

---

# Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

## 11. Sitzung

Spessart FORUM, Bad Soden-Salmünster

11. April 2018

---

Ort: Frowin-von-Hutten-Straße 5, 63628 Bad Soden-Salmünster  
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)  
Dauer: 14.00 Uhr – 17.15 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, IFOK  
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

### **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 5. März 2018

TOP 3 Aktueller Planungsstand und Vorstellung der Ergebnisse der Variantenbewertung

TOP 4 Weiteres Vorgehen

### **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Teilnehmerliste 11. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda  
Anlage 2 Finales Protokoll der 10. Sitzung des Dialogforums  
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG  
Anlage 4 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

## **TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Deutsche Bahn**

Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Er dankt den Teilnehmern für die rege Teilnahme am Planungsworkshop in Frankfurt Mitte März und führt aus, dass bei der letzten Sitzung des Dialogforums noch einige Themen offengeblieben waren. Die Ergebnisse dieser Prüfungen möchte die DB den Mitgliedern des Dialogforums heute vorstellen.

### **Begrüßung Moderation**

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

Themen der Sitzung sind:

- Rückblick auf den ersten Planungsworkshop am 17.03.
- Vorstellung der ausstehenden Prüfergebnisse für die Gesamtbewertung, u.a. zum Vorschlag VIII, zu den Ergebnissen der Schalluntersuchung mit Lärmschutz und zur Anpassung der Variante VII
- erneuter Blick auf die Gesamtbewertung der untersuchten Varianten

### *Rückblick auf den Planungsworkshop am 17.03.*

Herr Eggert fasst kurz seine Eindrücke des Workshops zusammen und verdeutlicht, dass das Feedback der Teilnehmer insgesamt sehr gut war. Es sei aber auch klargeworden, dass noch nicht alle Fragen gänzlich beantwortet werden konnten und dass beim nächsten Planungsworkshop noch mehr Zeit für bilaterale Gespräche und individuelle Fragen eingeräumt werden sollte.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der Forumssitzung vom 5. März 2018**

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

Ein Teilnehmer erläutert zum wiederholten Male, dass sein sogenannter „Plan B“, der einen Ausbau der Bestandsstrecke vorsieht, eine deutlich bessere Lösung für den Schienenausbau in der Region darstellen würde als die Planungen der DB. Der Moderator verweist darauf, dass der sogenannte Plan B bereits sehr häufig im Dialogforum besprochen wurde und sehr deutlich herausgearbeitet wurde, dass er die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgegebenen verkehrlichen Ziele nicht erfüllen könne.

Ebenfalls fordert der Teilnehmer, dass der Variantenentscheid auf einen Zeitpunkt nach der Hessischen Landtagswahl verschoben wird, damit das Thema von der AfD nicht im Wahlkampf genutzt werden kann. Der Moderator verweist darauf, dass das Dialogforum sich in der Vergangenheit mehrfach für einen möglichst zügigen Variantenentscheid und gegen weitere Planungsverzögerungen ausgesprochen hat. Dem stimmen zahlreiche Teilnehmer der Sitzung zu.

## **TOP 3 Aktueller Planungsstand & Vorstellung der Ergebnisse der Variantenbewertung**

Herr Dr. Domke, DB Netz AG, stellt den Teilnehmern die Ergebnisse der noch offenen Prüfungen vor **(Anlage 3)**.

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Variante VII (neu) in Flieden*

Ein Teilnehmer schildert, dass die neue Variante VII, mit der nun reaktivierten Rückstellvariante 4, in dem Bereich der Streusiedlungen südlich von Flieden zu massiven Zerschneidungen führen würde, zumal der Bereich bereits durch die Bestandsstrecke und die A66 stark geprägt ist. Ebenfalls wären das Landschaftsbild und vermutlich zahlreiche Weiler betroffen. Auch würde die Linienführung ein Neubaugebiet in Flieden tangieren. Herr Dr. Domke stimmt zu, dass es im Bereich der Streusiedlungen zu Beeinträchtigungen kommen würde, verdeutlicht anhand der Folie 7 jedoch, dass größere Anteile der Trasse in diesem Bereich im Tunnel liegen würden (dort, wo in der Grafik eine „doppelte Linie“ eingezeichnet ist). Ziel der Ursprungsvariante sei es gewesen, Eingriffe in die Streusiedlungen zu vermeiden. Die Rückstellvariante sei nun wegen der nötigen Umfahrung des Kalibergbaus gewählt worden.

