
Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

5. Sitzung

Rodenbach, Rodenbachhalle

11. März 2016

Ort: Rodenbachhalle, Hanauer Landstraße 14, 63517 Rodenbach
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 15. September 2015

TOP 3 Abgrenzung zwischen formalem und informellem Verfahren

TOP 4 Bericht aus den Arbeitsgruppen

TOP 5 Vorstellung der überprüften Grobkorridore sowie des Kartierungskonzepts für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen

TOP 6 Vortrag zur Netzkonzeption 2030 der DB Netz AG

TOP 7 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 5. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Finales Protokoll der 4. Sitzung des Dialogforums
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 4 Präsentation der Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
Anlage 5 Präsentation zur Netzkonzeption 2030 der DB Netz AG
Anlage 6 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Rodenbach

Bürgermeister Klaus Schejna aus Rodenbach begrüßt die Teilnehmenden der Sitzung (**Anlage 1**). Er erläutert, dass Rodenbach als betroffene Gemeinde an der Strecke Hanau – Gelnhausen optimistisch auf eine Verbesserung des Nahverkehrs durch den Ausbau blickt und sich deswegen konstruktiv am Dialog beteiligt. Er wünscht den Teilnehmenden eine gute Sitzung und ein Vorankommen in der Sache.

Begrüßung Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, DB AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums im Namen der Bahn. Mit Rückblick auf den Bahngipfel, der Anfang des Jahres stattgefunden hat, betont Herr Dr. Vornhusen, dass das Dialogforum zur ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda dort von allen Beteiligten, so auch Minister Tarek Al-Wazir, als vorbildliche frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gelobt wurde. Das Dialogforum gelte deutschlandweit als Vorbild für andere Bahnprojekte und solle in diesem Jahr in ähnlicher Form auch für das Projekt NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar eingerichtet werden.

Begrüßung Moderation

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

- Präsentation der Themen und Zwischenergebnisse aus den AGs
- Vorstellung und Diskussion der überprüften Grobkorridore sowie des Kartierungskonzepts für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen durch die Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda
- Vorstellung der Grundlagen der Netzkonzeption 2030 durch die DB Netz AG.

Herr Eggert erläutert eingangs, dass – nachdem das Dialogforum in den vergangenen gut eineinhalb Jahren eine gute Basis der Zusammenarbeit und der thematischen Fachtiefe gefunden hat – 2016 ein spannendes Jahr für das Projekt wird: Zum einen erscheint im März diesen Jahres der neue BVWP mit Aussagen zu Hanau-Würzburg/Fulda, zum anderen schreiten die Planungen in den einzelnen Abschnitten des Projekts konkret voran, so dass mit ersten richtungsweisenden Entscheidungen zu rechnen ist. Herr Eggert bittet die Mitglieder des Dialogforums sich mit daraus ergebendem, auch kurzfristigem Gesprächs- und Austauschbedarf jederzeit an Frau Katzenbach-Trosch, DB Netz AG oder das Moderatoren-Team von IFOK zu wenden.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 15. September 2015

Zum Protokoll der letzten Forumssitzung wurden im Vorfeld der Sitzung einige Änderungen eingereicht. Ein Teilnehmer bringt auf der Sitzung einen weiteren Änderungswunsch zu TOP 1 ein. Alle Änderungswünsche werden von den Teilnehmenden der Sitzung angenommen, so dass das Protokoll der 4. Dialogforumssitzung als verabschiedet gilt und in der finalen Fassung (**Anlage 2**) online gestellt wird.

TOP 3 Abgrenzung zwischen formalem und informellem Verfahren

Herr Eggert nimmt Bezug auf die in der letzten Sitzung des Dialogforums aufgekommene Frage, wie das Forum damit umgehen solle, wenn keine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann. Der Moderator erläutert, dass generell zwischen formalem und informellem Verfahren unterschieden werden müsse. Die offiziellen Entscheidungen werden im formellen Verfahren auf Grundlage des geltenden Rechts getroffen. Das informelle Verfahren des Dialogforums dient dazu, sich auf Augenhöhe über die Planungen auszutauschen, Hinweise zu prüfen und aufzunehmen – ohne Rechtsverbindlichkeit. Erst wenn die im Dialogforum erarbeiteten Anregungen im Rahmen des formellen Verfahrens von den zuständigen Behörden genehmigt werden, gelten sie als beschlossen und rechtlich bindend.

