

Protokollentwurf –
noch nicht von der Arbeitsgruppe verabschiedet

Arbeitsgruppe „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“

Protokoll der 14. Sitzung

Stadthalle Gelnhausen

21. November 2018

Ort: Stadthalle Gelnhausen, Philipp-Reis-Straße 11, 63571 Gelnhausen
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 15:00 Uhr – 17:45 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Denise Ellwein und Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Agenda
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 13. AG-Sitzung vom 22.01.2018
- TOP 3 Alternativvorschlag der ARGE Bahndreieck Spessart im Bereich Wirtheim und Wächtersbach
- TOP 4 Ost-Umfahrung Kinzigstausee
- TOP 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste 14. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 2 Finales Protokoll der 13. AG-Sitzung „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“
- Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
- Anlage 4 Presseinformation der AG „Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens“

TOP 1 Begrüßung und Agenda

Begrüßung Barbarossastadt Gelnhausen

Daniel Christian Glöckner, Bürgermeister von Gelnhausen, begrüßt die Teilnehmenden zur Sitzung der Arbeitsgruppe. Er betont die Bedeutung der konstruktiven Zusammenarbeit im Rahmen des Dialogprozesses und wünscht eine erfolgreiche Sitzung.

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der 14. AG-Sitzung (**Anlage 1**). Er erklärt, dass sich die Arbeitsgruppe zuletzt im Januar getroffen habe. Seitdem seien die Themen zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens vor allem im Rahmen des Dialogforums behandelt worden. Heute stünden mit den Prüfergebnissen der Optimierungsvorschläge zu Variante IV erneut wichtige Punkte an. Er stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Bewertung des Alternativvorschlags der ARGE Bahndreieck Spessart im Bereich zwischen Wirtheim und Wächtersbach
- Bewertung der Ost-Umfahrung des Kinzigstausees als Alternative zu dessen Querung

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass der Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt (D-Takt) vorliege. Die potenziellen Auswirkungen auf das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda sollten in der Arbeitsgruppe diskutiert werden. Ein anderer Teilnehmer bittet darum, den Umgang mit dem Haltepunkt Haitz-Höchst im Planungsprozess nochmals zu thematisieren. Er betont die Dringlichkeit, den Bereich Haitz-Höchst in die Planungen zur Ausbaustrecke Hanau – Gelnhausen mit einzubeziehen. Es wird sich darauf verständigt, beide Punkte zum Ende der Sitzung nochmals aufzurufen. Es werden keine weiteren Tagesordnungspunkte vorgeschlagen.

Der Moderator teilt mit, dass das langjährige und engagierte Mitglied des Dialogforums Thomas Schwemmer am 18.10.2018 verstorben ist und bittet die Teilnehmenden um ein stilles Gedenken.

Herr Eggert stellt Volker Vorwerk, DB Netz AG, als neuen Kommunikator für das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda vor. Herr Vorwerk begrüßt die Teilnehmenden. Er freue sich auf die Zusammenarbeit und die konstruktive Begleitung des Dialogprozesses.

Diskussion/Anmerkungen

Positionierung des NABU

Eine Vertreterin des Naturschutzbundes NABU erklärt, dass sich der Landesverband Hessen zum Variantenentscheid positioniert habe und zitiert aus der Mitgliederzeitung:

„Nach Beratung auf Landesebene wird der NABU die Variante IV mittragen können. Wichtig ist ihm hierbei der bestmögliche Abstand zur Wohnbebauung sowie der Lärmschutz auch an der bestehenden Bahnstrecke. Auch die Eingriffe in die betroffenen Naturräume müssen so gering wie möglich ausfallen. Das Fazit nach vierjähriger Beteiligung: Der NABU hat das Dialogforum als eine offene Veranstaltung kennengelernt mit einem fairen Umgang aller Beteiligten mit unterschiedlichen Interessen. Die inhaltliche Arbeit erwies sich als qualifiziert und nachvollziehbar.“

Publikation über Infrastrukturmaßnahmen der DB

Ein Teilnehmer weist auf ein Buch der Deutschen Bahn hin, in dem auch das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda dargestellt ist:

DB Netz AG 2018 (Hg.): Infrastrukturprojekte 2018. Bauen bei der Deutschen Bahn, Hamburg: Seite 54-65

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 13. AG-Sitzung vom 22.01.2018

Das Protokoll der 13. AG-Sitzung (**Anlage 2**) wird ohne Änderungen angenommen und gilt somit als formell verabschiedet.