#### *Schutzgut Mensch (Schall)*

Ein Teilnehmer bittet um die Anfertigung einer Darstellung, aus der ersichtlich wird, wie die Lärmentwicklung der Varianten aussähe, wenn eine bereits realisierte Lärmsanierung entlang der Bestandsstrecke unterstellt werden würde. Herr Dr. Domke sagt dies zu und verweist darauf, dass in der letzten Sitzung des Dialogforums bereits angekündigt wurde, dass die DB die Umsetzung von zusätzlichem Lärmschutz an der Bestandsstrecke prüfen und somit auch berechnen würde. Diese über den eigentlichen Projektauftrag hinausgehenden Berechnungen lägen jedoch noch nicht vor.

#### *Aussagekraft der Lärmergebnisse mit Schallschutz*

Ein Teilnehmer erachtet es als fachlich nicht richtig, dass bei der Schallberechnung mit Schallschutz pauschal drei Meter hohe Lärmschutzwände angenommen wurden. Angesichts der Topographie lägen die betroffenen Wohngebiete teils deutlich höher als die Bahnstrecke. Deswegen sei die angenommene Höhe der Lärmschutzwände in diesen Gebieten nicht ausreichend.

Herr Dr. Domke stimmt zu, dass für die in der heutigen Sitzung vorgestellten Schallberechnungen mit Schallschutz drei Meter hohe Lärmschutzwände zugrunde gelegt wurden. Anhand der Schaubilder auf Folie 12 und 13 sei zu erkennen, dass damit die Lärmimmissionen bei allen Varianten deutlich reduziert sind, aber die Differenzen zwischen den Varianten untereinander geringer würden. Vor allem in der Nacht gäbe es auch bei drei Meter hohen Lärmschutzwänden weiterhin Grenzwertüberschreitungen (siehe lila Säulen), die in sehr ähnlicher Relation zu den Ergebnissen ohne Lärmschutzmaßnahmen zwischen den Varianten zueinander verblieben.

Nach Festlegung der Antragsvariante würde im Planfeststellungsverfahren dann für die neue Strecke im Einzelnen ermittelt werden, durch welche Maßnahmen (z.B. örtlich angepasste Lärmschutzwände, Maßnahmen am Gleis, passiver Lärmschutz wie Lärmschutzfenster und Lüfter) die Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV ausgeschlossen werden. Herr Dr. Domke betont noch einmal, dass nach Fertigstellung des Neubaus überall entlang der neuen Strecke sichergestellt sein wird, dass die Grenzwerte der Lärmvorsorge (wie 49 db (A) für Wohngebiete in der Nacht) mit aktiven oder passiven Maßnahmen eingehalten werden. Dies sei aber eben erst der nächste Schritt. Jetzt gehe es um die

Auswahl der besten Variante und dabei spiele der später exakt festzulegende Lärmschutz erst einmal noch keine Rolle.

Ein Vergleich der Varianten mit Lärmschutz im Linienauswahlverfahren sei nur sehr eingeschränkt aussagefähig, da die für eine angemessene Bewertung des Schutzgutes Mensch wichtige Differenzierung zwischen den Varianten bezüglich des Unterscheidungsmerkmals Lärm durch die Lärmschutzmaßnahmen tendenziell verringert wird. Die Varianten werden im Auswahlprozess ohne Lärmschutz miteinander verglichen, um zu prüfen, wie der Mensch durch Abrücken von der Wohnbebauung bestmöglich geschützt werden könne.

#### *Aggregation der Lärmergebnisse mit und ohne Schallschutz in der Bewertungsmatrix*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass ihm eine Aufsummierung der Lärmergebnisse, wie auf Folie 16 sichtbar, wenig sinnvoll erscheint. Die Gutachter legen dar, dass hier eine Möglichkeit dargestellt ist, wenn man die Ergebnisse mit Schallschutz wie ein nachrangiges Kriterium bewerten würde. Sie erläutern, dass als Grundlage für die Klassenbildung und Bewertung im Variantenvergleich ausschließlich die Ergebnisse ohne Schallschutz herangezogen werden. Die Ergebnisse mit Schallschutz werden nur informativ dargestellt. Hinsichtlich der Antragsvariante werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und die Verminderungsmöglichkeiten durch Schallschutz näher beschrieben. Aufgrund dieser Präzisierung erscheint das Vorgehen dem Teilnehmer plausibel.

