

Protokoll

Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

19. Sitzung

Die Veranstaltung fand als online-Konferenz statt

04. Mai 2020

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 28.10.2019
- TOP 3 Ausbaustrecke
- TOP 4 ABS/NBS: Bericht Arbeitsgruppe Kompensation
- TOP 5 NBS: Bericht RB Vorgehen ROV
- TOP 6 NBS: Aktualisierter Variantenvergleich
- TOP 7 NBS: Öffentlichkeitsarbeit
- TOP 8 NBS: HHI präsentiert Schallsimulation
- TOP 9 NBS: Bohrprogramm
- TOP 10 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Finales Protokoll der 18. Sitzung des Dialogforums
- Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Bolte, DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Es sei der Bahn wichtig, dass der Dialog trotz der derzeitigen Einschränkung fortgesetzt werde. Wenn es die Situation wieder zulasse, würden die Sitzungen wieder als Präsenztermine ausgerichtet werden. Er wünscht einen guten Austausch auf der Sitzung.

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden und weist auf die Funktionen der Online-Konferenz hin. Um einen möglichst einfachen Zugang zur Sitzung zu ermöglichen, werden die Vorträge und Präsentationen der Referenten über einen Live-Stream gezeigt. Die Mitglieder des Dialogforums könnten Fragen schriftlich im Chat stellen. Die Fragen der Teilnehmenden würden vom DB Projektteam sortiert und zum Ende jedes Tagesordnungspunktes beantwortet.

Herr Eggert erläutert, dass der Link zur Veranstaltung ausschließlich an die Mitglieder des Dialogforums versendet wurde. Technisch bedingt könne jedoch nicht kontrolliert werden, ob sich weitere externe Zuhörer in die Sitzung eingewählt hätten.

Er stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Der aktuelle Stand zur parlamentarischen Befassung der ABS Hanau-Gelnhausen
- Bericht aus der Arbeitsgruppe Kompensation
- Erläuterung des aktualisierten Variantenvergleichs zur Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda
- Rückblick auf die vergangenen Info-Veranstaltungen
- Aktueller Stand des Bohrprogramms

Zusätzlich werde Frau Sander vom Regierungspräsidium Darmstadt die Vorgehensweise im anstehenden Raumordnungsverfahren erläutern. Zudem werde Herr Koch vom Heinrich-Herz-Institut eine Schallsimulation für die Neubaustrecke Hanau-Gelnhausen vorstellen. Herr Eggert bedankt sich bei der Referentin und dem Referenten und begrüßt zudem Herrn Riehm vom Regierungspräsidium Kassel, der ebenfalls an der Sitzung teilnimmt.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Dialogforumssitzung vom 28.10.2019

Zum Protokoll der 18. Forumssitzung ist ein Änderungsvorschlag eingegangen. Die Teilnehmenden haben keine Anmerkungen oder weitere Ergänzungen zum Protokoll. Das Protokoll der 18. Sitzung des Dialogforums gilt somit als formell verabschiedet (**Anlage 1**).

TOP 3 Ausbaustrecke

Herr Bohlmann, DB Netz AG, präsentiert den aktuellen Stand zur parlamentarischen Befassung (**Anlage 2**, Folie 5). Im Anschluss gibt er einen Überblick über die Vorab-Maßnahmen und die nächsten Schritte zum Ausbau der Strecke Hanau-Gelnhausen. (**Anlage 2**, Folie 7-12).

Diskussion/Anmerkungen

Parlamentarische Befassung

Herr Bohlmann fasst den aktuellen Sachstand zur parlamentarischen Befassung zusammen: Der Bericht über die Kernforderung der Region habe der Bundestagspräsident dem Bundestag zur Beschlussfassung vorgelegt. Dieser habe die Möglichkeit, den Bericht zu bestätigen oder eine Änderung zu beantragen. Seine persönliche Einschätzung sei, dass in den kommenden drei Monaten eine finale Entscheidung vorliegen werde, sodass die Planungen dann weiter voranschreiten könnten.