TOP 3 Alternativvorschlag der ARGE Bahndreieck Spessart im Bereich Wirtheim und Wächtersbach

Frau Meyer und Herr Stolzenburg, Planungsgemeinschaft Umwelt, stellen die Bewertung des Alternativvorschlags der ARGE Bahndreieck Spessart vor (**Anlage 3**, Folien 2-27).

Diskussion/Anmerkungen

Bauzeit

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die prognostizierte Bauzeit von etwa zehn Jahren bei Umsetzung des Vorschlags der ARGE. Die Neubaustrecke müsse allerdings nicht vollständig bis Schlüchtern gebaut werden, bevor die Regionalbahngleise zurückgebaut und verlegt werden könnten. Ein temporärer Anschluss der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke bei Wächtersbach ermögliche eine frühere Inbetriebnahme der Regionalbahnstrecke. Diese könne temporär auch für den Fernverkehr genutzt werden.

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, erwidert, dass dies ein funktionsfähiges Konzept für den ICE-Verkehr während der Bauzeit voraussetze. Das Problem der jahrelangen Inanspruchnahme eines Retentionsraums könne dadurch jedoch nicht gelöst werden.

Notwendiger Abstand zur BAB 66 / Weitere Optimierung des Vorschlags

Ein Vertreter der ARGE Bahndreieck Spessart kritisiert, dass die Bahnstrecke nach Angaben der zuständigen Straßenbehörde einen Mindestabstand von 40 Metern zur Autobahn 66 aufweisen müsse. Es bestünden keinerlei Pläne für einen möglichen Ausbau der Autobahn, sodass die Abstandsflächen verkehrlich nicht notwendig seien. Er weist zudem darauf hin, dass der auf der Sitzung bewertete Vorschlag der ARGE bereits über ein Jahr alt sei. Auf Grundlage der neuen Datenbasis werde der Vorschlag überarbeitet und gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt nochmals zur Debatte gestellt. Es bestehe weiterhin erhebliches Optimierungspotenzial. Zugleich stellt der Vertreter klar, dass sich das Projekt derzeit noch auf Ebene der Raumordnung befinde und viele kleinräumige Verbesserungen erst im darauffolgenden Planfeststellungsverfahren zielführend zu diskutieren seien.

Inanspruchnahme von Auenraum

Ein Teilnehmer betont, dass die beim Vorschlag der ARGE notwendigen Eingriffe in die Aue erheblich seien. Eine Aue bestehe aus einem empfindlichen Gesamtkomplex aus Hydrologie, Boden- und Oberflächenstruktur. Sowohl der Neubau als auch der Rückbau der Bestandsstrecke habe erhebliche negative Konsequenzen darauf. Dies gelte auch für Vorschläge, die eine Untertunnelung der Aue vorsähen. Auch dies hätte gravierende Folgen für den Boden und die hydrologische Struktur.

Ermittlung Lärmkennziffer

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob Schallschutzmaßnahmen bei der Ermittlung der Lärmkennziffer unterstellt worden seien. Frau Meyer erklärt, dass der Segmentvergleich ohne Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden sei und dies der Vorgehensweise im Hauptvariantenvergleich entspreche. Da die vorgeschlagene Streckenführung keine sich aufdrängende Alternative darstelle, sei von einer vertiefenden Untersuchung abgesehen worden.

TOP 4 Ost-Umfahrung Kinzigstausee

Herr Stolzenburg und Frau Meyer präsentieren die Bewertung der optimierten Ost-Umfahrung des Kinzigstausees. (**Anlage 3**, Folien 28-53). Im Anschluss stellt Herr Dr. Domke die nächsten Schritte vor (**Anlage 3**, Folien 54-55).

