planungsstands / Bericht aus den Arbeitsgruppen

TOP 5 Vortrag über die Einflüsse des (integralen) Taktfahrplans auf die Netzplanung

TOP 6 Weiteres Vorgehen

### **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Teilnehmerliste 4. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda  
Anlage 2 Selbstverständnis des Dialogforums Hanau – Würzburg/Fulda  
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG  
Anlage 4 DB-Präsentation zum integralen Taktfahrplan  
Anlage 5 Presseinformation 4. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda

## **TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Stadt Hanau**

Andreas Kowol, Stadtrat der Stadt Hanau, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums im Bürgerhaus Wolfgang und wünscht den Teilnehmenden eine gute Sitzung. Er lobt die bisherige gute Arbeit des Dialogforums und betont, dass die Stadt Hanau mit ihren zahlreichen verkehrlichen Engpässen großes Interesse an einem erfolgreichen Dialogprozess und einer damit einhergehenden erfolgreichen Umsetzung des Projekts habe.

### **Begrüßung Deutsche Bahn AG**

Dr. Klaus Vornhusen, DB AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums im Namen der Bahn. Er hebt die großen Arbeitsfortschritte des Dialogforums sowie die beeindruckende Detailtiefe der behandelten Themen hervor.

Herr Dr. Vornhusen würdigt rückblickend das große Engagement Frau Kißlers für den Dialogprozess Hanau-Würzburg/Fulda und entschuldigt sich, dass er für ihre offizielle Verabschiedung bei der letzten Sitzung im Mai 2015 nicht anwesend sein konnte. Grund war eine terminliche Überschneidung mit einer Parallelveranstaltung im Rheintal. Alle Mitglieder des Dialogforums verabschiedeten Frau Kißler in Abwesenheit mit anerkennendem Applaus. Gleichzeitig begrüßt Herr Dr. Vornhusen erneut Herrn Bolte.

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, eröffnet die vierte Sitzung des Dialogforums und begrüßt die Mitglieder sowie die Gäste des Forums (**Anlage 1**). Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. Themen der heutigen Sitzung sollen insbesondere sein:

- Auseinandersetzung mit den Inhalten des Unterrichtungsschreibens für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen
- Vorstellung des aktuellen Planungsstands, insbesondere auf dem Streckenabschnitt Hanau-Gelnhausen sowie im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen
- Bericht aus den Arbeitsgruppen „Hanau-Gelnhausen“ und „Vorbereitung ROV“
- Kennenlernen der Einflüsse des integralen Taktfahrplans auf die Netzplanung
- Erläuterung der nächsten Schritte im informellen sowie im formalen Verfahren

Ein Teilnehmer der Sitzung äußert seine Verwunderung darüber, dass eine auf der letzten Sitzung des Dialogforums von ihm verteilte Pressemitteilung nicht als Anhang des Protokolls versendet wurde. Der Moderator bittet darum, Stellungnahmen und ähnliche Unterlagen, die dem Protokoll beigelegt werden sollen, zukünftig direkt an Frau Katzenbach-Trosch, DB Netz AG, oder an das Moderatoren-Team von IFOK zu geben, da nur so der zentrale Versand sichergestellt werden kann.

## TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 11. Mai 2015

Zum Protokoll der letzten Forumssitzung wurden im Vorfeld der Sitzung keine Änderungen eingereicht. Auch in der Sitzung bringen die Mitglieder des Dialogforums keine weiteren Änderungswünsche ein, so dass das Protokoll als angenommen gilt.

### *Änderung des Selbstverständnisses*

Das am 11. Mai gemeinsam angepasste Selbstverständnis des Dialogforums wurde im Nachgang der Sitzung zur Abnahme an alle Forumsmitglieder verschickt. Daraufhin gingen drei weitere Änderungsanträge ein:

#### 1. *Ergänzung „Natur“ (Hintergrund und Zielsetzung)*

Das Dialogforum nimmt den Antrag an, bei den „geringsten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt (u.a. Lärmschutz)“ „Natur“ zu ergänzen (**Anlage 2**, Folie 2)

#### 2. *Umgang mit Konsensen im Dialogforum (Transparentes Arbeiten)*

Es wird beschlossen, zu ergänzen, dass Konsense des Dialogforums über inhaltliche Fragen in den Protokollen festgehalten werden, damit der Vorhabenträger diese Ergebnisse im formellen Verfahren verwenden kann (**Anlage 2**, Folie 7).