Herr Bolte ergänzt, dass in den vergangenen Wochen Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium geführt worden seien. Dabei sei der klare Wille erkennbar gewesen, zu einer tragfähigen Lösung zu gelangen. Er weist darauf hin, dass die Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen und die Fehmarnbeltquerung (FBQ) als erste Projekte in die parlamentarische Befassung eingehen. Der politische Entscheidungsprozess bei der FBQ erweise sich derzeit als anspruchsvoller als bei der Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen. Daher hoffe er, dass die parlamentarische Befassung zu den beiden Projekten zeitlich entkoppelt erfolge. Er unterstreicht, dass es sich dabei um einen Prozess handle, der erstmalig durchgeführt werde und daher viel Zeit in Anspruch genommen habe und nehme. Ziel für die Zukunft sei es, die Zeiträume für die parlamentarische Befassung deutlich zu verkürzen und gegebenenfalls an Fristen zu binden.

Lärmschutz an den Bestandsstrecken

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob und welche Schallschutzmaßnahmen an den Bestandsstrecken geplant seien.

Herr Bohlmann erläutert, dass im Bereich der Ausbaustrecke Schallschutzmaßnahmen gemäß Lärmvorsorge durchgeführt werden. Dabei gebe es die Besonderheit, dass im Abschnitt von Hailer-Meerholz bis Gelnhausen nach „altem Planrecht“ verfahren werde. Dies bedeute, dass die Schallschutzberechnung in diesem Abschnitt auf Grundlage einer älteren Fassung der Schall 03 erfolgen müsse. Für die restlichen Ausbauabschnitte gelte hingegen die neue Schall 03. Dies würde zu einem unterschiedlichem Schallschutzniveau entlang der Ausbaustrecke führen. Die Forderung nach einem gleichwertigen Schallschutz wurde deswegen in die parlamentarische Befassung eingebracht. Die Bahn habe auch für die Bauabschnitte mit altem Planrecht eine zusätzliche Berechnung nach der neuen Schall 03 erstellt, sodass flexibel auf die Entscheidung im Rahmen der parlamentarischen Befassung reagiert werden könne.

Herr Eggert fragt, wie mit dem Schallschutz entlang der Bestandsstrecke verfahren werde, die nicht vom Ausbau betroffen ist. Herr Bolte antwortet, dass es sich dabei um eine Frage handle, die im Rahmen der parlamentarischen Befassung für die Neubaustrecke behandelt werden könne. Die Bahn sei dazu bereit, auch für diese Bereiche die Schallschutzmaßnahmen zu berechnen. Dazu brauche es aber den Auftrag aus dem Dialogforum. Die Erteilung des Auftrags könne als einfaches Schreiben erfolgen, im besten Falle getragen von beiden Landkreisen. Zudem könne eine Betrachtung der vorgesehenen Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bestandsstrecke zwischen Gelnhausen und Fulda vorgenommen werden. Eine Entscheidung über die Finanzierung von Maßnahmen jenseits der Lärmsanierung könne allerdings nur durch den deutschen Bundestag getroffen werden.

Überflugvideo zur Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda

Einige Teilnehmer möchten wissen, wie exakt das Simulationsvideo die Streckenführung der Neubaustrecke widerspiegelt. Die Fragen beziehen sich insbesondere auf die Gleisbildannahmen im Abschnitt Gelnhausen - Bad Soden-Salmünster sowie ein dargestelltes Überwerfungsbauwerk in der Nähe von Gelnhausen.

Herr Bohlmann erläutert, dass das Überflugvideo die Streckenführung auf dem Planungsniveau der Raumordnung visualisiere. Bei der Antragsvariante handele es sich um eine Linienführung, deren genaue Ausgestaltung in den kommenden Planungsschritten weiter konkretisiert werde. Die exakte Lage der Trasse und die entsprechenden Abmessungen ergeben sich in den weiterführenden Planungen. Mit der technischen Planung würden die Fragen zur genauen Ausgestaltung von Überwerfungsbauwerken in den Fokus rücken.

