
Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

10. Sitzung

Rodenbachhalle

5. März 2018

Ort: Rodenbachhalle, Hanauer Landstraße 14, 63517 Rodenbach
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.40 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Amely Krafft und Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 24. Oktober 2017

TOP 3 Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen

TOP 4 Aktueller Planungsstand: Vorläufiges Zwischenergebnis im Variantenvergleich

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 10. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Finales Protokoll der 9. Sitzung des Dialogforums
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG zu TOP 3
Anlage 4 Präsentation der DB Netz AG zum vorläufigen Zwischenergebnis im Variantenvergleich
Anlage 4 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen, DB AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums im Namen der Deutschen Bahn und betont, dass im heutigen Termin keine Vorzugsvariante präsentiert werde. Zum einen stünden noch immer einige Prüfergebnisse aus, zum anderen solle auch das Dialogforum bis zum finalen Variantenentscheid noch ausführlich die Gelegenheit erhalten, sich in die Details der Variantenbewertung einzuarbeiten und wertvolle Rückmeldung zu geben. Dies sei auch der Grund, wieso die Sitzungstaktung des Dialogforums und der Arbeitsgruppe ROV in der nächsten Zeit nochmal deutlich erhöht werde. Herr Dr. Vornhusen verdeutlicht, dass die Bahn keine Lieblingsvariante hat. Die optimale Lösung solle auf einem objektiven Variantenvergleich gestützt gemeinsam mit allen Beteiligten erarbeitet werden.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmer (**Anlage 1**) zur zehnten Sitzung des Dialogforums. Er stellt die Tagesordnung vor. Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

Themen der Sitzung sind:

- Inhaltlicher Rückblick auf die 10. AG Sitzung Hanau – Gelnhausen und die 4. Sitzung der AG Südkorridor. Bericht aus der 12. und 13. Sitzung der AG ROV.
- Vorstellung und Diskussion der bisherigen Ergebnisse der Schalluntersuchung.
- Vorstellung der bisherigen vorläufigen Variantenbewertung und eine erste Einordnung der DB dazu.

Herr Eggert betont, dass auf Grund der Detailtiefe der heute präsentierten Informationen sicherlich einige Fragen auftauchen werden. Damit auch wirklich alle Fragen zu den unterschiedlichen Themen individuell beantwortet werden können, werde am 17. März 2018 ein ganztägiger Workshop angeboten. In diesem solle genug Zeit zur Verfügung stehen, um auf alle wichtigen Fragen der Beteiligten einzugehen.

Der Moderator informiert das Dialogforum, dass im Nachgang der Sitzung ein Pressegespräch der DB stattfinden wird, in dem die Medien über den aktuellen Stand des Verfahrens informiert werden sollen.

Bericht des Main-Kinzig-Kreises

Thorsten Stolz, Landrat des Main-Kinzig-Kreises, berichtet von einem gemeinsamen Treffen des Landkreises mit Herrn Professor Rompf und Herrn Bolte, DB Netz AG, welches aus Sicht des Landkreises sehr gut verlaufen sei. Herr Stolz verdeutlicht, dass er optimistisch auf die weiteren Planungen blickt. Insbesondere in den für den Landkreis sehr wichtigen Themen Nachrüstung des Lärmschutzes und Barrierefreiheit entlang der Bestandsstrecke habe die DB sich in die richtige Richtung bewegt und eine Prüfung der Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten zugesagt – und zwar unabhängig davon, welche Antragsvariante letztendlich ausgewählt wird. Ebenso wurde die vollständige Überprüfung des durchgängigen „Vorschlags VIII“ von der DB zugesagt. Herr Stolz erläutert, dass der Kreistag beschlossen habe, auf die Unterstützung eines Planungsbüros zurückzugreifen, um die Planungen der DB Netz AG, aber auch die des Ingenieurs Ingmar Gorissen in gebührender fachlicher Tiefe begleiten und prüfen zu können. Es ginge dabei jedoch weder darum, die bisherige Methodik der Varianten-

tenbewertung zu verändern, noch darum, das Projekt insgesamt zu verzögern, sondern lediglich um die Ermöglichung eines Austausches auf Augenhöhe.

Ein Vertreter des hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung ergänzt, dass das Land Hessen selbstverständlich die Gleichbehandlung aller Kommunen entlang der Bestandsstrecke in beiden betroffenen Landkreisen (Main-Kinzig und Fulda) sicherstellen werde.