#### 3. *Nichtgenehmigungsfähigkeit von Varianten*

Nicht angenommen wird der Vorschlag, festzuhalten, dass die Nichtgenehmigungsfähigkeit von Trassenvarianten Ergebnis der Untersuchungen sein können.

Damit gilt das Selbstverständnis des Dialogforums (**Anlage 2**) mit den beiden angenommenen Ergänzungen als verabschiedet und wird so auf die Projektwebseite gestellt. Darüber hinaus wird angeregt, sich in der nächsten Sitzung mit der Frage zu befassen, wie damit umgegangen werden soll, wenn das Dialogforum in bestimmten Fragen kein Einvernehmen erzielt. Ein Teilnehmer weist in dem Zusammenhang darauf hin, dass im Rahmen eines informellen Verfahrens im Gegensatz zu einem öffentlich-rechtlichen Verfahren das Einvernehmen keine Bindungswirkungen erzeugen kann und damit auf den Begriff verzichtet werden sollte.

## TOP 3 Bericht zum Sachstand im formalen Verfahren

Mechtild Sander vom Regierungspräsidium (RP) Darmstadt stellt die Eckpunkte des Unterrichtsschreibens vor, welches der Bahn am 28. August 2015 schriftlich zugestellt wurde. Der Öffentlichkeit steht das Unterrichtsschreiben zum Download auf der [Webseite](#) des RP Darmstadt sowie des RP Kassel und der Regierung von Unterfranken zur Verfügung.

Frau Sander erläutert, dass das Unterrichtsschreiben den Untersuchungsrahmen und damit auch die räumliche Grenze für das Raumordnungsverfahren festlegt. Im Einzelnen hebt sie folgende Punkte hervor:

- Die Strecke Hanau-Nantenbach muss nicht in den Untersuchungsrahmen einbezogen werden.

- Aktuelle Hinweise aus der Region, die den Untersuchungsraum betreffen, können fortlaufend an die DB Netz gegeben werden, auch wenn diese im Unterrichtungsschreiben nicht erwähnt werden.
- Die zuständigen Behörden erwarten eine umfängliche Begründung und schlüssige Rechtfertigung für die ausgewählte Antragsvariante. Gefordert ist ein stichhaltiger Beleg dafür, dass es sich dabei um die aus Sicht der Vorhabenträgerin raumverträglichste Variante handelt (auch im Sinne der verkehrlichen Zielsetzung).
- Auch muss vertieft dargestellt werden, welche Auswirkungen das Vorhaben auf die Bestandsstrecken haben wird.
- Die durch DB Netz erstellte Raumordnungsunterlage muss ein in sich vollständiges und abgeschlossenes Dokument sein. Die Tischvorlage der Antragskonferenz kann zwar als Basis dienen; Verweise auf diese sind jedoch nicht zulässig.
- Die zuständigen Behörden erwarten einzelne Themenkarten zu den Schutzgütern (z. B. Wasserschutzgebiete), um Konflikte besser bewerten zu können.
- Für den Variantenvergleich sind vertiefende Untersuchungen notwendig. Jeder Variantenausschluss erfordert eine ausführliche Begründung.
- Bei mehreren in das Raumordnungsverfahren eingeführten Trassenalternativen muss zu jeder eingeführten Alternative eine vollumfängliche Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und die Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) vorliegen.
- Ebenfalls ist die DB Netz aufgefordert, ein Logistikkonzept zur Entsorgung der Überschussmassen aus dem Bau von Tunneln und Einschnitten vorzulegen und es müssen vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen überschlüssig in einem Kompensationskonzept dargestellt werden.
- Die Raumordnungsunterlage muss zudem den Biotopverbund berücksichtigen.