Herr Eggert merkt an, dass solche Visualisierungen sehr hilfreich seien, um die Planungen leichter verständlich zu machen. Klar sei aber auch, dass zukünftig noch kleinräumige Änderungen und Anpassungen vorgenommen würden, sodass das Video noch nicht den exakten Verlauf der Strecke darstellen könne.

Inbetriebnahme der Planungsabschnitte

Ein Teilnehmer verweist auf Folie 8 der Präsentation. (**Anlage 2**). Er möchte wissen, ob der Bereich Haitz-Höchst bei den ab dem Jahr 2025 beginnenden Baumaßnahmen ebenfalls ausgebaut werde. Herr Bohlmann antwortet, dass der erste Inbetriebnahme-Abschnitt von Langenselbold bis Gelnhausen Ost reiche. Diese werde vollständig viergleisig ausgebaut. Der Anfangs- und Endpunkt des Abschnitts ergebe sich aus den Kilometrierungsdaten der damaligen dreigleisigen Ausbaugenehmigung. Die Baumaßnahmen würden dabei sowohl den Bahnhof Gelnhausen als auch den Streckenabschnitt davor und dahinter einbeziehen.

TOP 4 ABS/NBS: Bericht Arbeitsgruppe Kompensation

Frau Fuhr-Boßdorf stellt die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Kompensation vor (**Anlage 2**, Folie 13-18).

Diskussion/Anmerkungen

Bewertung der Maßnahmen

Ein Teilnehmer fragt, wie die Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt und wer über die Umsetzung entscheide.

Frau Fuhr-Boßdorf erläutert, dass durch jede Maßnahme ein funktionaler Ausgleich erzielt werden müsse. Zum Beispiel seien für Lebensräume und Arten, die durch die Planungen berührt werden, neue Lebensräume zu schaffen. Die Maßnahmen würden danach bewertet, ob sie den jeweiligen Eingriffen funktional entsprechen.

Herr Schütz ergänzt, dass im ersten Schritt zu prüfen sei, welche Maßnahmen aus fachlicher Sicht in Betracht kommen. Gemeinsam mit den Kommunen werde anschließend besprochen, welche Maßnahmen innerhalb des gegebenen Rahmens besonders sinnvoll sind oder sogar überregionalen Nutzen stiften könnten. Dazu solle auch die Arbeitsgruppe Kompensation fortgeführt werden.

Forstrechtliche Kompensationsflächen

Ein Teilnehmer fragt, welche forstrechtlichen Kompensationsmaßnahmen sowie natur- und artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen mit den Raumordnungsunterlagen eingereicht wurden.

Herr Stolzenburg antwortet, dass in der Raumordnung nur Gebiete genannt wurden, in denen die Umsetzung von Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen grundsätzlich denkbar seien. Der konkrete Ausgleich werde erst im Zuge des Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Hommelsmühle bei Kalbach

Ein Teilnehmer weist auf die Hommelsmühle im Bereich der Gemeinde Kalbach hin. Die dortige Teichanlage sei ein wichtiger Nahrungsteich für den dort vorkommenden Schwarzstorch. Ebenso sei das Kalbachtal ein bedeutender Lebensraum für Arten wie den Biber und die Ringelnatter. Diese Information sei wichtig für die Bewertung der Eingriffserheblichkeit und habe der Bahn vorgelegen. In den Raumordnungsunterlagen werde auf diesen Punkt aber nicht eingegangen.

Herr Stolzenburg erwidert, dass die artenschutzrechtliche Bewertung auf Grundlage der verfügbaren Daten vorgenommen wurde. Dazu wurden etwa Daten staatlicher Vogelschutzgebiete abgefragt und Karten zu Windparkplanungen ausgewertet. Darüber hinaus seien Informationen berücksichtigt worden, welche die zuständigen Behörden eingebracht hätten. Im Bereich der Hommelsmühle sei kein Brutplatz eines Schwarzstorches bekannt. Er betont, dass auf Ebene der Raumordnung vorhandene Daten ausgewertet würden. Für das Planfeststellungsverfahren würden gesonderte Kartierungen vorgenommen. Dabei werde auch geprüft, ob ein essenzielles Nahrungsstellenhabitat in diesem Bereich vorliegt.

