
Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

Protokoll zur 7. Sitzung

Gemeindezentrum Neuhof

10. Februar 2017

Ort: Gemeindezentrum Neuhof, Hanauer Str. 4, 36119 Neuhof
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 13. September 2016

TOP 3 Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen

TOP 4 Neubaustrecke Gelnhausen – Würzburg/Fulda

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 7. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Finales Protokoll der 6. Sitzung des Dialogforums
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 4 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
Anlage 5 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Gemeinde Neuhof

Bürgermeister Heiko Stolz begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Gemeinde Neuhof und wünscht eine gute Sitzung. Er hebt drei Punkte hervor, die ihm in Bezug auf das Dialogforum besonders wichtig sind:

- Er lobt die Deutsche Bahn für die vorbildliche, intensive Beteiligung zum Projekt und bedankt sich ausdrücklich dafür.
- Er fordert alle Beteiligten auf, geschlossen am Verfahren weiterzuarbeiten und das große Ganze im Blick zu haben anstatt, dass jeder nur seine eigene Position vertritt. Jeder der hier Anwesenden sei betroffen.
- Der Mensch müsse erste Priorität bei der Suche nach einer Trasse haben. Dies bittet er die DB noch mehr zu berücksichtigen.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen, DB AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums im Namen der Deutschen Bahn. Er bedankt sich bei Bürgermeister Stolz für das Lob und betont, dass der Mensch in den Planungen eine sehr wichtige Rolle einnehme. Er weist darauf hin, dass an der heutigen Sitzung zahlreiche neue Mitglieder, darunter einige neue Bürgerinitiativen, teilnehmen, die er herzlich in der Runde begrüßt. Die Bahn nehme die Sorgen und Anregungen aller Betroffenen ernst. Sorgfalt und genaue Prüfung der Themen seien dabei extrem wichtig. So müsse ausführlich untersucht werden, welche Auswirkungen die einzelnen Varianten auf den Menschen haben. In diesem Zusammenhang betont Herr Dr. Vornhusen die Bedeutung des Themas „Lärm“ und erwähnt eine Informationsveranstaltung in Bronzell, die im November unabhängig vom Projekt durchgeführt wurde. Er verdeutlicht, dass der Güterzugverkehr im gesamten deutschen Netz mit Fahrplanwechsel zum 13.12.2020 deutlich leiser werden wird und erläutert dazu einen entsprechenden Gesetzesentwurf des Bundeskabinetts zum Verbot lauter Güterzüge (**Anlage 3, Folie 3**).

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Mitglieder sowie die Gäste des Forums zur siebten Sitzung des Dialogforums. Herr Eggert stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Ergebnis des Variantenentscheids schnelle Gleise innen / schnelle Gleise außen für den Ausbauabschnitt Hanau – Gelnhausen
- Präsentation der ersten Ergebnisse der schalltechnischen Situation im Ausbauabschnitt
- Vorstellung der optimierten Linien innerhalb der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore im Suchraum
- Erläuterung der Bewertungskriterien zum Variantenvergleich im Suchraum

Herr Eggert blickt auf die Veranstaltungen seit der letzten Sitzung des Dialogforums zurück und verweist unter anderem auf drei Informationsveranstaltungen zum Projekt, die die Bahn unter Mitwirkung der Mitglieder des Dialogforums durchgeführt hat. Alle Veranstaltungen waren sehr gut besucht. Insbesondere aus dem Raum Fulda sind im Nachgang der Veranstaltungen viele besorgte Bürger mit

Anfragen auf die Bahn zugekommen, weil diesen die Betroffenheit erst jetzt deutlich wurde und daher der Informationsbedarf naturgemäß hoch war.