In diesem Zusammenhang verweist Herr Eggert auf das Selbstverständnis des Dialogforums, das zwei Ziele des Gremiums definiert:

- Ein fairer und nachvollziehbarer Abwägungsprozess (*„...in einem transparenten Planungsprozess und anhand für alle Beteiligten nachvollziehbarer Kriterien...“*)
- Die verträglichste Variante zu finden (*„...Trassenführung zu erreichen, mit der die verkehrlichen und betrieblichen Zielstellungen erreicht werden, die sowohl raumverträglich als auch wirtschaftlich ist und gleichzeitig die geringsten Auswirkungen auf Mensch, Natur und Umwelt (u.a. Lärmschutz) hat...“*).

Es gehe, so der Moderator, also vor allen Dingen um Fairness, Nachvollziehbarkeit und Transparenz. 100%iges Einvernehmen zwischen den Mitgliedern des Dialogforums zu erlangen sei aufgrund der individuellen Betroffenheiten und Interessen vermutlich nicht realistisch. Herr Eggert betont, dass aufgrund der mangelnden formellen Legitimation keine Abstimmungen im Dialogforum durchgeführt werden. Konsens und Dissens werden jedoch schriftlich als solche im Protokoll festgehalten. Ein klar formulierter Dissens sei manchmal mehr Wert, als ein Schein-Konsens mit Worthülsen, der viel Raum für Interpretation ließe.

Ein Teilnehmer der Sitzung ergänzt, dass die Antragsvariante sich aus vielen einzelnen Teilstücken zusammensetzen werde und sich nur aus der Einzelbewertung dieser einzelnen Stücke ein Gesamtergebnis ergeben wird.

Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, erläutert den Mitgliedern des Dialogforums anschließend die Sicht der Deutschen Bahn auf den Bundestagsbeschluss für die „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ vom 28.01.2016. Im Grundsatz gehe es um die Erhöhung der Akzeptanz von Infrastrukturprojekten. Eine Kernforderung des Beschlusses erfülle das Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda bereits: nämlich frühzeitig mit allen Beteiligten in den Austausch zu kommen.

Man sei im Dialogforum also auf einem guten und richtigen Weg. Grundsätzlich müsse die Bahn natürlich weiterhin auf Basis des geltenden Gesetzes planen. Es könne aber sein, dass mit den sich konkretisierenden Planungen irgendwann ein Punkt erreicht wird, an dem zusätzliche Maßnahmen zur Optimierung der Variante in Betracht gezogen werden können. Forderungen, die über das gesetzlich Vorgesehene hinausgehen, stünden zunächst aber immer unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit durch Bundes- und Landesmittel.

TOP 4 Bericht aus den Arbeitsgruppen

Dr. Reinhard Domke, DB Netz AG, berichtet über die Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppe Hanau – Gelnhausen und den aktuellen Planungsstand auf dem Abschnitt (**Anlage 3**).

Diskussion/Anmerkungen

Barrierefreie Planung und Umsetzung der Bahnhöfe

Herr Dr. Domke erläutert, dass für alle Bahnhöfe, die im Rahmen des Ausbaus entlang der Strecke Hanau – Gelnhausen umgebaut werden müssen, die Vorplanung auf jeden Fall barrierefrei erfolgt – das heißt, sie werden so geplant, dass ein späterer barrierefreier Ausbau möglich ist. Wenn die Bahnhöfe bereits heute mindestens 1000 Reisende pro Tag aufweisen, wird darüber hinaus auch der barrierefreie Ausbau direkt aus dem Projekt umgesetzt und finanziert. Bei weniger als 1000 Reisenden pro Tag müsse zunächst geprüft werden, ob der Bedarf für einen barrierefreien Umbau bestehe. Hierfür gäbe es vorgegebene Kriterien wie zum Beispiel der Abstand zu der nächsten barrierefreien Station oder die Existenz von Senioreneinrichtungen im näheren Umfeld der Station. Sollte der Bedarf nicht nachzuweisen sein, müsse für den barrierefreien Umbau nach einer Ko-Finanzierung gesucht werden. Herr Dr. Vornhusen ergänzt, dass der Bahn genauso wie den Mitgliedern des Dialogforums daran gelegen sei, die Bahnhöfe im Zuge der nötigen Umbauarbeiten in einen modernen, barrierefreien Zustand zu bringen. Die Bahn wird sich daher bemühen, gemeinsam mit den entsprechenden Kommunen entlang der Strecke eine Ko-Finanzierung durch Bund und Land zu erwirken und hat zu diesem Zweck bereits erste Gespräche geführt.

