

ANHANG

DOKUMENTATION DER FRÜHEN ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Inhalt

1	Einleitung	3
1.1	Stuttgart 21 und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	3
1.2	Wie es begann	5
1.3	Aufbau und Teilnehmende des Dialogforums	5
1.4	Zeitlicher Ablauf	6
2	Inhalte des Dialogforums	7
2.1	11.07.14: 1. Sitzung: Rahmen der Planung	7
2.2	18.11.14: 2. Sitzung: Selbstverständnis verabschiedet, Stand des Projekts erläutert	9
2.3	22.01.15: Antragskonferenz (Scoping-Termin) (Teil des formellen Verfahrens)	11
2.4	11.05.15: 3. Sitzung: Ergebnis Antragskonferenz Neubaustrecke, Lärm	11
2.5	15.09.15: 4. Sitzung: Sachstand formelles Verfahren (Unterrichtungsschreiben), integraler Taktplan	12
2.6	11.03.2016: 5. Sitzung: Grobkorridore, Netzkonzeption 2030	13
2.7	13.09.16: 6. Sitzung: BVWP 2030, Trassenvarianten NBS, Lärm, Verknüpfung Kalbach, Umfahrung Neuhof, Öffentlichkeitsarbeit	14
2.8	10.02.17: 7. Sitzung: Neue Bürgerinitiativen, Kriterien für die nachvollziehbare Bewertung der Varianten hinsichtlich Raum, Umwelt, Wirtschaftlichkeit; Variante VII bei Wallroth und Hintersteinau optimieren	15
2.9	22.05.17: 8. Sitzung: Methoden, um Schutzgüter zu beurteilen, Ergebnisse Schutzgut Landschaft, Varianten	16
2.10	24.10.2017: 9. Sitzung: Stand der Prüfungen der 13 Varianten und alternative Vorschläge, Stausee-Querung, Sulzhoftunnel	17
2.11	05.03.18: 10. Sitzung: Main-Kinzig-Kreis nutzt eigenen Gutachter, Ergebnisse Schall, Variantenbewertung, Vorschlag VIII geprüft, Kosten, Risiko Stausee-Querung, Netzbogenbrücke, Zugzahlen 2030	18
2.12	17.03.2018: 1. Workshop: Schall, Variantenvergleich	20
2.13	11.04.2019: 11. Sitzung: Prüfergebnisse Gesamtbewertung, Vorschlag VIII abschließend geprüft, Schall mit Lärmschutz und angepasste Variante VII	21
2.14	18.04.18: 2. Workshop	22
2.15	03.05.2018: 12. Sitzung: Schall, Vorschlag VIII; Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) bzw. parlamentarische Befassung, Variante IV und VII Antragsvarianten	22
2.16	08.06.18: 13. Sitzung: Vorschlag VIII erneut geprüft, Alternativen zur Stauseequerung bei Varianten IV	24

2.17	15.06.18: 14. Sitzung: Abschließender Vergleich zwischen den Varianten IV und VII, IV wird Antragsvariante	25
2.18	09.08.2018: 15. Sitzung: Bewertungen, Stellungnahmen externe Gutachter	27
2.19	24.09.18: 16. Sitzung: Gutachterstreit, Segmentvergleich zwischen Flieden und Bronnzell über Neuhof und Kerzell	30
2.20	13.05.19: 17. Sitzung: Nahverkehrskonzept Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Zugzahlen 2030 und Schall, Kompensationskonzept	33
2.21	28.10.19: 18. Sitzung: Kompensation, 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung, verbalargumentative Bewertung Variante IV und VII	37
3	Teilnehmende bewerten Ablauf der Dialogforen positiv	39
3.1	Inwieweit setzt sich das Dialogforum ernsthaft mit Ihren Hinweisen, Fragen und Meinungen auseinander?	39
3.2	Inwieweit entspricht die Detailtiefe im Hauptforum Ihren Bedürfnissen?	40
3.3	Wie zufrieden sind Sie bislang insgesamt mit dem Dialogprozess?	41
4	Relevante Dokumente (verlinkt)	42
4.1	Dialogforum	42
4.2	Informationen zu den Arbeitsgruppen	43
4.2.1	AG Hanau–Gelnhausen	43
4.2.2	AG Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens	43
4.2.3	AG Konzeption/Verbesserung Südkorridor	44
5	Termine Dialogforum und Arbeitsgruppen	45

1 Einleitung

Hier wird das Vorgehen bei der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bis zur Erstellung der Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren zusammengefasst (Februar 2020). Alle Informationen zum Vorgehen und der Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung sind auf der Internetseite zum Projekt dokumentiert:

www.hanau-fulda.de

Mit den folgenden Ausführungen wird ein kleiner Einblick in die Werkstatt „Dialogforum“ gegeben. Zwar empfiehlt das Verwaltungsverfahrensgesetz die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, aber die konkrete Ausgestaltung des Verfahrens ist offen und entsprechend vielseitig. In diesem Projekt wurde ein Dialogforum mit mehreren Arbeitsgruppen gewählt. Alle Sitzungen wurden von einer externen Moderation geleitet. Die Struktur entsprach der eines Runden Tisches mit einem gleichberechtigten fachlichen Austausch, wobei die DB Netz AG und ihre Gutachter in der Regel ihr Vorgehen vorstellten und mit den Beteiligten diskutierten. Die Entscheidung, welche Linie in das Raumordnungsverfahren einzubringen ist, verbleibt beim Vorhabenträger. Die Genehmigungsbehörden werden am Ende zu befinden haben, ob die gewählte Variante den Anforderungen von Mensch, Raumordnung, Umwelt und Wirtschaftlichkeit gerecht wird.

Neben dem Dialog auf Augenhöhe fanden zudem Veranstaltungen in der Region statt zur Information von Bevölkerung und lokaler Politik sowie unzählige Einzelgespräche mit Bürgermeistern, Landräten, Verwaltungsspitzen, Lokalpolitikern, Verbänden und Bürgerinitiativen, die aufgrund des Umfangs hier nicht dokumentiert werden.

1.1 Stuttgart 21 und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Nicht zuletzt die Erfahrungen mit den Protesten zum Bahnprojekt Stuttgart 21 im Herbst 2010 führten zu einem Umdenken bei Bund, Behörden, Politik und Vorhabenträgern hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung bei Planung und Bau großer Infrastrukturen wie Eisenbahnstrecken.¹ Wurden zuvor zumeist formelle Teilnahmeverfahren als ausreichend betrachtet – vielleicht angereichert um freiwillige Informationsveranstaltungen, so wird seither eine frühzeitige und dialogische Öffentlichkeitsbeteiligung bevorzugt.

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinHG)² von 2013 sieht das Verwaltungsverfahrensgesetz entsprechend erstmals vor, dass die öffentlichen Stellen auf eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Vorhabenträger hinwirken sollen:

„(3) Die Behörde wirkt darauf hin, dass der Träger bei der Planung von Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet (frühe Öffentlichkeitsbeteiligung). Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll möglichst bereits vor Stellung eines Antrags stattfinden. Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und

-
- 1 „Die Auseinandersetzungen um Stuttgart 21 haben eine öffentliche Debatte über Bürgerbeteiligung bei großen Planungsvorhaben angestoßen.“ (Bertelsmann Stiftung 2013: Mehr Transparenz und Bürgerbeteiligung. Prozessschritte und Empfehlungen am Beispiel von Fernstraßen, Industrieanlagen und Kraftwerken, Gütersloh: 6)
 - 2 „Das Instrument der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist vom Bundesgesetzgeber als Reaktion auf die Proteste gegen das Bahnprojekt "Stuttgart 21" eingeführt worden.“ (Bezirksregierungen Arnberg, Detmold, Düsseldorf, Köln, Münster 2015: Leitfaden für eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, ohne Ort)

zur Erörterung gegeben werden. Das Ergebnis der vor Antragstellung durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung soll der betroffenen Öffentlichkeit und der Behörde spätestens mit der Antragstellung, im Übrigen unverzüglich mitgeteilt werden.“ (§ 25 Abs. 3, Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG))

Unterstrichen wird diese Entwicklung durch die Veröffentlichung des „Handbuchs für eine gute Bürgerbeteiligung“ durch das Bundesverkehrsministerium in 2012, auf das sich dieses Projekt stützt. Der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) veröffentlichte zudem 2014 die Richtlinie 7001 „Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung bei Planung und Bau von Infrastrukturprojekten – Standards für die Leistungsphasen der Ingenieure“ und 2015 die Richtlinie 7000 „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bei Industrie- und Infrastrukturprojekten“.

Das Projekt Hanau – Würzburg/Fulda greift diese Entwicklungen auf und war eines der ersten Großprojekte der DB Netz AG, die bereits vor dem Raumordnungsverfahren die Öffentlichkeit transparent, dialogisch und ergebnisoffen beteiligte. Es gilt damit als Pilotprojekt für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung unter Federführung der DB Netz AG und des Landes Hessen. Bei Stuttgart 21 begann die Öffentlichkeitsbeteiligung noch erst mit der formellen Auslegung der Antragsunterlagen durch die Behörde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens.³

Parallel zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde im Projekt Hanau – Würzburg/Fulda mit der digitalisierten Linienfindung eine 3D-Software eingesetzt, die es ermöglicht, Anregungen aus der Öffentlichkeit für alternative Linien oder Segmente kurzfristig hinsichtlich der Auswirkungen auf Raum, Umwelt und Kosten zu simulieren und so mit anderen Lösungen zu vergleichen. Die Visualisierung der Linien im 3-dimensionalen Geländemodell stellt zudem die Verläufe nachvollziehbar dar. Beides fördert den sachlichen Dialog und ermöglicht, dass baulich mögliche Anregungen hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile besprochen werden können.

Die sich nach der Raumwiderstandsanalyse ergebenden rund 1.000 möglichen Linien und vielfältigen Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung für einzelne Segmente wurden auf 13 sinnvolle Varianten(kombinationen) vermindert, die im Detail verglichen und optimiert wurden. Am Ende steht die begründete Eingrenzung auf die beiden Vorzugsvarianten IV und VII sowie schließlich auf die Antragsvariante IV. Siehe dazu diese Unterlage.

Das Zusammenspiel aus früher Öffentlichkeitsbeteiligung und softwaregestützter Prüfung unterschiedlicher Varianten hat sich bewährt. Die genaue Prüfung von Vorschlägen aus der Öffentlichkeit unterstreicht das offene Vorgehen der DB Netz AG und zeigt, dass es keine Vorfestlegungen gab. Vielmehr suchten alle Beteiligten konstruktiv anhand transparenter Kriterien im Dialog nach der besten Linie für die neue Bahnstrecke zwischen Gelnhausen und Fulda.

Die breite Beteiligung der Öffentlichkeit und die vielen Vorschläge und Prüfaufträge führten nicht unmittelbar zu einer Beschleunigung des Projekts. Es kann aber vermutet werden, dass sich die gründlichen Vorprüfungen positiv auf das folgende Planfeststellungsverfahren auswirken werden.

3 Regierungspräsidium Stuttgart 1997: Raumordnerische Beurteilung. Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg Bereich Stuttgart – Wendlingen mit Flughafenbindung und Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, Stuttgart, 130 Beteiligte Gruppen siehe S. 420ff
„Die Raumordnungsunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurden in der Zeit vom 07.01.1997 bis 06.02.1997 in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, ausgelegt. Die Offenlage wurde zuvor ortsüblich bekanntgemacht. Jedermann konnte sich zu den ausgelegten Unterlagen bis einschließlich 20.02.1997 äußern. Es gingen zunächst rund 7.500 Einwendungen ein. Fußnote 2: Insgesamt sind nach Auslegung der Variante D4 ca. 13.700 private Einwendungen eingegangen.“ (43f)

Außerdem kann dies die Zahl der Klagen mindern. Das Dialogforum soll auch über das Raumordnungsverfahren hinaus weitergeführt werden.

1.2 Wie es begann

Als Startpunkt des Bauprojektes Hanau – Würzburg/Fulda kann die Unterschreibung der Finanzierungsvereinbarung zwischen DB Netz AG und BMVBS im Oktober 2012 gelten – vorherige Planungen waren 2002 eingestellt worden. Den Auftakt für die Öffentlichkeitsbeteiligung bildete nur wenige Monate später die Pressekonferenz von Hessischem Verkehrsministerium und Deutscher Bahn in Wiesbaden am 30.01.2013 zur Wiederaufnahme der Planungen. Dort wurde die breite und frühzeitige Einbeziehung von betroffener Bevölkerung, Verbänden, Kommunen und Bürgerinitiativen erstmals angekündigt.

In zwei öffentlichen Veranstaltungen am 05.07.2013 (Stakeholderveranstaltung) und am 13.05.2014 (Informationsveranstaltung) jeweils in Gelnhausen informierten die Deutsche Bahn und das Hessische Verkehrsministerium über das Bahnprojekt und die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung. Die bis zu 250 Teilnehmenden zeigen, das bereits zu diesem sehr frühen Zeitpunkt der Planung ein großes öffentliches Interesse bestand. Die eigentliche frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung startete dann am 11.07.2014 mit der 1. Sitzung des Dialogforums Hanau – Würzburg/Fulda. Parallel wurde eine projektspezifische Internetseite aufgebaut, die bis heute alle relevanten Informationen zum Projekt transparent darstellt (www.hanau-fulda.de). Außerdem wurden eine Broschüre erstellt, Newsletter herausgegeben und persönliche Kontakte aufgebaut.

1.3 Aufbau und Teilnehmende des Dialogforums

Den Kern der Bürgerbeteiligung bildet das Dialogforum. In diesem sind relevante Interessengruppen oder Stakeholder der Region vertreten. Dazu gehören Vertretende der betroffenen Kommunen und Kreise aus Politik und Verwaltung ebenso wie Bürgerinitiativen, Umweltverbände, Verkehrs- und Fahrgastverbände, Wirtschaftsverbände sowie Mitglieder des hessischen und bayerischen Landtags und des deutschen Bundestags. Hinzu kommen Planungsbüros, die sowohl seitens der Bahn als auch seitens der Kreise, Kommunen oder Bürgerinitiativen eingeschaltet wurden. Die drei letztgenannten haben sich zum Teil durch Rechtsanwälte vertreten lassen.⁴

4 Mitglieds-Organisation Stand Juni 2019: Arbeitskreis Bahn Neuhof, Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH, Bayerisches Bauministerium, BI Ausbau Bestandsstrecke, BI Bad Soden-Salmünster, BI Bahnausbau Wächtersbach, BI Bahnfreies Rommerz, BI Bergwinkel, BI Hände weg vom Kinzigtal, BI Keine neue Bahn im Kinzigtal, BI Keine Schnellbahn durch den Huttengrund, BI Keine weitere Bahntrasse durch Kalbach, BI Lebenswertes Bronnzell, BI Lebenswertes Kinzigtal, BI Oberes Kinzigtal, BI Pro Brachtal, BI Pro Königreich Flieden, BI Pro Lebensraum am Rande des Vogelsberges, BI Pro Wächtersbach, BI Windkraft Spessart, BI Zu(g)kunft Kerzell, Bosch & Partner GmbH, Bund für Umwelt und Naturschutz, Büro Drecker, Büro Froelich & Sporbeck, Büro Hartlik, Büro PlanB, Büro RegioConsult, DB Netz AG, DB Station & Service AG, Gemeinde Biebergemünd, Gemeinde Brachtal, Gemeinde Eichenzell, Gemeinde Flieden, Gemeinde Hasselroth, Gemeinde Jossgrund, Gemeinde Kalbach, Gemeinde Linsengericht, Gemeinde Mittelsinn, Gemeinde Neuhof, Gemeinde Rodenbach, Gemeinde Sinntal, Hanau Infrastruktur Service, Hanau LNO - Lokale Nahverkehrsorganisation GmbH, HessenForst, Hessisches Wirtschaftsministerium, Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg, Industrie- und Handelskammer Fulda, Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt, Industrie- und Handelskammer Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern, Initiative Pro Spessart, Initiative Zu(g)kunft Kerzell, Jagdgenossenschaft Wächtersbach, Ortsteil Kerzell, KreisVerkehrGesellschaft Main-Kinzig GmbH, Kundenbeirat der Deutschen Bahn, Landesjagdverband Hessen, Landkreis Aschaffenburg, Landkreis Fulda, Landratsamt Main-Spessart, Main-Kinzig-Kreis, MdB, MdL Bayern, MdL Hessen, Museumseisenbahn Hanau, Naturschutzbund Deutschland, Netzwerk Gesundheit Main Kinzig, Oberste Baubehörde Bayern, Pro Bahn, Pro Bahn & Bus, Regierung Unterfranken, Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Stadt Aschaffenburg, Stadt Bad Orb, Stadt Bad Soden-Salmünster,

Das Dialogforum tagt nach Bedarf in der Regel für drei bis vier Stunden nicht-öffentlich und hat für die vertiefende Erörterung einzelner Themen drei Arbeitsgruppen (AG) gebildet: AG Raumordnungsverfahren, AG Hanau – Gelnhausen und AG Südkorridor.

Die Öffentlichkeit wird über Pressemitteilungen informiert. Außerdem werden alle Präsentationen und die Ergebnisprotokolle der Sitzungen auf der Projektinternetseite veröffentlicht. Hinzu kommen Internetseiten der Bahn, der Kommunen, der Bürgerinitiativen und Verbände sowie Presseberichte.

Die Erklärung des Selbstverständnisses regelt Grundlagen der Zusammenarbeit des Dialogforums. Hier ein Auszug:

*„... versteht sich als Gremium, in dem Vertreter aller betroffenen Gruppen und Personenkreise zusammenkommen, um ihre Meinungen und Positionen zu den verschiedenen möglichen Trassenführungen auszutauschen, Fakten zu klären, Informationen aus erster Hand zu erhalten und Fragen zu beantworten.
... hat das Ziel, in einem transparenten Planungsprozess und anhand für alle Beteiligten nachvollziehbarer Kriterien, eine 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.“ (Selbstverständnis des Dialogforums Hanau – Würzburg/Fulda 2015: S. 2)*

Typ	Anzahl
Kommune	27
Bürgerinitiative (BI)	21
Umweltverband	11
Planungsbüro	6
Verkehrsverband	5
Wirtschaftsverband	5
Kreis	3
Verkehrsgesellschaft	3
Deutsche Bahn	2
Landesverwaltung	2
Landtag	2
Bundestag	1
Landesministerium	1

Tabelle 1: Anzahl Organisationen nach Typ im Dialogforum denen die rund 330 Mitglieder angehören

Das Dialogforum ist ein Beratungsgremium mit empfehlendem Charakter, dass das formelle Verfahren ergänzt. Im ersten Schritt bereitet es das Raumordnungsverfahren vor. In der Folge soll das Dialogforum das formelle Auslegungsverfahren begleiten und anschließend den nächsten Schritt, das Planfeststellungsverfahren vorbereiten und begleiten. Für die wichtige Frage der Kompensation vom Umwelteingriffen wird sich noch in 2019 eine neue Arbeitsgruppe konstituieren.

1.4 Zeitlicher Ablauf

Bis zur Erstellung der Raumordnungsunterlagen tagte das Dialogforum zwischen Juli 2014 und Juni 2019, also innerhalb von fünf Jahren, 17-mal; ergänzend wurden zwei ganztägige Planungsworkshops durchgeführt. Darüber hinaus tagte die Arbeitsgruppe Raumordnungsverfahren 14-mal, die Arbeitsgruppe Südkorridor 4-mal und die Arbeitsgruppe Hanau – Gelnhausen 10-mal. Insgesamt haben damit 47 Sitzungen bzw. Workshops in unterschiedlicher Zusammensetzung mit insgesamt rund 330 Personen stattgefunden und die hiermit vorliegenden Unterlagen der DB Netz AG für das Raumordnungsverfahren im Dialog vorbereitet.

Alle Sitzungen wurden extern moderiert und protokolliert. Zu Beginn der Sitzungen wurde die Tagesordnung von den Anwesenden genehmigt und das Protokoll der letzten Sitzung verabschiedet. Zu einzelnen Themen wurden zumeist Folien-Vorträge von der DB Netz AG, den beauftragten Fachbüros aber auch von Kommunen, Verbänden und Bürgerinitiativen bzw. deren be-

Stadt Fulda, Stadt Gelnhausen, Stadt Hanau, Stadt Langenselbold, Stadt Schlüchtern, Stadt Steinau a.d. Straße, Stadt Wächtersbach, Stadt Würzburg, Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau, Verband Hessischer Fischer, Verkehrsclub Deutschland, Verwaltungsgemeinschaft Burgsinn, Wanderverband Hessen, Wasserverband Kinzig.

auftragte Fachbüros vorgetragen. Die Folien sind wie die Protokolle auf der Internetseite zum Projekt dokumentiert:

www.hanau-fulda.de/index.php/informationen-zum-dialogforum.html

www.hanau-fulda.de/index.php/informationen-zu-den-arbeitsgruppen.html

Dass das Verfahren rund zwei Jahr länger als erwartet dauerte hat vor allem drei Gründe:

- Die Daten für die Zugzahlenprognose 2030 lagen erst Anfang 2019 vor und mussten für das Projekt angepasst werden. Diese Daten wurden von der Genehmigungsbehörde als Grundlage für das Raumordnungsverfahren und den Variantenvergleich vorausgesetzt. Erst auf dieser Basis konnte der Variantenvergleich hinsichtlich des wichtigen Kriteriums Schall abschließend durchgeführt werden
- Mit der Variante IV und VII gab es hinsichtlich Umwelt und Raumordnung zwei ähnlich gute Varianten, was eine gründlichere Prüfung bedeutete.
- Die erfreulich vielen alternative Vorschläge und Prüfaufträge durch das Dialogforum erhöhten den Prüfaufwand, auch wenn dafür eine leistungsfähige Software bereit stand.