Treffen der Bürgermeister im Suchraum

Ein Teilnehmer berichtet von einem Treffen der Bürgermeister aus dem Suchraum. Als Ergebnis fordern die Bürgermeister maximalen Schutz des Menschen bei der Variantensuche, ggf. durch Neuplanungen oder technische Lösungen, wie Tunnel, Einhausungen oder ähnliches. Gleichzeitig fordern sie eine Zugrundelegung der Grenzwerte der „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm“ (TA-Lärm) bei den Planungen. Für den nächtlichen Güterverkehr fordern sie eine Regelung der Zugmengen und zusätzlichen Lärmschutz an den Bestandsstrecken. Eine Teilnehmerin macht darauf aufmerksam, dass nicht alle Bürgermeister aus dem Suchraum zu besagtem Treffen eingeladen waren. Der Moderator bittet die Teilnehmenden, ihren eventuellen Wunsch nach Änderungen der Planungen mit konkreten Punkten in die Sitzungen des Dialogforums einzubringen. Er erläutert, dass das Dialogforum in Zusammenarbeit mit den Umweltgutachtern und der Deutschen Bahn alle Raumwiderstände im Suchraum zusammengetragen hat und seinem Empfinden nach dort nichts übersehen worden ist. Sollte dies nichts desto trotz der Fall sein, könnten und sollten die Mitglieder des Dialogforums wichtige Punkte natürlich unbedingt noch einbringen. Es sei jetzt der richtige Zeitpunkt, um konkrete Hinweise zu geben.

Zum Thema Lärm erklärt Herr Eggert, dass dies in den nächsten Wochen und Monaten eines der zentralen Themen sein wird und die Bahn hier sehr akribische Untersuchungen durchführen würde. Eine Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Bestandsstrecken könne unabhängig vom Projekt im Rahmen der Lärmsanierung bereits jetzt von den Kommunen beantragt werden. Ein Teilnehmer weist darüber hinaus auf die Rechtslage (DB-Präsentation vom 10.02.17, Seite 7) hin, wonach die Bestandssanierung einen deutlich geringeren Lärmschutz gegenüber einem Aus-/Neubau brächte. Zusammenfassend betont Herr Eggert, dass aus seiner Sicht der Austausch und die Planungen im Dialogforum wie bisher weitergeführt werden sollten. Die Mitglieder stimmen dem zu.

Resolutionen aus Fulda

Ein Vertreter aus Fulda verweist auf drei im Wortlaut gleiche Resolutionen des Fuldaer Kreistags, der Fuldaer Stadtverordnetenversammlung und der dortigen IHK, die den Schienenausbau und das Verfahren zur Trassensuche ausdrücklich begrüßen und unterstützen. Das Projekt sei ein bedeutendes Infrastrukturprojekt, das zeitnah umgesetzt werden müsse. Die Resolutionen fordern alle Beteiligten dazu auf, das Verfahren weiterhin konstruktiv, sachlich und ergebnisoffen zu begleiten. Dies sei insbesondere auch im anstehenden Bundestagswahlkampf sehr wichtig.

Lärmschutz entlang der Bestandsstrecke in Bronnzell

Ein Teilnehmer aus Bronnzell erläutert, dass der Ortsteil im südlichen Fulda unabhängig der letztendlichen Variante von hohem Zugaufkommen betroffen sei. Es könne nicht sein, dass der verbesserte Schallschutz nur für den Neubaubereich gelte; auch entlang der Bestandsstrecken finde durch den Neubau eine wesentliche Änderung des Zugverkehrs statt, so dass sich daraus ein Anspruch auf Lärmvorsorge generieren müsse. Er überreicht den Vertretern der Deutschen Bahn ein Schreiben mit Forderung nach Lärmschutz für die ganze Ortschaft und nach Erneuerung des Schienenunterbaus entsprechend des neusten technischen Stands.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 13. September 2016

Zum Protokoll der letzten Forumssitzung wurden keine Änderungswünsche eingereicht, so dass das Protokoll der 6. Dialogforumssitzung als verabschiedet gilt (**Anlage 2**).

TOP 3 Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, stellt den Mitgliedern des Dialogforums das Ergebnis der Variantenuntersuchung „schnelle Gleise innen / schnelle Gleise außen“ für den Abschnitt Hanau – Gelnhausen vor (**Anlage 3, Folien 6-22**). Zu seinen Ausführungen der ersten lärmschutztechnischen Bewertungen erläutert er, dass es bisher nicht üblich sei, das Thema Lärmschutz bereits in der Vorplanung so ausführlich zu betrachten, wie hier geschehen.