Frau Sander weist darauf hin, dass das RP Darmstadt als derzeit federführende Behörde der DB Netz AG für Beratungen während der Erstellung der Raumordnungsunterlage kontinuierlich zur Verfügung steht. Bevor die Bahn den Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens stellt, prüfen die Behörden die Unterlagen auf ihre Vollständigkeit. Frau Sander betont, dass Gegenstand der Prüfung durch die zuständigen Behörden ausschließlich die Variante sein wird, die im Antrag der DB Netz AG vorgesehen ist einschließlich dort ggf. eingeführter Alternativvarianten. Die Raumordnungsunterlage wird in den betroffenen Gemeinden mit der Möglichkeit zu Stellungnahmen ausgelegt. Die Stellungnahmen finden dann Eingang in einen Erörterungstermin. Als Abschluss des Raumordnungsverfahrens liegt eine landesplanerische Beurteilung vor, die als sonstiges Erfordernis der Raumordnung eine Empfehlung der zuständigen Behörden an die Planfeststellungsbehörde ist. Frau Sander weist darauf hin, dass weder die Bahn, noch die Planfeststellungsbehörde an diese Empfehlung gebunden sind. Ob das Raumordnungsverfahren vom RP Darmstadt, dem PR Kassel und/oder der Regierung von Unterfranken alleine oder gemeinsam durchgeführt wird und ob es ein oder mehrere Raumordnungsverfahren geben wird, hängt von der letztendlichen räumlichen Lage der eingereichten Antragsvariante ab.

## **Fragen/Anmerkungen**

### *Einreichung von Anmerkungen zum Unterrichtungsschreiben*

Frau Sander bittet darum, Anmerkungen zum Unterrichtungsschreiben im Sinne einer strikten Trennung zwischen informellem und formalem Verfahren direkt und in schriftlicher Form an das RP Darmstadt zu richten.

### *Nichtaufnahme von Stellungnahmen ins Unterrichtungsschreiben*

Auf Nachfrage erläutert Frau Sander, dass alle Stellungnahmen der Antragskonferenz umfänglich geprüft und berücksichtigt wurden. Eine proaktive Begründung dazu, warum einzelne Punkte nicht in das Unterrichtungsschreiben eingeflossen sind, ist nicht vorgesehen. Das PR Darmstadt erteilt auf bilaterale Anfrage jedoch gerne Auskunft.

### *Vorgaben des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP)*

Frau Sander erläutert, dass der neue BVWP zur Zeit der Erstellung des Unterrichtungsschreibens noch nicht vorlag und dessen (möglicherweise neuen) Anforderungen an das Vorhaben folglich nicht in das Schreiben einfließen konnten. Das Unterrichtungsschreiben schreibt aber vor, dass die Bahn die Erkenntnisse des neuen BVWP auf jeden Fall berücksichtigt.

### *Viergleisiger Ausbau Hanau-Nantenbach*

Eine Teilnehmerin äußert ihr Unverständnis darüber, dass im Unterrichtungsschreiben nicht erläutert wird, warum die Strecke Hanau-Nantenbach nicht Bestandteil des ROV ist. Herr Dr. Domke erläutert, dass der Prüfauftrag für die Strecke Hanau-Nantenbach bisher ergeben habe, dass der laut aktueller Verkehrsprognose für die Zukunft angenommene Verkehr in wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität auf der Strecke Hanau–Aschaffenburg–Nantenbach in Richtung Würzburg geführt werden kann, wenn zwei kleinere Verbesserungen an der Strecke vorgenommen werden. Genau wie im Ausbauabschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen sei im Südkorridor daher keine Trassensuche auf Ebene der Raumordnung notwendig. Für einzelne Ausbaumaßnahmen an der Strecke Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach würden voraussichtlich Planfeststellungsverfahren erforderlich. Er erklärt weiterhin, dass der Suchraum selbst in Richtung Süden durch die Fahrzeitvorgabe Frankfurt - Fulda begrenzt sei.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass im Unterrichtungsschreiben davon die Rede sei, dass laut Aussagen der DB Netz AG kein viergleisiger Ausbau der Strecke Hanau-Nantenbach geplant sei. Dies könne er so nicht nachvollziehen, da an einzelnen Stellen in diesem Streckenabschnitt durchaus Ausbaumaßnahmen nötig seien, zum Beispiel bei Lohr. Ein vollständiger viergleisiger Ausbau der Strecke Hanau – Nantenbach, den man hinter dieser Feststellung als angedachte Möglichkeit vermuten könne, hätte nie zur Rede gestanden.

Die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren sollen nach den Ausführungen von Frau Sander Aussagen zur Bedeutung der Strecke Hanau – Aschaffenburg - Nantenbach für die Planungsziele des Vorhabens sowie Aussagen, ob ein viergleisigen Ausbau der Strecke vorgesehen ist, enthalten.