Umsetzung der Kompensation

Frau Fuhr-Boßdorf führt aus, dass die Umsetzung der Kompensationsmaßnahme immer mit dem Beginn des Eingriffs erfolgt. Dies sei in der hessischen Kompensationsverordnung festgehalten. Die Vorabmaßnahmen zur Ausbaustrecke liefen jetzt bereits. Mit dem Bau der Ausbaustrecke werde voraussichtlich im Jahr 2025 begonnen. Der Baustart für die Neubaustrecke sei noch deutlich weiter entfernt. Auch dort würden die Kompensationsmaßnahmen parallel zum Baubeginn durchgeführt.

Begrünung Kaliberg

Ein Teilnehmer ist verwundert, dass eine Begrünung des Kalibergs bei den Vorschlägen zu Kompensationsmaßnahmen aufgeführt wurde. Dies sei doch letztlich die Aufgabe des dafür verantwortlichen Unternehmens.

Herr Bohlmann antwortet, dass die Bahn die Möglichkeiten prüfe, den anfallenden Abraum für die Neubaustrecke möglichst in der Region zu verbringen. Dazu führe die Bahn auch Gespräche mit dem betreffenden Unternehmen. Daraus könne sich die Möglichkeit zur Begrünung ergeben. Zunächst müsste dies inhaltlich geklärt werden. Die Frage der operativen Zuständigkeit werde dann zu einem späteren Zeitpunkt abgestimmt.

TOP 5 NBS: Bericht RB Vorgehen ROV

Frau Sander, Regierungspräsidium Darmstadt, erläutert den Verlauf des anstehenden Raumordnungsverfahrens. (**Anlage 2**, Folien 19-40).

Diskussion/Anmerkungen

Umfang der Variantenprüfung

Ein Teilnehmer möchte wissen, wie intensiv und unabhängig alle eingebrachten Linien- und Trassenvarianten geprüft werden und ob auf externe Gutachter zurückgegriffen werde.

Frau Sander antwortet, dass alle Varianten geprüft werden. Nicht jede genannte Möglichkeit müsse dabei aber eine ernsthaft in Betracht kommende Variante sein. Das Verfahren sei so strukturiert, dass der Vorhabenträger zunächst die Varianten benennt, aber auch die zu beteiligende Öffentlichkeit Vorschläge einbringen könne. Wenn beispielsweise eine Kommune eine Variante vorschlage, werde diese Stellungnahme beachtet. Dabei werde auch geprüft, ob es sich dabei tatsächlich um eine ernstzunehmende Variante handelt. Die beteiligten Regierungspräsidien verfügten zur Prüfung über eine Reihe von Fachbehörden. Diese prüften in erster Linie die Unterlagen und eingehenden Stellungnahmen. Die Einbeziehung externer Gutachter sei denkbar, sofern man zu dem Ergebnis komme, dass diese Prüfung nicht durch die Fachbehörden durchgeführt werden könne.

Umgang mit der Entscheidung des Regierungspräsidiums

Ein Teilnehmer weist daraufhin, dass sich die Dialog- und Kommunikationsmaßnahmen der Bahn auf die eingereichte Antragsvariante IV konzentrierten. Was passiere aber, wenn die Entscheidung nicht zugunsten der Antragsvariante der Bahn ausfalle?

Frau Sander antwortet, es sei grundsätzlich möglich, dass eine der beiden Varianten IV und VII im Rahmen der landesplanerischen Gesamtabwägung ausgeschlossen werde. Ebenso sei denkbar, dass beide als raumverträglich eingeordnet werden. Die landesplanerische Beurteilung sei als eine ernsthafte Empfehlung an die Bahn zu verstehen, die Planungen auf dieser Basis fortzusetzen. Welche Variante in das nachfolgende Planfeststellungsverfahren eingebracht wird, sei letztlich aber die Entscheidung der Bahn.

