

Protokoll

Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

17. Sitzung

Stadthalle, Schlüchtern

13. Mai 2019

Ort: Stadthalle Schlüchtern, Schloßstraße 13, 36381 Schlüchtern
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15.00 Uhr – 18.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Dialogforumssitzung vom 24.9.2018

TOP 3 ABS: Aktueller Stand

TOP 4 Nahverkehrskonzept Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

TOP 5 NBS: Zugzahlen 2030 und Schalluntersuchung

TOP 6 NBS: Ergebnis AG ROV

TOP 7 NBS: Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Erkenntnisse für Bronnzell

TOP 8 NBS: Ausgleichsmaßnahmen für Umwelteingriffe

TOP 9 Feedback und weitere Zusammenarbeit

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 17. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Finales Protokoll der 16. Sitzung des Dialogforums
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG, des RMV und der Planungsgemeinschaft Umwelt
Anlage 4 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda
Anlage 5 Fotodokumentation der Feedbackabfrage

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Schlüchtern

Herr Möller, Bürgermeister der Stadt Schlüchtern, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums. Er weist auf die Demonstration hin, die vor der Stadthalle stattfindet. Diese verdeutliche, wie sehr das geplante Vorhaben die Menschen in der Region beschäftige. Auf den vergangenen 16 Sitzungen des Dialogforums seien die unterschiedlichen Sichtweisen ausgetauscht und die jeweiligen Positionen verdeutlicht worden. Er betont, dass die Stadt Schlüchtern die Antragsvariante IV nicht akzeptiere und Rechtsmittel im formellen Verfahren einbringen werde. Es bestehe die Bereitschaft, sich konstruktiv in die Planungen einzubringen. Zugleich sei Schlüchtern aber am stärksten von den Planungen betroffen. Dies sei inakzeptabel. Er gehe davon aus, dass sich die Bahn im kommenden Prozess nochmals bewegen werde und gemeinsam eine bessere Lösung gefunden werden könne. Er wünscht den Teilnehmenden eine gute Sitzung.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Hessen, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Er betont, dass die Bahn den konstruktiven Dialog mit der Region fortsetzen möchte und auch zukünftig die Planungen weiter optimieren werde. Die Bahn respektiere, dass Betroffene ihre Rechte wahrnehmen und die Möglichkeiten in Anspruch nehmen, die der Rechtsstaat biete. Auch vor diesem Hintergrund sei es wichtig, in den Planungen weiterhin transparent und faktenorientiert vorzugehen und in einem konstruktiven Austausch zu bleiben.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden (**Anlage 1**) zur 17. Sitzung des Dialogforums. Er weist darauf hin, dass seit der letzten Sitzung zwei engagierte und langjährige Mitglieder des Forums verstorben seien. Er bittet um ein kurzes Innehalten für die Verstorbenen Uwe Hassenzahl und Hubert Heil.

Im Anschluss weist Herr Eggert darauf hin, dass das Dialogforum neue Mitglieder aufgenommen habe und bittet diese, sich kurz vorzustellen. Darüber hinaus habe die Initiative ProWächtersbach e.V. vorgeschlagen, einen Vertreter des Senckenberg Instituts in Gelnhausen für die kommenden Dialogforen einzuladen. Es werden keine Einwände erhoben.

Der Moderator erläutert, dass sich der thematische Fokus im weiteren Dialogprozess verschieben werde, da der Variantenvergleich nun abgeschlossen sei. Die heutige Sitzung solle daher auch dazu genutzt werden, Feedback zum bisherigen Beteiligungsprozess einzuholen sowie in die Gespräche zur zukünftigen Zusammenarbeit einzusteigen. Er bittet die Teilnehmenden, ihre Hinweise in der Sitzungspause an den vorbereiteten Stellwänden abzugeben.

Herr Eggert merkt an, dass es zur Parlamentarischen Befassung der ABS Hanau – Gelnhausen derzeit keine neuen Erkenntnisse gebe. Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird.

Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Klärung des aktuellen Projektstandes zur Ausbaustecke Hanau - Gelnhausen
- Vorstellung des Nahverkehrskonzeptes durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- Erläuterungen zu den Zugzahlen 2030 und der aktualisierten Schalluntersuchung für die NBS Gelnhausen - Fulda

- Darstellung von Vorüberlegungen der Planungsgemeinschaft Umwelt zum Kompensationskonzept der NBS Gelnhausen - Fulda

Diskussion/Anmerkungen

Mögliche Teilnahme des Senckenberg-Instituts

Ein Teilnehmer begrüßt den Vorschlag, einen Vertreter des Senckenberg-Instituts in das Dialogforum aufzunehmen. Das Institut könne wichtige Expertise, insbesondere bei der Auenentwicklung, einbringen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Dialogforumssitzung vom 24.9.2018

Zu dem Protokoll der 16. Forumssitzung sind drei Änderungsvorschläge eingegangen. Herr Eggert erläutert, dass sich ein Änderungsvorschlag dabei auf die Inhalte einer Präsentation beziehe und diese ausführlich beschreibe.

Er weist darauf hin, dass die Präsentationen als Anhang des Protokolls vollständig der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt würden. Deswegen werde in der Regel auf eine ausführliche Beschreibung des Vortrags im Protokoll verzichtet. Dennoch habe man den Änderungsvorschlag berücksichtigt und in das Protokoll mitaufgenommen.

Martin Wachter, Protokollführer, stellt die weiteren Änderungsvorschläge vor. Es werden keine weiteren Änderungen von den Teilnehmenden eingebracht. Das Protokoll der 16. Sitzung des Dialogforums gilt somit als formell verabschiedet (**Anlage 2**).

TOP 3 ABS: Aktueller Stand

Herr Bohlmann, DB Netz AG, präsentiert den aktuellen Stand zur Ausbaustrecke Hanau - Gelnhausen (**Anlage 3**, Folie 3-6).

Es werden keine Fragen gestellt.

TOP 4 Nahverkehrskonzept Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Herr Busch, Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), präsentiert das Nahverkehrskonzept für das Kinzigtal (**Anlage 3**, Folie 7-14).

Diskussion/Anmerkungen

Verbesserung des Nahverkehrsangebotes

Ein Teilnehmer begrüßt die Einführung des Hessen-Expresses. Diese biete insbesondere Vorteile für Reisen von und nach bzw. Umstiege in Frankfurt, Offenbach, Hanau, Gelnhausen, Schlüchtern, Fulda Hünfeld, Bad Hersfeld und Bebra. Er weist jedoch darauf hin, dass sich durch dieses Angebot keine direkten Verbesserungen für Gemeinden wie etwa Wächtersbach ergebe, da der Hessenexpress dort keinen Halt mache. Vor diesem Hintergrund sei ein einheitlicher Halbstundentakt der Regionalexpress und der Regionalbahn von größerer Bedeutung.

Hessen-Express, Deutschland-Takt und Fernbahntunnel Frankfurt

Ein Teilnehmer kritisiert den neu erschienenen Entwurf des Deutschland-Taktes. Der Konzeptentwurf sei sowohl für Hanau als auch für Fulda enttäuschend und stelle eine Verschlechterung im Vergleich

zur Ist-Situation dar. Die Taktzeiten seien nicht nachvollziehbar und die Umstiege in Fulda unzureichend. Dies seien zentrale Aspekte, die zukünftig vertiefend zu behandeln seien. In Bezug auf den Hessen-Express möchte er wissen, ob eine Weiterführung über den Fernbahnhof oder Südbahnhof Frankfurt und die geplante Wallauer Spange nach Wiesbaden geplant sei. Die Endstation am Hauptbahnhof Frankfurt könne so entfallen. Ein anderer Teilnehmer fragt, ob der Hessen-Express potenziell auch den geplanten Fernbahntunnel Frankfurt nutzen könne.