### *Auswirkungen einer Spessartquerung*

Ein Mitglied des Dialogforums merkt an, dass die verschiedenen Möglichkeiten einer Spessartquerung (Nord-/Südkurve) erheblich voneinander abweichende, tiefgreifende Auswirkungen auf den Südkorridor haben. Dies berücksichtige das Unterrichtungsschreiben seiner Meinung nach nicht ausreichend.

Frau Sander erläutert, dass die DB Netz AG bei der Abschichtung der Varianten zur Antragsvariante die verschiedenen Möglichkeiten einer Spessartquerung mit ihren Auswirkungen zu bewerten habe und dieses auch die Auswirkungen auf den Südkorridor einschließt.

#### *Berücksichtigung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)*

Auf Nachfrage erläutert Frau Sander, dass die Bahn aufgefordert sei, sich ausführlich mit den Bestellern des SPNV auseinanderzusetzen, um konkrete Aussagen bezüglich der Prognose des Nahverkehrs auf den Strecken auch über die Gültigkeit aktueller Nahverkehrspläne hinaus bis zum Prognosehorizont 2030 zu erhalten. Die Raumordnungsunterlage muss belastbare Aussagen hierzu treffen und insbesondere auch die Chancen für die Region herausstellen. Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, ergänzt, dass sich die Bahn dieser Anforderung bewusst sei und hier gemeinsam mit dem Dialogforum einen intensiven Austausch zum möglichen Nutzen des Streckenneu- und -ausbaus für den und mit dem Nahverkehr anstrebt. Ein Teilnehmer unterstreicht, dass es sich hierbei um eine Bringschuld der Aufgabenträger, also zum Beispiel des RMV und der BEG, handele. Der RMV müsse ein konkretes Betriebsprogramm für 2030 vorlegen, aus denen die Vorteile für den Nahverkehr klar erkennbar seien. Dies sei auch wichtig, damit die Anforderungen in der Planung berücksichtigt werden können.

#### **TOP 4 Vorstellung des aktuellen Planungsstands / Bericht aus den Arbeitsgruppen**

Uwe Hassenzahl, DB Netz AG, stellt den aktuellen Planungsstand für den Suchraum nördlich von Gelnhausen vor und berichtet über die Arbeit in der entsprechenden Arbeitsgruppe (**Anlage 3**, Folien 1-15). Dr. Reinhard Domke erläutert anschließend den aktuellen, unveränderten Planungsstand zum Südkorridor. (**Anlage 3**, Folie 17).

#### **Diskussion/Anmerkungen**

##### *Folie 15*

Die DB Netz AG sagt zu, im Rahmen ihrer regelmäßigen Gespräche mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) darauf hinzuweisen, das in einer Liste des BMVI aus dem Februar 2015 nach wie vor fälschlicherweise von der „Mottgers-Spange“ die Rede ist.

##### *Oberirdische Querung im Gebiet Bad Soden-Salmünster*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass zur Eingriffsvermeidung in das Heilquellenschutzgebiet Bad Soden-Salmünster ursprünglich einmal eine Variante mit oberirdischer Querung angedacht war. Er stellt dar, dass dieser alte Lösungsansatz mit den bestehenden Grobkorridoren nicht abgedeckt sei und bittet darum, diese Variante in die Planungen mit einzubeziehen.

Herr Dr. Domke sagt zu, dass auch diese Variante mit Hilfe des vorgestellten 3D-Planungstools genauer untersucht werden wird. Durch den Einsatz des Planungstools habe die Bahn die Möglichkeit, alle Grobkorridore im Detail zu betrachten und verschiedenste Umsetzungsideen flexibel und unkompliziert zu prüfen. Dies stelle die Ergebnisoffenheit der Planung sicher. Zwischenergebnisse sollen der Arbeitsgruppe kontinuierlich vorgestellt und mit ihr diskutiert werden.

Anschließend stellt Herr Dr. Domke den aktuellen Planungsstand zum Streckenabschnitt Hanau – Gelnhausen vor und präsentiert die Ergebnisse der zugehörigen Arbeitsgruppe (**Anlage 4**, Folien 18-32).