In diesem Zusammenhang berichtet der Moderator, dass es den Teilnehmern der AG ROV in der letzten Sitzung sehr wichtig war, dass durch die vom Landkreis beauftragten Prüfgutachten keine Verzögerungen im Verfahren entstehen dürfen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 24. Oktober 2017

Das Protokoll der letzten Forumssitzung wird mit einer Änderung angenommen (**Anlage 2**).

TOP 3 Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, präsentiert den Teilnehmern den aktuellen Planungsstand im Ausbaubereich Hanau – Gelnhausen und berichtet aus der letzten AG „Verbesserung/Konzeption des Südkorridors“ (**Anlage 3**).

TOP 4 Aktueller Planungsstand: Vorläufiges Zwischenergebnis im Variantenvergleich

Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, macht einleitend noch einmal deutlich, was Ziel und Nutzen der Neubaustrecke sind und wie sich die DB ausgehend von den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) den jetzt vorliegenden Varianten angenähert hat (**Anlage 4**, Folien 1-10). Herr Bolte stellt den Teilnehmern außerdem die Möglichkeiten der neuen Bedarfsplanungsvereinbarung (BUV) zwischen Deutscher Bahn und Bund vor (**Anlage 4**, Folie 23-24), über die von der Region geforderte übergesetzliche Maßnahmen zur Entscheidung in den Bundestag eingebracht werden können. Herr Dr. Domke, DB Netz AG präsentiert den Mitgliedern des Dialogforums anschließend die vorläufige Variantenbewertung (**Anlage 4**, Folie 11 ff).

Diskussion/Anmerkungen

„Vorschlag VIII“

Ein Teilnehmer bringt seinen Unmut darüber zum Ausdruck, dass der sogenannte „Vorschlag VIII“ nun offensichtlich als zusammenhängende Variante geprüft und bewertet werden soll. Er betont, dass das Dialogforum und die AG ROV in den vergangenen Monaten immer wieder darauf hingewiesen hätten, dass der „Vorschlag VIII“, insbesondere die Vorschläge von Herrn Gorissen, sich lediglich auf einzelne Segmente der Variante V der DB beziehen und, so wie alle anderen Optimierungsvorschläge, einem segmentweisen Vergleich unterzogen werden. An den Main-Kinzig-Kreis richtet der Teilnehmer die Bitte, zukünftig keine Einzelschlüsse, die nie im Dialogforum präsentiert und diskutiert wurden, weiterzuverfolgen. Die DB bittet der Teilnehmer um Klärung, was sich hinter dem sogenannten „Vorschlag VIII“ verbirgt.

Anhand der Folie 14 (**Anlage 4**) erläutert Herr Dr. Domke, dass es sich bei dem sogenannten „Vorschlag VIII“ um eine Zusammenstellung von unterschiedlichen, zum Teil auch mehrfach geänderten Einzelschlüssen von Herrn Gorissen, aber auch anderen Akteuren, wie z.B. dem BUND, handelt. Nördlich von Schlüchtern liege der sogenannte „Vorschlag VIII“ im Korridor der Variante V, jedoch gäbe es südlich von Schlüchtern einen von der Variante V grundsätzlich abweichenden Verlauf. Der

aktuelle Vorschlag aus dem Dezember 2017 gehe davon aus, dass die Autobahn 66 in Bad Soden-Salmünster in einen Tunnel verlegt und die Bahngleise über den Tunnel gelegt werden würden. 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. Diese Prüfung sei aber noch nicht abgeschlossen.

Bewertungsmethode

Ein Teilnehmender wirft ein, dass die Bewertung der Varianten mit den vereinfachten „Noten“ ++ bis -- zu Missverständnissen führen könnte. So würde aus dieser vereinfachten Benotung beispielsweise nicht hervorgehen, wie groß die Differenz zwischen den einzelnen Varianten tatsächlich sei. Es sei nämlich so, dass die in einem Kriterium am schlechtesten abschneidende Variante automatisch ein „--“ erhalte und die am besten Abschneidende ein „++“, auch wenn die Differenz zwischen beiden Varianten letztlich marginal sei.