Herr Busch antwortet, dass es sich beim D-Takt weiterhin um ein Konzeptentwurf handele. Der RMV unterstütze den zugrundeliegenden Ansatz des D-Taktes ausdrücklich. Die Entwicklung sei jedoch sehr zeitintensiv. Auch aus seiner Sicht seien an einigen Punkten Nacharbeiten notwendig. Eine Durchbindung des Hessenexpresses über den Südbahnhof werde in regelmäßigen Abständen geprüft. Die derzeitigen infrastrukturellen Voraussetzungen ließen dies jedoch aufgrund von Trassenkonflikten nicht zu. Eine Nutzung des Fernbahntunnels durch den Hessenexpress sei grundsätzlich denkbar. Untersuchungen lägen dazu allerdings noch nicht vor. Klar sei zudem, dass es sich bei dem Vorhaben primär um ein Fernverkehrsprojekt handele.

Herr Bolte, DB Netz AG, ergänzt, dass solche fahrplanerischen Konzeptionen nur mit der entsprechenden Infrastruktur umgesetzt werden könnten. Die Planungen zu den jeweiligen Projekten ließen sich dabei zeitlich in drei Phasen unterteilen. Mit der Fertigstellung der Wallauer Spange sei Mitte der 2020er Jahre zu rechnen. In den 2030er Jahren erscheine die Einführung des Hessenexpresses über das Kinzigtal möglich. Die Planungen zum Fernbahntunnel stünden noch am Anfang, sodass voraussichtlich erst im darauffolgenden Jahrzehnt mit der Umsetzung begonnen werden könne.

Verlängerung der Regionalbahn bis Bad Soden-Salmünster

Ein Teilnehmer fragt, ob eine Verlängerung der Regionalbahn bis Bad Soden-Salmünster möglich sei. Herr Busch erläutert, dass dies im Regelfall nicht sinnvoll sei. Er weist darauf hin, dass längere Strecken mit der Regionalbahn angesichts der vielen Zwischenhalte und der daraus resultierenden längeren Reisezeit unattraktiv seien. Die Einführung eines Halbstundentaktes für den Regionalexpress habe einen größeren Nutzen für die Fahrgäste.

Barrierefreiheit an den Stationen

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Busch, dass sich der RMV für einen möglichst schnellen barrierefreien Ausbau der Bahnstationen einsetze und auf die Übernahme eines großen Teils der Kosten durch den Bund hoffe.

Fahrgastzahlen und Entwicklung des Nahverkehrs

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Zugzahlprognose 2025 von einem Rückgang des Nahverkehrs um 4% ausgehe. Zudem werde ein Bevölkerungsrückgang in der Region prognostiziert. Er fragt, auf welcher Grundlage der RMV von einem Anstieg der Fahrgastzahlen um 30% bis 2030 ausgehe. Herr Busch antwortet, dass es sich dabei um eine Abschätzung bezogen auf das gesamte Verbundgebiet handele. Dort sei bereits in der Vergangenheit ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen gewesen. Neben den erwähnten strukturellen Faktoren spielten auch Aspekte wie etwa potenzielle Dieselfahrverbote, attraktivere Tarifangebote wie zum Beispiel die Einführung eines Landesbedienstetentickets eine Rolle für die Fahrgastentwicklung.

Verhältnis des IC-Verkehrs zum Hessenexpress

Ein Teilnehmer fragt, ob die Einführung des Hessen-Express den IC-Verkehr auf der Strecke verdrängen werde.

Herr Busch erwidert, dass es sich bei dem Hessen-Express um ein zusätzliches Angebot handele. Eine Konkurrenzsituation der Verkehrsangebote entstünde nur dann, wenn die Infrastruktur nicht ausgebaut werden würde.

Ein anderer Teilnehmer merkt an, dass es in der Vergangenheit möglich gewesen sei, die Strecke Fulda-Frankfurt mit dem RMV-Tarif und IC-Zuschlag zu nutzen. Dies sei nun entfallen. Er möchte wissen, ob mit einer Verbesserung des Verkehrsangebotes erst mit der Fertigstellung der Ausbaustrecke zu rechnen sei.

Herr Busch stimmt zu, dass die Verbindung Bebra-Fulda-Frankfurt in der Vergangenheit durch den IC-Fernverkehr bedient worden sei. Der Wegfall dieser Züge werde kompensiert und diese Verbindung nun in der gleichen Qualität durch den RMV bedient. Der IC-Zuschlag sei dabei für die Kunden entfallen.