## **Diskussion/Anmerkung**

### *Übergang zwischen Suchraum und Strecke Hanau - Gelnhausen*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass es zwei Möglichkeiten der Verknüpfung zwischen dem symmetrischen Richtungsbetrieb der Strecke Hanau – Gelnhausen und dem anschließenden Linienbetrieb gibt. Für den blauen Grobkorridor wäre eine Ausschwenkung am Gelnhausener Nordkopf nach Osten nötig, die Auswirkungen bis in den Gelnhausener Bahnhof hinein hätte. Alle anderen Varianten gehen von einer weiteren Bündelung von Bestands- und Neubaustrecke aus und erfordern erst weiter nördlich eine Trennung. Grundsätzlich müsse bei allen Varianten nördlich von Gelnhausen ein Gleis mit Hilfe eines Kreuzungsbauwerks überführt werden. Dies werde in den Planungen berücksichtigt.

### *Mittellärmschutzwände*

Ein Teilnehmer fragt, welche Auswirkung die Notwendigkeit von Mittellärmschutzwänden auf den Bestand hätte. Herr Dr. Domke erläutert, dass zwischen den Gleisen im Bahnhof ein Abstand von 4,5 Metern eingehalten werden muss. Sollten die genaueren Prüfungen ergeben, dass zusätzliche Mittellärmschutzwände notwendig sind, würde dies größere Abstände zwischen den Gleisen erfordern und unter anderem die Verschiebung von Gleisen nach sich ziehen. Dies hätte dann bauliche Auswirkungen auf den Bestand (Verschiebung von Bahnsteigen, Weichen in den Bahnhofsköpfen). Insofern ist für die Bauphasen und die Baukosten durchaus erheblich, inwiefern Mittellärmschutzwände notwendig sind oder nicht.

### *Modernisierung der Bahnhöfe*

Ein Mitglied des Dialogforums fordert erneut, dass eine Modernisierung der Bahnhöfe (Anpassung der Bahnsteigkantenhöhe, Barrierefreiheit) zwangsläufig mit dem Ausbau der Strecke einhergehen müsse. Für die Akzeptanz des Ausbaus in der Region sei eine spürbare Verbesserung maßgeblich. Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, weist darauf hin, dass grundsätzlich zwar nur das finanziert werden könne, was notwendig sei. Aus der Gesamtbetrachtung ergäben sich dabei aber meist gewisse Handlungsspielräume. Maßgeblich für die Beurteilung sei auch die Höhe des Kostenunterschieds. Beim Variantenvergleich bezüglich „schnelle Gleise innen“ oder „schnelle Gleise außen“ sei die Entscheidung noch ergebnisoffen, auch wenn die Tendenz rein aus Zeit- und Kostensicht vorläufig für „schnelle Gleise außen“ spreche.

Ein weiterer Teilnehmer fragt, ob es richtig sei, dass das Land Bayern gegebenenfalls eine Ko-Finanzierung für den barrierefreien Ausbau vorsieht und inwieweit dies in Hessen ebenfalls möglich wäre. Herr Dr. Domke sagt zu, dies zu prüfen.

## **TOP 5 Einflüsse des (integralen) Taktfahrplans auf die Netzplanung**

Ralf Eggert begrüßt Tobias Tralls, Leiter der Infrastrukturentwicklung für den Regionalbereich Mitte der DB Netz AG. Herr Tralls stellt den Mitgliedern des Dialogforums die Einflüsse des integralen Taktfahrplans vor (**Anlage 4**).

### **Diskussion/Fragen**

#### *Neues Fernverkehrskonzept der DB*

Ein Teilnehmer der Sitzung fragt, was es mit der Vorankündigung der DB auf sich habe, dass ICE-Halte zukünftig nur für Städte mit mindestens 100.000 Einwohnern vorgesehen werden und welche Konsequenzen sich daraus beispielsweise für Städte wie Fulda mit nur ca. 65.000 Einwohnern ergeben. Herr Tralls erläutert, dass diese Ankündigung sich seiner Kenntnis nach nur auf die Flächenschließung des künftigen, gegenüber heute erweiterten IC-Netzes bezieht, von dem die ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda jedoch nicht betroffen ist. Im Rahmen der Wachstumsstrategie soll zukünftig sichergestellt werden, dass Städte mit über 100.000 Einwohnern einen Fernverkehrs-Halt erhalten, wenn dies heute noch nicht der Fall ist. Bestehende Halte in kleineren Städten wie Fulda seien davon aber nicht betroffen.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass für das Potenzial des ICE-Systemhalts Fulda zumindest die mit Fulda räumlich verschmolzenen Kommunen Petersberg und Künzell hinzuzurechnen seien und somit das unmittelbare Einzugsgebiet inklusive der Stadt bereits heute circa 100.000 Einwohner umfasse.