2 Inhalte des Dialogforums

Im Weiteren werden die zentralen Inhalte der 14 Dialogforen und der beiden Workshops wiedergeben. Damit werden auch Ergebnisse der Arbeitsgruppen erfasst, da die relevanten Ergebnisse der Arbeitsgruppen in das Dialogforum eingespeist wurden. Außerdem wird die Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren erfasst. Hier war die Öffentlichkeit im Rahmen des formellen Verfahrens erstmals beteiligt worden. Die Ausführungen basieren auf den Protokollen und Pressemitteilungen, die im Anschluss an die Dialogforen verfasst wurden. Auch wenn längere Textpassagen übernommen werden, werden diese nicht als Zitat gekennzeichnet. Es werden vorzugsweise Hinweise aufgeführt, die für das weitere Verfahren relevant sind oder die zu Prüfaufträgen führten. Hinweise zur Ausbaustrecke (ABS) Hanau – Gelnhausen, die auch Gegenstand des Dialogforums ist, werden hier nicht aufgeführt.

2.1 11.07.14: 1. Sitzung: Rahmen der Planung

- Die Strecke Hanau – Fulda ist überlastet, der Verkehr wird weiter zunehmen.
- Der Suchraum zwischen Gelnhausen – Würzburg/Fulda für neue Gleise ist klar begrenzt. Der Anschluss an die Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg ist nur an wenigen Stellen möglich. 2002 wurden bereits erste Grobkorridore entwickelt, in der Zwischenzeit wurden die Natura 2000 Schutzgebiete ausgewiesen, deshalb ist eine Neubetrachtung nötig.
- Das Selbstverständnis der weiteren Zusammenarbeit wird vorgestellt. Es soll keine Abstimmungen geben. Es werden die drei Arbeitsgruppen gebildet zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahren für den Abschnitt Gelnhausen – Fulda, für die Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen und für die Verbesserung des Südkorridors Hanau – Aschaffenburg und jeweils noch Sitzungstermine im Jahr 2014 vereinbart.

Am Freitagnachmittag, 11. Juli 2014, kamen auf Einladung der Deutschen Bahn und des Hessischen Verkehrsministeriums erstmals mehr als 80 Akteure aus der Region zusammen, um ein Dialogforum zum Aus- und Neubau der Bahnstrecke Hanau-Würzburg/Fulda zu konstituieren.

In der Stadthalle Gelnhausen nutzten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die erste Sitzung, um sich über den aktuellen Projektstand zu informieren, ihre Erwartungen an das Forum zu äußern und die Rahmenbedingungen für die gemeinsame Arbeit festzulegen.

An der Auftaktveranstaltung des Dialogforums zum Aus- und Neubau der Bahnstrecke Hanau-Würzburg/Fulda waren rund 80 Forumsmitglieder anwesend, darunter Vertreter aus Kommunen, Landkreisen, Behörden, Landes- und Bundesverkehrsministerien und Bürgerinitiativen ebenso wie Landtags- und Bundestagsabgeordnete, Pendler und Vertreter von Kammern, Umwelt-, Naturschutz-, Fahrgast-, Wirtschafts- und Verkehrsverbänden sowie der Deutschen Bahn. Das Forum soll die gesamte betroffene Region in Bayern und Hessen und die darin vertretenen verschiedenen Sichtweisen repräsentieren.

Während der Sitzung äußerten die Anwesenden ihre Erwartungen an das Forum und legten den Rahmen für die weitere gemeinsame Arbeit fest. Als wichtiges Anliegen wurde formuliert, dass konstruktive Lösungen erarbeitet und geprüft werden sollen, um den Engpass entlang der stark befahrenen Bahnstrecke zwischen Hanau und Fulda aufzulösen. Ebenso erwarten die Forumsmitglieder, dass sie im Rahmen der Sitzungen transparent informiert werden und dass die Möglichkeit besteht, sich einzubringen. Fakten sollen geklärt, offene Fragen beantwortet und – wo möglich – nach Lösungen gesucht werden.

Die DB Netz AG stellte den aktuellen Projektstand vor. Daraufhin beschlossen die Forumsmitglieder, wichtige Planungsthemen künftig vertieft in Arbeitsgruppen zu besprechen, um Hinweise und Anregungen aus der Region einfließen zu lassen. Eine Arbeitsgruppe wird sich als Vorbereitung auf die Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren mit den Korridoren beschäftigen, die vom Aus- und Neubau der Bahnstrecke betroffen sein könnten. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf den dort vorhandenen Schutzgütern wie zum Beispiel Menschen, Tiere und Pflanzen liegen. Auch mit der verkehrlichen Konzeption der Teilstrecke Hanau – Gelnhausen sowie mit der Strecke Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach werden sich Arbeitsgruppen vertieft befassen.

Ziel des Forums ist es, in einem transparenten und nachvollziehbaren Planungsprozess die Variante zu finden, die den Engpass auf der Strecke Hanau-Würzburg/Fulda auflöst und gleichzeitig die geringsten Umweltwirkungen hat. Es ist ein Beratungsgremium mit empfehlendem Charakter, das ergänzend zu den formellen Verfahren durchgeführt wird. Die nächste Sitzung des Dialogforums wird im Herbst 2014 stattfinden. Dann werden sich die Forumsmitglieder vor allem zu den ersten Ergebnissen aus den Arbeitsgruppen austauschen.

Über das Dialogforum können sich seine Mitglieder gemeinsam über Themen rund um die Planungen der Deutschen Bahn und des Landes Hessen zum Aus- und Neubau der Strecke Hanau-Würzburg/Fulda austauschen. Es soll den Planungsprozess transparent und nachvollziehbar gestalten, Fakten klären und möglichst alle mit dem Bahnprojekt verbundenen Interessenvertreterinnen und -vertreter an einem Tisch versammeln. Dabei ersetzt es nicht die formellen Verfahren: Das Forum ist ein Beratungsgremium mit empfehlendem Charakter, das ergänzend zu dem formellen Verfahren durchgeführt wird.

Das Dialogforum besteht aus Vertreterinnen und Vertretern von Kommunen, Landkreisen, Behörden, Landes- und Bundesverkehrsministerien und Bürgerinitiativen ebenso wie aus Landtags- und Bundestagsabgeordneten, Pendlern und Vertreterinnen und Vertretern von Kammern, Umwelt-, Naturschutz-, Fahrgast-, Wirtschafts- und Verkehrsverbänden sowie der Deutschen Bahn. Es wird fachkompetent moderiert und soll die gesamte betroffene Region in Bayern und Hessen und deren verschiedenen Sichtweisen repräsentieren.

Über das Projekt „Aus- und Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda“ Die Deutsche Bahn und das Land Hessen setzen beim Projekt „Aus- und Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda“ auf frühzeitige Bürgerbeteiligung: Geplant ist, die Linienführung mit den geringsten Umweltwirkungen zu identifizieren, die den Engpass auf der Strecke Hanau-Würzburg/Fulda auflöst, die verkehrlichen Ziele erreicht und damit unter anderem die Kapazität erhöht. Die zusätzlichen Gleise sollen vor allem auch für den Nahverkehr positive Veränderungen bringen. Während die neuen Gleise zwischen Hanau und Gelnhausen entlang der bestehenden Gleise verlegt werden, steht die Streckenführung zwischen Gelnhausen und Fulda beziehungsweise Würzburg noch nicht fest. Um den Linienvverlauf in diesem Bereich zu ermitteln, wird nordöstlich von Gelnhausen zunächst ein Raum abgesteckt, in dem mögliche Streckenführungen untersucht werden.

2.2 18.11.14: 2. Sitzung: Selbstverständnis verabschiedet, Stand des Projekts erläutert

- Selbstverständnis der weiteren Zusammenarbeit wird mit einer Enthaltung beschlossen.
- Zugzahlenprognose Nahverkehr wird vorgestellt.
- Ob das Bahngelände in Rodenbach für den Lärmschutz reicht, ist später zu klären.
- Die Lärmbelastung der Trassen kann erst berechnet werden, wenn diese genauer spezifiziert sind.
- Kommunale Entwicklungsflächen sollen den Ausbau der Bahn nicht behindern.

Das Regierungspräsidium erläutert das Vorgehen beim Raumordnungsverfahren. Am 22.01.15 finde die öffentliche Antragskonferenz statt. Das Dialogforum zur geplanten Aus- und Neubaustrecke Hanau – Würzburg/Fulda tagte am 18. November 2014 zum zweiten Mal. Rund 70 Vertreter unterschiedlicher Interessengruppen aus der Region kamen in Rodenbach zusammen, um sich über den aktuellen Planungsstand zum Bahnprojekt und die Ergebnisse verschiedener Arbeitsgruppen zu informieren. Vertreter der zuständigen Behörden berichteten darüber hinaus über die nächsten Schritte zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens. Zu der Veranstaltung hatten die DB Netz AG und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Energie und Landesentwicklung eingeladen.

Die Forumsmitglieder haben in der Sitzung einem gemeinsamen Selbstverständnis zugestimmt. Ziel der Arbeit des Dialogforums ist es demzufolge, die Planungen für die neue Bahnstrecke transparent und für alle nachvollziehbar zu machen. Um die Hinweise und das Wissen aus der Region aufnehmen zu können, beginnt der Austausch laut Angaben der Veranstalter bewusst bereits ganz zu Anfang des Vorhabens.

Die DB Netz AG den aktuellen Planungsstand im Projekt vor. Gleichzeitig berichteten sie aus den insgesamt drei Arbeitsgruppen, die sich in den letzten Monaten mehrfach getroffen hatten.

Im Planungsabschnitt nordöstlich von Gelnhausen, wo der Verlauf der neuen Strecke zu ermitteln ist, hat die DB Netz AG die Unterlagen für die so genannte Antragskonferenz im Raumordnungs-

verfahren vorbereitet. Hinweise und Anregungen der Teilnehmer flossen über die Arbeit in der entsprechenden Arbeitsgruppe direkt in die Unterlagen ein. Im Ergebnis wurde zum Beispiel der Suchraum im Bereich Bad Soden-Salmünster erweitert.

Vertreter des Regierungspräsidiums Darmstadt, des Regierungspräsidiums Kassel und der Regierung von Unterfranken waren beim Dialogforum zu Gast, um Fragen zum formalen Verfahren zu beantworten. Sie erläuterten, dass die Antragskonferenz dazu dient, den Inhalt und den Umfang der zu erstellenden Raum- und Umweltverträglichkeitsstudie länderübergreifend abzustimmen. Die Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren soll am 22. Januar 2015 in Gelnhausen stattfinden und ist der Öffentlichkeit zugänglich. Auf Grundlage des abgestimmten Untersuchungsrahmens will die DB Netz AG in den nächsten beiden Jahren eine geeignete Streckenführung erarbeiten.

Eine weitere Arbeitsgruppe beschäftigte sich mit dem Streckenabschnitt Hanau – Gelnhausen, der entlang des Bestands viergleisig ausgebaut werden soll. Die Arbeitsgruppe setzte sich insbesondere damit auseinander, wie der Verkehr auf den Gleisen künftig geführt werden könnte. Die DB Netz AG erhielt von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe wichtige Hinweise zur Bedeutung und zum Ausbaubedarf einzelner Bahnhöfe, wie zum Beispiel dem Wunsch nach einem barrierefreien Zugang zum Bahnhof Rodenbach.

Zusätzlich prüft die DB Netz AG derzeit auf Bitte der Arbeitsgruppe, unter welchen Umständen der Nahverkehr auf den beiden äußeren Gleisen der Strecke geführt werden kann.

Eine dritte Arbeitsgruppe diskutierte die Verkehrsentwicklung bis 2025 sowie mögliche qualitätsverbessernde Maßnahmen für den so genannten Südkorridor, das heißt der Strecke zwischen Hanau, Aschaffenburg und Nantenbach. Außerdem stellte die Bahn den Mitgliedern der Arbeitsgruppe die in diesem Bereich im Rahmen des Projekts Hanau – Nantenbach bereits in Umsetzung befindlichen Baumaßnahmen vor.

Eine wichtige Erkenntnis dieser Arbeitsgruppensitzung war es, dass auf der Strecke genügend Kapazität vorhanden wäre, um den für die Zukunft prognostizierten Verkehr mit optimaler Betriebsqualität darüber zu führen. Dazu müssten zwei zusätzliche Maßnahmen umgesetzt werden: Hierbei handelt es sich um die Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs in Hanau-Großauheim und um die Installierung eines zusätzlichen Signals bei Dettingen. Ob darüber hinaus weitere Verbesserungen an der Strecke notwendig sind, um gegebenenfalls weitere Fahrzeitverkürzungen zu erzielen, konnte allerdings noch nicht abschließend beantwortet werden.

Hierzu müssten die Ergebnisse des neuen Bundesverkehrswegeplans vorliegen. Die DB Netz AG hat den Mitgliedern der Arbeitsgruppe zugesichert, sie zu informieren, sobald hierzu ausreichend belastbare Aussagen vorliegen. Gleichzeitig nahm sie Hinweise der Mitglieder für zusätzliche Maßnahmen auf, mit denen die Fahrzeit auf der Strecke beschleunigt und die Pünktlichkeit verbessert werden könnten.

Die Forumsmitglieder zeigten sich zufrieden mit dem Verlauf der Sitzung und dem bisherigen Dialogprozess, der sich insbesondere durch eine konstruktive, sachliche Arbeitsatmosphäre auszeichne. Der begonnene Dialog soll daher fortgesetzt werden. Das nächste Treffen des Dialogforums ist im Mai 2015 vorgesehen. Außerdem sollen weitere Arbeitsgruppensitzungen sowie Bürgerinformationsveranstaltungen stattfinden, über die die DB Netz AG rechtzeitig informieren wird.

2.3 22.01.15: Antragskonferenz (Scoping-Termin) (Teil des formellen Verfahrens)

Das Regierungspräsidium Darmstadt hatte federführend und im Namen der ebenfalls zuständigen Regierungspräsidium Kassel und der Regierung Unterfranken zur Antragskonferenz eingeladen. Wegen des großen Interesses wurde die Antragskonferenz ausnahmsweise öffentlich durchgeführt. Rund 140 Personen nahmen an der Veranstaltung teil. Der Termin hilft der Behörde dabei, den Untersuchungsrahmen für das Raumordnungsverfahren und die Umweltverträglichkeitsuntersuchung festzulegen. Eingeladen waren betroffene Kommunen, Träger öffentlicher Belange und anerkannte Naturschutzverbände.

Das Regierungspräsidium Darmstadt präsentierte den Ablauf des Verfahrens. Die DB Netz AG erläuterte das Vorgehen, den Suchraum, Untersuchungsrahmen und -umfang sowie zu betrachtende Umweltschutzgüter und Raumordnungsfaktoren.

2.4 11.05.15: 3. Sitzung: Ergebnis Antragskonferenz Neubaustrecke, Lärm

- Die Fachstelle Umweltschutz der DB Netz AG informiert allgemein über das Thema Lärm und Bahnverkehr. Dazu wurden zwei Lärmstelen mitgebracht, die Lärmschutzmaßnahmen simulieren. Der Begriff Flächenintegral wird erläutert.
- Es gibt nachfragen zur Lärmsanierung in Steinau und Neuhof. Freiwillige Maßnahmen zum Lärmschutz müssten gesondert finanziert werden, da der Bund diese nicht bezahle.
- Das Regierungspräsidium Darmstadt erläutert den Sachstand im formalen Verfahren und berichtet von der Antragskonferenz am 22. Januar 2015 in Gelnhausen. Die Antragskonferenz sei in zweierlei Hinsicht besonders gewesen: Zum einen wurde sie sehr früh im Planungsstand anberaumt und zum anderen für die breite Öffentlichkeit geöffnet. 140 Personen hatten teilgenommen und es gab ein breites Medienecho.

Das Dialogforum hat am Montag, den 11. Mai zum dritten Mal getagt. An dem Treffen in Neuhof nahmen rund 80 Vertreter insbesondere von Kommunen, Verbänden, Bürgerinitiativen, Behörden und aus der Politik teil.

Das Forum beschäftigte sich intensiv mit dem Thema Lärmschutz und Lärmvorsorge, da diese Themen nach Meinung aller Beteiligten für die Entscheidung über die neue Bahntrasse eine herausragende Rolle spielen werden. Da die Trassenführung im Abschnitt zwischen Gelnhausen und Fulda bzw. Würzburg noch nicht feststeht, ging es allerdings noch nicht um konkrete Maßnahmen der Lärmvorsorge. Die Forumsmitglieder wollten die frühe Planungsphase vielmehr dafür nutzen, sich allgemein über die aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Bemühungen der Bahn für mehr Lärmschutz zu informieren. Wie ein Vertreter der Bahn ausführte, stelle der Lärmschutz ein zentrales Unternehmensziel der Deutschen Bahn dar. Bis 2020 werde der Schienenverkehrslärm halbiert.

Darüber hinaus informierten sich die Teilnehmer über den aktuellen Stand im formellen Verfahren. Am 22. Januar fand in Gelnhausen die Antragskonferenz für das Raumordnungsverfahren statt. Das daraus resultierende Unterrichtungsschreiben, das den Inhalt und den Umfang der Untersuchungen festschreibt, soll laut einer Vertreterin des Regierungspräsidiums Darmstadt im Sommer 2015 fertig gestellt werden.

Zum Stand der technischen Planungen erläuterte die Bahn das geplante Vorgehen, um aus der Vielzahl der theoretisch möglichen Trassenführungen im Raum nordöstlich von Gelnhausen eine

kleinere Anzahl auszuwählen, die im Rahmen der Vorplanung vertieft untersucht werden kann. Hierzu sollen die bereits ermittelten „Grobkorridore“ für die neuen Gleise anhand der vorhandenen Raumwiderstände wie zum Beispiel Ortschaften, Naturschutz-, Wasserschutz- oder Erholungsgebieten und der in etwa zu erwartenden Baukosten verglichen werden.

Unter anderem mit der Frage, wie die verschiedenen Raumwiderstände im Verhältnis zueinander zu gewichten sind, wird sich eine Arbeitsgruppe des Dialogforums ab Juli näher befassen.

Im Streckenabschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen, der entlang des Bestands viergleisig ausgebaut werden soll, beschäftigen sich die Planer der Bahn derzeit damit, die unterschiedlichen Bauzustände zu bewerten. Auf diese Weise soll auch hier entschieden werden können, wie die neuen Gleise im Verhältnis zu den bestehenden am besten angeordnet werden sollen.

Die entsprechende Arbeitsgruppe des Dialogforums hatte zuvor zwei Kriterien ermittelt, die für die Region besonders wichtig sind: Zum einen, dass die neue Bahnstrecke möglichst wenig Lärm und sonstige Emissionen verursacht und zum anderen, dass die Vorteile für Reisende im Vordergrund stehen, zum Beispiel, indem die Gleise schnell und leicht erreichbar sind.

2.5 15.09.15: 4. Sitzung: Sachstand formelles Verfahren (Unterrichtungsschreiben), integraler Taktplan

- Ein leicht verändertes Selbstverständnis wird beschlossen.
- Das Regierungspräsidium erläutert die Inhalte des Unterrichtungsschreibens für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen sowie die nächsten Schritte im formalen Verfahren.
- Die DB Netz AG erläutert den Stand der Planung hinsichtlich der Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda und dem Südkorridor. Es wird aus der Arbeitsgruppe „Vorbereitung ROV“ berichtet.
- Die Einflüsse des integralen Taktfahrplans auf die Netzplanung werden vorgestellt.

Das Dialogforum tagte am 15. September 2015 in Fulda mit 60 Personen. Das Forum befasste sich zunächst mit der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens für den Streckenabschnitt zwischen Gelnhausen und Fulda. Das Regierungspräsidium Darmstadt stellte das Unterrichtungsschreiben vor – darin sind Inhalt und Umfang der Untersuchungen festgelegt, die die Bahn für das Raumordnungsverfahren durchführen muss.