Diskussion/Anmerkungen

Durchfahrungsängen

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob es sich bei den in den Vergleichstabellen aufgeführten Werten um die Verschneidungsergebnisse des Geoinformationssystems (GIS) handle oder ob manuelle Korrekturen durch die Gutachter vorgenommen worden seien. Herr Stolzenburg erklärt, dass keine manuellen Änderungen vorgenommen worden seien.

Optimierung Ost-Umfahrung

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die Ost-Umfahrung nochmals trassierungstechnisch und schutzgutbezogen optimiert worden sei.

Herr Dr. Domke bestätigt das. Wie bereits in der Vergangenheit bei Rückstellvariante 4 der Variante VII sei auch die als Rückstellvariante 2 bezeichnete Ost-Umfahrung des Kinzigstausees zunächst auf Basis der Raumwiderstände entwickelt worden. Für den Segmentvergleich sei dann die schutzgutübergreifende Optimierung erfolgt. So seien die Gutachter bekanntlich bei allen Varianten vorgegangen.

Linienführung der West-Umfahrungen

Ein Teilnehmer begrüßt, dass auf die Brücke zur Querung des Kinzigstausees verzichtet werde. Es sei allerdings zu prüfen, inwiefern die Querung der Kläranlage mittels einer rund 30 Meter hohen Brücke bei Niederzell sicherheitstechnisch möglich sei. Außerdem sei die BUND-Variante zur Westumfahrung des Kinzigstausees nicht korrekt dargestellt worden, da unter anderem eine Autobahn-Querung und eine falsche Ausgangslage der Linienführung im Korridor 3 angenommen worden sei.

Herr Stolzenburg erläutert, dass der eingereichte Vorschlag des BUND unter Berücksichtigung trassierungstechnischer Parameter in Korfin eingearbeitet worden sei. Die beiden bewerteten West-Umfahrungen verblieben als jene Streckenführungen in diesem Segmentvergleich, die den Planungsvoraussetzungen entsprächen, technisch realisierbar seien und zugleich keine größeren Eingriffe in das Naturschutz-, Wasserschutz- und Heilquellengebiet zur Folge hätten.

Datengrundlage des Variantenvergleichs

Ein Teilnehmer möchte wissen, auf welcher Datengrundlage die Umfahrungsalternativen des Stausees bewertet worden seien. So sei die Rückstellvariante 2 in der Vergangenheit zunächst ausgeschlossen worden, obwohl die Kartierungsarbeiten des Planungsbüros noch nicht durchgeführt waren.

Herr Stolzenburg erwidert, dass das Planungsbüro alle Varianten auf derselben Datenbasis bewertet habe. Dabei sei auf vorhandene Datenbestände zurückgegriffen worden. Im Falle von unzureichenden Bestandsdaten und bei potenziellen Vorkommen verfahrenskritischer Arten seien zudem spezifische Nachkartierungen durchgeführt worden.

Herr Dr. Domke ergänzt, dass die Alternativen zur Kinzigstauseequerung ja bereits vor längerer Zeit vorgestellt worden seien. Mit der endgültigen Entscheidung zur Linienführung in diesem Segment sei aber gewartet worden, bis ein vollumfängliches Bild über die mögliche Beeinträchtigung der Schutzgüter vorgelegen habe. Durch Optimierung der Ost-Umfahrung stellt sich diese nun besser dar als die dem Grobvergleich auf der Ebene der Raumwiderstände zugrunde gelegte Linie (insb. auch im Hinblick auf das Schutzgut Mensch).

Verbal-argumentative Bewertung

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Stolzenburg, dass die Varianten zusätzlich zum quantitativen Vergleich auch qualitativ bewertet würden. Dies gelte auch für die optimierte Variante IV.

Verknüpfungspunkte der Variante IV

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass eine Verknüpfung der Bestandsstrecke mit der Neubaustrecke durch eine östliche Umfahrung des Stausees nicht mehr möglich sei.

Herr Dr. Domke erwidert, dass die Variante IV auch mit dem Segment Ostumfahrung des Kinzigstausees weiterhin die Verknüpfung mit der Bestandsstrecke südlich und nördlich von Schlüchtern zulasse und die dafür nötigen optimalen Anpassungen der Neubau- sowie der Bestandsstrecke Gegenstand der nachfolgenden Planungsphasen sein werden.