Der Moderator fasst zusammen, dass durch die heute vorgestellten Ergebnisse folgende Punkte besonders deutlich werden:

- Durch den Neubau wird es, trotz einiger Neubetroffenheiten, bei allen Varianten im Suchraum insgesamt für tausende Menschen deutlich leiser (vgl. Folie 11 und 12: IST-/Null-Fall im Vergleich zu den Varianten, ohne Lärmschutz und mit Lärmschutz).
- Bei der Betrachtung mit Lärmschutz wurde nur ein pauschaler Lärmschutz mit drei Meter hohen Wänden an der Neubaustrecke zugrunde gelegt. Sollte dies nicht ausreichend sein, werden weitere Lärmschutzmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren festgelegt werden, so dass die Maßgaben der Lärmvorsorge eingehalten werden und die tatsächliche Lärminderung also noch um einiges höher läge.
- Ebenfalls berücksichtigen diese Zahlen nicht, dass die Chance für zusätzlichen Lärmschutz an der Bestandsstrecke besteht, für deren Entscheidungsvorbereitung die Bahn ja zugesagt hat, die Auswirkungen zu ermitteln. Dies geschehe unabhängig davon, welche Variante ausgewählt wird. Auch das würde zu einer weiteren erheblichen Lärmsenkung führen.

#### *Neubetroffenheiten*

Ein Teilnehmer erkundigt sich, inwiefern die Neubetroffenheit von Menschen in Regionen, in denen heute noch gar keine Bahnstrecke liegt, in die Analyse einfließt. Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass keine Differenzierung zwischen Neu- und Altbetroffenheiten gemacht werde, da dies bedeuten würde, die Gesundheit der Menschen an einem Ort über die Gesundheit der Menschen an einem anderen Ort zu stellen. Ein „Auspielen“ der Betroffenheiten entlang der Bestands- und der Neubaustrecke gegeneinander sei weder sinnvoll, noch vom Gesetzgeber so vorgesehen. Die DB könne somit nur die Betroffenheiten im Suchraum insgesamt berechnen und je Variante miteinander vergleichen.

### *Lärmschutz an Brücken*

Auf Nachfrage erläutert Herr Dr. Domke, dass die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte an Brücken genauso wie an ebenerdigen Streckenabschnitten eingehalten werden müssen. Dies wird durch den Einsatz geeigneter Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt. Grundsätzlich könnten an Brücken dieselben Lärmschutzmaßnahmen angewendet werden, wie an der restlichen Strecke, insbesondere Lärmschutzwände. Hinzu kommen noch Unterschottermatten, die den Schall nach unten dämpfen. Herr Dr. Domke verdeutlicht, dass die Schallentwicklung auf Brücken durch die in KorFin umgesetzte Schall 03 genau berechnet werde, auch unter Berücksichtigung der örtlichen topographischen Gegebenheiten.

### *Varianten mit Schallschutz nach DIN 18005*

Herr Stolzenburg von der Planungsgemeinschaft Umwelt bestätigt, dass die Varianten auch unter Zugrundelegung der DIN 18005 mit Schallschutz gerechnet wurden. Dies hätte ebenfalls zu keiner anderen Rangfolge der Varianten geführt.

### *Beeinträchtigung Hochwassergebiete bei Wirtheim durch Vorschlag VIII*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt Frau Dr. Vaupel von der Planungsgemeinschaft Umwelt, dass die Beeinträchtigung des Hochwasserschutzgebietes beim Vorschlag VIII im südlichen Bereich in der Tat sehr hoch wäre, da die Linie hier über eine sehr lange Strecke durch Hochwassergebiet führt. Zwar wurden ein möglicher Rückbau der Bestandsstrecke und die Verlegung der A66 nicht mit in den Vergleich eingerechnet. Es sei aber anzunehmen, dass die Beeinträchtigung auch dann insgesamt noch sehr hoch sei. Genaueres Kartenmaterial zur Thematik könne im Planungsworkshop am 18.04. eingesehen und entsprechende Downloads zur Verfügung gestellt werden.