Laut Behörde wurden die Stellungnahmen und Anregungen berücksichtigt, die hierzu im Vorfeld eingegangen sind. Besonderen Wert haben diese beispielsweise daraufgelegt, dass das Vorhaben gut begründet und sein Nutzen für die Region dargestellt wird. Das Unterrichtungsschreiben ist im Internet einsehbar auf der Webseite des Regierungspräsidiums Darmstadt:

https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/Unterrichtungsschreiben_Internetversion.pdf

Auf Basis des Untersuchungsrahmens konnte die Bahn damit beginnen, die geeignete Linienführung zu ermitteln. Ziel sei es, die Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren bis 2017 zu finden. Also die bestmögliche Variante unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen. Hierzu werde in den nächsten Wochen Umweltplanungsbüro engagiert.

Außerdem kündigte die Bahn an, bei der Suche nach den geeigneten Trassenkorridoren erstmals für ein Projekt dieser Größenordnung ein 3-D-Planungsinstrument unterstützend einzusetzen. Sie verspricht sich hiervon, die Planung schneller und besser durchführen zu können. Ungeeignete Trassenkorridore sollen möglichst früh ausgeschlossen werden.

Wichtig werde es laut Meinung der Mitglieder des Dialogforums sein, dass die Linien transparent und nachvollziehbar ausgewählt werden.

2.6 11.03.2016: 5. Sitzung: Grobkorridore, Netzkonzeption 2030

- Die Planungsgemeinschaft Umwelt stellt die überprüften Grobkorridore sowie das Kartierungskonzepts für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen für die Neubaustrecke Hanau – Fulda vor.
- Die DB Netz AG erläutert die Grundlagen der Netzkonzeption 2030 und erläutert den Bundestagsbeschluss für die „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ vom 28.01.2016 zur Rheintalbahn. Im Grundsatz gehe es um die Erhöhung der Akzeptanz von Infrastrukturprojekten.

Die fünfte Sitzung fand am 11. März in Rodenbach statt. Die Umweltplaner haben zunächst sogenannte Grobkorridore ermittelt, innerhalb derer die neue Bahnstrecke verlaufen könnte. Innerhalb der groben Korridore werden dann „Trassenkorridore“ aufgezeigt und anschließend ernsthaft in Betracht kommende Streckenvarianten ausgearbeitet. Diese Varianten können dann miteinander verglichen werden, so dass bis Anfang 2017 eine so genannte „Vorzugsvariante“ feststeht, die die DB in das Raumordnungsverfahren einbringen möchte.

Die Umweltplaner haben auch damit angefangen, eine Bestandsaufnahme der im Suchraum vorhandenen Vogel- und Tierarten durchzuführen. Hierbei beschränken sie sich zunächst auf die Bereiche, in denen eine oberirdische Streckenführung möglich ist.

Die Mitglieder des Dialogforums wiesen darauf hin, dass in diesem Zusammenhang auch zu beachten sei, wie mit den entstehenden Erdaushubmassen bei möglichen Tunneln umzugehen ist. Alle Beteiligten legen großen Wert darauf, dass das Verfahren formell und rechtlich einwandfrei verläuft. Ziel des Dialogforums sei es nach wie vor einen fairen und nachvollziehbaren Abwägungsprozess durchzuführen an dessen Ende die unter Berücksichtigung aller Kriterien verträglichste Variante stehe. Den Mitgliedern des Dialogforums ist dabei wichtig, dass keine Trassenvariante frühzeitig ausgeschlossen wird.

Für den Streckenabschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen, der viergleisig ausgebaut wird, soll bis Herbst entschieden werden, welche Gleise vom Nahverkehr und welche vom Fernverkehr genutzt werden. Von dieser Entscheidung hängt ab, in welchem Umfang die vorhandenen Bahnhöfe umgebaut werden müssen.

Ein Experte der DB Netz AG stellte dem Dialogforum zudem die Grundlagen der „Netzkonzeption 2030“ genannten Neu- und Ausbaustrategie der Deutschen Bahn vor, die im Rahmen der Sitzung intensiv diskutiert wurden. Bis zum nächsten Treffen werden die Planungen durch die Arbeitsgruppen des Dialogforums begleitet.

2.7 13.09.16: 6. Sitzung: BVWP 2030, Trassenvarianten NBS, Lärm, Verknüpfung Kalbach, Umfahrung Neuhoof, Öffentlichkeitsarbeit

- Das Dialogforum hatte gemeinsam Anregungen zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 ans Bundesverkehrsministerium übermittelt. Die DB Netz AG stellt den Entwurf des BVWP 2030 vor.
- Die Umweltgutachter stellen Arbeitsstands sowie weitere Schritte bei der Ermittlung der Trassenvarianten im Suchraum vor. In der Diskussion wird die Anknüpfung in Kalbach, die Umfahrung in Neuhoof, Wasserschutz, Lagerung von Bodenaushub und der Stellenwert von Lärm im Vergleich zu anderen Schutzgütern thematisiert.
- Die weitere Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen werden diskutiert.

Die von der Deutschen Bahn beauftragten Umweltplaner haben bei der sechsten Sitzung, in Gelnhausen sieben ernsthaft in Betracht kommende und untereinander kombinierbare Trassenkorridore vorgestellt, die sie in den vergangenen Wochen für den Suchraum nordöstlich von Gelnhausen ermittelt haben. Dazu gehören sowohl Trassenkorridore durch das Kinzigtal, als auch solche durch den Spessart und im sogenannten Westkorridor.

Innerhalb dieser sieben Trassenkorridore, die jeweils einen Kilometer breit sind, sollen nun in den nächsten Wochen konkrete Linien erarbeitet werden. Im Anschluss werden diese Varianten miteinander verglichen. In der zweiten Jahreshälfte 2017 soll die bestmögliche Streckenführung ermittelt sein und als Antragsvariante in das Raumordnungsverfahren eingebracht werden.

Die Arbeit des Dialogforums steht damit vor einer entscheidenden Phase und alle Beteiligten legen Wert darauf, dass die nun anstehenden Planungsschritte absolut transparent und nachvollziehbar erfolgen. Die Mitglieder des Dialogforums arbeiten seit gut zwei Jahren mit dem Ziel, in einem fairen und nachvollziehbaren Abwägungsprozess unter Berücksichtigung aller Kriterien die verträglichste Variante zu finden.

Ein weiteres Thema der Sitzung waren die Aussagen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 zum Projekt. Im Wesentlichen bestätigt der BVWP die ergebnisoffene Planung und die Arbeit des Dialogforums. Der BVWP unterstreicht, dass die Lage der Gleise nordöstlich von Gelnhausen noch nicht feststeht, sondern im Verlauf der weiteren Planung im Dialog mit der Bevölkerung bestimmt werden soll.

Die Mitglieder des Dialogforums hatten im April diesen Jahres in einem gemeinsamen Schreiben an das Bundesverkehrsministerium (BMVI) die Notwendigkeit einer Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Projektregion und deren zügige Realisierung gefordert und einige Hinweise zum Entwurf des Verkehrswegeplans formuliert, die in der abschließenden Version des BVWP zum Teil aufgegriffen wurden. So wurden zum Beispiel fehlerhafte Zugzahlen korrigiert und missverständliche Detaillierungen zur möglichen Streckenführung entfernt.

Im Abschnitt zwischen Hanau und Gelnhausen hat die Deutsche Bahn in den vergangenen Monaten intensive Trassierungsarbeiten durchgeführt. Auf dieser Grundlage soll voraussichtlich bis Februar nächsten Jahres entschieden werden, ob der Fernverkehr künftig auf den außen- oder den innenliegenden Gleisen geführt wird. Von dieser Entscheidung hängt ab, in welchem Umfang die vorhandenen Bahnhöfe umgebaut werden müssen.

Vor dem Hintergrund der anstehenden Entscheidungen sollen im Oktober und November Informationsveranstaltungen zum aktuellen Projektstand für parlamentarische Mandatsträger und für die interessierte Öffentlichkeit stattfinden.

2.8 10.02.17: 7. Sitzung: Neue Bürgerinitiativen, Kriterien für die nachvollziehbare Bewertung der Varianten hinsichtlich Raum, Umwelt, Wirtschaftlichkeit; Variante VII bei Wallroth und Hintersteinau optimieren

- Die Umweltplaner erläutern die Bewertungskriterien für Raum und Umwelt, die DB Netz AG für das Thema Wirtschaftlichkeit.
- Optimierte Linien in den Trassenkorridoren werden vorgestellt und die Bewertungskriterien zum Variantenvergleich im Suchraum erläutert.
- Ein Teilnehmer hält die Linienführung der Variante VII bei Wallroth und Hintersteinau für optimierbar. Die Trasse können zwischen den beiden Ortschaften gelegt werden und läge dann etwa 30 bis 40 Meter höher, so dass keine neue Bahnbrücke nötig wäre. 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.

Das Dialogforum hat am 10. Februar in Neuhoef zum siebten Mal getagt. An dem Treffen nahmen rund 90 Vertreter insbesondere aus Politik, von Umwelt-, Fahrgast-, Wirtschafts- und Verkehrsverbänden sowie Bürgerinitiativen teil. Darunter einige Bürgerinitiativen, die sich erst vor kurzem gegründet haben.

Das Thema Lärmschutz wird bei der Betrachtung der Varianten im Suchraum nordöstlich von Gelnhausen eine herausragende Rolle spielen. Für alle Varianten werden umfangreiche Schallberechnungen durchgeführt, die in den anstehenden Variantenvergleich einfließen. Neben dem Schutz vor Lärm spielen noch eine Vielzahl weiterer umwelt- und raumordnerischer sowie verkehrlich-technischer und wirtschaftlicher Kriterien eine Rolle, die den Mitgliedern des Dialogforums von Bahn und Umweltgutachtern vorgestellt wurden.

Hierzu gehören zum Beispiel auch die Menge des entstehenden Tunnelaushubs und die dafür benötigten Lagerflächen. Bevor mit dem Variantenvergleich begonnen werden kann, dessen Ergebnis weiterhin völlig offen ist, haben die Umweltplaner in den vergangenen Wochen zunächst an der weiteren Optimierung der sieben ernsthaft in Betracht kommenden und untereinander kombinierbaren Varianten gearbeitet. Ziel der Optimierungen ist es, die Belastung für den Menschen und die Eingriffe in die Umwelt so gering wie möglich zu halten.

Dabei betonten die Umweltgutachter erneut, dass es bei allen Varianten zu Eingriffen in Raumwiderstände und Umweltaspekte kommen werde. Wie allen Beteiligten seit Beginn der Planungen bekannt ist, gäbe es im vorliegenden Suchraum keine Variante, die völlig konfliktfrei ist. Ziel ist es, die Auswirkungen so weit wie möglich zu minimieren.

Völlig ergebnisoffen ist auch weiterhin die Frage nach der Südanbindung bzw. des möglichen Ausbaus der Strecke Hanau – Nantenbach. Thematisiert wurde in der Sitzung auch, dass die Arbeit des Dialogforums nach wie vor viel Zuspruch erfährt und die dringende Forderung nach einer Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Region fortbesteht. Gleichzeitig nehmen aber auch die Sorgen der möglicherweise betroffenen Gemeinden und die Ängste einzelner An-

wohner spürbar zu. Ein ganz besonderes Augenmerk soll bei den weiteren Planungen auf das Thema Lärmschutz gelegt werden.

Weiterhin betonen die Mitglieder des Dialogforums, wie wichtig es sei, die frühzeitige Information der Öffentlichkeit transparent fortzusetzen, um sicherzustellen, dass die Planungen für alle Betroffenen nachvollziehbar sind. Hierfür wolle man sich auch von Seiten der Bahn die nötige Zeit nehmen und Sorgfalt vor Schnelligkeit walten lassen. Mit der Bestimmung einer Vorzugsvariante wird daher nicht vor Herbst dieses Jahres zu rechnen sein.

2.9 22.05.17: 8. Sitzung: Methoden, um Schutzgüter zu beurteilen, Ergebnisse Schutzgut Landschaft, Varianten

- Umweltgutachter erläutern die Methodik, um Auswirkungen von Schall auf Menschen zu beurteilen. Die DB Netz AG erläutert, wie mit dem Planungstool KorFin® Schallimmissionen berechnet werden. Bei großen Betroffenheiten von Schall werde bei allen Varianten versucht, eine Optimierung der Streckenführung vorzunehmen. Je Variante wären drei Optimierungen vorgenommen worden.
- Der von einem Teilnehmer vorgelegte „Plan B“ eines dreispurigen Ausbaus der Bestandsstrecke wurde von der DB Netz AG als nicht ausreichend zurückgewiesen.
- Die Umweltgutachter betonen, dass sie sämtliche Vorschläge zur Optimierung der Variante V prüfen, die eine maximale Bündelung mit der Bestandsstrecke vorsieht. Voraussetzung sei, dass die Vorschläge technisch umsetzbar sind. Sind Teile besser als die bisherige Linienführung, dann werden diese genutzt.

Das 8. Treffen des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda ist am 22. Mai zu Ende gegangen, ohne dass die DB den rund 70 Teilnehmern größere Neuigkeiten zum Neubauprojekt mitteilen konnte. Der Verlauf der Neubaustrecke im Raum zwischen Gelnhausen, Fulda und Würzburg ist weiterhin offen. Im nächsten halben Jahr werden detaillierte Untersuchungen angestellt.

Bei der Sitzung in Rodenbach stellten die von der Bahn für die Raum- und Umweltprüfungen beauftragten Gutachter den Teilnehmern die Methodik vor, nach der die einzelnen Schutzgüter bewertet werden. Hierbei ging es vor allem um den Schall und seine Auswirkungen auf das Schutzgut „Mensch“. Die Gutachter werden für jede der sieben Varianten sowie die verschiedenen Kombinationsmöglichkeiten im Detail errechnen, wie viele Einwohner dadurch wie stark von Schienenlärm betroffen wären und wie hoch der zu erwartende Lärm wäre. Diese Betrachtung erfolgt sowohl für die neue Bahnstrecke als auch für die Bestandsstrecken. In die Gesamtbewertung der Varianten und in den Variantenvergleich fließt vor allem ein, wie sich die Schallsituation durch die Neubaustrecke für die Anwohner verändert.

Neben dem Schutzgut „Mensch“ werden noch sechs weitere Schutzgüter ebenso detailliert untersucht. Die Gutachter stellten den Teilnehmern des Dialogforums die Bewertungsmethodik für die Schutzgüter „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ sowie „Landschaft“ vor und präsentierten für das Schutzgut „Wasser“ erste vorläufige Bewertungsergebnisse.

Für die Gesamtbewertung müssen neben den umweltfachlichen und raumordnerischen Belangen die verkehrlich-technischen und wirtschaftlichen Aspekte abgewogen werden. Die Vertreter der Bahn betonten noch einmal, dass alle notwendigen Prüfungen mit der gebührenden Sorgfalt durchzuführen seien. Wann diese abgeschlossen werden könnten, sei zum Teil auch von externen Einflüssen abhängig.

Um beurteilen zu können, welche Auswirkungen der Schall auf das Schutzgut Mensch hat, sei man beispielsweise auf die Zugzahlenprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) angewiesen, die bisher noch nicht vorliege. Die Schallberechnungen würden daher zunächst auf Basis der vorhandenen Zugzahlenprognosen 2025 ausgeführt und müssten später noch einmal aktualisiert werden.

Die Mitglieder des Dialogforums sprachen in diesem Zusammenhang über die wachsende Ungeduld und den Wunsch vieler Bürgerinnen und Bürger endlich zu erfahren, welche der sieben Varianten ausgewählt wird.

Der Moderator wies darauf hin, dass wegen des großen öffentlichen Interesses bereits jetzt viele Details ausführlich geprüft werden, die bei vergleichbaren Projekten üblicherweise erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt in den Planungen berücksichtigt werden. Diese Detailprüfungen bräuchten ihre Zeit. Man habe sich mit Gründung des Dialogforums vor drei Jahren bewusst dafür entschieden, die Öffentlichkeit zu einem sehr frühen Zeitpunkt an den Planungen zu beteiligen, um alle Hinweise und Fragen frühzeitig aufnehmen und prüfen zu können. Dies verlange allen Beteiligten jedoch ab, die nötige Geduld für das schrittweise Vorgehen aufzubringen.

Thematisiert wurde in der Sitzung auch noch einmal die Möglichkeit, die neue Bahnstrecke mit vorhandener Infrastruktur im Kinzigtal zu bündeln. Von verschiedener Seite wurden Vorschläge entwickelt, wie sich die bereits existierende Variante V noch näher an die Bestandsstrecke verlegen lässt. Die DB und die beauftragten Umweltgutachter prüfen sämtliche Vorschläge und nehmen gegebenenfalls Optimierungen der Variante V vor.

2.10 24.10.2017: 9. Sitzung: Stand der Prüfungen der 13 Varianten und alternative Vorschläge, Stausee-Querung, Sulzhofunnel

- Die DB Netz AG berichtet über neue Aspekte beim Südkorridor.
- Die Umweltgutachter und die DB Netz AG berichten von der 10. und 11. Sitzung der AG ROV und erläutern den Prüfstand der einzelnen Varianten und das weitere Vorgehen bei der Prüfung der Optimierungsvorschläge für einen bestandsnahen Ausbau (Variante V).

Alle Vorschläge zur Trassenführung für die Neubaustrecke zwischen Gelnhausen, Fulda und Würzburg werden weiterhin intensiv und ernsthaft geprüft, sofern sie technisch machbar sind, die technischen Regelwerke einhalten und die verkehrlichen Ziele erreichen – auf diesen Grundsatz haben sich die Mitglieder des Dialogforums Hanau – Würzburg/Fulda bei ihrem 9. Treffen verständigt, das am 24. Oktober in Gelnhausen stattfand. Genau hierzu sei das Dialogforum schließlich gegründet worden: Keine gute Idee soll unberücksichtigt bleiben.

Einige Forumsteilnehmer hatten den Wunsch geäußert, verschiedene Vorschläge zur Bündelung der neuen Bahngleise mit vorhandenen Verkehrswegen zwischen Haitz und Steinau zu prüfen. Die DB sieht hierbei allerdings den derzeitigen Vorschlag für einen Tunnel durch Bad Soden-Salmünster kritisch. Dieser befände sich zum einen im Hochwasserschutz- und Überschwemmungsgebiet. Zum anderen wäre aufgrund der örtlichen Höhenverhältnisse ein wannenförmiger Tunnel notwendig. Dies widerspricht rechtlichen Vorgaben, da die Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes nicht erfüllt sind. Ein Zug soll immer eigenständig aus dem Tunnel herausrollen können. Auch alternative Ideen wie der Bau eines Trogs mit Rettungsplatz sieht die Bahn aus Sicherheitsgründen als nicht umsetzbar an.

Bis die DB die Antragsvariante ermitteln kann, wird es aber nicht nur wegen dieser Prüfungen noch dauern. Laut DB Netz AG fehlen noch wichtige Grundlagen wie das Schallgutachten. Auch die Untersuchungen zu FFH-Gebieten und Artenschutz seien noch nicht abgeschlossen.

Ebenfalls noch zu untersuchen ist, wie die neuen Gleise im Fall der Variante V bei Bronnzell auf die Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg eingebunden werden können. Die bisherigen Vorschläge lassen sich verkehrlich nicht umsetzen, so dass nach alternativen Verknüpfungen bei Kerzell oder nördlich von Flieden gesucht wird.

In Bezug auf den als Südkorridor bezeichneten Abschnitt zwischen Hanau, Aschaffenburg und Nantenbach gab es in den vergangenen Monaten keine neuen Entwicklungen. Um hier weiter zu planen, wartet die Bahn immer noch auf die Zugzahlenprognosen 2030 des Bundes.

Die Entscheidung über die Vorzugsvariante soll für die wirtschaftlichen und verkehrlichen Belange und für die Auswertung in Bezug auf Raumordnung und Umwelt gemeinsam innerhalb des Dialogforums vorgestellt werden. Um hierbei Transparenz zu gewährleisten, werden die entsprechenden Unterlagen in für den Laien verständlicher Weise aufbereitet. Die nächste Sitzung des Dialogforums wird je nach Arbeitsstand Anfang Dezember oder im Januar stattfinden.