Herr Bolte nimmt Bezug auf die Planungen zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim. Auch dort seien zwei Variante als raumverträglich eingestuft worden. Dies sei nicht unüblich. Bei den Planungen zur NBS Gelnhausen-Fulda habe sich die Bahn für die verkehrlich bessere Variante entschieden. Diese Einschätzung sei weiterhin gültig. Ob Änderungen notwendig sind, werde das kommende Verfahren zeigen.

Veränderungen der Raumordnungsunterlagen

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Schütz, dass die Unterlagen, die den Mitgliedern des Dialogforums zur Verfügung gestellt wurden, in genau dieser Form auch beim Regierungspräsidium eingereicht wurden. Es seien keine Änderungen vorgenommen worden.

Offenlage-Kommunen

Teilnehmer zeigen sich verwundert, dass Neuhof und Fulda keine Offenlage-Kommune sind. Diese seien von den Planungen direkt betroffen.

Frau Sander erläutert, dass jede Kommune im Landkreis eine Stellungnahme zu den Raumordnungsunterlagen einreichen könne. Dies sei unabhängig davon, ob es sich um eine Offenlage-Kommune handle. Die beiden Kommunen seien angefragt und hätten sich dazu entschlossen, lieber als Träger öffentlicher Belange beteiligt zu werden.

Dauer des Raumordnungsverfahrens

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Frau Sander, dass derzeit noch keine seriöse Einschätzung zur Dauer des Verfahrens abgegeben werden könne. Der Beteiligungszeitraum starte im Juni und ende im September. Im Anschluss beginne die Auswertung der Stellungnahme. Wieviel Zeit dies in Anspruch nehme, hänge vom Erörterungs- und Aufklärungsbedarf ab. Klar sei, dass das Verfahren so schnell wie möglich durchgeführt werde – ein Datum könne aber nicht genannt werden.

Weitere Planungsschritte

Herr Schütz betont, dass auch nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens noch einige Jahre bis zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vergehen werden. Im nächsten Schritt werde mit der Vorplanung begonnen. Dabei werde unter anderem die Geologie untersucht, um auf dieser Grundlage das Verfahren und die Vorgehensweise bei der Tunnelbohrung bestimmen zu können. Sei dies festgelegt, könnten wiederum die Baustelleneinrichtungsflächen definiert werden, um anschließend ein Baustellenlogistikkonzept zu entwickeln. Ist die technische Planung abgeschlossen, gehe das Vorhaben in die parlamentarische Befassung. Neben dem Raumordnungsverfahren stünden somit noch zwei wesentliche Meilensteine an, bevor das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden könne.

Online-Beteiligungsplattform der Regierungspräsidien

In Bezug auf die Online-Veröffentlichung bittet ein Teilnehmer darum, dass zur vorgegebenen Gliederung der Auslage-Unterlagen gliederungstechnisch auch 1:1 Stellung genommen werden kann. Zudem sei es hilfreich, Grafiken auf der Plattform einpflegen zu können.

Frau Sander antwortet, dass es diese Möglichkeiten geben werde.

TOP 6 NBS: Aktualisierter Variantenvergleich

Herr Stolzenburg, Planungsgemeinschaft Umwelt, stellt den aktualisierten Variantenvergleich vor (**Anlage 2**, Folie 41-44).

Diskussion/Anmerkungen

Trassenvarianten als Shape-Dateien

Aus der Sicht des Gutachters des Main-Kinzig-Kreises wurde die Antragsvariante IV durch eine Vielzahl kleinräumiger Korrekturen optimiert, während dies bei der Variante VII nur eingeschränkt der Fall zu sein scheint. Er bittet um die Zusendung der beiden Trassenvarianten als Shape-Datei.

Herr Schütz antwortet, dass den Gutachtern des Main-Kinzig-Kreises und der Gemeinde Kalbach bereits in der Vergangenheit die relevanten Dateien zur Verfügung gestellt wurden. Der Bitte werde auch in diesem Falle nachgekommen. Er bietet an, nochmals mit den Gutachtern in den Austausch zu treten, welche Unterlagen genau benötigt werden.