Diskussion/Anmerkungen

Lob für die Entwicklung des Variantenentscheids im Dialogforum

Die Mitglieder des Dialogforums begrüßen das Ergebnis des Variantenentscheids für die Variante „schnelle Gleise innen“ ausdrücklich und werten dies als ersten Erfolg des Dialogforums. Sie stimmen Herrn Dr. Domke zu, dass vieles von dem, was in die Planungen der Bahn eingegangen ist, von den Mitgliedern der AG Hanau – Gelnhausen eingebracht wurde.

Fahrzeitverkürzung auf 45 min Strecke Frankfurt - Fulda

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass die heutige Fahrzeit zwischen Frankfurt und Fulda 52 Minuten betrage. Ziel des Projekts sei es, die Fahrzeit auf 45 Minuten zu reduzieren. Durch die Steigerung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 230 km/h, könne im Abschnitt Hanau – Gelnhausen (je nach Richtung) 27 bis 38 Sekunden Zeit eingespart werden. Die restlichen ca. sechseinhalb Minuten müssten entsprechend im Suchraum eingespart werden.

Ein Teilnehmer regt an, die zusätzlich gewonnene Zeit im Abschnitt Hanau – Gelnhausen im Suchraum zu nutzen, um dort an kritischen Stellen beispielsweise etwas langsamer zu fahren.

TOP 4 Bericht aus den Arbeitsgruppen und aktueller Planungsstand

Herr Stolzenburg und Frau Dr. Vaupel von der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda stellen dem Dialogforum den aktuellen Planungsstand für den Suchraum sowie die Bewertungskriterien für die Variantenbewertung aus raumordnerischer und umwelttechnischer Sicht vor (**Anlage 4**). Anschließend stellt Herr Dr. Domke den Teilnehmenden die verkehrlichen und die wirtschaftlichen Kriterien für die Variantenbewertung vor (**Anlage 3, Folien 24-26**).

Diskussion/Anmerkungen

Umgehung von Opperz

Herr Stolzenburg erläutert, dass die Varianten zu den Planungen der A66 nicht mit den heutigen Planungen der Deutschen Bahn vergleichbar sind. Die Trassierungen, auch für die Tunnelabschnitte, würden sehr deutlich voneinander abweichen. Die Entscheidung gegen eine A66-Variante bei Opperz sei damals unter anderem auch getroffen worden, weil sich bei Neuhoef die Möglichkeit einer Einhausung der Autobahn ergab. Dies sei für die Bahntrasse nicht ohne weiteres möglich.

Kali-Abbau

Herr Stolzenburg erläutert, dass eine oberirdische Trasse oberhalb eines Kali-Abbaugebiets generell umsetzbar ist. Dies haben Gespräche mit Kali + Salz ergeben. Zu berücksichtigen seien dabei allerdings höhere Kosten für den Bau und die Instandhaltung der Trasse aufgrund von Senkungen. Diese Mehrkosten fließen in die wirtschaftliche Bewertung der Varianten mit ein.

Naturschutzgebiet bei Variante I

Eine Teilnehmerin macht darauf aufmerksam, dass ein Naturschutzgebiet, das von der Variante I berührt wird, grenzüberschreitend auf hessischem und bayerischem Gebiet liegt. Dies sei in der Karte der Umweltgutachter eventuell nicht richtig vermerkt. Umweltgutachter und Teilnehmerin vereinbaren, im Anschluss an die Sitzung gemeinsam einen Blick in die Karte zu werfen und dies zu klären.

Abwägung zwischen Schutzgut Mensch und Schutzgut Natur

Auf Nachfrage eines Teilnehmers, ob der Mensch oder die Natur beim Variantenentscheid höherrangig zu bewerten sei, erläutert Herr Stolzenburg, dass alle Schutzgüter zunächst gleichrangig betrachtet werden. Mit der Variantenbewertung solle überprüft werden, welches Schutzgut in welchem Maße betroffen ist. Zunächst werde jedes Schutzgut separat bewertet, um am Ende einen Gesamtblick auf alle Bewertungen werfen zu können. Letztendlich müsse erwogen werden, welche Variante die geringsten Auswirkungen auf alle Schutzgüter habe. Zu den gewichtigen Schutzgütern zähle der Mensch, Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt sowie das Schutzgut Wasser.