Weiterer Umgang mit Optimierungsvorschlägen

Ein Teilnehmer bittet um eine Stellungnahme der Bahn, wie mit weiteren Verbesserungsvorschlägen, insbesondere im Bereich der Brücke bei Wächtersbach, in Zukunft umgegangen werde.

Herr Dr. Domke erläutert, dass – wie angekündigt – die Ost-Umfahrung des Kinzigstausees und die Vorschläge der ARGE Bahndreieck Spessart geprüft worden seien. Die Zugzahlen 2030 mit der entsprechenden Aktualisierung der schalltechnischen Untersuchung flößen ebenfalls noch in die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren ein. Zur Finalisierung der Raumordnungsunterlagen sei es jedoch ebenso erforderlich, dass es bei dem angekündigten Redaktionsschluss bliebe. Sofern das Regierungspräsidium die Antragsvariante der Bahn bestätige, würden weitere Optimierungsmöglichkeiten geprüft. Dazu gehöre auch die Prüfung eines weiteren Abrückens der Brücke bei Wächtersbach nach Süden. Die Bahn sei nach wie vor offen für Verbesserungsvorschläge aus dem Teilnehmerkreis. Die Prüfung könne allerdings erst auf Grundlage des abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens erfolgen.

Für die zukünftige Zusammenarbeit schlägt der Moderator folgende Vorgehensweise vor: In den kommenden Wochen und Monaten werde die Bahn die Raumordnungsunterlagen fertigstellen. Weitere Optimierungsvorschläge würden zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens untersucht werden. Die Bearbeitung der Vorschläge könne analog zur bisherigen Praxis erfolgen, indem die Bahn auf der nachfolgenden Planungsebene den aktuellen Kenntnisstand präsentiert, die Teilnehmer Hinweise einbringen und die Prüfungsergebnisse anschließend der Arbeitsgruppe bzw. dem Dialogforum vorgestellt werden.

Auswirkung der Variantenoptimierung auf den Gesamtvergleich

Ein Teilnehmer zeigt sich verwundert, dass die Ost-Umfahrung im Paarvergleich mit der bisherigen Variante IV unter anderem Vorteile im Bereich Luft und Klima aufweise. Im Gesamtvariantenvergleich habe sich hingegen die Bewertung der optimierten Variante IV verschlechtert.

Herr Stolzenburg erklärt, dass beim Paarvergleich einzelne Segmente gegenübergestellt worden seien. Im Gesamtvergleich werde hingegen der gesamte Verlauf der Variante betrachtet. Änderungen in einzelnen Segmenten könnten dabei zu Anpassungen in den Klasseneinteilungen und schließlich zu einer Klassenverschiebung einzelner Varianten führen. Dies habe in diesem Fall dazu geführt, dass die Bewertung im Paarvergleich anders ausfalle als im Gesamtvergleich.

Ergänzung im Nachgang zur AG-Sitzung: Die Optimierung der Ostumfahrung ist mit einer geringfügig längeren Wegstrecke verbunden, weshalb diese beim Aspekt Globalklima in eine schlechtere Bewertungsklasse gerutscht ist.

Verkehrlich-wirtschaftliche Bewertung der Varianten

Ein Teilnehmer fragt, ob die Bahn die Daten zur verkehrlich-wirtschaftlichen Bewertung der Varianten erst im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zugänglich mache.

Herr Dr. Domke bestätigt das.

Optimierungsvorschläge außerhalb des Trassenkorridors

Ein Teilnehmer fragt, wie mit Vorschlägen umgegangen werde, die knapp außerhalb des 500 Meter breiten Korridors der Antragsvariante lägen.

Herr Dr. Domke führt aus, dass der Korridor nicht als exakte Begrenzung zu verstehen sei. Zudem sei bei dem anstehenden Raumordnungsverfahren nicht die Bahn, sondern das Regierungspräsidium Darmstadt Herr des Verfahrens. Sofern die Behörde weitere Prüfungsaufträge erteile, werde die Bahn dem nachkommen.