2.11 05.03.18: 10. Sitzung: Main-Kinzig-Kreis nutzt eigenen Gutachter, Ergebnisse Schall, Variantenbewertung, Vorschlag VIII geprüft, Kosten, Risiko Stausee-Querung, Netzbogenbrücke, Zugzahlen 2030

- Der Main-Kinzig-Kreis kündigt an, alle 13 Varianten(kombinationen) sowie den Vorschlag VIII durch ein eigenes Gutachterbüro prüfen zu lassen, um auf Augenhöhe diskutieren zu können. Verzögerungen sollen davon aber nicht ausgehen.
- Die DB Netz AG erläutert die vorläufigen Schalluntersuchungen und Variantenbewertungen sowie die Ergebnisse der AG Raumordnung und AG Südkorridor. Der Vorschlag VIII kombiniere Vorschläge aus dem Dialogforum, die eine Bündelung anstrebe.
- Ein Teilnehmer bemängelt an der Bewertungsmethode, dass die vereinfachte fünf-stufige Bewertung von ++ bis -- keine quantitativen Unterschiede zwischen den Varianten zeige, so könnten marginale Unterschiede zu großen Unterschieden führen. Die DB Netz AG weist darauf hin, dass deshalb alle Bewertungen in einem 2. Schritt verbal-argumentativ erläutert würden.
- Die DB Netz AG erläutert das Vorgehen beim Schall. Eine Gesamtlärbetrachtung werde in Erwägung gezogen, wenn etwa die Nähe zur Autobahn A66 dazu Anlass gebe. Die vergleichende Bewertung der Varianten erfolge ohne Schallschutz, um einen möglichst hohen Abstand zur Wohnbebauung zu erreichen. Das gebe auch das Unterrichtsschreiben des Regierungspräsidiums vor. Die Berechnung der Zahl der betroffenen Einwohnenden erfolge anhand von Modellbauten und der mittleren Einwohnerzahl. Für Kurgebiete gelten um 2 db(A) strengere Grenzwerte als bei Wohngebieten.
- Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Variante IV insgesamt recht gut abschneide. Dadurch würde die Frage nach den Risiken einer Brücke im Kinzigstausee aktueller und fragt, ob der Vorschlag des BUND mit einer Umfahrung des Kinzigstausees geprüft werde. Die DB Netz AG erläutert, dass es mit einer sogenannten Netzbogenbrücke, deren Pfeiler am Ufer des Sees verankert werden, eine technisch machbare Alternative zu einer Brücke mit Pfeilern im See gäbe, die kein bautechnisches Risiko darstelle. Der Vorschlag des BUND sei bereits geprüft und die Ergebnisse in einer AG-Sitzung vorgestellt worden.

Dieser Vorschlag betrifft das Siedlungsgebiet Ahl stark; es wird eine nochmalige Prüfung in Aussicht gestellt.

- Ein Teilnehmer merkt an, dass die Varianten V und VI bei Romsthal und Katholisch-Willenroth durch ein Mineralabbaugebiet führten. Hier gäbe es einen Steinbruch, in dem Basalt abgebaut werden soll.
- Ein anderer Teilnehmer bittet darum, dass die tatsächlichen Kosten der unterschiedlichen Varianten offengelegt werden. Er vermutet, dass ein Neubau mit vielen Tunneln erheblich teurer sei als ein Ausbau der Bestandsstrecke. Die DB Netz AG verdeutlicht, dass dies nicht der Fall sei. Der Ausbau unter dem „rollenden Rad“, also bei laufendem Betrieb, sei deutlich teurer und zeitintensiver.
- Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt die DB Netz AG, dass bis zur Variantenverkündung Anfang Mai die aktuellen Zugzahlenprognose 2030 vorliegen sollten. Sollte dies nicht der Fall sein, müsse man überlegen, wie man damit umgehe.

Beim 10. Treffen des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda hat die DB die vorläufige Bewertung der verschiedenen Varianten für die neuen Bahngleise zwischen Gelnhausen und Fulda vorgestellt. Insbesondere die lang erwarteten ersten Ergebnisse der Schalluntersuchung liegen nun vor. Die Schallberechnungen der DB ergeben, dass es für die Mehrheit der bisher betroffenen Bevölkerung im Raum nordöstlich von Gelnhausen mit dem Bau der neuen Gleise deutlich leiser werde als heute. Und zwar ganz egal, welche Linienführung gewählt wird. Dies liegt daran, dass der Güterverkehr nachts von der bestehenden Strecke im Kinzigtal auf die Neubaustrecke umgelenkt wird. Dadurch werden das Kinzig- und das Fliedetal nachts von Güterverkehrslärm entlastet. Dieser Effekt sei umso höher, je weiter die neue Bahnstrecke von den dicht besiedelten Gebieten entfernt ist. Die Berechnungen erfolgten zunächst ohne Lärmschutz. Ergänzend wird für alle Varianten untersucht, wie sich die Situation mit Lärmschutz darstellt.

Lärmindernd wirke sich außerdem aus, dass der Gesetzgeber ab 2020 nur noch leise Güterwagen auf dem deutschen Netz zulässt, die mit Flüsterbremsen ausgerüstet sind. Die DB Netz AG kündigte zudem an, dass Lärmschutzuntersuchungen an der Bestandsstrecke durchgeführt werden. Damit kommt man einer wesentlichen Forderung der Region und des Dialogforums nach.

Eine finale Entscheidung, welche Trassenführung am Ende gewählt werden soll, konnte laut DB indes noch nicht getroffen werden. Grund hierfür sei, dass einige Prüfergebnisse noch ausstünden. Unter anderem sei die Überprüfung des „Vorschlags VIII“ noch nicht abgeschlossen.

Nördlich von Schlüchtern liege der sogenannte „Vorschlag VIII“ im Korridor der Variante V, jedoch gäbe es südlich von Schlüchtern einen Verlauf, der von Variante V abweiche. Der Vorschlag aus Dezember 2017 verlege die Autobahn 66 in Bad Soden-Salmünster in einen Tunnel und die Bahngleise über den Tunnel. Aufgrund des vielfach im Dialogforum geäußerten Wunschs und nach Vorliegen einer nun auch technisch zulässigen Lösung für Bad Soden-Salmünster prüfe die DB den Vorschlag durchgängig.

Die Mitglieder des Dialogforums betonten noch einmal den dringenden Bedarf für die Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Region und die Bedeutung einer zügigen Umsetzung des Projekts. Zahlreiche Mitglieder des Dialogforums forderten, dass der Variantenentscheid nicht durch das stetige Vorbringen neuer Ideen verzögert werden darf.

Die nächsten Sitzungen des Dialogforums sind für den 11. April und den 3. Mai geplant. Bis dahin haben die Mitglieder des Dialogforums Mitte März die Möglichkeit, in einem ganztägigen Workshop die bisherigen Ergebnisse des Variantenvergleichs nachzuvollziehen und ihre Fragen mit den Gutachtern im Detail zu diskutieren. Ein weiterer Workshop soll im April stattfinden.

Im Südkorridor „Hanau – Aschaffenburg – Nantenbach“ gibt es nach wie vor keinen neuen Planungsstand. Für die Prüfung der Frage, ob in diesem Abschnitt Umbauten notwendig sind, um die Kapazität der Strecke zu steigern, ist die Deutsche Bahn auf die noch ausstehende Zugzahlen-Prognose 2030 des Bundesbauministeriums angewiesen.

Unabhängig davon hat die DB Netz AG auf Wunsch des Dialogforums untersucht, wie sich die Fahrzeit auf der Strecke zwischen Hanau, Aschaffenburg und Würzburg verkürzen ließe. Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass die Fahrzeit in diesem Abschnitt durch bauliche Änderungen und Neubau von Streckenteilen um etwa sechseinhalb Minuten verringert werden ließe.

2.12 17.03.2018: 1. Workshop: Schall, Variantenvergleich

Beim ersten Workshop wurden morgens die Aspekte Schall für die drei Bereiche Spessart, Kinzigtal Süd und Kinzigtal Nord in drei parallelen Arbeitsgruppen vertiefend betrachtet. Zuvor gab es eine Einführung im Plenum.

Am Nachmittag wurde wiederum zunächst im Plenum das Thema Umwelt erläutert. Dann wurden in drei parallelen Workshops die Themen Umwelt, Raumordnung und verkehrliche Ziele intensiver besprochen. Mit einer Abschlussrunde wurde der Tag beendet. Fragen und Hinweise wurden protokolliert. Hier werden Auszüge daraus aufgeführt:

- Wäre es möglich, im Bereich Bornhecke/Ziegelhütte bei Kalbach das westliche Gleis der Variante IV näher an die Schnellfahrstrecke heranzurücken und auf Höhe der Einfädung in den Tunnel, diesen um etwa 10 bis 15 Meter nach Süden zu verlängern? Dies würde einen deutlich besseren Lärmschutz bedeuten. Die DB Netz AG wird den Vorschlag prüfen.
- Wurde berücksichtigt, dass die Firma Engelbert Strauss im Industriegebiet „Schlächtern/Nord“ bei Gomfritz direkt über der Variante V ein neues Lager baut? Die DB Netz AG wird prüfen, inwieweit dies Auswirkungen auf die Linienführung hätte.
- Kann man die Variante VII bei Hintersteinau etwas in Richtung Wallroth verschieben? In diesem Bereich gibt es einige Raumwiderstände, so dass eine Trassenverschiebung unwahrscheinlich ist. Dies wird noch einmal geprüft. Ein Verschieben hätte voraussichtlich eine Beseitigung des Hofes Marxmühle zur Konsequenz.
- Gibt es bei Variante IV die Möglichkeit den Kinzigstausee zu umfahren? Ja, theoretisch gäbe es die Möglichkeit. Dies würde jedoch zu Geschwindigkeitseinbrüchen auf der Strecke führen, da die benötigten Kurvenradien nicht eingehalten werden könnten. Darüber hinaus gäbe es in Bezug auf die Autobahn und die Autobahnbrücke bautechnische Probleme bei dieser Option. Zusätzlich wäre die Kommune Ahl stark vom Schall betroffen, da die Strecke dann sehr nah an der Ortschaft vorbeiführen würde.
- Es gibt eine Vielzahl weiterer Vorschläge zur Streckenführung der einzelnen Varianten (z.B. Rückbau der Bestandsstrecken und Bau einer viergleisigen Neubaustrecke zwischen Flieden und Fulda bei Variante V). Werden diese geprüft? Zunächst gilt es im Raumordnungsverfahren eine Vorzugsvariante zu finden. Am Ende des Raumordnungsverfahrens steht ein ein Kilometer breiter Korridor, in dem die Neubaustrecke verlaufen

soll. Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren wird dann geprüft, wie die Strecke weiter optimiert werden kann. Viele Vorschläge zielen auf die Optimierung der Streckenführung und sind daher erst für das spätere Verfahren relevant. Sofern sie sich auf die dann festgelegte Vorzugsvariante beziehen, werden sie eingehend geprüft.

2.13 11.04.2019: 11. Sitzung: Prüfergebnisse Gesamtbewertung, Vorschlag VIII abschließend geprüft, Schall mit Lärmschutz und angepasste Variante VII

- Die DB Netz AG und die Umweltgutachter stellen die noch ausstehenden Prüfergebnisse für die Gesamtbewertung, zum Vorschlag VIII, zur Schalluntersuchung mit Lärmschutz und zur Anpassung der Variante VII vor.
- Der sogenannte Plan B wird erneut als unzulässig zurückgewiesen.
- Ein Teilnehmer fragt, welche der zahlreichen Vorschläge bei der jetzt vorgelegten Überprüfung von Vorschlag VIII berücksichtigt wurden. Die Umweltgutachter erläutern, dass der Linienverlauf auf einem über hundertseitigen Dokument aus dem vergangenen Jahr und dem letzten Überarbeitungsstand aus Dezember 2018 beruhe. Ein Teilnehmer bittet darum, den final festgelegten Verlauf des Vorschlag VIII kartographisch darzustellen, damit Klarheit darüber herrsche, was genau überprüft wurde. Die DB sagt zu, dem Protokoll eine Kartenansicht beizufügen. Zusätzlich könne der Verlauf im Planungsworkshop am 18.04. in KorFin® nachvollzogen werden.
- Die DB Netz AG fasst abschließend zusammen, dass nach ausführlicher Überprüfung und Bewertung anhand umwelttechnischer, raumordnerischer und verkehrlicher Aspekte des dargestellten Vorschlag VIII sich insgesamt nicht als bessere Alternative zur bestehenden bereits stark gebündelten Variante V aufdränge. Im Gegenteil: im Gesamtergebnis schneide er schlechter ab. Man sei damit unter anderem dem Wunsch des Main-Kinzig-Kreises nach gleichwertiger Bewertung des Vorschlag VIII nachgekommen. Aufgrund der nun vorliegenden Ergebnisse werde der Vorschlag VIII nicht weiterverfolgt.

Bei der 11. Sitzung, in Bad Soden-Salmünster, stellte die Deutsche Bahn die Ergebnisse der noch ausstehenden Untersuchungen im Variantenvergleich vor. Hierzu gehörte unter anderem die letztendliche Ausgestaltung der Variante VII. Sie wurde in den letzten Wochen dahingehend angepasst, dass sie nicht mehr durch das Abbaugelände von Kali & Salz führt, da das Setzungsrisiko in diesem Bereich als zu hoch eingeschätzt wurde. Zwischen Ürzell und Neuhoof führt die Variante VII nun nicht mehr nördlich an Flieden vorbei, sondern umfährt Flieden südlich und ist im Bahnhof Flieden in Bündelung mit der Kinzigtalbahn. Die neue Variante VII schneidet bei der Bewertung in Summe sogar besser ab als die vorherige Version der Variante, da unter anderem eine verkehrliche Verknüpfung mit der Bestandsstrecke in Flieden möglich wird.

Ebenfalls präsentierte die Deutsche Bahn die vollständigen Schallbewertungen der einzelnen Varianten. Hier stand die komplette Betrachtung mit Schallschutz noch aus. Es zeigt sich, dass sich die Reihung der Varianten bei der Bewertung mit Schallschutz im Vergleich zur Betrachtung ohne Schallschutz nicht ändert. Gegenüber heute kommt es bei allen Varianten in jedem Fall zu einer deutlichen Lärminderung im gesamten Suchraum, auch wenn es in einzelnen Bereichen zu Lärmerhöhungen kommt.

Die Mitglieder des Dialogforums beschäftigten sich weiterhin mit den Ergebnissen der Überprüfung des sogenannten Vorschlag VIII. Hinter diesem verbergen sich verschiedenste externe Optimierungsvorschläge für einen bestandsnahen Ausbau. Die Untersuchungen ergaben, dass der Vorschlag VIII in einigen Details zwar besser, aber nicht wesentlich anders als die ähnlich verlau-

fende Bündelungsvariante V zu bewerten ist. In der Gesamtschau schneidet der Vorschlag VIII jedoch schlechter ab. Als kritisch wird insbesondere bewertet, dass der Vorschlag ein stadtbildprägendes Bauwerk in Bad Soden-Salmünster erfordern würde, um die Autobahn und die Bahnstrecke zu bündeln und gleichzeitig die bestehenden Straßenverbindungen zu erhalten. Nicht zuletzt aufgrund der sehr viel längeren Bauzeiten und vor allem dem hohen Anteil siedlungsnaher Baustellen gelangt dieser Vorschlag damit nicht in die engere Auswahl des Variantenvergleichs. Die umfassende Überprüfung des Vorschlags VIII wurde u.a. vom Main-Kinzig-Kreis gefordert.

In den kommenden drei Wochen werden die Ergebnisse des Variantenvergleichs abgewogen und die Vor- und Nachteile im Detail betrachtet. Das Ergebnis dieses Abwägungsprozesses will die DB in der nächsten Sitzung des Dialogforums am 3. Mai vorstellen.

2.14 18.04.18: 2. Workshop

Für den 2. Planungsworkshop wurden sämtliche Daten und Bewertungen der 13 Varianten(kombinationen) im Umfang von 39 Seiten sowie umfangreiches Kartenmaterial den Teilnehmenden digital zugesandt. Die Streckenverläufe wurden mittels Korfin visualisiert und es konnten Screenshots aufgenommen werden.

Auf dem Planungsworkshop wurden einzelne Fragen und Aspekte vor allem in Einzelgesprächen vertieft diskutiert. Deshalb gibt es von dieser Veranstaltung kein Protokoll oder weiterführende Hinweise. Für die Diskussion wurden drei Infoecken im Saal eingerichtet, die nach Interesse besucht werden konnten. Die drei Bereiche waren: (1) Untersuchungsraum Süd, (2) Untersuchungsraum Nord und (3) verkehrliche Ziele.

2.15 03.05.2018: 12. Sitzung: Schall, Vorschlag VIII; Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) bzw. parlamentarische Befassung, Variante IV und VII Antragsvarianten

- Hinsichtlich der Schalluntersuchung für die NBS wird kritisiert, dass ein pauschal 3 Meter Schallschutzwände angenommen werde. Die DB Netz AG verweist hier auf das Unterrichtungsschreiben, das dies so vorsehe. Der Variantenvergleich erfolge überdies ohne Schallschutz.
- Es wird angeregt, dass die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) zur NBS bereits vor Abschluss des Raumordnungsverfahren erfolgen solle. Die DB Netz AG verweist darauf, dass die BUV in allen anderen Projekten an das Planfeststellungsverfahren gekoppelt sei. Der Wunsch werde aber seitens der DB Netz AG an den Bund herangetragen. Auch der Schallschutz der Stadt Fulda werde in die parlamentarische Befassung einfließen. Überdies solle auch die Barrierefreiheit Thema der parlamentarischen Befassung sein. Zu der Anregung, dass auch Kompensationsmaßnahmen in die parlamentarische Befassung einfließen sollen, merkt die DB Netz AG an, dass derartige Maßnahmen bereits Teil des Projektes seien.
- Ein Teilnehmer empfindet es als zweifelhaft, Varianten aufgrund geringer Unterschiede bei der Inanspruchnahme von Flächen auszuschließen. Die Umweltplaner erläutern, dass es zu Beginn der Variantenfindung im Untersuchungsraum einen Grobvergleich gegeben habe. Aufgrund der Vielzahl an Kombinationsmöglichkeiten bei der Streckenführung seien dort Signifikanzschwellen entwickelt worden, mit denen deutlich schlechtere Varianten klar ausgeschlossen werden konnten. Die verbliebenen sieben Varianten und deren Kombinationsmöglichkeiten haben hingegen nur mehr geringe Unterschiede, sodass diese in Relativvergleichen gegenübergestellt worden sind. Für die Findung der Antragsvari-

ante sei daher auch nicht die Bewertung eines einzelnen Kriteriums entscheidend, sondern die Summe aller Einzelbewertungen. In der Abwägung aller Kriterien hätten die Varianten IV und VII dabei besser als alle anderen abgeschnitten.

- Die DB Netz AG erläutert, dass für keine der Neubauvarianten zusätzliche separate Bahnstromleitungen erforderlich seien.
- Ein Teilnehmer bemängelt, dass die technischen Planungen für die Überquerung des Kinzigstausees nicht in hinreichender Tiefe vorlägen. Ein anderer Teilnehmer fragt, ob eine Umfahrungsmöglichkeit des Stausees geprüft werde. Die DB Netz AG erwidert, dass auch Umfahrungsmöglichkeiten des Stausees geprüft werden. Die derzeitige Bewertung der Variante IV sei aber unter der Annahme einer Brücke getroffen worden und in den folgenden Planungsphasen würden dann die Vertiefungen der Planung erfolgen – insbesondere auf Grundlage der hier besonders wichtigen Baugrunduntersuchungen.
- Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf den ersten Planungsworkshop, auf dem von K.O.-Kriterien bei einigen Varianten gesprochen worden sei. Er erkundigt sich, weshalb die Varianten III und VI aufgrund verfahrenskritischer Risiken ausgeschlossen wurden, während beispielsweise die Beeinträchtigung der Mopsfledermaus bei Variante I nicht als K.O.-Kriterium bewertet wurde. Die Gründe für diese Unterscheidung seien darzustellen. Die Umweltplaner weisen darauf hin, dass es sich bei Variante III und VI um konkrete Betroffenheiten gehandelt habe. Dies betreffe etwa das Kalk-Niedermoor bei Variante III, welches nicht wiederherstellbar wäre, bzw. konkret bekannte Habitate der Bechsteinfledermaus bei Variante VI. Bei Variante I sei die negative Bewertung im Artenschutz aufgrund von Eingriffen in alte Waldbestände über längere Strecken zustande gekommen. Dieser Nachteil sei als besonders hohes Konfliktrisiko für die verfahrenskritische Mopsfledermaus berücksichtigt worden, aber nicht im Sinne eines „K.O.“-Kriteriums.
- Ein anderer Teilnehmer bekräftigt die Aussagen des Vorredners. Er habe den Eindruck, dass die Belange des Menschen weniger schwer wiegen als jene von Fledermäusen oder Störchen. Die baubedingten Auswirkungen in Wächtersbach seien bei Variante VII erheblich. Die Baustraßen würden an einer Schule und Kindergärten vorbeiführen. Dies müsse berücksichtigt werden. Die Umweltplaner erwidern, dass das Schutzgut Mensch von hoher Entscheidungsrelevanz sei. Die baubedingten Auswirkungen würden schutzgutübergreifend betrachtet. Er weist darauf hin, dass die baubedingten Auswirkungen bereits im vorliegenden Kriterienkatalog berücksichtigt worden sind und bekräftigt, dass dies auch bei der Wahl der Vorzugsvariante mitbetrachtet werde.
- Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert die DB Netz AG den Zeitplan für das weitere Vorgehen. Variante IV und VII lägen dicht beieinander, sodass diese nochmals intensiv betrachtet werden. Dabei sei klar, dass das Schutzgut Mensch eine große Rolle spiele. Dabei seien auch Themen wie der Bauprozess relevant. Man hoffe, am 8.6. die bestmögliche Variante gefunden zu haben. Derzeit gebe es noch keine Tendenz in Richtung einer Variante. Ziel sei es, im Herbst 2018 die Antragsunterlagen fertiggestellt zu haben, welche im Anschluss von der Genehmigungsbehörde auf Vollständigkeit überprüft werde. Die Raumordnungsunterlagen werde die Bahn den Teilnehmenden zur Verfügung stellen.