Herr Dr. Domke erklärt, dass genau aus diesem Grund alle Bewertungen verbal-argumentativ erläutert werden, um zu verdeutlichen, wie die Bewertung zustande komme und ob eine bestimmte Bewertung insgesamt maßgeblich sei oder aufgrund von geringen Unterschieden zu anderen Varianten eben nicht ausschlaggebend sei. Der Moderator ergänzt, dass jedes Bewertungsverfahren Vor- und Nachteile habe. Er bittet die Teilnehmenden darum, die verbalen Erläuterungen zum Bewertungsschema in die jeweiligen Gremien zu tragen, damit diese auch für nicht am Dialogforum Beteiligte nachvollziehbar sei.

Berücksichtigung der DIN 18005

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Dr. Domke, dass beim Bau und der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aufgestellten Immissionsgrenzwerte gelten, während die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 eigentlich im Bereich der städtebaulichen Planung relevant sind. Für das formelle Verfahren rechtlich bindend seien ausschließlich die Grenzwerte der 16. BImSchV. Die DB habe sich aber die Mühe gemacht, alle Varianten auch anhand der niedriger liegenden Orientierungswerte zu untersuchen, um zu sehen, ob sich daraus ggf. eine andere Rangfolge unter den Varianten ergäbe. Dies sei jedoch nicht der Fall. Unabhängig von den zugrunde gelegten Bewertungsmaßstäben (Grenzwerte oder Orientierungswerte) erfolgt die Berechnung immer nach der so genannten Schall 03 (Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen). Herr Dr. Domke betont, dass die DB in ihrer Schalluntersuchung den zu betrachtenden Korridor frühzeitig auf zwei Kilometer ausgeweitet habe, um die Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen auch vollständig mit zu erfassen. Damit geht der Korridor deutlich über den im Unterrichtungsschreiben des Regierungspräsidiums (RP) Darmstadt vorgesehenen 500 Meter breiten Korridor hinaus.

Gesamtlärbetrachtung

Ein Teilnehmer fragt, ob für die Schallberechnung auch eine Gesamtlärbetrachtung angefertigt wurde, also über den Schienenlärm hinaus auch Straßen-, Flug- und Industrielärm berücksichtigt wurde. Herr Dr. Domke erklärt, dass dies nicht der Fall sei, da die rechtlichen Vorgaben eindeutig vorsähen, dass jeder Emittent für die Einhaltung der eigenen Lärmgrenzwerte zuständig sei. Nichtsdestotrotz habe die DB vor, an den Punkten, an denen die Neubaustrecke z. B. in den Bereich der A 66 komme

und sich somit starke Emissionen überlagern, in den Raumordnungsunterlagen darauf hinzuweisen und dies ggf. mit in die Abwägung einzubeziehen.

Bewertung der Varianten mit Lärmschutz

Ein Teilnehmer bemängelt, dass die Ergebnisse der Schallbetrachtung mit Lärmschutz nach wie vor nicht vorliegen. Er vertritt die Meinung, dass die Betrachtung mit Lärmschutz für den Variantenentscheid maßgeblich sein müsse. So versteht er auch die Vorgaben des Unterrichtungsschreibens des RP Darmstadt.

Herr Dr. Domke verdeutlicht anhand der Folie 48, dass das Unterrichtungsschreiben primär vorgibt, das Trennungsgebot, also einen möglichst weiten Abstand zu Wohnbebauung, einzuhalten. Diese Betrachtungsweise sei letztlich im rechtlichen Sinne entscheidungsrelevant. Zusätzlich solle laut Unterrichtungsschreiben überprüft werden, ob sich durch eine Trassenbündelung und zusätzlichen Lärmschutz an der Bestandsstrecke weitere Vorteile ergeben würden. Herr Dr. Domke erklärt, dass beide Schritte von der DB gemäß den Vorgaben des RP Darmstadts durchgeführt werden. Im ersten Schritt wurde nach Optimierungen durch Abrücken von Wohnbebauung geschaut. Es werde aber auch noch geprüft, ob sich durch eine Trassenbündelung mit Schallschutz eine andere Rangfolge der Varianten ergibt. Die ersten Ergebnisse von Variantenrechnungen mit Lärmschutz wiesen jedoch nicht darauf hin (vgl. Folie 22). Zwar zeige sich, dass sich durch die Berücksichtigung des Schallschutzes in den Berechnungen natürlich eine deutliche Schallreduktion erzielen lässt. Die bestandsnahe Variante V schneidet aber auch hier in der Gesamtheit deutlich schlechter (lauter) ab, als die anderen Varianten. Herr Dr. Domke geht davon aus, dass zum Workshop am 17. März alle Varianten mit Lärmschutz vorliegen werden.