Barrierefreiheit in Rodenbach

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass in Rodenbach unabhängig von der gewählten Betriebsvariante auf jeden Fall ein Umbau des Bahnhofs nötig sei. Folglich wird die Bahn den Bahnhof in Rodenbach generell barrierefrei planen, so dass ein späterer barrierefreier Umbau möglich sei. Da Rodenbach aber zu den Bahnhöfen entlang der Strecke gehöre, die derzeit weniger als 1000 Reisende pro Tag aufweisen, sei die Herstellung der Barrierefreiheit über das Projekt nicht unmittelbar sichergestellt und müsse ggf. über eine Ko-Finanzierung erfolgen.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass Aufzüge häufig ausfallen und die Fahrgastverbände Rampen zur barrierefreien Erreichbarkeit der Gleise bevorzugen.

Zukunftspotential der Bahnhöfe

Ein Teilnehmer verdeutlicht in diesem Zusammenhang, dass die Reisendenzahl sich nicht an den IST-Zahlen orientieren sollte, sondern viel eher an dem Potential der Bahnhöfe bei einem entsprechenden Nahverkehrsangebot auf der Strecke. Die fehlende Infrastruktur auf der Strecke habe es dem RMV in den vergangenen Jahrzehnten nicht ermöglicht, den Pendlern ein attraktives Leistungsangebot zu bieten. Eine seriöse Aussage über die Reisendenzahl pro Tag ließe sich erst machen, sobald man

weiß, wie viele Menschen den Nahverkehr nutzen würden, wenn dieser ein angemessenes Angebot bereithält.

Ein weiterer Teilnehmer fügt hinzu, dass beispielsweise der Bahnhof in Rodenbach ein sehr viel größeres Potenzial hat, als heute messbar ist. Die Gemeinde erfahre viel Zuzug und es entstünden einige Neubaugebiete. Bei der Erfassung der Reisendenzahlen pro Tag sei es demnach wichtig, auch die Prognosen für potentielle Bahnnutzer und den Zeitpunkt der Zählung zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang fragt der Teilnehmer, wie genau die Reisendenzahlen erfasst werden. Die Bahn erläutert, dass es sich bei den Zahlen um IST-Zahlen handle.

(Aufwärts-)Kompatibilität der nächsten Planungsschritte

Im Zusammenhang mit dem derzeit laufenden Vergabeverfahren für die Planungsaufgabe im Abschnitt Hanau – Gelnhausen fragt ein Teilnehmer, inwieweit die sinnvolle Verknüpfung zwischen dem Ostkopf des Gelnhauser Bahnhofs mit dem Suchraum gewährleistet ist. Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass die jeweiligen Gutachter angewiesen sind, die gegenseitige Kompatibilität ihrer Planungen sicherzustellen. Die Thematik rund um den Ostkopf des Gelnhauser Bahnhofs werde zudem ausführlich in der nächsten Sitzung der AG Hanau – Gelnhausen besprochen.

Der Teilnehmer ergänzt, dass die Aufwärtskompatibilität auch für die Leit- und Sicherheitstechnik des neu zu bauenden Elektronischen Stellwerks (ESTW) sichergestellt werden muss. Derzeit lägen nur die Bestandsausschreibungen, jedoch keine belastbaren Prognosezahlen für den Nahverkehr des RMV und der BEG vor. Herr Dr. Domke erläutert, dass es genau der Grund für den Bau des neuen ESTWs sei, dass die vorhandene Leit- und Sicherheitstechnik nicht aufwärtskompatibel ist. Mit dem ESTW wird eine Technik installiert werden, die allen künftigen Anforderungen gerecht wird.

Abschließend weist der Moderator darauf hin, dass in der letzten AG-Sitzung die Wirkung der Lärmschutzwände intensiv diskutiert wurde. Bei der Variante „schnelle Gleise innen“ wurde die empfundene Enge zwischen den Schallschutzwänden auf dem Nahverkehrsgleis von manchen Teilnehmern als bedrohlich empfunden. Die Mitglieder des Dialogforums sind hier geteilter Meinung. Es wird vereinbart, die Diskussion in der nächsten AG-Sitzung zu vertiefen.