Beim 12. Treffen präsentierte die Deutsche Bahn in Gelnhausen das Ergebnis des Variantenvergleichs. Im Vergleich schneiden die Varianten IV und VII am besten ab, lautet das Fazit der DB. Beide Varianten haben in Summe die geringsten Auswirkungen auf die Schutzgüter wie Mensch, Tier und Umwelt. Auch verkehrlich schneiden sie aufgrund kürzerer Fahrzeiten und der Möglichkeit, die neuen Gleise entweder in Schlüchtern oder in Flieden mit der Bestandsstrecke zu verbinden, besser ab als die Varianten, die durch den Spessart führen.

Bis zur nächsten Dialogforumssitzung am 8. Juni will die Bahn die beiden übrig gebliebenen Varianten noch einmal vertieft betrachten und dann entscheiden, welche der beiden sie als Vorzugsvariante in das Raumordnungsverfahren einbringt.

Beim Vergleich der möglichen Streckenführungen für die beiden neuen Gleise zwischen Gelnhäusen, Fulda und Würzburg hatte sich zunächst gezeigt, dass die beiden Varianten III und VI aufgrund von verfahrenskritischen Risiken zu verwerfen waren. Ein Kalk-Niedermoor bei Altengronau sowie der Lebensraum von Schwarzstörchen würden durch die Trasse beeinträchtigt. Da es zumutbare Alternativen gibt, wurden diese Varianten ausgeschlossen. Gleiches gilt für die Variante VI, bei der die Lebensräume von Bechsteinfledermaus und verschiedenen geschützten Spechtarten in Mitleidenschaft gezogen wären.

Die beiden Spessart-Varianten I und II haben ebenfalls höhere artenschutzrechtliche Risiken als die Varianten IV und VII und schneiden aufgrund der höheren Inanspruchnahme von Waldflächen und des deutlich längeren Laufwegs schlechter ab. Auch die schwierige Baulegistik und damit einhergehende lange Bauzeiten sprechen den Planern der Bahn zufolge im Vergleich zu den anderen Varianten gegen eine Trassenführung durch den Spessart.

Die Bündelungsvariante V wurde von der DB insbesondere aufgrund ihres schlechten Abschneidens beim Thema Lärm und aufgrund der Nähe zum Kurgebiet in Bad Soden-Salmünster schlechter bewertet als die Varianten IV und VII. Im Vergleich zu den anderen Varianten würden 8.000 Menschen weniger von nächtlichem Schienenlärm entlastet werden können. Auch das Bauen im Bestand und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen für den laufenden Bahnbetrieb inklusive längerer Bauzeiten und späterer Inbetriebnahme sprechen den Planern der Bahn zufolge im Vergleich gegen diese Variante.

In der Sitzung wurde auch noch einmal betont, dass unabhängig von der gewählten Variante untersucht wird, wie sich auch die Bestandsstrecke zeitnah mit zusätzlichem Lärmschutz ausrüsten lässt. Dies stellt ebenso wie der barrierefreie Ausbau der Bahnstationen eine Kernforderung der Region dar. Weiterhin wurde vereinbart, bei einem gemeinsamen Termin der DB und externen Gutachtern den exakten Verlauf des Vorschlags VIII nachzuvollziehen und erneut zu bewerten.

2.16 08.06.18: 13. Sitzung: Vorschlag VIII erneut geprüft, Alternativen zur Stau-seequerung bei Varianten IV

- Es sei weiterhin vorgesehen, die Variantenentscheidung noch vor den Sommerferien zu fällen und die Vorzugsvariante auf der nächsten Sitzung am 15. Juni vorzustellen und zu besprechen.
- Ein Teilnehmer bemängelt, dass in der Knotenuntersuchung Fulda ein zusätzliches fünftes Gleis durch Bronnzell für die Rhönbahn geprüft werde. Dies stünde im Widerspruch zu den bisherigen Aussagen der Bahn. Die DB Netz AG antwortet, dass die gegenwärtige Knotenuntersuchung Fulda zum Jahresende fertig gestellt werde. Die Wortmeldung zeige aber, dass die Herausgabe einer im letzten Jahr erarbeiteten eisenbahnbetriebswirtschaftlichen Untersuchung (EBWU) zu den „Anknüpfungspunkte[n] der Strecke 3677 an die Strecke 1733“ ohne erläuternde Kommentierung zu Fehlinterpretationen geführt habe.
- Ein Teilnehmer erkundigt sich nach dem Stand der Schalluntersuchungen im Bereich Flieden-Fulda. Er möchte wissen, ob noch der Vergleich ab Flieden zwischen der Variante VII mit Einbindung in die Strecke 1733 in Kalbach und einer Linienführung entlang der

Variante V über Neuhof nach Bronnzell erfolge. Die DB Netz AG bestätigt, dass diese Prüfung zugesagt worden sei. Es sei allerdings nicht zu erwarten, dass sich daraus eine relevante Veränderung in der vorgenommenen Variantenbewertung ergebe.

- Auch die Bürgerinitiativen können die Unterlagen zum Raumordnungsverfahren erhalten, dies entscheide aber das Regierungspräsidium.
- Die DB Netz AG und die Umweltgutachter stellen ausführlich die Linienführung und Bewertungen der Alternativ-Vorschlag VIII vor. Insgesamt schneide diese Variante schlechter ab als Variante V und werde daher nicht weiter betrachtet. Dies bestätigen auch die Gutachter des Main-Kinzig-Kreises. Zudem bestätigen sie den Bahn-Gutachtern ein methodisch plausibles und konsistentes Vorgehen.
- Die DB Netz AG stellt Alternativen zur Stausee-Querung vor. Es werde die Rückstellvariante 2 mit einer westlichen und die Vorschläge des BUND mit einer östlichen Umfahrung vorgestellt. Bis zur nächsten Sitzung sollen diese Varianten genauer verglichen werden.
- Der RMV stellt Ausführungen zum Nahverkehr in Aussicht, da jetzt klar sei, dass die NBS durch das Kinzigtal verlaufen werde.
- Die Bautellenlogistik ist Teil des Variantenvergleichs. Vertiefte Untersuchungen können erst im folgenden Planfeststellungsverfahren vorgenommen werden. Die Gutachter des Main-Kinzig-Kreises bestätigen, dass für eine Raumordnungsverfahren bereits sehr tiefgehende Betrachtungen angestellt würden.

Beim 13. Treffen am 8. Juni 2018 stand erneut die intensive Betrachtung des sogenannten Vorschlags VIII im Zentrum. Nachdem Bahn und externe Gutachter auf eine technisch machbare Linienführung des Vorschlags VIII verständigt hatten, wurde dieser in den letzten Wochen eingängig geprüft. Im Ergebnis schneidet der Vorschlag in vielen Kriterien schlechter ab als die vorhandene Bündelungsvariante V und damit auch als die beiden Varianten IV und VII. Nachteilig bewerteten die Gutachter zum Beispiel, dass eine höhere Anzahl an Schutzgütern beeinträchtigt ist und weniger Menschen von Lärm entlastet werden. Auch durch eine besonders lange und aufwändige Bauzeit und die notwendige Verlegung der Autobahn käme es zu einer höheren Betroffenheit der Bevölkerung als bei den anderen Varianten. Der Vorschlag VIII wird daher nicht weiterverfolgt. Dieses Ergebnis wurde auch von den Gutachtern des Main-Kinzig-Kreises bestätigt, die das methodische Vorgehen der Bahn geprüft haben.

Vorgelegt wurden den Mitgliedern des Dialogforums auch verschiedene Möglichkeiten, den Kinzigtalstausee zu umfahren. Aufgrund technischer Restrisiken bei der Stauseequerung wird die DB die Variante IV noch einmal auf Alternativen zur Umfahrung des Stausees untersuchen. Es besteht die Möglichkeit, den Stausee westlich oder östlich zu umfahren. Die Umfahrungsmöglichkeiten werden bis zur nächsten Sitzung des Dialogforums am 15. Juni bewertet. Bei diesem Termin will die DB die Vorzugsvariante bekannt geben.

Auch danach soll das Dialogforum weitergeführt und der Planungsprozess für die neuen Gleise in der bewährten sachlichen und transparenten Art und Weise begleitet werden. Das Dialogforum legt weiterhin Wert darauf, dass auch die Möglichkeiten zur Angebotsverbesserung für den Nah- und Fernverkehr im weiteren Planungsverlauf näher betrachtet werden.

2.17 15.06.18: 14. Sitzung: Abschließender Vergleich zwischen den Varianten IV und VII, IV wird Antragsvariante

- Die DB Netz AG stellt den abschließenden Vergleich der Varianten IV und VII sowie die Prüfung von Alternativen zur Stausee-Querung bei der Variante IV vor. Die Bahn sagt zu,

die unterschiedlichen Vorschläge zur Optimierung der Variante IV im weiteren Planungsprozess zu prüfen. Die dargestellten Zahlen seien deckungsgleich mit jenen aus den beiden Planungsworkshops. Lediglich eine Abweichung habe es gegeben, auf die auch in der Präsentation hingewiesen worden sei.

- Die Auswirkungen der Varianten IV und VII in Bezug auf Umwelt und Raumordnung auf einem ähnlichen Niveau seien, sodass die verkehrlich/wirtschaftlichen Kriterien in den Vordergrund gerückt seien. Neben einer vorteilhaften Baustellenlogistik ermögliche die Variante IV eine frühere Teilbetriebnahme und schaffe eine größere Fahrzeitverkürzung. Die baustellenbedingten Auswirkungen seien als alleiniges Kriterium nicht ausschlaggebend gewesen.
- Um die beiden Varianten IV und VII in Bezug auf die Gesamttransportleistung sowie die Transportleistung innerhalb von Ortslagen bewerten zu können, sei die Rechnung unter der Annahme des vollständigen Abtransports erfolgt. Die sich daraus ergebenden Vorteile für Variante IV blieben in der Tendenz auch dann erhalten, wenn deutlich weniger Erdmassen abtransportiert werden müssten.
- Die Variante IV bleibe auch im Falle einer Stauseeumfahrung vorzugswürdig. Dennoch sei klar, dass die Rückstellvariante nicht nur Verbesserungen, sondern in einigen Bereichen auch Verschlechterungen bedeute. Dies sei noch genauer zu untersuchen.
- Ein Teilnehmer ist enttäuscht, dass die Autobahn bei der Lärmbetrachtung vollständig ausgeklammert werde. Die sei zwar rechtlich korrekt, lasse sich jedoch gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern nur schwer erklären. Die DB Netz AG verweist hier auf mögliche Änderungen bei der Gesamtlärmbetrachtung durch die parlamentarische Befassung bzw. den Gesetzgeber.
- Ein Teilnehmer erklärt, dass in der Präsentation der DB fälschlicherweise der Begriff „Trasse“ verwendet worden sei. Es handele sich aber um eine Linie bzw. um einen Raumordnungskorridor, der mit der Entscheidung zur Vorzugsvariante festgelegt werde.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, worin der Unterschied zwischen einer Fahrtstrecke und einer Baustrecke liegt. Die DB Netz AG erläutert, die Baustrecke den neuzubauenden Streckenabschnitt zwischen Gelnhausen und Kalbach umfasse. Die Fahrtstrecke beinhalte zudem die Abschnitte der Bestandsstrecke, die auf dem Weg mitgenutzt werden. Die Fahrtstrecke umfasst somit die Gesamtstrecke von Frankfurt bis Fulda.

Bei den Planungen für die neue Bahnstrecke zwischen Gelnhausen und Fulda ist ein wichtiger Meilenstein erreicht: Die DB wird die so genannte Variante IV als Vorzugsvariante in das Raumordnungsverfahren einbringen. Das sagten Bahn-Vertreter dem 14. Treffen des Dialogforums in Wächtersbach. Die Variante IV sei nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Streckenvarianten die beste Lösung. Sie habe sehr geringe Auswirkungen auf Mensch und Umwelt und entlaste die Gemeinden im Kinzigtal vor allem vom Güterverkehrslärm. Die Fahrzeit im Personenverkehr werde zwischen Frankfurt und Fulda auf der neuen Trasse um elf Minuten verkürzt. Durch die zusätzlichen Gleise kann das Nahverkehrsangebot für die Landkreise Main-Kinzig und Fulda verbessert werden.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer: „Durch den Aus- und Neubau einer der meistfrequentierten Bahnstrecken Deutschlands werden Engpässe aufgelöst, Kapazitäten erhöht und Fahrzeiten verkürzt. Mit dem Dialogforum hat die Deutsche Bahn die Öffentlichkeit der Region frühzeitig beteiligt. Ich freue mich, dass in dem transparenten und nachvollziehbaren Prozess eine Variante gefunden wurde, mit der der Fernverkehr zwischen Frankfurt und Würzburg weiterhin durch Aschaffenburg geführt wird.“

Der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir betonte: „Die Schiene ist einer der umweltfreundlichsten Verkehrsträger, und die Aus- und Neubaustrecke Hanau–Fulda ist dringend erforderlich, um einen Engpass aufzulösen, der nicht nur den Regionalverkehr behindert und seine Ausweitung unmöglich macht, sondern sogar deutschlandweite Auswirkungen hat. Deshalb freue ich mich, dass das Projekt jetzt in die nächste Phase gehen kann. Ich freue mich auch über die bisherige konstruktive Zusammenarbeit im Dialogforum. Es hat sich bewährt, die Öffentlichkeit von Beginn der Planung an zu beteiligen. Damit hat das Dialogforum Neuland betreten. So können auch Anregungen und Einwände grundsätzlicher Natur frühestmöglich diskutiert und bestmögliche Lösungen sowohl für Vorhabensträger als auch für die vom Projekt Betroffenen gefunden werden. Ich bin überzeugt, dass sich dieser Weg für eine weitere zielgerichtete Verwirklichung des Vorhabens auszahlen wird.“

„Ich möchte mich bei allen Beteiligten des Dialogforums für die sehr gute Zusammenarbeit bedanken“, sagte Dirk Rompf, Vorstand der DB Netz AG. „Die ausgewählte Variante werden wir nun weiter optimieren und gemeinsam im Dialogforum an den Themen Lärmschutz, verträglicher Bauablauf und Ausgleichsmaßnahmen arbeiten. Es wird aber auch darum gehen, die Vorteile des Vorhabens für die Region zu konkretisieren. Der Dialog geht weiter.“

Die nächsten Sitzungen des Dialogforums und seiner Arbeitsgruppen sind für August und September geplant. Die Variante IV wird die DB nun als so genannte Antragsvariante in das Raumordnungsverfahren einbringen. Ein solches Verfahren wird bei Infrastrukturprojekten mit raumbedeutsamer, überörtlicher Bedeutung durchgeführt. Es wird untersucht, ob das Projekt mit anderen geplanten oder bereits vorhandenen Nutzungen vereinbar ist und welche Auswirkungen das Bauvorhaben auf die Umwelt haben kann. Die Unterlagen hierfür sollen bis Anfang nächsten Jahres erarbeitet und bei den Behörden eingereicht werden. Im Anschluss an das Raumordnungsverfahren kann die eigentliche Baugenehmigung mit dem Planfeststellungsverfahren beantragt werden.

2.18 09.08.2018: 15. Sitzung: Bewertungen, Stellungnahmen externe Gutachter

- Die Bewertungen der Varianten zur Neubaustrecke (NBS) Gelnhausen – Fulda werden aufgrund von Rückfragen erläutert.
- Die weitere Vorgehensweise zum Umgang mit externen Gutachten und Stellungnahmen wird geklärt.
- Unter Bezugnahme auf das Protokoll der 13. Dialogforumssitzung kritisiert ein Teilnehmer, dass die Bahn zukünftig von der Herausgabe unkommentierter Untersuchungen Abstand nehmen wolle. Die Teilnehmenden seien in der Lage, Dokumente wie eine Eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung (EBWU) angemessen zu interpretieren. Die DB Netz AG erklärt, dass es in Bezug auf die EBWU vom 19.06.2017 „Anknüpfungspunkte der Strecke 3677 an die Strecke 1733“ zu Fehlinterpretationen gekommen sei. Man sei überrascht gewesen, dass der Teilnehmer nicht erst das Gespräch mit der Bahn gesucht habe, sondern seine Schlussfolgerungen zunächst öffentlich kommunizierte. Sowohl die EBWU als auch die Knotenuntersuchung Fulda würden mit den Teilnehmende besprochen werden, sobald dieser Komplex abgeschlossen sei.
- Ein Teilnehmer fordert, dass sich aus der geplanten Streckenführung mit innenliegenden schnellen Gleisen keine finanziellen Nachteile im Vergleich zur Variante „schnelle Gleise außen“ für die Gemeinde Rodenbach ergeben dürften. Weiterhin erklärte er es im Hinblick auf die Vorgaben des Eisenbahnkreuzungsgesetzes für wünschenswert, dass von einer finanziellen Beteiligung der Gemeinde an projektbedingten Umbaumaßnahmen ab-

zusehen sei. Die DB Netz AG kündigt an, dass die genannten Forderungen geprüft und entsprechend in den Katalog der übergesetzlichen Forderungen für die parlamentarische Befassung mit aufgenommen werden könnten. Hierfür bittet sie um eine schriftliche Formulierung der Forderung der Gemeinde Rodenbach.

- Ein Teilnehmer erklärt, dass die Konzeption und Ausgestaltung von Kompensationsmaßnahmen keine Forderung für die parlamentarische Befassung sei. Vielmehr sei es als Bitte an die Bahn zu verstehen, mit der Erarbeitung entsprechender Konzepte frühzeitig und im Austausch mit der Region zu beginnen. Dafür schlägt er die Bildung einer Arbeitsgruppe vor. Die DB Netz AG sagt eine frühzeitige Abstimmung zu. Die Maßnahmen könnten dabei im Rahmen des Vorhabens finanziert werden. Bei einer Verknüpfung von Kompensationsmaßnahmen mit Tourismuskonzepten handele es sich hingegen um eine übergesetzliche Forderung. Um diese in die parlamentarische Befassung einzubringen, müssten allerdings zunächst konkrete Projekte entwickelt werden. Dies kann in einer Arbeitsgruppe behandelt werden. Die Ergebnisse könnten in die parlamentarische Befassung zur Neubaustrecke Gelnhausen – Fulda einfließen, die zu einem späteren Zeitpunkt erfolge.
- Der Deutsche Bundestag könne im Rahmen der parlamentarischen Befassung über die Finanzierung übergesetzlicher Forderungen entscheiden. Für die Umsetzung seien jedoch ebenso die planungsrechtliche Genehmigungsfähigkeit und die Möglichkeiten zur baulichen Umsetzung der Maßnahme entscheidend. Die Forderungen der Kommunen müssen bei der DB Netz AG eingereicht werden, damit sie berücksichtigt werden können.
- Ein Teilnehmer schlägt vor, bei der Forderung nach zusätzlichem Schallschutz die strengere DIN 18005 zu Grunde zulegen. Dies ermögliche eine weitere Reduktion der Schallbelastung um 3 db(A). Als Argument für diese Forderung könne insbesondere die vorhandene Schallbelastung durch Flugzeuge und die A66 dienen. Eine solche Forderung müsse jedoch seitens der Region erhoben werden.
- Ein Teilnehmer spricht sich für die grundsätzliche Errichtung von Unterführungen zurverkehrlichen Erschließung der Verkehrsstationen aus. Die DB Netz AG weist darauf hin, dass nach den Erfahrungen der DB grundsätzlich Personenunterführungen höhere Herstellungskosten als Personenüberführungen verursachen. Eine Unterführung sei jedoch aufgrund der geringeren Anzahl an Treppenstufen (Rampenlängen) vorteilhafter für die Reisenden. Eine Ausführung als Personenunterführung ist jedoch je nach Standort auch aus wasserschutzrechtlicher und geologischer Sicht intensiver zu untersuchen. Sollte eine mögliche Unterführung Mehrkosten verursachen, müssten auch diese dem Bundestag zur Finanzierung vorgelegt werden.
- Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Ausbaustrecke lediglich bis einschließlich Bahnhof Gelnhausen führe und damit vor Haitz-Höchst ende. Er erkundigt sich, ob für den etwa drei Kilometer langen Abschnitt zwischen Gelnhausen und Haitz-Höchst bereits vor der Einleitung des Raumordnungsverfahrens die Planungsmittel abgesichert werden könnten. Hierdurch könne eine gemeinsame Planung und Umsetzung der Streckenabschnitte ermöglicht und bereits früher mit den Maßnahmen in Haitz-Höchst begonnen werden. Die DB Netz AG antwortet, dass ein zeitnaher Abschluss des Raumordnungsverfahrens zur Neubaustrecke die bessere Lösung sei. Diese Frage werde aber zur Besprechung mit dem Bundesverkehrsministerium aufgenommen.
- Die DB Netz AG erläutert, dass sich die Forderungen aus der Region in zwei Kategorien unterteilen ließen. Die erste Art von Forderungen beziehe sich auf lokal begrenzte Themen mit unmittelbarem Nutzen für die Umgebung, beispielsweise Maßnahmen im Bahnhofsbereich. Forderungen, wie etwa die Ausgestaltung des Schallschutzes gemäß DIN

18005 hätten hingegen einen überregionalen Charakter, da damit von deutschlandweit geltenden Standards abgewichen werde. Es sei zu vermuten, dass die politische Zustimmung zu lokal begrenzten Forderungen leichter zu erzielen sei. Zugleich unterstreicht er, dass die Region und nicht die Bahn über die einzureichenden Forderungen bestimme. Die Bahn fasse lediglich die Inhalte für die parlamentarische Befassung zusammen.