TOP 5 NBS: Zugzahlen 2030 und Ergebnis Schalluntersuchung

Herr Bolte kündigt an, dass es zu einem Wechsel in der Projektleitung für die Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda kommt. Herr Schütz wird die Nachfolge von Herrn Dr. Domke antreten.

Herr Schütz, DB Netz AG, präsentiert die Zugzahlen 2030 sowie die Ergebnisse der Schalluntersuchung (**Anlage 3**, Folien 15-34).

Diskussion/Anmerkungen

Berücksichtigung der Züge der Rhönbahn

Ein Teilnehmer fragt, ob die 30 Züge, die über die Rhönbahn geführt würden, in die Schallberechnung miteingeflossen seien. Herr Schütz bestätigt das.

Schallentwicklung in Bronnzell

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es in Bronnzell durch die Neubaustrecke lauter und nicht leiser werde. Er bittet darum, auch für diesen Bereich eine Schallberechnung durchzuführen und die Ergebnisse offenzulegen. Er betont, dass auch in Bronnzell Schallschutzmaßnahmen gemäß der Lärmvorsorge-Grenzwerte nötig seien.

Ein anderer Teilnehmer betont, dass eine Darstellung der Schallbelastung in Form einer Isophonenkarten auch für den nördlichen Bereich des Projektgebiets notwendig sei. Diese Informationen müssten zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung vorliegen, um diese in den betroffenen Gemeinden einbringen zu können. Er bittet darum, diese Informationen bis zum Ende des Raumordnungsverfahren bereitzustellen.

Herr Schütz weist darauf hin, dass in den kommenden Planungsschritten zu untersuchen sei, ob es sich bei den Auswirkungen der Neubaustrecke auf Bronnzell um eine Fernwirkung handelt. Dieses Thema werde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens behandelt.

[Ergänzung zum Protokoll: Die Schallentwicklung für Bronnzell ist auch auf der Karte mit der Änderung der von Lärmüberschreitung betroffenen Siedlungsflächen dargestellt, die beim Dialogforum ausgehängt worden war. Siehe: https://www.hanau-wuerzburg-fulda.de/index.php/informationen-zum-dialogforum.html?file=files/Downloads/dialogforum/Karte_IstFall2016_PrognoseFall_IV_16BlmSchV_Nacht_MSS_geaend_farbe2.pdf]

Entwicklung des Güterverkehrsaufkommen

Ein Teilnehmer erkundigt sich, weshalb die Zahl der Güterzüge bei Neuhof bis vor Bronnzell im Vergleich zu den Zugzahlprognosen 2025 deutlich abnimmt.

Herr Schütz weist daraufhin, dass der Bund für die Entwicklung der Zugzahlprognosen 2030 zuständig sei.

Herr Nickel, DB Netz AG, ergänzt, dass mehr Güterverkehrszüge von der Strecke Flieden-Gemünden auf die Schnellfahrstrecke verlagert werden. Weiterhin könne eine großräumige Umleitung des Güterverkehrs, beispielsweise über den Ostkorridor, zu einer Reduzierung des Aufkommens im Projektgebiet führen.

Höhe der Schallschutzwände

Auf Nachfrage erläutert Herr Schütz, dass bei der Schalluntersuchung pauschal Schallschutzwände in Höhe von 3 Metern angenommen worden seien.

Darstellung der Karten zur Lärm-Überschreitung

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die grüne Einfärbung einzelner Streckenabschnitte auf der Folie 25 und den Folien 29-31 (**Anlage 3**) missverständlich sei. Die Farbe werde ebenso für eine Reduzierung der Lärmbelastung verwendet.

Herr Schütz stimmt dem zu. Die Präsentation werde angepasst.

Berücksichtigung der DIN 18005 im Variantenvergleich

Herr Schütz erläutert, dass auch für die Zugzahlprognose 2030 die Schallbelastungen gemäß DIN 18005 berechnet werden würden. Diese würden in die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren einfließen.

Antrags- und Vorzugsvariante

Ein Teilnehmer fragt, ob die Variante VII im Raumordnungsverfahren mitbetrachtet werde.