#### *Struktur der Hauptverkehrszeiten*

Ein Mitglied des Forums weist darauf hin, dass die morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten in ihrer Struktur sehr unterschiedlich sind und in Bezug auf die Taktung von Zügen somit getrennt voneinander betrachtet werden müssen. Es sei so, dass morgens deutlich mehr Leute in erheblich kürzerer Zeit mit der Bahn fahren, als nachmittags. Herr Tralls stimmt dem zu und betont, dass darauf abgestimmte Konzepte auf den geplanten zwei Gleisen für den Nahverkehr entsprechend umgesetzt werden können.

#### *Fahrzeit Frankfurt - Fulda*

Auf Nachfrage erläutert Herr Tralls, dass es sich bei der für die Strecke Frankfurt - Fulda im BVWP vorgegebenen Fahrzeit von 45 Minuten um die Fahrzeit, nicht die Kantenzzeit handelt. Diese Vorgabe sei von der DB beim BMVI in einem Suchraum angemeldet. Da es sich bei der Netzkonzeption 2030 um ein komplexes Gesamtkonzept unter Berücksichtigung eines netzweiten Fahrplans handle, ergeben sich Fahrzeitziele auch über größere Entfernungen, für welche die Umsetzung mehrerer Projekte erforderlich sei. Das Projekt ABS/NBS Hanau - Fulda/Würzburg stelle dabei einen wichtigen Baustein auf den Verkehrskorridoren Frankfurt - Berlin, Frankfurt – Hamburg, Frankfurt - Dresden und Frankfurt – Mannheim dar.

#### *Fahrzeitanforderung Frankfurt - Würzburg*

Herr Tralls merkt an, dass es aus Sicht der Netzplanung für die Strecke Frankfurt – Würzburg keine Fahrzeitanforderungen gibt. Für Frankfurt gibt es insgesamt keinen integralen Taktfahrplan, da sich an diesem Knoten automatisch sehr enge Taktzeiten in alle Richtungen ergeben.

Ein Mitglied des Dialogforums beschreibt dahingegen den Nutzen, die Fahrzeit Würzburg – Aschaffenburg – Frankfurt durch gezielte, punktuelle Maßnahmen zu reduzieren, um z.B. für den ICE-

Systemhalt Aschaffenburg die ICE-Passagen zeitlich zusammen zu rücken und so bessere Anschlüsse in die Region zu ermöglichen.

Für eine vertiefte fachliche Diskussion der Einflüsse des integralen Taktfahrplans auf die Netzplanung bietet Herr Tralls an, gerne noch einmal in eine AG-Sitzung zu kommen. Der Moderator bittet darum, einen entsprechenden Bedarf hierfür sowie offene Fragen zu diesem Thema vorab bei Frau Katzenbach-Trosch anzumelden. Bei nur geringem Bedarf werden die ggf. noch offenen Fragen per E-Mail in Abstimmung mit Herrn Tralls beantwortet werden.

## **TOP 6 Weiteres Vorgehen**

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

**Freitag, den 11. März 2016 von 14.00 bis 17.00 Uhr**

Der Sitzungsort wird den Mitgliedern des Dialogforums mit der Einladung bekannt gegeben.

### *Themen der nächsten Dialogforumssitzung*

Auf Vorschlag eines Mitglieds des Dialogforums soll in der nächsten Sitzung die Netzkonzeption 2030 durch die DB vorgestellt werden. Weitere Themenwünsche können wie bisher direkt an Frau Katzenbach-Trosch gerichtet werden.

### *Nächste AG-Sitzungen*

Die nächste Sitzung der AG Hanau – Gelnhausen findet am **Dienstag, 17. November 2015** (15 – 18 Uhr) statt.

Die AG Südkorridor trifft sich erneut am **Donnerstag, 26. November 2015** (15 – 18 Uhr).

Die AG Vorbereitung ROV ist für **Donnerstag, 10. Dezember 2015** (15 – 18 Uhr) anberaumt.

### *Presseinformation*

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