- Zum Thema NBS fasst die Moderation die jüngsten Ereignisse zusammen. Im Nachgang der letzten Sitzung des Dialogforums am 15. Juni 2018 habe der Main-Kinzig-Kreis ein Ad-hoc-Gutachten erarbeiten lassen und eine Presseinformation veröffentlicht. Darin seien Bedenken an der Vorgehensweise der Bahn geäußert worden. Es habe anschließend ein Gespräch der Bahn mit den Gutachtern stattgefunden, bei dem diese weitere Information zur Verfügung gestellt bekamen. Seitdem hätten die Gutachter des Main-Kinzig-Kreises ihre Arbeit fortgesetzt. Etwa zeitgleich sei eine Stellungnahme zum Ad-hoc-Gutachten für die Gemeinde Kalbach angefertigt worden. Dieses befasse sich sowohl mit dem Gutachten als auch grundsätzlich mit der Vorgehensweise der Bahn, habe aber die Informationen aus dem Treffen bislang nicht mit einbeziehen können. An Stelle von drei Präsentationen auf der heutigen Sitzung plädiert das Forum für ein gemeinsames Treffen der Gutachter und Berater mit der Bahn in den kommenden Wochen. Die Ergebnisse des Treffens sollen am 24. September 2018 gesammelt den Teilnehmenden präsentiert werden.
- Der Gutachter des Main-Kinzig-Kreises kritisiert die Vorgehensweise der Bahn beim Variantenentscheid. Aus seiner Sicht sind die nachrangigen Kriterien auch bei der Entscheidung zwischen den beiden verbliebenen Varianten heranzuziehen. Außerdem sei die doppelte Berücksichtigung eines Kriteriums in unterschiedlichen Kategorien nicht zulässig. Die Zusammenführung einzelner Kategorien zu einer Gesamtbewertung sei an einigen Stellen nicht nachvollziehbar. Zudem erachte er wirtschaftliche und verkehrliche Belange der unterschiedlichen Varianten als nicht relevant für das Raumordnungsverfahren. Die Einbringung mehrerer Varianten in ein Raumordnungsverfahren sei üblich. Daher schlägt er vor, mit den Varianten IV, VII, IV mit Ostumfahrung und IV mit Westumfahrung des Kinzigstausees in das Raumordnungsverfahren zu gehen. Nur so könne nach seiner Meinung auch das zuständige Regierungspräsidium Darmstadt einen Gesamtvariantenvergleich durchführen.

Auf dem 15. Dialogforum am 9. August 2018 stellten die Gutachter der Bahn auszugsweise vor, wie sie methodisch vorgegangen sind, um die Vorzugsvariante zu ermitteln. Während die Varianten insgesamt zunächst vor allem quantitativ bewertet wurden, wurde dies für die Varianten IV und VII in einem nächsten Schritt durch eine sehr detaillierte, qualitative Bewertung ergänzt.

Das Dialogforum hat sich nach intensiver Diskussion mehrheitlich für den Vorschlag der Bahn ausgesprochen, die gutachterliche Stellungnahme für den Main-Kinzig-Kreis sowie für die Gemeinde Kalbach in der nächsten Sitzung des Dialogforums am 24. September zu präsentieren. Die Gutachter der Bahn, des Main-Kinzig-Kreis sowie weiterer Kommunen werden in den kommenden Wochen Gespräche führen, um gemeinsam aufzubereiten, wo es bei der Variantenbewertung unterschiedliche Sichtweisen gibt und wo Konsens herrscht. Auch diese Ergebnisse der Gespräche zwischen den Gutachtern werden auf der kommenden Sitzung des Dialogforums vorgestellt.

In einer der nächsten Sitzungen will der RMV außerdem vorstellen, wie ein für die Region ebenfalls sehr wichtiges, verbessertes Nahverkehrsangebot aussehen kann. Gemeinsame Zielsetzung

der Region und der Bahn bleibt es, die bestmögliche Planung zu gewährleisten und den konstruktiven und sachlichen Dialog fortzusetzen.

2.19 24.09.18: 16. Sitzung: Gutachterstreit, Segmentvergleich zwischen Flieden und Bronzell über NeuhoF und Kerzell

- Die DB Netz AG, die Gutachter des Main-Kinzig-Kreises und der Gutachter der Gemeinde Kalbach erläutern ihre Einschätzungen zur Methodik des Variantenvergleichs. Der Gutachter der Gemeinde Kalbach stellt dar, dass es die Aufgabe des Gutachtens war auf der Basis von der DB Netz zur Verfügung gestellten Unterlagen, den methodischen Ansatz sowie die Einhaltung dieser Methodik zu überprüfen. Dabei sei er zum Ergebnis gekommen, dass auch im Sinne des Unterrichtungsschreibens des Regierungspräsidiums Darmstadt ein Vergleich der Variante V (Ausbau der Bestandsstrecke ab Flieden bis Kerzell-Bronzell) mit der Variante IV notwendig sei, der so von der DB nicht durchgeführt worden sei. Ein pauschaler Lärmschutz allein sei zudem nicht ausreichend zur Variantenbewertung. Die Regelung des §50 BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) dürfe nicht zum Ausschluss von Varianten oder zur Schlechterstellung führen. Doppelbewertungen zum verkehrlichen Nutzen und zu entstehenden Kosten durch den Baubetrieb im Bereich Verkehr und Wirtschaftlichkeit seien unzulässig, da sie bereits mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis erfasst seien.
- Die Gutachter von Bahn, Main-Kinzig-Kreis und Gemeinde Kalbach erläutern gemeinsam den bestehenden Konsens sowie die Bewertungsunterschiede. Es bestehe zwischen allen Gutachtern Konsens, dass die Varianten IV und VII nach gegenwärtigem Kenntnisstand am besten im Vergleich aller 13 Variantenkombinationen abschnitten.
- Der Gutachter des Main-Kinzig-Kreises betont, dass seine zentrale Aufgabe darin bestehe, den Vergleich der beiden Vorzugsvarianten so transparent und nachvollziehbar wie möglich für Dritte zu gestalten, aber nicht die Variante IV als Antragsvariante der Bahn zu erklären. Das Regierungspräsidium Darmstadt habe im Rahmen seiner Landesplanerischen Beurteilung als Abschluss des Raumordnungsverfahrens auf Basis des Raumordnungs- und UVP-Rechts vorrangig die Raum- und Umweltverträglichkeit der Vorzugsvarianten zu prüfen. Anderen Belangen könne auf dieser Planungsebene nur eine ergänzende Funktion zukommen.
- Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Varianten IV und VII sehr ähnlich im Hinblick auf die Strecken- und Tunnellänge sowie der vorgesehenen Brückenanteile seien. Er möchte daher wissen, woraus sich die wirtschaftlichen und verkehrlichen Vorteile der Variante IV ergäben. Die DB Netz AG führt aus, dass die Kosten bei Variante IV um etwa 5% geringer seien als bei Variante VII. Aufgrund der größeren Fahrzeitverkürzung bei Variante IV sei auch der Nutzen höher. Verkehrliche Vorteile ergäben sich weiterhin aus den Verknüpfungsmöglichkeiten mit der Bestandsstrecke bei Schlüchtern.
- Verbal-argumentative Erläuterung: Ein Teilnehmer bemängelt, dass derzeit nur die quantitative Bewertung der Varianten vorliege. Die verbal-argumentative Erläuterung liege allerdings noch nicht vor, sodass die Gründe zur Wahl der Antragsvariante nicht vollständig nachvollziehbar seien. Die DB Netz AG erklärt, dass über die rein quantitative Bewertung hinaus die Daten qualitativ zu bewerten seien. Die verbal-argumentative Begründung sei nun zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens zu verschriftlichen und werde im Anschluss dem Regierungspräsidium zur Vollständigkeitsprüfung vorgelegt. Angesichts des Umfangs des Dokuments sei dieser Prozess sehr zeit- und arbeitsintensiv.

- Ein Teilnehmer bedauert, dass die Raumordnungsunterlagen nicht zur Diskussion im Dialogforum gestellt würden, bevor sie dem Regierungspräsidium vorgelegt würden. Die DB Netz AG antwortet, dass es wichtig gewesen sei, bestehende Fragen bestmöglich zu klären und die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der jeweiligen Standpunkte zu verdeutlichen. Nun sei es von großer Bedeutung, einen möglichst klaren Übergang vom informellen in das formelle Verfahren zu gewährleisten. Die intensive Diskussion der Raumordnungsunterlagen, welche voraussichtlich mehrere hundert Seiten umfassen werden, sei jedoch im Rahmen des Dialogforums nicht zu bewerkstelligen.
- Ein Teilnehmer schlägt vor, neue Aspekte oder Konfliktpunkte, die gegebenenfalls bei der Erstellung der Unterlagen aufkommen, im Dialogforum vorzustellen und zu besprechen. Die DB Netz AG stimmt dem Vorschlag zu und verweist zudem auf die Linienführung im Bereich des Stausees und die Vorschläge der AG Bahndreieck Spessart, die ebenfalls noch im Dialogforum besprochen werden würden.
- Zugzahlen 2030: Auf Nachfrage erklärt die DB Netz AG, dass die Schallberechnungen auf Grundlage der Zugzahlen 2030 aktualisiert werden würden. Die Ergebnisse würden den Teilnehmenden präsentiert werden, sobald sie vorlägen.
- Fahrzeitverkürzung und Hessenexpress: Ein Teilnehmer bedankt sich für die Präsentationen der unterschiedlichen Gutachter und begrüßt, dass das formelle Verfahren nun beginne. Er kritisiert die in den Medien zitierte Aussagen eines Vertreters der Stadt Hanau, der sich für Variante IV ausgesprochen habe. Er spricht sich gegen derartige Positionierungen aus, da die Stadt nicht von den Belastungen der Neubaustrecke betroffen sei. Er erkundigt sich, ob die Fahrzeitdifferenz zwischen Variante IV und VII zwei Minuten betrage oder vier Minuten, wie in Zeitungsartikeln berichtet worden sei. Zudem fragt er, welche Planungen es in Bezug auf den Hessen-Express gebe. Die DB Netz AG erläutert, dass Fahrzeitgewinne wichtig seien, da diese die Voraussetzung für die Integration weiterer Haltestellen z. B. in Hanau schaffen könnten. Die Fahrzeitdifferenz zwischen Variante IV und VII betrage drei Minuten. Während die Planungen zum Hessenexpress zwischen Wiesbaden und Darmstadt schon weit fortgeschritten seien, werde das Konzept für den Bereich zwischen Fulda und dem Main-Kinzig-Kreis nach Frankfurt gegenwärtig noch erarbeitet. Er weist auf das Angebot des RMV hin, auf einer der kommenden Sitzung die Vorschläge für ein Nahverkehrskonzept zu präsentieren.
- Verlängerung der Ausbaustrecke bis Haitz-Höchst: Ein Teilnehmer verweist auf den Vorschlag, den etwa drei Kilometer langen Abschnitt zwischen Gelnhausen und Haitz-Höchst mit in die Ausbaustrecke aufzunehmen und auf diese Weise beschleunigt zu bearbeiten. Er bedauert, dass der Vorschlag von der Region nicht zu einer Kernforderung erklärt wurde.
- Prüfung des Segmentvergleichs Flieden – Bronnzell: Die Gutachter der DB Netz AG stellen die Ergebnisse der Prüfung des Segmentvergleichs Flieden – Bronnzell vor.
- Lärmkennziffer und Schallschutzmaßnahmen: Ein Teilnehmer erklärt, dass die Schallberechnungen die notwendigen Schallschutzmaßnahmen berücksichtigen müssten. Auf dieser Grundlage sei die Zahl der Grenzwertüberschreitungen gebäudescharf zu ermitteln. Dabei sei zwischen den Betroffenen an der Bestandsstrecke und der Neubaustrecke zu unterscheiden. Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass die Bündelung mit der bestehenden Schieneninfrastruktur einen integrierten Schallschutz für die Anwohner an der Bestandsstrecke ermögliche. Er spreche sich deswegen für eine bestandsnahe Trassenführung aus. Die DB Netz AG antwortet, dass beim Segmentvergleich die Überschreitungen der Schallgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV betrachtet wurden. Eine Unter-

scheidung zwischen Betroffenen entlang der Bestandsstrecke und jenen entlang der Neubaustrecke sei dabei nicht vorgesehen.

- Ein Teilnehmer möchte wissen, ob bei der Schallberechnung nur die Zahl der Grenzwertüberschreitungen berücksichtigt worden sei oder auch die Intensität der Schallbelastung. Die DB Netz AG erklärt, dass die Lärmkennziffer beide Faktoren, also sowohl die Zahl als auch die Höhe der Grenzwertüberschreitungen, berücksichtige.
- Berücksichtigung Masterplan Schienengüterverkehr: Ein Teilnehmer fragt, weshalb der sogenannte Masterplan Schienengüterverkehr noch nicht im Dialogforum behandelt worden sei. Er habe Kenntnis davon, dass das BMVI eine AG Schienenverkehr gegründet habe, deren Ergebnisse Ende 2019 veröffentlicht werden sollen. Zudem erkundigt er sich, ob es richtig sei, dass der Schienenverkehr mit ETCS digitalisiert werden solle. Damit könne auch im Projekt Hanau-Würzburg/Fulda die Kapazität der Bestandsstrecken erhöht werden, sodass die Notwendigkeit einer Neubaustrecke möglicherweise nicht mehr gegeben sei. Die DB Netz AG bestätigt, dass digitale Schienen in Deutschland, ausgestattet mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS, bereits seit einiger Zeit geplant werden und der Bund sich aktuell damit befasse, wie die Pläne finanziell umzusetzen sind. Für das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda würde die geplante Ausstattung der Schienen mit ETCS jedoch eine Ergänzung darstellen und nicht in Konkurrenz zu den Planungen stehen.

Beim 16. Treffen des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda, am 29. September 2018 in Bad Soden-Salmünster, wurden die unterschiedlichen Bewertungen des Variantenentscheids für die geplante Neubaustrecke zwischen Gelnhausen und Fulda thematisiert. Die Gutachter des Main-Kinzig-Kreises, der Gemeinde Kalbach und der DB Netz AG hatten sich zweimal getroffen und offene Fragen zur Bewertung der Varianten gemeinsam durchgesprochen. Das Ergebnis wurde den Teilnehmern des Dialogforums vorgestellt.

Die Gutachter stellten übereinstimmend fest, dass die entwickelte und im Dialogforum vorgestellte Methode fachlich geeignet ist, um den Variantenentscheid durchzuführen.

Für die Vorstellung beim 14. Dialogforum im Juni wurde der Variantenvergleich stark zusammengefasst. Die entstandenen unterschiedlichen Auffassungen in den Gutachten des Main-Kinzig-Kreises und der Gemeinde Kalbach sind mehrheitlich auf die reduzierten Darstellungen bei diesem Vergleich zurückzuführen. Für die Raumordnungsunterlagen wird die DB einen umfassenden und detaillierten verbal-argumentativen Erläuterungsbericht erstellen.

Die Gutachter sind sich daher einig, dass eine finale Prüfung der Variantenentscheidung der DB erst mit der Vorlage der vollständigen Raumordnungsunterlagen möglich ist. Diese wird die DB in den kommenden Monaten erstellen und beim Regierungspräsidium Darmstadt als zuständiger Behörde einreichen.

Alle Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass sowohl die Variante IV als auch die Variante VII die Vorzugsvarianten darstellen. Die DB plant weiterhin, die Variante IV als Antragsvariante in das Raumordnungsverfahren einzubringen. Die Gutachter des Main-Kinzig-Kreises und der Gemeinde Kalbach sehen für die Variante VII im Bereich Umwelt deutliche, bei der Raumordnung leichte Vorteile. Verkehrlich-wirtschaftliche und technische Fragen wurden von den Gutachtern des Main-Kinzig-Kreises nicht näher betrachtet.

Die Gutachter der Gemeinde Kalbach sehen im Bereich Verkehr und Wirtschaft auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Unterlagen keinen wesentlichen Unterschied. Die Gutachter der DB

haben ermittelt, dass die Varianten IV und VII in den Bereichen Umwelt und Raumordnung sehr eng beieinander liegen. Ausschlaggebend seien daher die volkswirtschaftlichen und verkehrlichen Vorteile der Variante IV. Die DB plant deshalb weiterhin, die Variante IV als Antragsvariante in das Raumordnungsverfahren einzubringen.

Die Raumordnungsunterlage wird sich nicht auf die Darstellung der Variante IV beschränken, sondern die Daten und Bewertungen aller 13 Varianten enthalten. Die abschließende Bewertung der Raumordnungsunterlage und des Ergebnisses des Variantenvergleichs ist Aufgabe des Regierungspräsidiums.

Die nächste Sitzung des Dialogforums soll im Januar stattfinden. Im November findet ein Treffen der Arbeitsgruppe statt, die sich mit der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens beschäftigt.

2.20 13.05.19: 17. Sitzung: Nahverkehrskonzept Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Zugzahlen 2030 und Schall, Kompensationskonzept

- Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) präsentiert das Nahverkehrskonzept für das Kinzigtal.
- 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 Regionalexpresse 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. Der RMV 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.
- Die 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 darauf folgenden Jahrzehnt mit der Umsetzung begonnen werden könne.

- Ein Teilnehmer fragt, ob eine Verlängerung der Regionalbahn bis Bad Soden-Salmünster möglich sei. Der RMV 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.
- Auf Nachfrage eines Teilnehmers wird erklärt, 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.
- 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. Der RMV 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 Aspekte wie etwa potenzielle Dieselfahrverbote, attraktivere Tarifangebote oder die Einführung eines Landesbedienstetentickets eine erhebliche Rolle für die Fahrgastentwicklung.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die Einführung des Hessen-Express den IC-Verkehr auf der Strecke verdrängen werde. Der RMV erwidert, dass es sich bei dem Hessen-Express um ein zusätzliches Angebot handele. Eine Konkurrenzsituation der Verkehrsangebote entstehe 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. Der RMV stimmt zu, dass die Verbindung Bebra-Fulda-Frankfurt in der Vergangenheit durch den IC-Fernverkehr bedient worden sei. Den 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.
- Die DB Netz AG präsentiert die Zugzahlen 2030 sowie die Ergebnisse der Schalluntersuchung.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die 30 Züge, die über die Rhönbahn geführt würden, in die Schallberechnung eingeflossen seien. Die DB Netz AG bestätigt das.
- 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. Die DB Netz AG weist daraufhin, dass auch für Bronnzell die Schallberechnungen vorliegen. Mit den Zugzahlen 2030 und den pauschal angenommenen Schallschutzwänden, bzw. den vorhandenen Schallschutzwänden würde es für Bronnzell nicht lauter. Ob es sich bei den Auswirkungen der Neubaustrecke auf Bronnzell um eine Fernwirkung handelt, muss in den nächsten Planungsschritten untersucht werden. Dieses Thema werde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens behandelt.
- Ein anderer Teilnehmer betont, dass eine Darstellung der Schallbelastung in Form einer Isophonenkarten auch für den nördlichen Bereich des Projektgebiets notwendig sei. Die-

se 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. Die DB Netz AG antwortet, dass aktuell die Karten bis einschließlich Bronnzell zur Verfügung stehen. Darüber hinaus werde dies voraussichtlich erst nach dem Raumordnungsverfahren, aber noch vor der parlamentarischen Befassung möglich sein.