Der Teilnehmer ergänzt, dass die Karten in den Raumordnungsunterlagen aufgrund des gewählten Maßstabs kaum Aussagen zu den raumbezogenen Auswirkungen zuließen.

Fehlerhafte Fußzeile

Ein Teilnehmer weist auf eine fehlerhafte Datumsangabe in der Fußzeile der Präsentation hin. Der Fehler wird im Nachgang der Sitzung durch die DB korrigiert.

Zugzahlprognose 2030

Ein Teilnehmer bittet um die Aufbereitung der Zugzahlprognose 2030 analog zu der Darstellung der Zugzahlprognose 2025.

Herr Schütz antwortet, dass dies bereits geschehen sei und auf einem Dialogforum vorgestellt wurde. Die Informationen stehen auf der Projektwebsite zum Download zur Verfügung.

TOP 7 NBS: Öffentlichkeitsarbeit

Herr Schütz gibt einen kurzen Rückblick auf die beiden vergangenen Infoveranstaltungen (**Anlage 2**, Folie 45-46).

Diskussion/Anmerkungen

Veranstaltungsankündigung

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Bekanntgabe der Bürgerinformationsveranstaltung über die Medien in der Region Fulda kaum wahrnehmbar gewesen sei.

Herr Schütz sagt, dass die Veranstaltungsankündigung insbesondere über die Mitglieder des Dialogforums gestreut worden sei. Für die Zukunft werde geprüft, ob der zusätzliche Einsatz von Maßnahmen wie Hauswurfsendungen sinnvoll sein könnte.

TOP 8 NBS: HHI präsentiert Schallsimulation

Herr Koch, Heinrich-Hertz-Institut, erläutert die Schallsimulation (**Anlage 2**, Folie 47-52). Zusätzlich wird ein Video zur Schallsimulation für die geplante Brücke zwischen Steinau an der Straße und Schlüchtern abgespielt. Das Video ist abrufbar über den Link:

<https://www.hanau-wuerzburg-fulda.de/filme-zum-projekt.html>

Diskussion/Anmerkungen

Verdopplung des Schallpegels

Herr Koch erläutert, dass eine Reduzierung um sechs Dezibel einer Halbierung des Schallpegels entspricht. Dies sei die mathematisch-akustische Perspektive. Die Wahrnehmung der Lautstärke sei jedoch auch durch subjektive Faktoren geprägt und könne sich davon unterscheiden.

Schallberechnung

Herr Bohlmann betont, dass die Simulation dazu diene, die Wirkungsweise der Verkehrslenkung von der Bestands- auf die Neubaustrecke zu verdeutlichen. Zur Dimensionierung des Schallschutzes werde die Schallentwicklung aber nicht gemessen, sondern berechnet.

TOP 9 NBS: Bohrprogramm

Herr Schütz informiert über den aktuellen Stand des Bohrprogramms (**Anlage 2**, Folie 53-54).

Diskussion/Anmerkungen

Vorbereitung des Untersuchungsprogramms

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass Grundstückseigentümer in Fliesen Informationen und Verträge für eine Betretungs- und Bohrgenehmigung erhalten haben. Dazu seien eine Reihe an Rückmeldungen eingegangen. Aus dem Anschreiben sei für Einige nicht ersichtlich geworden, weshalb auch die

Variante VII untersucht werde. Zudem habe sich die Erst- und Zweitausfertigung der Verträge in Teilen unterschieden. Einige Eigentümer seien in der Vergangenheit zudem von Baumaßnahmen der Bahn betroffen gewesen. Es gebe Unzufriedenheit mit dem Umgang der Bahn bei Grundstücks- und Gebäudeschäden. Die Bereitschaft dieser Betroffenen, eine Betretungsgenehmigung zu erteilen, sei sehr gering.