Eine Vertreterin des hessischen Verkehrsministeriums verdeutlicht, dass bei allen Schutzgütern zunächst geprüft werden muss, inwieweit sich durch Abrücken eine möglichst geringe Beeinträchtigung des jeweiligen Schutzgutes sicherstellen lässt. Auch bei FFH-Gebieten beispielsweise werde ja versucht, diese möglichst wenig zu tangieren. Erst wenn klar ist, dass sich in bestimmten Bereichen eine Durchfahrung nicht vermeiden lässt, werde überprüft, ob und wie die Beeinträchtigung des FFH-Gebiets durch bestimmte Maßnahmen kompensiert werden könne. Verfahrensrechtlich, so die Vertreterin des Ministeriums, müsse dies genauso auch für das Schutzgut Mensch gelten. Zunächst müssen Varianten gefunden werden, die möglichst weit weg von Wohnsiedlungen liegen. Dadurch sei der Mensch am besten geschützt. Erst, wenn sich zeigt, dass an manchen Stellen eine weiträumige Umfahrung von Siedlungsgebieten nicht möglich ist, muss geprüft werden, durch welche Lärmschutzmaßnahmen diese Siedlungsgebiete so geschützt werden können, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte dort eingehalten werden. Wenn man von diesem Vorgehen ausschließlich beim Schutzgut Mensch abweichen würde (also Varianten bereits mit Lärmschutzmaßnahmen vergleiche), hieße dies in der Konsequenz, dass man das Schutzgut Mensch gegenüber den anderen Schutzgütern deutlich benachteilige.

Berücksichtigung von Mehrfamilienhäusern, Kurkliniken etc. in der Schallberechnung

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob in den Lärmberechnungen generell immer vier Personen pro Haus gerechnet werden oder ob bei Mehrfamilienhäusern, Kurkliniken und Krankenhäusern die entsprechend höhere Dichte an Menschen berücksichtigt wird. Herr Dr. Domke erläutert, dass die Berechnung auf Basis der im dreidimensionalen Modell ergänzten Nachbildungen von Gebäuden mit ihrer

realen Grundfläche und Höhe erfolgt. Die Einwohnerzahl wird je Quadratmeter Wohnfläche unter Nutzung statischer Angaben berechnet. Kurgebiete werden bei der Lärmbetrachtung nach Flächen berücksichtigt. Dort sind sie als sogenannte Sondergebiete mit den um 2 db(A) strengeren Grenzwerten als reine Wohngebiete ausgewiesen, ganz unabhängig davon, wie viele Menschen sich in den Kur- und Krankenhäusern aufhalten.

Berücksichtigung von Strecken ohne oder mit altem Lärmschutz

Ein Teilnehmer möchte wissen, inwieweit bei der Berechnung des Schalls berücksichtigt wurde, dass Teile der Bestandsstrecken nur sehr alten oder keinen Lärmschutz haben. Herr Dr. Domke erläutert, dass alle Bestandsstrecken im Suchraum mit ihrem heute jeweils existierenden Lärmschutz in die Berechnungen eingeflossen sind. Sollte es also derzeit keinen oder geringen Lärmschutz an einem Streckenabschnitt geben, dann wurde das genauso berücksichtigt und spiegelt sich entsprechend in den Berechnungsergebnissen wider. Sollte ein Gebiet von mehreren Strecken (Bestands- und Neubaustrecke) berührt werden, so werden die Schallpegel von allen Strecken zusammengerechnet (überlagert) und fließen so in die weiteren Berechnungen ein.