TOP 5 Vorstellung der überprüften Grobkorridore sowie des Kartierungskonzepts für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen

Herr Drecker stellt dem Dialogforum die Planungsgemeinschaft Umwelt ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda vor und erläutert den Mitgliedern das abgestufte Vorgehen für die Planungsraumanalyse (**Anlage 4**). Professor Sporbeck fährt fort und präsentiert den Teilnehmenden die überprüften Grobkorridore und das Kartierungskonzept für den Suchraum.

Diskussion/Fragen

Deponierung von Aushubmassen

Die Umweltgutachter erläutern auf Nachfrage, dass bei Trassenvarianten mit längeren Tunnelabschnitten auch in unmittelbarer Nähe (Radius 500 m) des Tunnelportals Möglichkeiten zur Lagerung des Tunnelaushubs geprüft werden. In den entsprechend relevanten Gebieten müsse dann gegebenenfalls nachkartiert werden. Bei der Bewertung der Trassenvarianten werden die jeweiligen Prüfergebnisse berücksichtigt.

Von einem Teilnehmer wird darauf hingewiesen, dass seit dem 1. Januar 2016 ein neues Abfallbeseitigungskonzept in Kraft getreten sei; Professor Sporbeck erklärt, dass die jeweils aktuelle relevante Gesetzgebung beachtet werde.

Auf Nachfrage eines weiteren Teilnehmers legt die Planungsgemeinschaft dar, dass Flächen außerhalb der Grobkorridore, die für eine Trassenführung ausgeschlossen werden, gegebenenfalls zur Depositionierung von Aushubmassen zusätzlich in Betracht gezogen werden können.

Raumwiderstände im Suchraum

Herr Eggert betont, dass es keine Trassenvariante gibt, bei der gar keine Raumwiderstände berührt werden. Es gehe darum, die verträglichste Variante zu finden. Eine Teilnehmerin überreicht der DB und den Umweltgutachtern ein Schreiben, in dem sie die Präsenz von Luchsen im Spessart bekannt gibt. Die Umweltgutachter sind sich dessen bewusst und werden dies bei ihren Prüfungen berücksichtigen.

Untersuchungsbreite der Korridore

Die Umweltgutachter erklären, dass die identifizierten Grobkorridore noch keine detaillierten Trassenkorridore enthalten. Mit fortschreitender Untersuchungstiefe werden die Grobkorridore immer weiter verdichtet, bis eine oder mehrere Trassenvarianten übrig bleiben, die aus Raum-, Umwelt-, Technik- und Wirtschaftlichkeitsaspekten umsetzbar seien. Rechts und links der möglichen Trassenvarianten werden jeweils 500 m vorgehalten. Wenn eine Trassenvariante sehr dicht am Rand eines Grobkorridors liegt, würde zur Einhaltung des 500 m breiten Korridors gegebenenfalls über die Grenze des Grobkorridors hinausgegangen.

Technische Parameter

Die Mitglieder des Dialogforums vereinbaren, die technischen Detailfragen zu den Prüfungen im Suchraum ausführlich in der nächsten Sitzung der AG ROV zu besprechen. Dazu gehört die genauere Betrachtung der oberirdischen Anschlussstellen zwischen Neubau- und Bestandsstrecke sowie die Frage nach den zugrunde gelegten Bogenradien.

Kartierungsbereich

Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass sich die anstehenden Kartierungsarbeiten auf die Gebiete beschränken, in denen eine oberirdische Trassenführung theoretisch möglich wäre. Dort, wo nur Tunnelösungen in Frage kommen, seien keine Kartierungen notwendig, da die oberirdische Flora und Fauna von einer unterirdischen Trassenführung nicht betroffen wären.

Huttengrund / Oberirdische Trassenführung nördlich von Bad Soden-Salmünster

Ein Teilnehmer der Sitzung stellt fest, dass laut Raumwiderstandskarten der Umweltgutachter die oberirdische Querung des Huttengrunds nördlich von Bad Soden-Salmünster (Vorschlag des BUND) offensichtlich aus der näheren Betrachtung rausgefallen ist und bittet um eine begründete Erklärung hierfür. Die Umweltgutachter sagen zu, dieses Gebiet noch einmal genauer zu betrachten und eine Erläuterung in der nächsten AG-Sitzung nachzuliefern.