In Bezug auf das Anschreiben erklärt Herr Schütz, dass das Anschreiben möglichst kompakt und verständlich die Gründe für die notwendigen Untersuchungen darlegen sollte. Er bedauert, wenn es dennoch zu Irritationen gekommen sei. Die Verträge seien als Serienbrief erstellt worden. Dabei sei es zu einem Fehler in der Nummerierung gekommen, sodass teilweise unterschiedliche Verträge versendet wurden. Dies sei aber leicht zu beheben, indem der korrekte Vertrag kopiert wird.

Herr Schütz weist darauf hin, dass er keine Kenntnis von der erwähnten Neubaustrecke habe. Verweigerten die Grundstückseigentümer die Genehmigung, könne bei den Bohrungen gegebenenfalls auf Nachbargrundstücke ausgewichen werden. Im Bereich der Geophysik sei diese Option nicht gegeben. In diesen Fällen führe eine Weigerung der Eigentümer zu einer Lücke in den Daten. Dies sei nicht ideal. Die Bahn werde aber auf den Dialog mit den Eigentümern setzen und die verfügbaren rechtlichen Mittel nicht ausschöpfen.

TOP 10 Weiteres Vorgehen

Herr Schütz präsentiert das weitere Vorgehen (**Anlage 2**, Folie 55-57).

Im Anschluss erläutert Herr Eggert, dass bei entsprechender Nachfrage ein Workshop zu den Raumordnungsunterlagen stattfinden werde. Er betont, dass man damit nicht der inhaltlichen Auseinandersetzung im formellen Verfahren vorgreifen könne oder wolle. Ziel des Termins sei es, Verständnisfragen der Teilnehmenden in Bezug auf die Unterlagen zu klären.

Die Teilnehmenden werden gebeten, in einer Umfrage anzugeben, ob sie an dem Workshop teilnehmen möchten. 21 Teilnehmer äußern Interesse, sodass der Workshop stattfinden wird. Die Mitglieder des Dialogforums werden dazu aufgefordert, Fragen zu den Unterlagen bis zum 12. Mai per Mail an die Bahn zu senden. Diese werden auf dem Workshop mündlich beantwortet.

Herr Bolte gibt einen Ausblick zu den möglichen Themenschwerpunkten des Dialogforums in den kommenden Monaten. Solange das formelle Verfahren zur Neubaustrecke laufe, liege die Zuständigkeit bei der verfahrensführenden Behörde. Inhaltliche Diskussion zur Neubaustrecke könnten in diesem Zeitraum daher nicht im Dialogforum geführt werden. Der Zeitraum könne genutzt werden, um die Schallsituation entlang der Bestandsstrecke Gelnhausen-Fulda in den Fokus zu nehmen und sich mit den Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung auseinanderzusetzen. Ein weiterer Schwerpunkt könne auf der Ausgestaltung der Kompensationsmaßnahmen liegen. Die Planungen zur Ausbaustrecke würden zudem fortgeführt, sodass auch hier der Dialog weitergehen solle.

Herr Bolte bedankt sich bei den Mitgliedern des Dialogforums für die Teilnahme sowie bei dem Projektteam der DB für die gelungene Entwicklung und Nutzung der Online-Konferenz.

Diskussion/Anmerkungen

Südkorridor

Ein Teilnehmer fragt, wann die Arbeitsgruppe zum Südkorridor nochmals tage.

Herr Bolte weist darauf hin, dass es sich beim Südkorridor um ein Vorhaben handle mit eigenständigen Verkehrswerten und Nutzen. Dies werde derzeit zwar formell zusammen mit der Aus- und Neu-

baustrecke Hanau-Fulda geführt, sei im Grunde aber ein eigenständiges Projekt. Vor diesem Hintergrund erscheine eine separate Betrachtung des Südkorridors sinnvoller. Die Überlegungen zu diesem Streckenabschnitt befänden sich zudem noch in einer sehr frühen Phase. Sobald es von Seiten des Bundesverkehrsministeriums Signale gebe, dies als Projekt zu initiieren, werde mit den Planungen begonnen. Dies werde frühestens im kommenden Jahr geschehen.