Ein Teilnehmer verdeutlicht in diesem Zusammenhang, dass der an der Neubaustrecke zu tragen kommende Lärmschutz der strengste und beste Schallschutz ist, der jemals in Deutschland umgesetzt wurde. Dies bittet er in der Diskussion nicht zu vergessen; man profitiere in der Region zukünftig von sehr guten gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Mehrere Teilnehmer unterstreichen, dass Natur und Mensch nicht gegeneinander ausgespielt werden sollten. Beides sei wichtig. Naturschutz sei gleichzeitig Menschenschutz.

Lärmschutz

Ein Teilnehmer fragt, ob die anstehenden Schalluntersuchungen die Lärmsituation im Siedlungsbereich mit oder ohne Lärmschutzmaßnahmen darstellen würden. Aus seiner Sicht sei es wichtig, integrierte Lösungen mit hervorragendem Lärmschutz, ggf. durch Einhausungen, zu finden. Daher sei es hilfreicher, die verschiedenen Varianten inklusive möglicher Lärmschutzmöglichkeiten abzubilden und auf dieser Basis miteinander zu vergleichen, als die Varianten ohne jeglichen Lärmschutz zu vergleichen und zu bewerten.

Herr Dr. Domke erläutert, dass auf Ebene der Raumordnung keine Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert werden. In den anstehenden Untersuchungen sei vorgesehen, die Lärmsituation auf Basis der geltenden 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV), d.h. auf Basis der Schall 03, sowie ergänzend anhand der Orientierungswerte der DIN 18005 zu überprüfen. Entscheidungsrelevant für das Kriterium Lärm sei dabei die Anzahl der Menschen, die je Variante betroffen sind und die Höhe der Überschreitung von Grenz- und Orientierungswerten. In der Planfeststellung würden dann Lärmschutzmaßnahmen auf Basis der 16. BImSchV geplant. Herr Dr. Domke kündigt an, dass die nächste Sitzung des Dialogforums im Mai sich ausführlich mit dem Thema Lärm befassen wird.

Übergesetzlicher Lärmschutz

Ein Teilnehmer fordert die Politik auf, für den gewünschten übergesetzlichen Lärmschutz entlang der Bestandsstrecke aufzukommen. Es sei illusionär, dass die Bahn Lärmschutz übernehmen könne, der das gesetzliche Maß überschreitet. Hier sei insbesondere die Bundespolitik gefragt.

Landrückentunnel

Auf Nachfrage einer Teilnehmerin erläutert Herr Dr. Domke, dass die Kapazität des Landrückentunnels auf der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg bei allen Varianten ausreichen würde, um den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Ein zweiter Tunnel sei mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht nötig.

Tunnelaushub

Herr Stolzenburg erläutert, dass die Umweltplaner sich derzeit mit der Frage des Flächenbedarfs für die Baustelleneinrichtungsflächen bei möglichen Tunnelabschnitten beschäftigen. Des Weiteren werde auch die Frage danach, wo der Tunnelaushub gelagert werden kann, geprüft werden. Optimalerweise könne der Aushub im Suchraum verbleiben, dies werde aller Voraussicht nach jedoch nicht vollständig gelingen. Auch der Baustellenverkehr sowie der Abtransport der Aushubmassen werde eine Rolle in der Bewertung spielen. So soll überschlägig ermittelt werden, welche Auswirkungen die Erreichbarkeit der Baustellenflächen sowie der Abtransport des Aushubs zur endgültigen Deponie bzw. Verladungsstätte auf die zu durchfahrenden Ortschaften hätte.