Grobkorridor östlich von Schlüchtern

Des Weiteren merkt ein Teilnehmer an, dass östlich von Schlüchtern offensichtlich ein neuer Grobkorridor aufgenommen wurde, der nördlich von Kalbach an die Bestandsstrecke angeschlossen werden

würde. Die Umweltgutachter bestätigen, dass die bisherigen Prüfungen eine konfliktarme Trassenführung sowie die Umsetzbarkeit der technischen Parameter in diesem Grobkorridor ergeben haben.

Abstand zu Siedlungen

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert die Planungsgemeinschaft der Umweltgutachter, dass bei der Festlegung der Grobkorridore ein Abstand von 250 m zu Bebauungen eingehalten wurde. Siedlungen werden generell der Raumwiderstandsklasse 4a und damit einer außerordentlich hohen Raumwiderstandsklasse zugeordnet. Auch der Abstandsbereich von 250 m im Umkreis der Siedlungen wird besonders beachtet, mit der Zuordnung in die Raumwiderstandsklasse 4b stellt der Abstandsbereich im Umkreis der Siedlungen einen sehr hohen Raumwiderstand dar. Die Voruntersuchungen ergaben, dass die Schallimmissionen durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen innerhalb der angenommenen 250 m in der Regel so weit reduziert werden können, dass sie deutlich unter den geltenden Grenzwerten liegen.

Tiefe von Einkerbungen in Landschaft

Die Umweltgutachter erläutern, dass die Tiefe von Troglösungen erst im späteren Verlauf bei der Definition von Trassenkorridoren eine Rolle spielen wird. Die Firma A+S werde dann die entsprechenden technischen Parameter im KorFin-Modell bedarfsgerecht variieren, um die detaillierten Problemstellungen zu klären.

Berücksichtigung von Rutschgebieten

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass bei den weiteren Untersuchungen gerade von möglichen Varianten im Kinzigtal das Vorhandensein von Rutschgebieten und die sich daraus ergebenden Risiken mit zu berücksichtigen seien.

Zeitplan für Kartierung

Mehrere Teilnehmer merken an, dass der vorgelegte Zeitplan für die Kartierungen ihrer Auffassung nach zu ambitioniert sei und die notwendigen Arbeiten nicht in diesem Jahr abgeschlossen werden können. Sie weisen darauf hin, dass ein formalrechtlich sauberes Vorgehen von zentraler Bedeutung für die Akzeptanz der Prüfergebnisse sei. Ebenso wird gefragt, in welchem Umfang Nachkartierungen notwendig und eingeplant sind. Herr Dr. Domke erläutert, dass das geplante Vorgehen durch die sehr umfangreichen Datenbestände die notwendige Abschichtung der Varianten innerhalb des geplanten Zeitraums durchführbar erscheint. Sollte sich zeigen, dass beim Vergleich der letztlich in Betracht kommenden Trassenvarianten Arten ausschlaggebend werden, die noch nicht erfasst wurden, werde ggf. im Frühjahr 2017 noch nachkartiert.

TOP 6 Vortrag zur Netzkonzeption 2030 der DB Netz AG

Kim-Oliver Engelbach, DB Netz AG, stellt den Mitgliedern des Dialogforums die Grundlagen der Netzkonzeption 2030 vor (**Anlage 5**).

Fragen/Diskussion

Bemessung der 500 Güterzüge pro Tag (Folie 8)

Auf Nachfrage erläutert Herr Engelbach, dass es sich bei den genannten 500 Güterzügen pro Tag, die im Jahr 2030 ohne Aus- und Neubaumaßnahmen nicht abgefahren werden können, sowohl um Züge der DB als auch von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen handelt.

Deutschlandtakt-Studie

Herr Engelbach erklärt, dass es sich bei der Studie zum Deutschlandtakt um eine Machbarkeitsstudie einer unabhängigen Initiative handelt, die sich mit ähnlichen Themen auseinandersetzt, wie die Netzkonzeption 2030 der DB Netz AG. Im Detail kommt die Studie allerdings zu anderen Ergebnissen als die Netzkonzeption, da unterschiedliche Fahrplankonzepte zugrunde gelegt wurden. Für die Strecke zwischen Frankfurt und Fulda unterlegt die Studie beispielsweise eine Geschwindigkeit von 160 km/h, was aus Sicht der DB Netz nicht ausreicht, um ein attraktives Fernverkehrsangebot anzubieten.