Teilnehmerkommunikation außerhalb des Dialogforums

Ein Teilnehmer bringt seinen Unmut über die wiederholten E-Mails von Herrn Gorissen mit Kommentierungen und Vorschlägen zum Vorhaben zum Ausdruck. Insbesondere der Vergleich der Sicherheitssituation bei der geplanten Streckenführung mit jener der vom ICE-Zugunglück betroffenen Strecke in Eschede sei nicht hinnehmbar.

Ein anderer Teilnehmer bewertet die gewählte Tonart der Mails auch als kritisch. Dennoch könne sich mit den ebenfalls enthaltenen Sachargumenten auseinandergesetzt werden.

Herr Dr. Domke erklärt, dass sich die angesprochenen Ausführungen offenbar auf die Lage von Weichen im Bereich von Tunnelportalen bezögen. Allein aus der Lage von Weichen an Tunnelportalen ein Unfallszenario abzuleiten sei aber nicht seriös. In den relevanten Richtlinien gibt es keine Anhaltspunkte, dass Weichen vor Tunneln nicht geplant werden dürften. Weichen sind nun einmal elementarer Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur und alleine aus ihrer Lage resultiert nicht zwangsläufig ein Sicherheitsrisiko. In einer früheren Version der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, Safety in Railway Tunnels (TSI SRT) sollten Weichen innerhalb von Tunneln vermieden werden.

Diese Vorgabe ist in der aktuell gültigen Fassung jedoch nicht mehr enthalten.

Herr Bolte ergänzt, dass auch in internationalen Projekten wie etwa dem Gotthardt-Tunnel Weichen im Tunnelbereich vorhanden seien.

Herr Eggert merkt an, dass in der Vergangenheit eine zeitintensive Auseinandersetzung mit den Vorschlägen von Herrn Gorissen stattgefunden habe. Auch für die Zukunft schlägt er vor, sich mit den vorgebrachten Sachargumenten auseinanderzusetzen und die Ergebnisse mit den Teilnehmenden

des Dialogforums zu teilen. Dabei sei jeweils zu prüfen, in welcher Tiefe die Untersuchungen durchgeführt werden müssten und an welchem Punkt sie den notwendigen zeitlichen Aufwand nicht mehr rechtfertigten.

Deutschland-Takt/Knotenstudien

Ein Teilnehmer hält es für notwendig, über die Auswirkungen des Deutschland-Taktes (D-Takt) auf das Projekt Hanau-Würzburg/Fulda im Rahmen einer AG-Sitzung zu sprechen. Eine Behandlung dieses Themas nach Vollständigkeitsprüfung der Antragsunterlagen erscheine ihm zu spät.

Herr Bolte weist darauf hin, dass das Bundesverkehrsministerium einen Erstentwurf des D-Taktes vorgelegt habe. Dieser werde nun mit einer Vielzahl an Akteuren wie etwa Fahrgastverbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmt und werde sich voraussichtlich noch ändern. Im D-Takt seien zudem eine Reihe von Infrastrukturvorhaben mit erheblichen Investitionsvolumen unterstellt, die bislang noch nicht auf ihre Wirtschaftlichkeit hin bewertet worden seien. Angesichts des noch frühen Stadiums des Dokuments könne es nicht als Planungsgrundlage herangezogen werden. Die Bahn sagt zu, beim Bundesverkehrsministerium für einen Vortrag zu dieser Thematik anzufragen.

Der Teilnehmer erwidert, dass der Deutsche Bundestag bei der Verabschiedung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwaG) auch den Prüfauftrag für Knotenuntersuchungen, unter anderem für Frankfurt, erteilt habe. Dessen Auswirkungen auf das Vorhaben seien zu diskutieren.

Einem anderen Teilnehmer zufolge sehe der D-Takt vor, dass die ICEs aus Frankfurt und Würzburg möglichst zeitgleich am Bahnhof Fulda eintreffen sollten. Angesichts der vergleichsweise frühen Einbindung auf die Schnellfahrtstrecke sowie der einzuhaltenden Blockabstände könne dies durch Variante IV nicht erreicht werden.