- Ein Teilnehmer fragt, weshalb die Zahl der Güterzüge bei Neuhoof und Bronnzell im Vergleich zu den Zugzahlprognosen 2025 deutlich abnimmt. Die DB Netz AG weist daraufhin, dass der Bund für die Entwicklung der Zugzahlprognosen 2030 zuständig sei. Es würden mehr Güterverkehrszüge von der Strecke Flieden-Gemünden auf die Schnellfahrstrecke verlagert. Weiterhin könne eine großräumige Umleitung des Güterverkehrs, beispielsweise über den Ostkorridor, zu einer Reduzierung des Aufkommens im Projektgebiet führen.
- Auf Nachfrage erläutert die DB Netz AG, dass bei der Schalluntersuchung pauschal Schallschutzwände in Höhe von 3 Metern angenommen worden seien. Die DB Netz AG erläutert, dass auch für die Zugzahlprognose 2030 die Schallbelastungen gemäß DIN 18005 berechnet werden würden. Diese würden in die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren einfließen.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die Variante VII im Raumordnungsverfahren mitbetrachtet werde. Die DB Netz AG antwortet, dass die Raumordnungsunterlagen eine Bewertung aller 13 Varianten enthalten werde. Sowohl Variante IV als auch Variante VII seien vorzuzugswürdig. Die Antragsvariante der Bahn sei die Variante IV.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die Fahrgastprognosen des RMV in die Entwicklung der Zugzahlprognose 2030 mit eingeflossen sei. Die DB Netz AG bestätigt dies. Der RMV habe als Nahverkehrsträger die Informationen an den Bund weitergegeben. Der prognostizierte Anstieg des Nahverkehrs in der Zugzahlprognose 2030 sei auch auf den Hessenexpress und die geplante Taktverdichtung zurückzuführen.
- Die DB Netz AG erläutert die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Raumordnungsverfahren.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die Einbeziehung des Abschnitts Haitz-Höchst in die Planungen zur Ausbaustrecke weiterhin denkbar sei. Die DB Netz AG 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. Zunächst müsse Sicherheit zur Linienführung der Neubaustrecke geschaffen werden. Im folgenden 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.
- Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt die DB Netz AG, 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.
- Die DB Netz AG, stellt die eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Erkenntnisse für Bronnzell vor. Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass die auf einer Folie dargestellte Lage der Weichen nicht der heutigen Situation entspreche. Das liege daran, dass in die Darstellung bereits die Verschiebung zweier Weichen einbezogen worden sei, die ab 2020 erfolgen werde.

- 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. Die DB Netz AG 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.
- Ein Teilnehmer begrüßt es, dass kein zusätzliches Gleis in Bronnzell notwendig sei. Er weist darauf hin, dass die Forderung für Schallschutz gemäß Lärmvorsorge weiterhin bestehe. Er bittet darum, die von Bronnzell vorgebrachten rechtlichen Gründe zu beachten, welche die Durchführung solcher Maßnahmen potenziell ermöglichen könnten.
- 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. Die DB Netz AG 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.
- Die Umweltgutachter der DB Netz AG erläutern mögliche Ausgleichsmaßnahmen. Nach der Sommerpause sei ein Workshop für Ausgleichsmaßnahmen geplant. Ziel des Termins sei es, Vorschläge, Ideen und Hinweise der Teilnehmenden zu besprechen.
- Auf Nachfrage erklären die Umweltgutachter, 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.

Am 13. Mai fand das 17. Treffen des Dialogforums in Schlüchtern statt. Themen der Sitzung waren insbesondere die Entwicklungsmöglichkeiten des Nahverkehrs durch die geplante Neubaustrecke sowie die Ergebnisse der Schalluntersuchung auf Grundlage der neuen Zugzahlprognose 2030.

Auf der Sitzung präsentierte der Rhein-Main-Verkehrsverbund Grundzüge seines Nahverkehrskonzeptes. Durch die Neubaustrecke werden auf der Kinzigtalbahn mehr Kapazitäten für den Nahverkehr geschaffen und damit die Pünktlichkeit verbessert. Ermöglicht wird zudem die Einführung des Hessen-Express als neues Nahverkehrsangebot. Zwischen Fulda und Hanau kann sich die Reisezeit dabei um bis zu 21 Minuten verkürzen.

Die Bahn stellte zudem die Zugzahlprognose für das Jahr 2030 vor. Die Neubaustrecke soll am Tag vom Fernverkehr und in der Nacht vom Güterverkehr genutzt werden. Durch die Verlagerung des nächtlichen Güterverkehrs auf die Neubaustrecke und den Einsatz von Flüsterbremsen wird es entlang der Bestandsstrecke deutlich leiser.

Mit dem Neubau der Bahnstrecke in der Antragsvariante IV würde es zudem im nahezu gesamten Projektgebiet entweder leiser oder es bliebe gleich. Dies gilt insbesondere nachts und für Bereiche mit Brücken, also Wächtersbach, Wirtheim, Steinau an der Straße, Niederzell und Schlüchtern. Ein Grund hierfür ist, dass in diesen Bereichen zugleich die Bestandsstrecke entlastet wird, die näher an der Wohnbebauung vorbeiführt als die geplante Neubaustrecke. In Bezug auf die Schallsituation in Bronnzell wurde betont, dass auch dort Möglichkeiten zur Schallreduktion ausgelotet werden sollen.

Zum Ausgleich der notwendigen Eingriffe in die Natur und Umwelt präsentierte die Planungsgemeinschaft Umwelt Vorüberlegungen für Kompensationsmöglichkeiten. Gemeinsam mit den Mitgliedern des Dialogforums sollen diese nun weiterentwickelt werden. Dazu wird nach den Sommerferien dieses Jahres ein erster Workshop zum Thema „Ausgleichsmaßnahmen“ stattfinden.

Die Bahn plant, bis Ende Juni die Antragsunterlagen für die Neubaustrecke fertigzustellen und diese beim zuständigen Regierungspräsidium einzureichen. Die nächste Sitzung des Dialogforums soll stattfinden, wenn die Vollständigkeitsprüfung durch das Regierungspräsidium abgeschlossen ist.

2.21 28.10.19: 18. Sitzung: Kompensation, 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung, verbal-argumentative Bewertung Variante IV und VII

Ein Vertreter des Main-Kinzig-Kreises berichtet vom Abstimmungstreffen von Kommunen und Verbänden zum Thema Ausgleichsmaßnahmen. Er betont, dass für die Aus- und Neubaustrecke Hanau – Fulda erhebliche Flächen benötigen werden. Eine frühzeitige Koordination mit Kommunen und Verbänden zu Kompensationsmaßnahmen sei daher wichtig. Von den Naturschutzverbänden wurden bereits Vorschläge für Kompensationsmaßnahmen gemacht. Für das weitere Vorgehen zur Ideenfindung von Kompensationsmaßnahmen ist daher für den 25.11.2019 eine erste Arbeitsgruppensitzung der neu zu eingerichteten AG Kompensation geplant.

Auf der Sitzung wird ein Vergleich der 13 diskutierten Streckenvarianten vorgestellt, wie er sich nach der Qualitätsprüfung darstellt. Bei allen Varianten gab es leichte Änderungen, die die Rangfolge der Varianten insgesamt aber nicht verändern. Überdies wurden die Ergebnisse des verbal-argumentativen Vergleichs der Varianten IV und VII vorgestellt, ähnlich wie er in dieser Raumunterlage dargestellt ist.

Es wird ein Entwurf eines Videofilms abgespielt, in dem die geplante Neubaustrecke überflogen wird. Im Anschluss werden dem Dialogforum die geplanten Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit vorgestellt

Ein Gutachter des Main-Kinzig-Kreises sieht die vorgenommene Einteilung der Kriterien in Schutzgüter mit hoher und geringerer Entscheidungserheblichkeit kritisch. Dies betreffe insbesondere die Bewertung von Vorbehaltsgebieten beim Wasserschutz, bei der seines Erachtens die Variante VII besser abschneide. Zudem sei es durchaus möglich, zu einer anderen Einschätzung der jeweiligen Wertigkeiten zu gelangen. Daher hätte er sich eine Sensitivitätsanalyse gewünscht, in der die Wertigkeiten variiert werden, um so zu belastbareren Aussagen zu kommen.

Er weist zudem darauf hin, dass die Bahn darum gebeten worden sei, die Unterlagen zur verbal-argumentativen Erläuterung sowie die Isophonenpläne zur Verfügung zu stellen. Er bedauert, dass dies erst mit der Veröffentlichung der Raumordnungsunterlage geschehe.

Ein Vertreter der Bahn antwortet, dass die Varianten IV und VII in der umweltfachlichen Bewertung sehr nah beieinander lägen. Die verkehrliche und volkswirtschaftliche Bewertung weise hingegen klare Vorteile für Variante IV aus. Es gebe deswegen zwei Vorzugsvarianten aus umweltfachlicher Sicht und eine Antragsvariante. Er betont, dass sich aus der verbal-argumentativen Bewertung keine signifikante Veränderung im Vergleich zur durchgeführten quantitativen Bewertung ergeben hat.

Die Raumordnungsunterlagen werden dem Dialogforum vor der öffentlichen Auslegung vorgestellt, wenn die Vollständigkeitsprüfung abgeschlossen ist. Das Regierungspräsidium als verfahrensführende Behörde hatte den Wunsch geäußert, erst die vollständigen Unterlagen in ihrer endgültigen Fassung zu veröffentlichen

Ein Teilnehmer betont die Vorteile eines Verknüpfungspunktes südlich von Schlüchtern. Das Kinzigtal biete die einzige Umfahrungsmöglichkeit für die Strecke in Richtung Aschaffenburg. Bei einer Sperrung der Strecke über Aschaffenburg könne die Verknüpfung eine zusätzliche Möglichkeit für den Umleitungsverkehr bieten.

Der Moderator weist darauf hin, dass die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen bestenfalls vor der Sommerpause im Jahr 2020 erfolge. Bei Verzögerungen sei jedoch nicht auszuschließen, dass die Auslegung zum Teil in die Sommerferien fallen könne. Er richtet an das Plenum die Frage, ob in einer solchen Situation die Auslegung um mehrere Wochen verschoben werden solle oder ob eine Auslegung über Teile der Ferienzeit hinweg akzeptabel sei.

Einige Teilnehmenden betonen, dass die zur Verfügung stehende Zeit zur Prüfung der Unterlagen wichtiger sei als der genaue Zeitpunkt der Auslegung. Ein Teilnehmer merkt an, dass einige Teilnehmer sich ehrenamtlich am Dialogforum beteiligen und eine Auslegung während der Ferienzeit ungünstig sei. Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass es angesichts der anschließenden Herbstferien kaum möglich sei, einen passenden Zeitpunkt außerhalb der Ferienzeiten zu finden.

Der Moderator fasst zusammen, dass der Zeitpunkt der Auslegung mehrheitlich als unkritisch vom Plenum betrachtet wird. Wichtig sei, dass ausreichend Zeit zur Prüfung zur Verfügung stehe.

Ein Teilnehmer lobt ausdrücklich die Teilnahme der DB am Tag der Regionen in Neuhof. Dies sei ein Signal an die Bevölkerung gewesen, dass die Bahn sich öffne. Er bittet darum, dass möglichst im ersten Quartal kommenden Jahres eine öffentliche Informationsveranstaltung in Neuhof ausgerichtet wird. Er schlägt vor, in der Öffentlichkeitsarbeit stärker als bisher den Unterschied der Schallbelastung am Tag und in der Nacht im Vergleich zur Ist-Situation herauszuarbeiten.

3 Teilnehmende bewerten Ablauf der Dialogforen positiv

Auf dem 5. und 17. Dialogforum wurden die Teilnehmenden um eine Rückmeldung zum Dialogforum gebeten. Dazu wurden mehrere Fragen gestellt. Die Fragen wurden auf Pinnwände gehängt und jede Person konnte je Frage einen Klebepunkt vergeben. Die Antworten auf die Fragen zeigen, dass die Teilnehmenden das Dialogforum überwiegend positiv einschätzen.

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

Die Antworten auf diese Frage fallen überwiegend zustimmend aus. Das gilt sowohl für das 5. Dialogforum am 11. März 2016 als auch für das 17. Dialogforum am 13. Mai 2019. Die breite Streuung in 2018 dürfte durch die Häufung bei „voll und ganz“ im Mittel ausgeglichen werden.

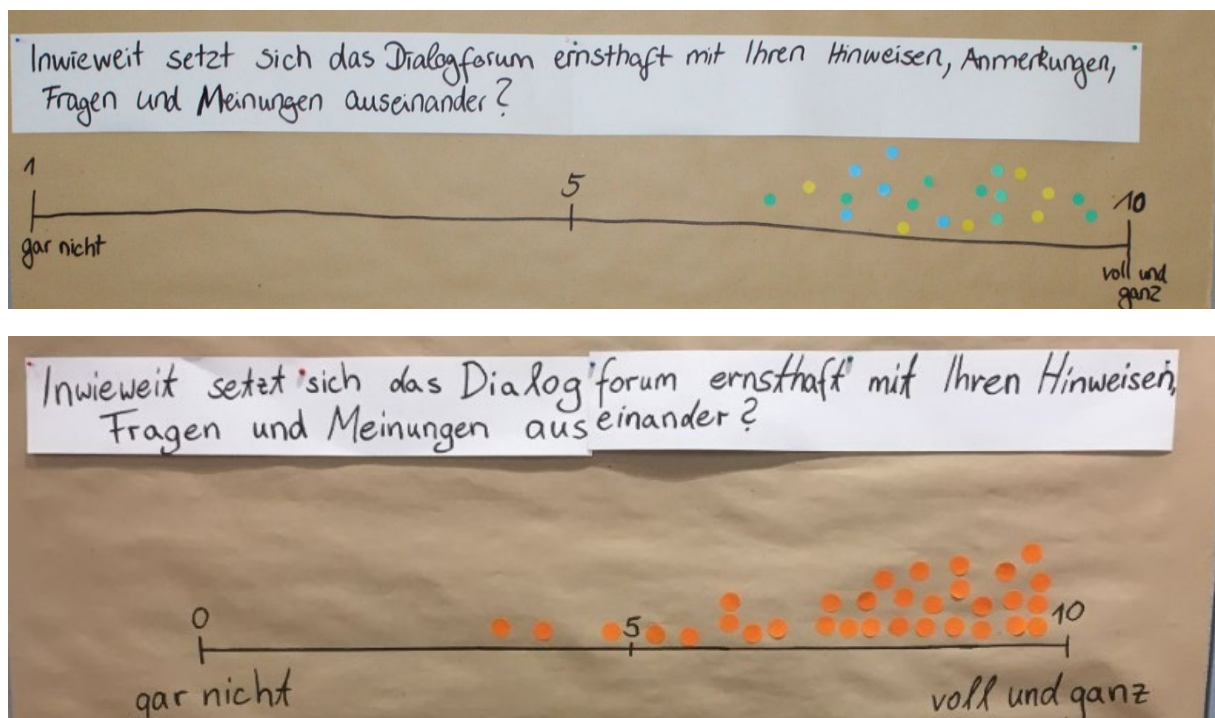


Abbildung 1: Klebepunkte-Bewertung der Frage „Inwieweit setzt sich das Dialogforum ernsthaft mit Ihren Hinweisen, Fragen und Meinungen auseinander?“ Oberes Bild 5. Dialogforum vom 11. März 2016. Unteres Bild 17. Dialogforum vom 13. Mai 2019

3.2 Inwieweit entspricht die Detailtiefe im Hauptforum Ihren Bedürfnissen?

Bei den drei Antwortmöglichkeiten auf diese Frage (a) zu detailliert, (b) genau richtig und (c) zu knapp wird ganz überwiegend genau richtig gewählt.

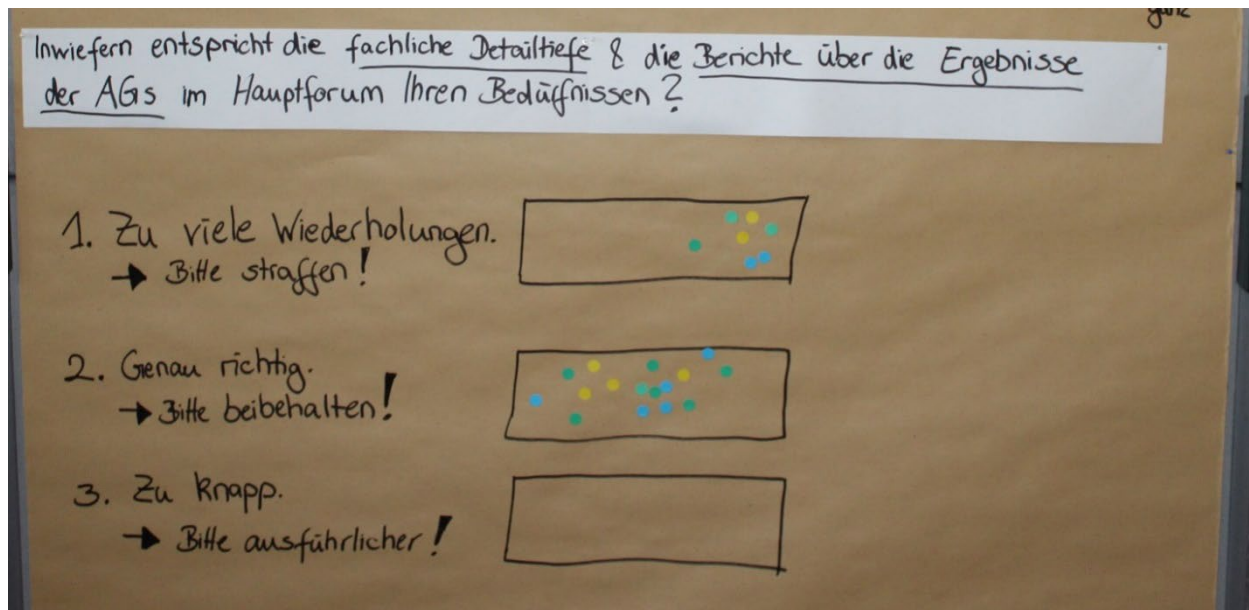


Abbildung 2: Klebepunkte-Bewertung der Frage „Inwieweit entspricht die Detailtiefe im Hauptforum Ihren Bedürfnissen?“. Oberes Bild 5. Dialogforum vom 11. März 2016. Unteres Bild 17. Dialogforum vom 13. Mai 2019

3.3 Wie zufrieden sind Sie bislang insgesamt mit dem Dialogprozess?

Auf einer Skala zwischen 0, gar nicht zufrieden bis 10 sehr zufrieden liegen – bis auf drei Bewertungen mit 2 bis 3 im Jahr 2016 – alle Einschätzungen der Zufriedenheit zwischen 5 und 8, also bei zufrieden. Insgesamt wird damit das Dialogforum hinsichtlich des Einflusses der Teilnehmenden, der Detailtiefe der Information und der Zufriedenheit mit dem Dialogprozess positiv bewertet.