Weiterverfolgung des „Vorschlag VIII“

Ein Teilnehmer zeigt sich verwundert, dass der „Vorschlag VIII“ noch weiter untersucht werden soll, da der Tunnelvorschlag für Bad Soden-Salmünster in einer der letzten Sitzung aus Hochwasser- und Sicherheitsaspekten als extrem risikobehaftet und technisch unzulässig bezeichnet wurde. Der Teilnehmer macht darauf aufmerksam, dass der Bau eines solchen Tunnels erhebliche unzumutbare Auswirkungen auf die Bewohner Salmünsters hätte. Herr Dr. Domke erläutert, dass es seit dem Ausschließen des Eisenbahntunnels in Bad Soden-Salmünster weiterentwickelte Vorschläge von Herrn Gorissen für die Bündelung der Infrastruktur in Bad Soden-Salmünster gegeben habe, die die DB in den vergangenen Wochen und Monaten jeweils überprüft hat. Vieles davon habe sich als technisch nicht umsetzbar erwiesen. Der letzte Stand sehe nun aber eine Verlegung der A 66 in einen Tunnel und die darüber liegenden Eisenbahntrassen vor, die wegen der querenden Straßen aufgeständert werden muss. Dieser Vorschlag sei technisch theoretisch realisierbar, ginge aber mit extrem langen Bauphasen für Bad Soden-Salmünster und einer ca. 3 km langen Brücke zwischen den beiden Ortsteilen einher.

Herr Gorissen merkt an, dass nach der Methodik der DB die gesamthafte Betrachtung der Vorteile seiner Vorschläge nicht erfasst werde. Es gehe ihm darum, die Autobahn im Tunnel verschwinden zu lassen und die Eisenbahn vom Kurgebiet abzurücken. Es sei wichtig, die Kombiwirkung der verschiedenen Maßnahmen zu berücksichtigen. Er hoffe, dass seine Vorschläge bei der Untersuchung, die der Main-Kinzig-Kreis beauftragt hat, besser abschneidet und die Methodik dann noch einmal angepasst wird. Er weist darauf hin, dass die Höhenlage seiner Vorschläge noch nicht richtig berücksichtigt wurde und würde sich dazu gerne noch einmal mit der DB abstimmen.

Sicherstellung eines zügigen Planungsfortschritts

Der Moderator führt aus, dass er die Arbeit von Herrn Gorissen anerkenne. Auch die Bahn habe viel Zeit in die Prüfung der Vorschläge investiert. Wichtig sei jetzt aber, einen klaren Schlussstrich zu ziehen, um den Variantenentscheid nicht weiter zu verzögern. Ein Teilnehmer bittet darum, einen klaren Redaktionsschluss für weitere Vorschläge festzulegen. Ein weiterer Teilnehmer merkt an, dass dieser

Redaktionsschluss bereits im Mai letzten Jahres gegolten habe. Auch andere Teilnehmer fordern, jetzt endlich „den Sack zuzumachen“. Man rede schon seit 25 Jahren über den Schienenausbau in der Region. Die Planungen müssten jetzt endlich vorankommen und dürften nicht weiter verzögert werden. Das Abschichtungsverfahren der DB sei für alle nachvollziehbar und transparent. Es sei für alle erkennbar, dass der „Vorschlag VIII“ offensichtlich keine bessere Alternative zu den anderen Varianten darstellt. Andere Teilnehmer zeigen sich ebenfalls unzufrieden damit, dass die Diskussion der Vorschläge von Herrn Gorissen in den letzten Sitzungen und auch in der heutigen Sitzung übermäßig viel Zeit in Anspruch genommen haben. In diesem Zusammenhang fordert ein Teilnehmer den Main-Kinzig-Kreis und das Land Hessen auf, dafür zu sorgen, dass es keine weiteren Verzögerungen im Verfahren durch unnötige zusätzliche Prüfschleifen gebe.

Brücke über den Kinzigstausee

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 werden. Er erkundigt sich, ob der Vorschlag des BUND, welcher eine Umfahrung des Kinzigstausees vorsehe, noch geprüft werde. Herr Dr. Domke 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. Er erinnert daran, dass der Vorschlag des BUND bereits geprüft wurde und die Ergebnisse in einer AG-Sitzung vorgestellt wurden. Es sei so, dass dieser Vorschlag das Siedlungsgebiet Ahl stark tangieren würde. Herr Dr. Domke sagt zu, den BUND-Vorschlag trotzdem noch einmal zu prüfen. Auf Nachfrage eines Teilnehmers, warum der Bau einer Netzbogenbrücke nicht als bautechnisches Risiko eingestuft werde, erläutert Herr Dr. Domke, dass der Bau einer solchen Brücke im Vergleich zu der Errichtung von Ingenieurbauwerken in Setzungsgebieten (wie z.B. im Kalisalz-Abbauggebiet bei Variante VII) ein deutlich geringeres Risiko mit sich bringt. Auch bei anderen Varianten seien große Brücken vorgesehen, die nicht als zusätzliches bauliches Risiko eingestuft wurden.