Nachvollziehbarkeit des Variantenentscheids

Ein Teilnehmer zeigt sich kritisch, ob am Ende tatsächlich die am besten bewertete Variante oder viel eher eine politisch gewünschte Variante umgesetzt wird. Er fordert absolute Transparenz bei der Nachvollziehbarkeit der Variantenbewertung. Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, betont, dass der Variantenentscheid von Seiten der Bahn absolut transparent verlaufen soll. So seien die Bewertungskriterien und das geplante Vorgehen der Abschichtung den Mitgliedern der Arbeitsgruppe des Dialogforums mehrfach vorgestellt worden. Dies wolle man auf den Sitzungen im April und Mai fortführen. Herr Drecker, Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda, ergänzt, dass bei Bedarf gerne die Bewertung jeder einzelnen Variante im Detail mit dem Dialogforum durchgesprochen werden könne. Auch von Seiten der Umweltgutachter wolle man absolute Transparenz sicherstellen.

Schutzwürdigkeit von Natur

Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt Herr Stolzenburg, dass Natur eine höhere Wertigkeit besitzt, wenn sie einen formaljuristischen Schutzstatus aufweist. Dazu zählen von der EU als Natura 2000 ausgewiesene Gebiete, Naturschutzgebiete sowie gesetzliche geschützte Biotope. Natur, die über keinen Naturschutzstatus verfügt, würde fachlich bewertet und als weiteres Bewertungskriterium herangezogen

Relevanz der Regionalplanung Nordhessen

Herr Stolzenburg erläutert, dass mittlerweile eine Antwort der Raumordnungsbehörde zur Relevanz der Vorgaben des Regionalplans Nordhessen 2009 vorliegt, der ein Ausbauerfordernis der Schienenstrecke Frankfurt – Hanau – Fulda als Ziel festgelegt. Demnach ist unter Beachtung der regionalplanerischen Zielaussagen des Regionalplans Nordhessen eine ergebnisoffene Prüfung durchzuführen. Die

Zielfestlegung entbindet die Bahn weder davon, alle näher in Betracht kommende Varianten zu untersuchen und zu bewerten, noch schließt sie aus, dass bei Vorliegen nachvollziehbarer Begründungen, eine von dem Ziel abweichende Lösung gefunden werden kann.

Benennung einzelner Segmente

Ein Teilnehmer bittet darum, die einzelnen Variantenabschnitte (Segmente) zu beschriften, um zu verdeutlichen, dass diese miteinander kombinierbar sind. Dies würde auch erleichtern, die Segmente und ggf. auftauchende kritische Punkte im Einzelnen besser zu diskutieren. Man müsse nicht immer gleich eine ganze Variante ablehnen, wenn es eigentlich nur um einen bestimmten Abschnitt ginge. Die Umweltgutachter greifen den Vorschlag auf und bestätigen, dass einzelne Abschnitte kombinierbar sind und auch einzeln bewertet werden.

Relevanz der Gelenkpunkte

Ein Teilnehmer betont die hohe Relevanz der Gelenkpunkte zwischen den Segmenten und regt an, weitere Verknüpfungspunkte insbesondere zu den Bestandsstrecken zu schaffen. Unter anderem erwähnt er Möglichkeiten der Verknüpfung am Gelenkpunkt 46 bei Schlüchtern sowie am Gelenkpunkt 38 beim Landrückentunnel. Er kündigt an, sich zeitnah mit konkreten Vorschlägen hierzu an Herrn Dr. Domke zu wenden.

Linienführung bei Wallroth/Hintersteinau (Variante VII)

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die geplante Linienführung bei Wallroth und Hintersteinau insofern optimiert werden könnte, als dass man die Trasse zwischen die beiden Ortschaften legen könnte. Die Trasse würde dann etwa 30 bis 40 Meter höher liegen und man bräuchte keine neue Bahnbrücke. Durch ein Waldstück, das zwischen den Orten liegt, wären die Anwohner beider Ortschaften zudem besser gegen Schall geschützt. Die Umweltgutachter sagen zu, dies zu prüfen und eine Rückmeldung zu geben.

Situation in Flieden

Ein Teilnehmer fragt, ob durch den Neubau eine zusätzliche Röhre beim Distelrasentunnel notwendig werden würde. Auch fragt er, wie sich die Situation am Weiler Adenmühle gestalten würde. Herr Stolzenburg erläutert, dass hierzu derzeit nach Lösungen gesucht werde, die nicht in die Wohnbebauung eingreifen würden. Ansonsten würde die Variante entsprechend schlecht bewertet werden.