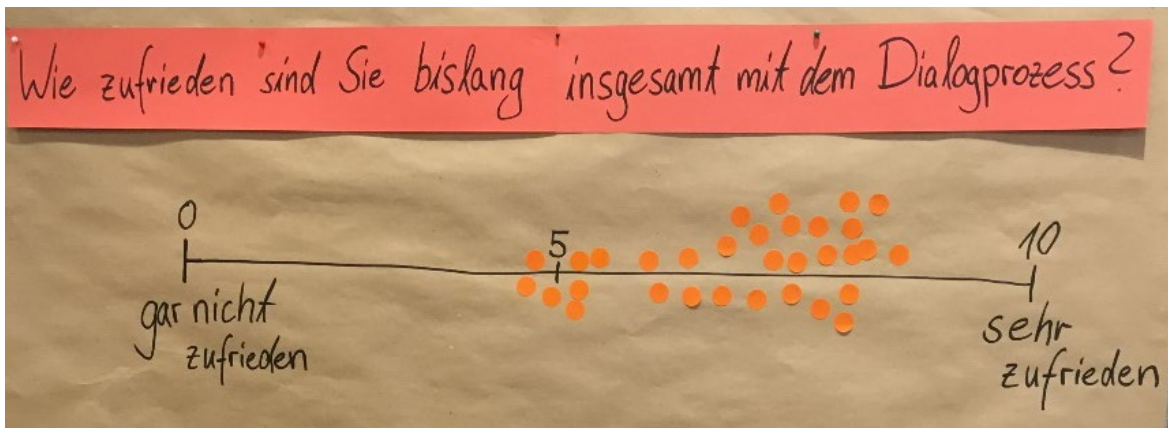
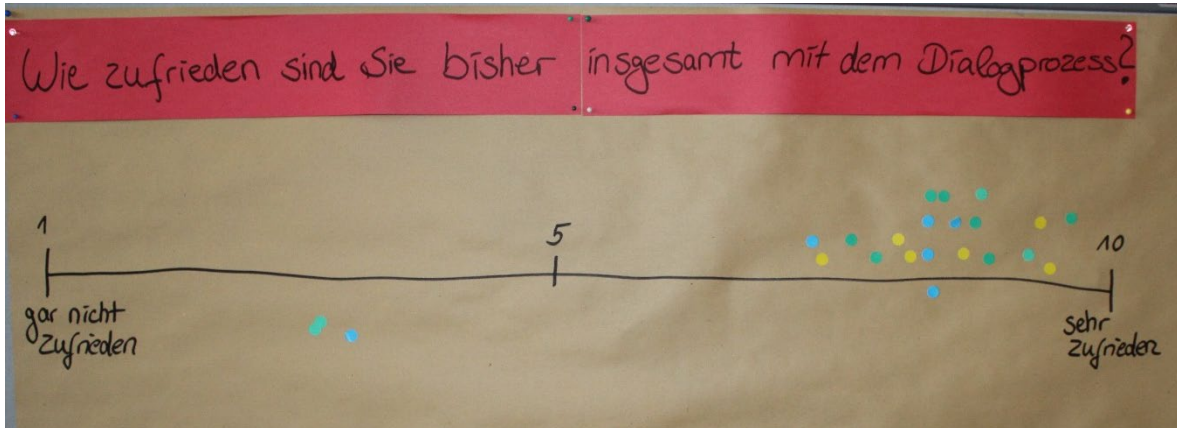


Abbildung 3: Klebepunkte-Bewertung der Frage „Wie zufrieden sind Sie bislang insgesamt mit dem Dialogprozess?“ Oberes Bild 5. Dialogforum vom 11. März 2016. Unteres Bild 17. Dialogforum vom 13. Mai 2019

4 Relevante Dokumente (verlinkt)

4.1 Dialogforum

- [Karte Suchraum mit Änderung bei Lärmbetroffenen Antragsvariante \(Tag\) \(16,7 MB\)](#)
- [Karte Suchraum mit Änderung bei Lärmbetroffenen Antragsvariante \(Nacht\) \(16,5 MB\)](#)
- [Präsentation 17. Sitzung des Dialogforums \(13.05.2019\) \(9,9 MB\)](#)
- [Präsentation der 16. Sitzung des Dialogforums, Gutachter Kalbach \(24.09.2018\) \(1,9 MB\)](#)
- [Präsentation der 16. Sitzung des Dialogforums, Gutachter Main-Kinzig-Kreis \(24.09.2018\) \(11,7MB\)](#)
- [Präsentation der 16. Sitzung des Dialogforums, Gemeinsame Präsentation aller Gutachter \(24.09.2018\) \(241,1 KB\)](#)
- [Präsentation der 16. Sitzung des Dialogforums \(24.09.2018\) \(3,9 MB\)](#)
- [Protokoll der 15. Sitzung des Dialogforums \(09.08.2018\) \(72,8 KB\)](#)
- [Präsentation der 15. Sitzung des Dialogforums \(09.08.2018\) \(4,1 MB\)](#)
- [Protokoll der 14. Sitzung des Dialogforums \(15.06.2018\) \(171,6 KB\)](#)
- [Präsentation der 14. Sitzung des Dialogforums \(15.06.2018\) \(4,2 MB\)](#)
- [Protokoll der 13. Sitzung des Dialogforums \(08.06.2018\) \(279,2 KB\)](#)
- [Präsentation der 13. Sitzung des Dialogforums, Projektgemeinschaft Hartlik-Wachter-Bosch \(08.06.2018\) \(3,6 MB\)](#)
- [Präsentation der 13. Sitzung des Dialogforums \(08.06.2018\) \(7,7 MB\)](#)
- [Protokoll der 12. Sitzung des Dialogforums \(03.05.2018\) \(249,7 KB\)](#)
- [Präsentation der 12. Sitzung des Dialogforums \(03.05.2018\) \(1,8 MB\)](#)
- [Protokoll der 11. Sitzung des Dialogforums \(11.04.2018\) \(211,3 KB\)](#)
- [Präsentation der 11. Sitzung des Dialogforums \(11.04.2018\) \(5,2 MB\)](#)
- [Dokumentation Planungsworkshop Teil I \(17.03.2018\) \(173,0 KB\)](#)
- [Protokoll der 10. Sitzung des Dialogforums \(05.03.2018\) \(64,1 KB\)](#)
- [Präsentation der 10. Sitzung des Dialogforums, HU-GN, Südkorridor \(05.03.2018\) \(601,9 KB\)](#)
- [Präsentation der 10. Sitzung des Dialogforums, vorläufige Variantenbewertung \(05.03.2018\) \(1,4 MB\)](#)
- [Jahresrückblick 2017 des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda \(1,4 MB\)](#)
- [Protokoll der 9. Sitzung des Dialogforums \(24.10.2017\) \(67,8 KB\)](#)
- [Präsentation der 9. Sitzung des Dialogforums \(24.10.2017\) \(13,6 B\)](#)
- [Protokoll der 8. Sitzung des Dialogforums \(22.05.2017\) \(236,2 B\)](#)
- [Präsentation der 8. Sitzung des Dialogforums \(22.05.2017\) \(6,6 B\)](#)
- [Präsentation der 8. Sitzung des Dialogforums, Umweltgutachter \(22.05.2017\) \(3,4 B\)](#)
- [Protokoll der 7. Sitzung des Dialogforums \(10.02.2017\) \(64,6 B\)](#)
- [Präsentation der 7. Sitzung des Dialogforums \(10.02.2017\) \(1,5 MB\)](#)
- [Präsentation der 7. Sitzung des Dialogforums, Umweltgutachter \(10.02.2017\) \(6,2 MB\)](#)
- [Jahresrückblick 2016 des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda \(848,0 KB\)](#)
- [Präsentation der 6. Sitzung des Dialogforums, Umweltgutachter \(13.09.2016\) \(1,3 MB\)](#)
- [Protokoll der 6. Sitzung des Dialogforums \(13.09.2016\) \(56,9 KB\)](#)
- [Präsentation der 6. Sitzung des Dialogforums \(13.09.2016\) \(3,2 MB\)](#)
- [Anmerkungen und Fragen des Dialogforums zum BVWP-Entwurf \(02.05.2016\) \(31,9 KB\)](#)
- [Präsentation Netzkonzeption \(656,3 KB\)](#)
- [Präsentation der 5. Sitzung des Dialogforums/Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens inkl. Filmsequenzen KorFin \(11.03.16\) \(77,1 MB\)](#)
- [Protokoll der 5. Sitzung des Dialogforums \(11.03.2016\) \(626,1 KB\)](#)
- [Präsentation der 5. Sitzung des Dialogforums \(11.03.2016\) \(1,1 MB\)](#)
- [Jahresrückblick 2015 des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda \(404,5 KB\)](#)
- [Protokoll der 4. Sitzung des Dialogforums \(15.09.2015\) \(66,6 KB\)](#)

- [Präsentation der 4. Sitzung des Dialogforums \(15.09.2015\) \(3,6 MB\)](#)
- [Präsentation des Dialogforums zum Taktfahrplan \(15.09.2015\) \(1,2 MB\)](#)
- [Protokoll der 3. Sitzung des Dialogforums \(11.05.2015\) \(164,0 KB\)](#)
- [Präsentation des Dialogforums zum Thema Lärmschutz \(11.05.2015\) \(3,1 MB\)](#)
- [Präsentation der 3. Sitzung des Dialogforums \(11.05.2015\) \(892,1 KB\)](#)
- [Jahresrückblick 2014 des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda \(348,2 KB\)](#)
- [Protokoll der 2. Sitzung des Dialogforums \(18.11.2014\) \(61,9 KB\)](#)
- [Präsentation der 2. Sitzung des Dialogforums \(18.11.2014\) \(2,6 MB\)](#)
- [Protokoll der 1. Sitzung des Dialogforums \(11.07.2014\) \(308,7 KB\)](#)
- [Präsentation der 1. Sitzung des Dialogforums \(11.07.2014\) \(3,2 MB\)](#)
- [Selbstverständnis des Dialogforums Hanau–Würzburg/Fulda \(159,6 KB\)](#)

4.2 Informationen zu den Arbeitsgruppen

4.2.1 AG Hanau–Gelnhausen

- [Präsentation der 1. Sitzung der AG HU–GN \(16.09.2014\) \(836,9 KB\)](#)
- [Protokoll der 1. Sitzung der AG HU–GN \(16.09.2014\) \(213,4 KB\)](#)
- [Präsentation der 2. Sitzung der AG HU–GN \(10.12.2014\) \(1,2 MB\)](#)
- [Protokoll der 2. Sitzung der AG HU–GN \(10.12.2014\) \(42,0 KB\)](#)
- [Präsentation der 3. Sitzung der AG HU–GN \(25.02.2015\) \(1,5 MB\)](#)
- [Protokoll der 3. Sitzung der AG HU–GN \(25.02.2015\) \(183,8 KB\)](#)
- [Präsentation der Stiftung Bahnbetriebswerk Hanau zur 3. Sitzung der AG HU–GN \(25.02.2015\) \(4,3 MB\)](#)
- [Präsentation der 4. Sitzung der AG HU–GN \(16.06.2015\) \(3,3 MB\)](#)
- [Protokoll der 4. Sitzung der AG HU–GN \(16.06.2015\) \(114,7 KB\)](#)
- [Präsentation Planungsparameter des RMV für den Korridor Kinzigtal \(16.06.2015\) \(1,4 MB\)](#)
- [Präsentation der 5. Sitzung der AG HU–GN \(17.11.2015\) \(4,2 MB\)](#)
- [Protokoll der 5. Sitzung der AG HU–GN \(17.11.2015\) \(59,6 KB\)](#)
- [Pro-Bahn-Präsentation der Entwicklungsmöglichkeiten des Fahrplanangebots nach dem Ausbau \(17.11.2015\) \(6,2 MB\)](#)
- [Präsentation der 6. Sitzung der AG HU–GN \(19.04.2016\) \(2,3 MB\)](#)
- [Protokoll der 6. Sitzung der AG HU–GN \(19.04.2016\) \(46,0 KB\)](#)
- [Präsentation der 7. Sitzung der AG HU–GN \(21.06.2016\) \(1,0 MB\)](#)
- [Protokoll der 7. Sitzung der AG HU–GN \(21.06.2016\) \(48,1 KB\)](#)
- [Präsentation der 8. Sitzung der AG HU–GN \(15.11.2016\) \(2,9 MB\)](#)
- [Protokoll der 8. Sitzung der AG HU–GN \(15.11.2016\) \(46,5 KB\)](#)
- [Präsentation der 9. Sitzung der AG HU–GN \(14.03.2017\) \(4,2 MB\)](#)
- [Protokoll der 9. Sitzung der AG HU–GN \(14.03.2017\) \(49,3 KB\)](#)
- [Präsentation Arge Bahndreieck Spessart zur 9. Sitzung der AG HU–GN \(14.03.2017\) \(7,0 MB\)](#)
- [Präsentation der 10. Sitzung der AG HU–GN \(05.12.2017\) \(5,7 MB\)](#)
- [Präsentation Scoping der 10. Sitzung der AG HU–GN \(05.12.17\) \(1,5 MB\)](#)
- [Protokoll der 10. Sitzung der AG HU–GN \(05.12.2017\) \(67,1 KB\)](#)

4.2.2 AG Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens

- [Karte: Darstellung optimierte Linien und Schutzgüter, Stand 10.02.2017 \(11,4 MB\)](#)
- [Präsentation der 1. Sitzung der AG ROV \(23.07.2014\) \(2,0 MB\)](#)
- [Protokoll der 1. Sitzung der AG ROV \(23.07.2014\) \(21,1 KB\)](#)
- [Präsentation der 2. Sitzung der AG ROV \(30.09.2014\) \(2,0 MB\)](#)

- [Protokoll der 2. Sitzung der AG ROV \(30.09.2014\) \(45,2 KB\)](#)
- [Präsentation der 3. Sitzung der AG ROV \(22.07.2015\) \(1,9 MB\)](#)
- [Protokoll der 3. Sitzung der AG ROV \(22.07.2015\) \(67,3 KB\)](#)
- [Präsentation der 4. Sitzung der AG ROV \(10.12.15\) \(217,5 KB\)](#)
- [Protokoll der 4. Sitzung der AG ROV \(10.12.15\) \(70,8 KB\)](#)
- [Präsentation Büro Drecker - Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG zur 4. Sitzung der AG ROV \(10.12.2015\) \(1,5 MB\)](#)
- [Präsentation BUND Hessen zur 4. Sitzung der AG ROV \(10.12.2015\) \(168,5 KB\)](#)
- [Präsentation Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart zur 4. Sitzung der AG ROV \(10.12.2015\) \(1,1 MB\)](#)
- [Präsentation der 5. Sitzung der AG ROV \(28.04.16\) \(522,8 KB\)](#)
- [Protokoll der 5. Sitzung der AG ROV \(28.04.2016\) \(40,0 KB\)](#)
- [Präsentation Büro Drecker - Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG zur 5. Sitzung der AG ROV \(28.04.2016\) \(3,5 MB\)](#)
- [Präsentation der 6. Sitzung der AG ROV, Umweltgutachter \(07.09.2016\) \(4,7 MB\)](#)
- [Protokoll der 6. Sitzung der AG ROV \(07.09.2016\) \(56,8 KB\)](#)
- [Präsentation der 7. Sitzung der AG ROV \(08.11.2016\) \(589,1 KB\)](#)
- [Präsentation der 7. Sitzung der AG ROV, Umweltgutachter \(08.11.2016\) \(6,2 MB\)](#)
- [Protokoll der 7. Sitzung der AG ROV \(08.11.2016\) \(56,9 KB\)](#)
- [Karte Darstellung optimierte Linien und Schutzgüter, Stand März 2018 \(52,3 MB\)](#)
- [Präsentation der 8. Sitzung der AG ROV \(25.01.2017\) \(1.002,5 KB\)](#)
- [Präsentation der 8. Sitzung der AG ROV, Umweltgutachter \(25.01.2017\) \(1,1 MB\)](#)
- [Präsentation Nabu-Fliedetal zur 8. Sitzung der AG ROV \(25.01.2017\) \(2,4 MB\)](#)
- [Protokoll der 8. Sitzung der AG ROV \(25.01.2017\) \(112,7 KB\)](#)
- [Präsentation der 9. Sitzung der AG ROV \(25.04.2017\) \(3,5 MB\)](#)
- [Protokoll der 9. Sitzung der AG ROV \(25.04.2017\) \(132,3 KB\)](#)
- [Präsentation der 10. Sitzung der AG ROV \(23.06.2017\) \(4,3 MB\)](#)
- [Protokoll der 10. Sitzung der AG ROV \(23.06.2017\) \(62,5 KB\)](#)
- [Präsentation der 11. Sitzung der AG ROV \(27.09.2017\) \(3,5 MB\)](#)
- [Präsentation Ingmar Gorissen zur 11. Sitzung der AG ROV \(27.09.2017\) \(665,7 KB\)](#)
- [Präsentation Schallschutz zur 11. Sitzung der AG ROV \(27.09.2017\) \(757,6 KB\)](#)
- [Präsentation Arge Bahndreieck Spessart zur 11. Sitzung der AG ROV \(27.09.2017\) \(15,0 MB\)](#)
- [Protokoll der 11. Sitzung der AG ROV \(27.09.2017\) \(69,1 KB\)](#)
- [Präsentation der 12. Sitzung der AG ROV \(14.11.2017\) \(2,7 MB\)](#)
- [Protokoll der 12. Sitzung der AG ROV \(14.11.2017\) \(46,4 KB\)](#)
- [Präsentation der 13. Sitzung der AG ROV \(22.01.2018\) \(1,2 MB\)](#)
- [Präsentation der 13. Sitzung der AG ROV, Umweltgutachter \(22.01.2018\) \(1,0 MB\)](#)
- [Protokoll der 13. Sitzung der AG ROV \(22.01.2018\) \(57,4 KB\)](#)
- [Präsentation der 14. Sitzung AG ROV \(22.11.2018\) \(13,2 MB\)](#)
- [Protokoll 14. Sitzung AG ROV \(Entwurf, 22.11.2018\) \(84,7 KB\)](#)

4.2.3 AG Konzeption/Verbesserung Südkorridor

- [Präsentation der 1. Sitzung der AG Südkorridor \(04.11.2014\) \(1,5 MB\)](#)
- [Protokoll der 1. Sitzung der AG Südkorridor \(04.11.2014\) \(39,3 B\)](#)
- [Präsentation der 2. Sitzung der AG Südkorridor \(11.04.2016\) \(981,1 B\)](#)
- [Protokoll der 2. Sitzung der AG Südkorridor \(11.04.2016\) \(50,8 B\)](#)

- [Präsentation Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart zur 2. Sitzung der AG Südkorridor \(11.04.2016\) \(2,0 MB\)](#)
- [Präsentation BEG zum Regionalzug-Verkehr zwischen Bayerischem Untermain und Rhein-Main \(11.04.2016\) \(1,5 MB\)](#)
- [Präsentation der 3. Sitzung der AG Südkorridor \(06.02.2017\) \(454,3 KB\)](#)
- [Protokoll der 3. Sitzung der AG Südkorridor \(06.02.2017\) \(50,2 KB\)](#)
- [Präsentation der 3. Sitzung der AG Südkorridor, Intraplan \(06.02.2017\) \(4,2 MB\)](#)
- [Präsentation Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart zur 3. Sitzung der AG Südkorridor \(06.02.2017\) \(8,2 MB\)](#)
- [Präsentation der 4. Sitzung der AG Südkorridor \(01.02.2018\) \(3,1 MB\)](#)
- [Protokoll der 4. Sitzung der AG Südkorridor \(01.02.2018\) \(69,7 KB\)](#)
- [Präsentation Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart zur 4. Sitzung der AG Südkorridor \(01.02.2018\) \(9,3 MB\)](#)

5 Termine Dialogforum und Arbeitsgruppen

- Montag, 25.11.2019: 1. AG Kompensation
- Montag 28.10.2019: 18. Dialogforum
- Donnerstag 22.08.2019: AG Hanau–Gelnhausen
- Montag, 13.05.2019: 17. Dialogforum
- Donnerstag, 22.11.2018: 14. AG Raumordnungsverfahren
- Montag, 24.09.2018: 16. Dialogforum
- Donnerstag, 09.08.2018: 15. Dialogforum
- Freitag, 15.06.2018: 14. Dialogforum
- Freitag, 08.06.2018: 13. Dialogforum
- Donnerstag, 03.05.2018: 12. Dialogforum
- Mittwoch, 18.04.2018: Ganztägiger Planungsworkshop (Teil 2)
- Mittwoch, 11.04.2018: 11. Dialogforum
- Samstag, 17.03.2018: Ganztägiger Planungsworkshop (Teil 1)
- Montag, 05.03.2018: 10. Dialogforum
- Donnerstag, 01.02.2018: 4. AG Südkorridor
- Montag, 22.01.2018: 13. AG Raumordnungsverfahren
- Dienstag, 05.12.2017: 10. AG Hanau–Gelnhausen
- Dienstag, 14.11.2017: 11. AG Raumordnungsverfahren
- Dienstag, 24.10.2017: 9. Dialogforum
- Mittwoch, 27.09.2017: 11. AG Raumordnungsverfahren
- Freitag, 23.06.2017: 10. AG Raumordnungsverfahren
- Montag, 22.05.2017: 8. Dialogforum
- Dienstag, 25.04.2017: 9. AG Raumordnungsverfahren
- Dienstag, 14.03.2017: 9. AG Hanau–Gelnhausen
- Freitag, 10.02.2017: 7. Dialogforum
- Montag, 06.02.2017: 3. AG Südkorridor
- Mittwoch, 25.01.2017: 8. AG Raumordnungsverfahren
- Dienstag, 15.11.2016: 8. AG Hanau–Gelnhausen
- Dienstag, 08.11.2016: 7. AG Raumordnungsverfahren
- Dienstag, 13.09.2016: 6. Dialogforum
- Mittwoch, 07.09.2016: 6. AG Raumordnungsverfahren

- Dienstag, 21.06.2016: 7. AG Hanau–Gelnhausen
- Donnerstag, 28.04.2016: 5. AG Raumordnungsverfahrens
- Dienstag, 19.04.2016: 6. AG Hanau–Gelnhausen
- Montag, 11.04.2016: 2. AG Südkorridor
- Freitag, 11.03.2016: 5. Dialogforum
- Donnerstag, 10.12.2015: 4. AG Raumordnungsverfahren
- Dienstag, 17.11.2015: 5. AG Hanau–Gelnhausen
- Dienstag, 15.09.2015: 4. Dialogforum
- Mittwoch, 22.07.2015: 3. AG Raumordnungsverfahren
- Dienstag, 16.06.2015: 4. AG Hanau–Gelnhausen
- Montag, 11.05.2015: 3. Dialogforum
- Mittwoch, 25.02.2015: 3. AG Hanau–Gelnhausen
- Donnerstag, 22.01.2015: Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren
- Mittwoch, 10.12.2014: 2. AG Hanau–Gelnhausen
- Dienstag, 18.11.2014: 2. Dialogforum
- Dienstag, 04.11.2014: 1. AG Südkorridor
- Dienstag, 30.09.2014: 2. AG Raumordnungsverfahren
- Dienstag, 16.09.2014: 1. AG Hanau–Gelnhausen
- Mittwoch, 23.07.2014: 1. AG Raumordnungsverfahren
- Freitag, 11.07.2014: 1. Dialogforum