### *Verlauf des überprüften Vorschlag VIII*

Ein Teilnehmer fragt, welche der zahlreichen Vorschläge von Herrn Gorissen bei der jetzt vorgelegten Überprüfung berücksichtigt wurden. Herr Stolzenburg erläutert, dass der Linienverlauf des Vorschlags VIII im Wesentlichen auf einem über hundertseitigen Dokument („Expertise“) von Herrn Gorissen aus dem vergangenen Jahr beruht. In diesem Dokument gab es jedoch mehrere technisch nicht umsetzbare Vorschläge, die Herr Gorissen in den folgenden Monaten mehrfach angepasst hat. Für diese Punkte sei nun der letzte Überarbeitungsstand von Herrn Gorissen aus dem Dezember des vergangenen Jahres berücksichtigt worden.

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.

### *Verkehrliche Verknüpfung südlich von Schlüchtern*

Herr Dr. Domke erläutert auf Nachfrage, dass eine verkehrliche Verknüpfung von Bestands- und Neubaustrecke nur dann Sinn mache, wenn sie zu einer vorzeitigen Teilinbetriebnahme führen würde und somit die Bestandsstrecke im Norden entlasten könnte. Kern des Projekts sei, die Entmischung der Verkehre, d.h. das Trennen von schnellem Fernverkehr und langsameren Nah- und Güterverkehr, damit beide sich nicht mehr gegenseitig behindern. Mehr als eine Verknüpfung habe demnach verkehrlich keinen Sinn. Man wolle den langsamen Verkehr ja tagsüber gar nicht von der Bestands- auf die

Neubaustrecke leiten und umgekehrt. Herr Gorissen schlug eine zusätzliche Verknüpfung südlich von Schlüchtern vor. Dafür gäbe es jedoch keinen verkehrlichen Bedarf, so dass die DB diesem Vorschlag nicht weiter nachgegangen ist.

Herr Dr. Domke bestätigt, dass nach derzeitigen Abschätzungen auch der Vorschlag VIII noch auf ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von über 1 käme.

#### *Betriebliche Bewertung des Vorschlag VIII*

Ein Teilnehmer macht darauf aufmerksam, dass der Vorschlag VIII den Wächtersbacher Bahnhof überlasten würde und auch in Bad Soden-Salmünster nicht genügend Kapazität bereitstellen könnte. Aus seiner Sicht mache der Vorschlag VIII aus verkehrlich-betrieblicher Perspektive keinen Sinn.

#### *Fazit zum Vorschlag VIII*

Die Vertreter der DB fassen 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. Herr Bolte verdeutlicht, dass man dem Wunsch u.a. des Main-Kinzig-Kreises nach gleichwertiger Bewertung des Vorschlag VIII nachgekommen sei. Aufgrund der nun vorliegenden Ergebnisse werde der Vorschlag VIII von der DB jedoch nicht weiterverfolgt.

Ein Teilnehmer bedankt sich für die Überprüfung des Vorschlages VIII und fragt, ob dieser noch in die Gesamtbewertungstabelle aufgenommen wird. Dr. Domke verneint dies, da der Vorschlag VIII als externer Vorschlag ganz oder teilweise eine der bestehenden Varianten hätte ersetzen können, wenn er sich als bessere Lösung herausgestellt hätte. Dazu wurde geprüft, ob gute Elemente des Vorschlags übernommen werden konnten. Er weist darauf hin, dass die Bewertung des Vorschlages VIII zu diesem Zweck ergänzend zu den Segmentvergleichen nun gesamthaft und gleichwertig auf der Ebene der Leitkriterien und vergleichend mit der Variante V durchgeführt wurde (vgl. Folien 18 ff).

#### *Anbindung Variant V an Kerzell*

Ein Teilnehmer schildert, dass die von der DB aus dem Segmentvergleich zwischen Neuhof und Bronnzell zur Variante V favorisierte Lösung zu massiven Betroffenheiten in Kerzell und Löschenrod führen würde. Kerzell wäre dann von insgesamt bis zu drei Bahnstrecken sowie zusätzlich der A66 zerschnitten und belastet. Der Teilnehmer verweist auf Optimierungsvorschläge, die er der DB zur Verfügung gestellt hat, und bittet darum, diese zu berücksichtigen.