Herr Schütz antwortet, dass die Raumordnungsunterlagen eine Bewertung aller 13 Varianten enthalten werde. Sowohl Variante IV als auch Variante VII seien vorzugswürdig. Die Antragsvariante der Bahn sei die Variante IV.

Berücksichtigung der Nahverkehrsprognose in den Zugzahlen 2030

Ein Teilnehmer fragt, ob die Fahrgastprognosen des RMV in die Entwicklung der Zugzahlprognose 2030 mit eingeflossen sei.

Herr Schütz bestätigt dies. Der RMV habe als Nahverkehrsträger die Informationen an den Bund weitergegeben.

Herr Bückle verweist auf den prognostizierten Anstieg des Nahverkehrs in der Zugzahlprognose 2030. Diese Steigerung sei auch auf den Hessenexpress und die geplante Taktverdichtung zurückzuführen.

TOP 6 NBS: Kurzbericht AG Raumordnung

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, erläutert die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Raumordnungsverfahren (**Anlage 3**, Folie 34-35).

Diskussion/Anmerkungen

Einbeziehung von Haitz-Höchst in die Planungen zur Ausbaustrecke

Ein Teilnehmer fragt, ob die Einbeziehung des Abschnitts Haitz-Höchst in die Planungen zur Ausbaustrecke weiterhin denkbar sei.

Herr Dr. Domke führt aus, dass die Planungen zur Ausbaustrecke wesentlich weiter fortgeschritten seien als jene zur Neubaustrecke. Die Diskussion über die Schnittstelle zwischen der Aus- und Neubaustrecke sei notwendig. Zunächst müsse aber das Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke abgeschlossen werden.

Herr Bohlmann fügt hinzu, dass zunächst Sicherheit zur Linienführung der Neubaustrecke geschaffen werden müsse. Im darauffolgenden Schritt werde geprüft, inwiefern Haitz-Höchst in das Planfeststellungsverfahren zur Ausbaustrecke als separate Baustufe eingebracht werden könne. Da dadurch Zusatzkosten entstünden, müsse die Frage der Finanzierung jedoch im Rahmen der Parlamentarischen Befassung geregelt werden.

Umfahrungsvarianten Kinzigstausee

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Dr. Domke, dass sich die Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren mit allen Varianten befassen werde. Die Segmentvergleiche, wie etwa im Bereich des Kinzigstausees, seien in der Anlage zu den Unterlagen aufgeführt.

TOP 7 Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Erkenntnisse für Bronnzell

Herr Bückle, DB Netz AG, stellt die eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Erkenntnisse für Bronnzell vor (**Anlage 3**, Folie 36-39).

Diskussion/Anmerkungen

Anzahl der Weichen südlich von Bronnzell/Deutschland-Takt

Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass die auf Folie 38 (**Anlage 3**) dargestellte Lage der Weichen nicht der heutigen Situation entspreche.

Herr Bückle stimmt dem zu. In die Darstellung sei bereits die Verschiebung zweier Weichen einbezogen worden, die ab 2020 erfolgen werde. Die Folie könne daher missverstanden werden und werde angepasst.

Ein Teilnehmer fragt, ob bei der Schaffung zusätzlicher Weichenverbindungen der Deutschland-Takt berücksichtigt worden sei. Er erläutert, dass es für den Knoten Fulda wichtig sei, die gleichzeitige Einfahrt möglichst vieler ICEs in den Bahnhof zu ermöglichen. Dies sei bei der Antragsvariante IV der Bahn nicht gegeben, da die Neubaustrecke südlich von Fulda an die Schnellfahrstrecke angebunden werde.

Herr Bückle erläutert, dass sich der Deutschland-Takt noch im Entwurfsstadium befinde. Ziel sei es, den Deutschland-Takt stufenweise umzusetzen und mit den ersten Schritten möglichst schnell zu beginnen. Bei der Planung der zusätzlichen Weichenverbindungen sei dies entsprechend mitbedacht worden.