Herr Dr. Domke erklärt, dass im D-Takt eine Fahrzeit von 45 Minuten zwischen Frankfurt und Fulda mit einem zweiminütigen Halt in Fulda festgehalten sei. Das gleichzeitige Eintreffen der Züge ließe sich hingegen nicht aus dem Dokument ableiten. Die Planungen zur Neubaustrecke seien kompatibel mit den derzeit vorliegenden Annahmen des D-Taktes. Zugleich betont er, dass der D-Takt noch weit entfernt von einer verbindlichen Vorgabe sei. Erst wenn die Abstimmungen zum Gesamtkonzept erfolgt seien, ließe sich der potenzielle infrastrukturelle Bedarf ableiten, den es wiederum zu bewerten gelte. Der D-Takt sei in diesem Sinne unabhängig von den Projekten zu sehen, die zuletzt vom Bundesverkehrsministerium in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen worden seien. Dazu zähle auch der aus der Knotenuntersuchung Frankfurt hervorgegangene Fernbahntunnel. Herr Dr. Domke weist darauf hin, dass für diese Projekte eine erste gutachterliche Bewertung vorliege und die Mittel zur Durchführung von Machbarkeitsstudien bewilligt worden seien. Man stehe noch weit vor dem Beginn einer Vor- oder Entwurfsplanung.

Ein Teilnehmer unterstreicht den Nachbesserungsbedarf in Bezug auf den D-Takt. Dies gelte für viele Faktoren, wie etwa der Unterscheidung zwischen Fahrzeit und Kantenzzeit, der nahverkehrsseitigen Anbindung Fuldas und eines möglichen Systemhalts in Hanau. Er erinnert zudem an das Angebot des RMV, eine Perspektive und mögliche Konzeption für die Entwicklung des Nahverkehrs vorzustellen. Herr Dr. Domke bestätigt, dass eine solcher Vortrag weiterhin vorgesehen sei.

Einbeziehung von Haitz-Höchst in die Planungen zur Ausbaustrecke

Herr Bohlmann, DB Netz AG, erläutert den aktuellen Stand zur geforderten Einbeziehung des Abschnittes bis zum Haltepunkt Haitz-Höchst in die Planungen zur Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen. Er weist darauf hin, dass diese Forderung trotz verspäteter Einreichung in den Bericht an das BMVI aufgenommen wurde. Im Kern gehe es um die Frage, ob der Abschnitt bis Haitz-Höchst den letzten Abschnitt der Ausbaustrecke oder den ersten der Neubaustrecke bilde. Während sich die Planung der

Ausbaustrecke bereits in Leistungsphase 3, Entwurfsplanung, befinde, habe das Raumordnungsverfahren für den Bereich Haitz-Höchst noch nicht begonnen. Ziel der Bahn sei es, die Planungen zur Ausbaustrecke schnell voranzutreiben. Gleichwohl erscheine eine weitere Teilbetriebnahme mit provisorischer Einbindung des dritten und vierten Gleises auf die Bestandsstrecke bei Haitz-Höchst möglich. Der Anschlusspunkt an die Neubaustrecke werde bei der Ausbaustrecke in jedem Fall exakt berücksichtigt.

Ein Teilnehmer erläutert die Hintergründe für die Forderung. Es sei wichtig, dass der Bahn für diesen Bereich die notwendigen Planungsmittel zur Verfügung stünden, wenn sie diese benötige. Sofern dies der Fall sei, bestehe inhaltlich kein Dissens.

TOP 5 Weiteres Vorgehen

Herr Eggert gibt den Termin für das nächste Dialogforum bekannt:

Die nächste Sitzung des Dialogforums findet statt am **23. Januar 2019, 14-17 Uhr**.

Presseinformation

Der Moderator erklärt, dass die heutige Vorstellung der optimierten Variante IV auch für die Öffentlichkeit relevant sei. Er schlägt daher die Versendung einer Presseinformation im Nachgang der Sitzung vor. Es werden keine Einwände erhoben.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe stimmen gemeinsam die Botschaften einer Presseinformation ab, die dem Protokoll als Anlage 4 angefügt ist.

Herr Eggert bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.