FFH-Gebiet bei Wirtheim

Ein Teilnehmer äußert sich verwundet, dass die Durchschneidung des FFH-Gebiets bei Wirtheim bei der Variante V nicht zu einer schlechteren Bewertung geführt hat. Herr Stolzenburg erklärt, dass alle Varianten mehrfach durch FFH-Gebiete führen würden. Die Variantenbewertung sei eine Gesamtschau aller Varianten im Vergleich, d.h. dass eine Variante in einem Kriterium dann schlecht abschneidet, wenn sie im Vergleich zu allen anderen Varianten deutliche Nachteile aufweist. Dies sei bei der Variante V im Falle der Natura 2000-Betroffenheit nicht der Fall, da bei vielen der anderen Varianten noch deutlich stärkere Eingriffe in FFH-Gebiete erfolgen würden.

Basaltabbaugebiet bei Romsthal/Katholisch Nidderau

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. Er bittet darum, noch einmal zu prüfen, ob sich der Abbau des Gesteins mit der neuen Strecke vereinbaren lasse. Herr Dr. Domke erläutert, dass sämtliche vorliegende Informationen zu Abbaugebieten im Abschichtungsverfahren berücksichtigt werden. Nichts desto trotz würden für die dann ausgewählte Antragsvariante natürlich auch noch ausführliche Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden.

Kosten der einzelnen Varianten

Ein Teilnehmender fragt, ob die Kosten für die unterschiedlichen Strecken in die Bewertung eingeflossen seien. Herr Dr. Domke antwortet, dass der Kosten-Nutzen-Faktor berücksichtigt wurde. Dieser sei bei allen Varianten größer 1, was das entscheidende Kriterium sei. Insgesamt gäbe es keine nennenswerten wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den Varianten. Ein anderer Teilnehmer bittet darum, dass den Mitgliedern des Dialogforums auch die tatsächlichen Kosten der unterschiedlichen Varianten offengelegt werden. Er vermutet, dass ein Neubau mit vielen Tunnelabschnitten erheblich teurer ist, als ein Ausbau der Bestandsstrecke. Herr Bolte, DB Netz AG, verdeutlicht, dass dies nicht der Fall sei. Der Ausbau unter dem „rollenden Rad“, also bei laufendem Betrieb der Bestandsstrecke, sei deutlich teurer und würde zu einer deutlich längeren Bauzeit führen.

Zugzahlenprognose 2030

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Bolte, dass die DB davon ausgeht, bis zur Variantenverkündung Anfang Mai die aktuellen Zugzahlenprognose 2030 vorliegen zu haben. Sollte dies nicht der Fall sein, müsse man überlegen, wie man damit umgehe.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Herr Bolte, DB Netz AG, stellt das weitere Vorgehen und die nächsten Termine vor:

Am **Samstag, den 17. März** findet von 10:00 bis 16:00 Uhr ein **ganztägiger Planungs-Workshop** statt, in dem die Teilnehmer die vorgestellten Zwischenergebnisse im Detail einsehen und diskutieren können. Herr Eggert bittet die Teilnehmer darum, Fragen, die im Workshop beantwortet werden sollen, gerne frühzeitig zur Vorbereitung an die DB zu schicken.

Das nächste **Dialogforum** ist geplant für **Mittwoch, den 11. April** ab 14:00 Uhr.

Die finale Vorzugsvariante soll nach jetzigem Zeitplan im übernächsten **Dialogforum** am **Donnerstag, den 3. Mai** präsentiert werden.

Vorab wir am **Mittwoch, den 18. April** ein weiterer **ganztägiger Planungs-Workshop** für alle Interessierten stattfinden.

Presseinformation

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

AfD thematisiert HWF im Landtagswahlkampf

Ein Teilnehmer spricht zu Ende der Sitzung an, dass die AfD die Planung der Neubaustrecke kritisiert und dieses Thema in den Landtagswahlkampf tragen wird. Er befürchtet, dass die AfD falsches Gehör in der Presse finden und so die lang geführte Debatte im Forum zu Nichte gemacht werden könnte. Herr Dr. Vornhusen sieht diesbezüglich keine Gefahr, da die Diskussionen im Dialogforum sehr transparent im Netz dokumentiert seien. Aus Sicht der DB sei er überzeugt davon, dass man sich mit dem Dialogprozess zum Projekt nicht zu verstecken brauche.