Lärmschutz in Bronnzell

Ein Teilnehmer begrüßt es, dass kein zusätzliches Gleis in Bronnzell notwendig sei. Der Sprecher der BI Lebenswertes Bronnzell übergibt an die DB mit Schreiben vom 13. Mai 2019 einen Antrag auf aktive Lärmvorsorge innerhalb der Gemarkung Bronnzell. Diesem Antrag beigetreten ist der Ortsbeirat

Bronnzell. Der Sprecher der Stadt Fulda sprach sich ebenfalls für die formulierten Forderungen der BI aus. Er bittet darum, die von Bronnzell vorgebrachten rechtlichen Gründe zu beachten, welche die Durchführung solcher Maßnahmen potenziell ermöglichen könnten.

Parlamentarische Befassung für die Neubaustrecke

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ab welchem Zeitpunkt die Parlamentarische Befassung für die Neubaustrecke vorbereitet werde. Er weist auf die Forderung hin, Schallschutzmaßnahmen gemäß Lärmvorsorge auch in Fulda durchzuführen. Dies solle in die parlamentarische Befassung eingebracht werden. Herr Bolte erklärt, dass der Zeitpunkt wesentlich vom Verlauf des Raumordnungsverfahrens abhängt. Dieser liege in den Händen des Regierungspräsidiums Darmstadt, sodass eine genaue Zeitangabe nicht möglich sei. Nach der Sommerpause werde damit begonnen, potenzielle Themen für die parlamentarische Befassung zu behandeln. Dazu zählten etwa der Themenkomplex rund um den Schallschutz an Bestandsstrecken. Die Bahn strebe an, die Parlamentarische Befassung soweit wie möglich vorzubereiten, um nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens schnell fortfahren zu können.

TOP 8 NBS: Ausgleichsmaßnahmen für Umwelteingriffe

Herr Stolzenburg, Planungsgemeinschaft Umwelt, stellt die Vorüberlegungen für ein Kompensationskonzept vor (**Anlage 3**, Folie 41-53).

Im Anschluss erläutert Herr Eggert, dass nach der Sommerpause ein Workshop für Ausgleichsmaßnahmen geplant sei. Ziel des Termins sei es, Vorschläge, Ideen und Hinweise der Teilnehmenden zu besprechen.

Diskussion/Anmerkungen

Entwicklung von Ausgleichsmaßnahmen

Auf Nachfrage erklärt Herr Stolzenburg, dass bei der Entwicklung von Ausgleichsmaßnahmen Kreisbezogen vorgegangen werde. Der Main-Kinzig-Kreis sei dabei deutlich stärker betroffen als der Landkreis Fulda. Dort gebe es vor allem Eingriffe in Landwirtschaftsflächen. Dafür sei die Entwicklung von lokalspezifischen Maßnahmen, wie zum Beispiel die Nutzung von Sichtschutzpflanzungen, denkbar.

TOP 9 Feedback und weitere Zusammenarbeit

Herr Bolte gibt einen Ausblick auf die nächsten Schritte im Dialogprozess (**Anlage 3**, Folie 54-55).

Herr Eggert fasst anschließend die Ergebnisse der Feedbackwand zusammen (**Anlage 5**). Er bedankt sich bei den Teilnehmenden für die wertschätzende und sachliche Auseinandersetzung auf hohem Niveau. Er bittet die Mitglieder des Dialogforums, sich bei Verbesserungsvorschlägen oder Hinweisen zum Prozess an die Bahn oder die Moderation zu wenden.

Diskussion/Anmerkungen

Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen

Ein Teilnehmer führt aus, dass die Arbeitsgruppe „Hanau-Gelnhausen“ seit mehr als einem Jahr nicht mehr getagt habe. Es werde Zeit, sich nochmals zu treffen und den aktuellen Erkenntnisstand zu besprechen. Er bittet um die zeitnahe Terminierung einer AG-Sitzung.

Herr Bohlmann antwortet, dass die Bahn dazu grundsätzlich bereit sei. Die weiteren Planungsschritte hingen allerdings wesentlich von den Ergebnissen der Parlamentarischen Befassung ab. Bis dahin gebe es keine bedeutenden neuen Erkenntnisse, die mit den Teilnehmenden geteilt werden könnten.