Anbindung in Bronnzell

Ein Teilnehmer erläutert, dass der Bahn ein Vorschlag zur optimierten Anbindung in Bronnzell vorgelegt wurde, der weniger Betroffenen hervorrufen würde. Die Umweltgutachter sagen zu, den Vorschlag zu prüfen.

Dank an die DB

Ein Teilnehmer spricht der Bahn seinen Dank für den bisherigen Prozess und die transparente Beteiligung aus. Er erläutert, dass jedem Beteiligten von Beginn an klar war, dass dies eine schwierige Variantensuche werden würde. Umso wichtiger sei es, dass frühzeitig informiert und diskutiert werde. Es dürfe am Ende keine politische Entscheidung geben, sondern es müsse eine Variantenentscheidung erfolgen, die die vorgesehenen Kriterien strikt einhält und die juristisch tragfähig ist.

Zeitpunkt des Variantenentscheids

Herr Bolte erläutert, dass noch einige Optimierungen notwendig sind, um die Variantenbewertung in der gebührenden Sorgfalt auszuführen. Dafür wolle die Bahn sich die nötige Zeit nehmen, so dass der Variantenentscheid nicht wie bisher geplant im Sommer, sondern voraussichtlich erst im Spätherbst 2017 vorliegen solle, was allgemeine Zustimmung findet.

Anschließend an die Diskussion stellt Herr Dr. Domke die Ergebnisse der letzten AG Südkorridor vor (**Anlage 3, Folien 27-29**).

Berücksichtigung des Deutschlandtakts

Ein Teilnehmer bittet darum das Ergebnis des Deutschlandtakts in die Variantenentscheidung im Suchraum einfließen zu lassen und stellt einen entsprechenden Antrag. Ebenso bittet er darum, die in der AG Südkorridor präsentierten Überlegungen der Arge Bahndreieck Spessart beim Variantenentscheid zu berücksichtigen.

Herr Dr. Domke verweist darauf, dass Planungsgrundlage für die Bahn nach wie vor ausschließlich der Bundesverkehrswegeplan sei. Zudem richte sich die Bahn selbstverständlich nach den Vorgaben des Unterrichtungsschreibens des Regierungspräsidiums Darmstadt. Selbstverständlich werde die Bahn neue Erkenntnisse, die sich im Zuge der Planungen ergeben, berücksichtigen. Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass nach heutigem Erkenntnisstand die Thematik des Südkorridors keinen Einfluss auf die Entscheidung für eine Antragsvariante im Suchraum hat. Nur eine der sieben Varianten erlaube eine Südanbindung. Sollte diese Variante in der Bewertung schlechter abschneiden als andere Varianten, sei das Thema Südkurve nach Würzburg automatisch „erledigt“ (und damit ein Ausbau des Südkorridors Hanau – Nantenbach vertieft zu prüfen). Nur für den Fall, dass diese Variante als beste im Variantenvergleich abschneide, müssten deren spezifische Konsequenzen auf den Ausbau natürlich berücksichtigt und der Variantenentscheid ggf. um eine weitere Prüfungsstufe ergänzt werden.

Fahrzeitverkürzung von 18 Minuten

Ein Teilnehmer bittet die DB darum, in der kommenden Sitzung der AG Südkorridor ausführlich darzulegen, wie sich die Annahme der 18 Minuten Fahrzeitverkürzung zwischen Frankfurt und Würzburg errechne. Dies sei für die Teilnehmer bisher nicht nachvollziehbar. Er fragt auch, warum es keine feste, begründete Zielvorgabe für die Fahrzeit zwischen Frankfurt und Würzburg gäbe und regt an, dies fachlich zu klären.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

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

Montag, den 22. Mai 2017 von 14.00 bis 17.00 Uhr

Nächste AG-Sitzungen

Die Sitzung der AG Hanau – Gelnhausen findet am **Dienstag, 14. März 2017** (15 – 18 Uhr) statt.

Die nächste AG Vorbereitung ROV ist für **Dienstag, 25. April 2017** (15 – 18 Uhr) terminiert.

Die nächste Sitzung der AG Südkorridor ist noch nicht terminiert.

Presseinformation

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