Taktung und Streckenbelegung zwischen Frankfurt und Fulda

Aus Sicht der Netzkonzeption 2030 ist ein halbstündiger Takt auf der Strecke sinnvoll und nachfragebasiert begründet. Herr Engelbach betont, dass es sich hierbei zunächst um eine theoretische Annahme handelt und es für die Umsetzung natürlich auf die konkrete Anfrage von DB Fernverkehr ankommt.

Südkorridor

Aus Sicht der DB Netz AG ist derzeit kein Engpass im Südkorridor vorhanden, so dass die Südanbindung einer möglichen Neubaustrecke durch den Spessart kein Kernprojekt der Netzkonzeption 2030 ist. Herr Engelbach betont jedoch, dass es zur abschließenden Bewertung der Notwendigkeit für eine Südanbindung natürlich abzuwarten gilt, ob diese Einschätzung im neuen BVWP bestätigt wird. Auf Nachfrage verdeutlicht Herr Dr. Domke, dass selbst für den Fall, dass laut BVWP die Südkurve der Spessartquerung nicht mehr relevant sein sollte, sich keine Änderungen für die vorliegenden Grobkorridore ergeben würden. Diese seien derzeit noch sehr breit angelegt und würden erst im weiteren Planungsverlauf auf konkrete Trassenverläufe reduziert werden.

Aussagen des BVWP zu Hanau-Würzburg/Fulda

Herr Engelbach selbst kennt die Inhalte des neuen BVWPs auch noch nicht. Er geht aber fest davon aus, dass die Aussagen zum Projektraum die bisherige Arbeit im Dialogforum bestätigen werden und die Planungen im aufgezeigten Suchraum fortgeführt werden können. Er vermutet, dass die Formulierung „Mottgers-Spange“ nicht mehr im BVWP enthalten sein wird.

Verbindlichkeit der Netzkonzeption 2030 für die DB

Herr Engelbach führt aus, dass die Netzkonzeption 2030 die Basis der Anmeldung von Projekten und Bedarfen der DB Netz beim BVWP ist. Die letztendlich verpflichtende Beauftragung der Bahn erfolgt aber aus den konkreten Vorgaben des BVWPs, nicht aus der Netzkonzeption.

Nachfahrverbote für Güterzüge

Ein Teilnehmer wirft die Frage auf, was die in der Koalitionsvereinbarung festgeschriebene Lärmreduzierung durch mögliche nächtliche Tempolimits oder Nachfahrverbote für Güterzüge für Auswirkungen auf die Neu- und Ausbaustrecke hätte. Herr Engelbach bestätigt, dass aus Sicht der Netzkonzeption eine Beibehaltung des derzeit gültigen Lärmschutzes dringend notwendig sei, um den Güterverkehr angemessen über die Strecke abfahren zu können. Verschärfende Maßnahmen wie Nachfahrverbote würden die verbleibenden Kapazitäten dem Güterverkehr nicht gerecht werden können.

Abschließend zu TOP 6 bittet der Moderator Herr Eggert die Mitglieder des Dialogforums, sich mit weiteren Fragen zur Netzkonzeption 2030 gerne per E-Mail an Frau Katzenbach-Trosch zu richten.

Gleichzeitig kündigt Herr Eggert an, dass die Bahn die Mitglieder des Forums per E-Mail über das Erscheinen des neuen BVWPs informieren wird.

TOP 7 Weiteres Vorgehen

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

Dienstag, den 13. September 2016 von 14.00 bis 17.00 Uhr

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

Themen der nächsten Sitzung

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Allianz pro Schiene sieben Schritte zur Lärmreduzierung vorgeschlagen hat und bittet darum, diese Maßnahmen in einer der nächsten Sitzungen ausführlich im Dialogforum zu betrachten.

Nächste AG-Sitzungen

Die AG Südkorridor trifft sich am **Montag, 11. April 2016** (14 – 17 Uhr).

Die nächste Sitzung der AG Hanau – Gelnhausen findet am **Dienstag, 19. April 2016** (15 – 18 Uhr) statt.