Er schlägt vor, eine Arbeitsgruppensitzung stattfinden zu lassen, wenn die Ergebnisse der Parlamentarischen Befassung vorlägen. Dazu werde sich die Bahn einen Termin in den kommenden Monaten vormerken und diesen an die Teilnehmenden versenden.

Presseinformation

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsam die Botschaften einer Presseinformation ab, die dem Protokoll als Anlage 4 angefügt ist.

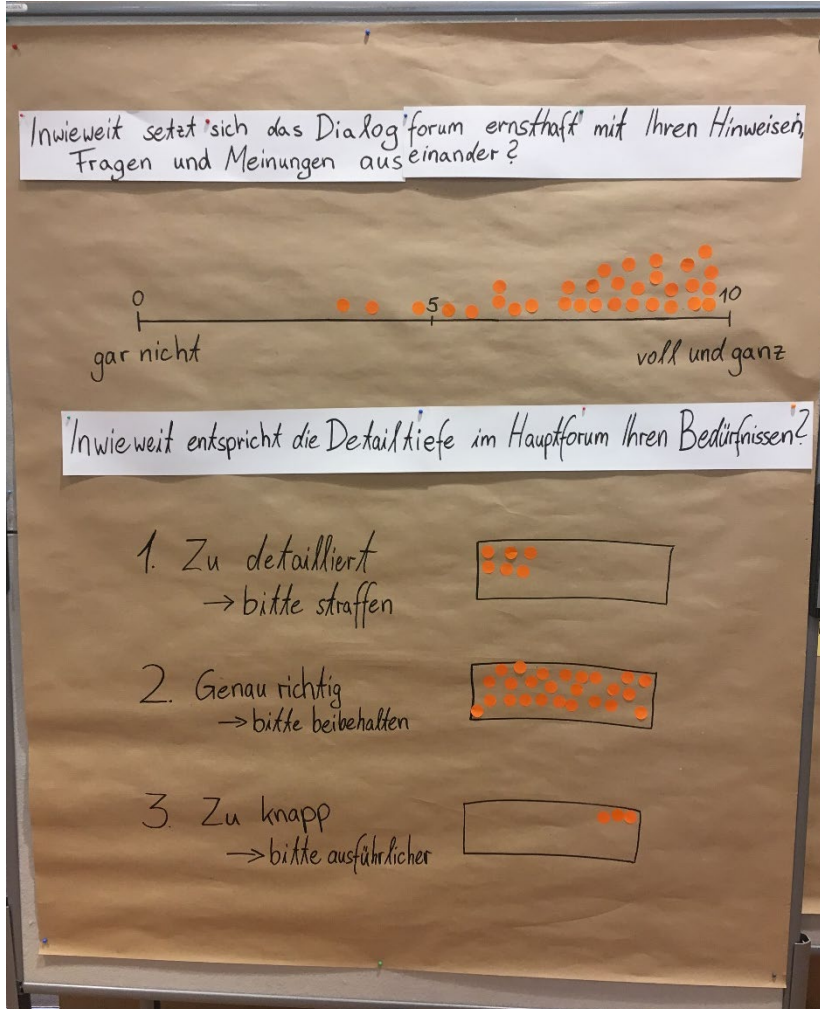
Verabschiedung Herr Dr. Domke

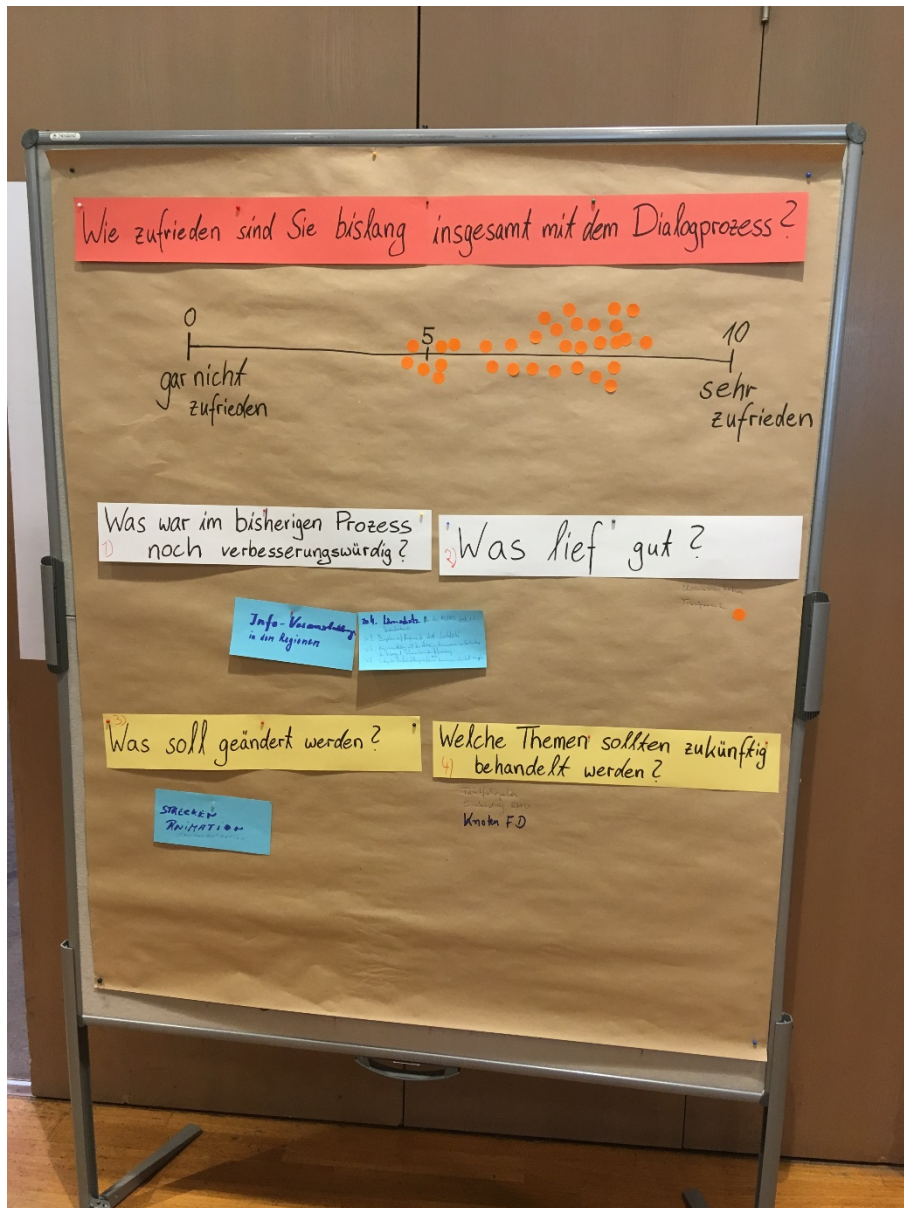
Herr Bolte bedankt sich bei Herr Dr. Domke für seine langjährige und engagierte Arbeit als Projektleiter zur Neubaustrecke. Die geleistete Arbeit und die transparente und faktenorientierte Vorgehensweise im Dialogprozess sei beispielgebend. Ein Teilnehmer bedankt sich im Namen des Dialogforums ausdrücklich für die sehr gute Zusammenarbeit und die Bereitschaft von Herrn Dr. Domke, sowohl im Forum als auch auf Einladung in den Kommunen Rede und Antwort zu stehen. Die Teilnehmer des Dialogforums wünschen ihm für seine Zukunft alles Gute.

Der Moderator schließt die Sitzung.

Anlage 5: Fotodokumentation der Feedbackabfrage

Stellwand 1:



Stellwand 2:Abschrift der eingereichten Teilnehmerhinweise:

Frage: Was war im bisherigen Prozess noch verbesserungswürdig?

- Info-Veranstaltung in den Regionen

Frage: Was lief gut?

- Eingehen auf Argumente statt „Lautstärke“
- Kommunikation
- Transparenz

Frage: Was soll geändert werden?

- Streckenanimation
- Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens auch auf Kommunen individuell zugehen

Frage: Welche Themen sollten zukünftig behandelt werden?

- Kommunikation mit den Anrainerkommunen zur Vorbereitung des Prozesses der Parlamentarischen Befassung
- Taktfahrplan
- Einbindung RMV
- Knoten FD