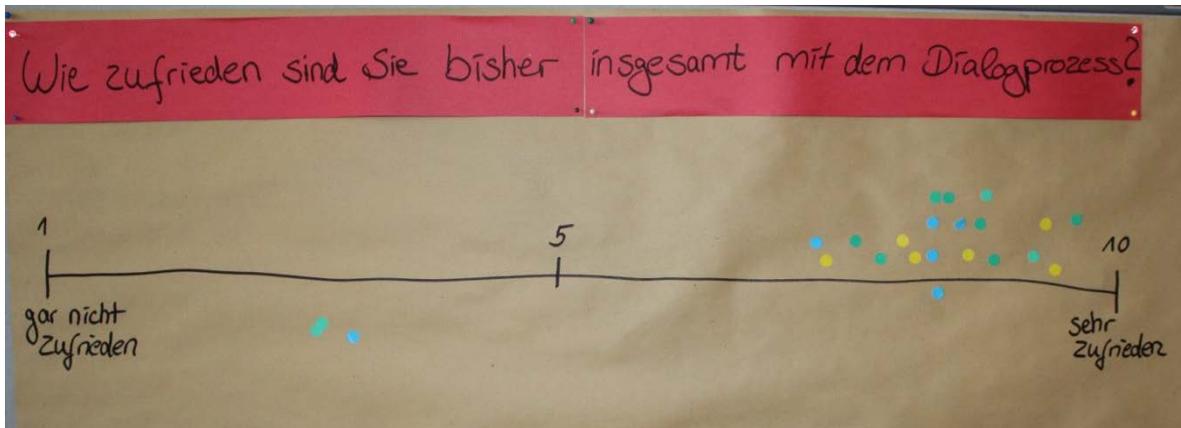
Die AG Vorbereitung ROV ist für **Donnerstag, 28. April 2016** (15 – 18 Uhr) anberaumt.

Presseinformation

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsam die Botschaften einer Presseinformation ab, die dem Protokoll als **Anlage 6** angefügt ist.

Zwischenfeedback zum bisherigen Dialogprozess

Am Rande der 5. Sitzung des Dialogforums bat die Moderation die Teilnehmenden um die Abgabe eines kurzen Feedbacks zum bisherigen Dialogprozess. Daraus ergab sich folgendes Gesamtbild:



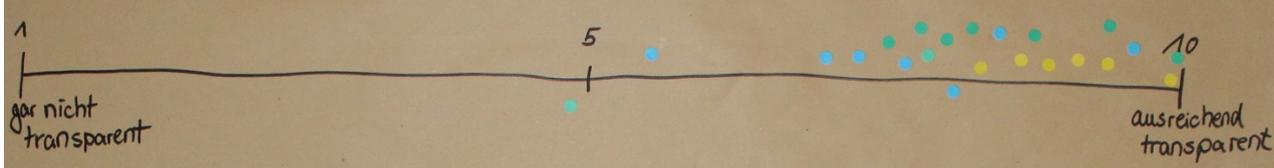
Was ist noch verbesserungsfähig?

Für mich als
33 in der
Gesamteinblick, da

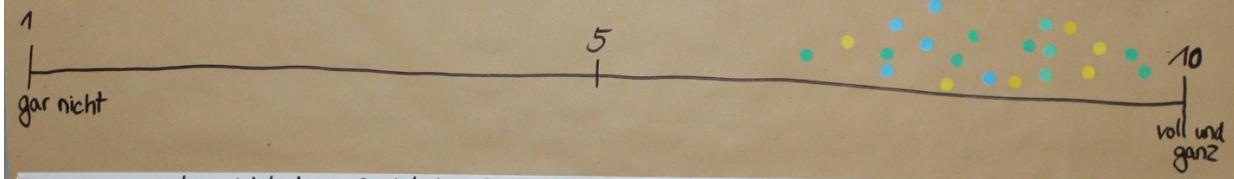
Was läuft besonders gut?

nach summer
repräsentiert wird
siehe Rückbericht
2015

Wie transparent fühlen Sie sich über die Entwicklungen im Projekt informiert?



Inwieweit setzt sich das Dialogforum ernsthaft mit Ihren Hinweisen, Anmerkungen, Fragen und Meinungen auseinander?



Inwiefern entspricht die fachliche Detailtiefe & die Berichte über die Ergebnisse der AGs im Hauptforum Ihren Bedürfnissen?

- 1. Zu viele Wiederholungen.
→ Bitte straffen! 
- 2. Genau richtig.
→ Bitte beibehalten! 
- 3. Zu knapp.
→ Bitte ausführlicher! 