#### *Schallergebnisse für die Variante V nach Optimierung im Bereich Kerzell*

Herr Dr. Domke erläutert, dass die Schallergebnisse für die jetzt vorgestellte optimierte Variante V krankheitsbedingt noch nicht vorliegen, aber bis zum Planungsworkshop in der kommenden Woche nachgereicht werden sollen. Er stimmt zu, dass die vorgestellte Anbindung in Kerzell in der Tat eine große Beeinträchtigung für den Ort wäre und erinnert gleichzeitig daran, dass die Variante V insgesamt bisher am schlechtesten in der Lärmbetrachtung abgeschnitten habe. Daran werde sich auch durch die noch zu ergänzende Lärmberechnung für diesen Segmentvergleich nichts ändern.

#### *Alternative Vorschläge für die Variante V bei Kerzell*

Ein Teilnehmer schlägt vor, die Gleise der Bestandsstrecke in Kerzell zurückzubauen und stattdessen vier gebündelte Neubaugleise um Kerzell herum zu legen.

Ein anderer Teilnehmer verweist darauf, dass durch einen solchen Vorschlag tief in die Natur eingegriffen würde und schlägt stattdessen vor, optimalen Lärmschutz in Form einer Einhausung für Kerzell zu fordern. Ein Teilnehmer aus Kerzell erklärt, dass man sich sowohl gegen eine Variante V als auf für zusätzlichen Lärmschutz in Form von Lärmsanierung oder -vorsorge in Kerzell einsetzen werde.

Herr Dr. Domke bittet die Teilnehmer darum, sich zu vergegenwärtigen, dass die Variante V in der Gesamtbewertung bisher insgesamt eher schlecht abschneide, nicht nur im Aspekt des Schalls. Insofern sei die Frage, wie viel Energie die DB zum jetzigen Zeitpunkt in die weitere Optimierung der Variante V investieren solle. Sollte die Variante als Vorzugsvariante aus dem Variantenvergleich hervorgehen, werde die DB sich sicherlich mit weiteren Optimierungen auseinandersetzen.

#### *Linienführung durch den Opperzer Berg bei Variante VII (neu) und Variante VI*

Zwei Teilnehmer äußern, dass für die Gemeinden Neuhof und Kalbach eine Linienführung durch den Opperzer Berg nicht vertretbar sei. Zudem sei nicht vermittelbar, warum eine solche Linienführung bei der damaligen Planung der A66 aufgrund einer Nicht-Umsetzbarkeit verworfen wurde und nun bei der Eisenbahnplanung möglich sein solle.

Herr Stolzenburg erläutert dazu, dass die damaligen Planungen der Autobahn nicht mit den heutigen Planungen zu vergleichen seien. Der geplante Trassenverlauf sei damals ein deutlich anderer gewesen; die damalige Trasse wäre oberirdisch in einer großen Linkskurve um Opperz herumgeführt worden. Die Linie der Varianten VI und VII sähen jedoch völlig anders aus (vgl. Folie 6) und verliefen teilweise unterirdisch. Gleichzeitig dürfe im Sinne einer gesamthaften Betrachtung nicht vergessen werden, dass die zuvor diskutierten Anbindungsprobleme der Variante V bei Kerzell erheblich seien und man somit ggf. auf verträglichere Alternativen im nördlichen Bereich angewiesen sei. Die Varianten VI und VII könnten eine Alternative in diesem Bereich darstellen.

#### *Zugzahlen 2030*

Auf Nachfrage bestätigt Herr Bolte, dass die Zugzahlen 2030 nach wie vor nicht vorliegen. Die DB rechne damit, diese in den nächsten Wochen vom BMVI zu erhalten. Es werden jedoch keine großen Änderungen zu den 2025-Zahlen erwartet. Nichts desto trotz müsse man die Schallberechnungen und auch die verkehrlichen Bewertungen dann natürlich noch auf die neuen Zahlen anpassen.

#### *Lärmschutz in Bronnzell*

Ein Teilnehmer fordert, dass für Bronnzell, welches von allen Varianten betroffen wäre, die sogenannte Fernwirkung zu berücksichtigen sei, demnach die Ortschaft aufgrund des ansteigenden Zugverkehrs Anspruch auf Lärmvorsorge hätte.

Eine Teilnehmerin weist abschließend darauf hin, dass die Bürgerinitiative aus dem Spessart sich in den letzten Monaten medial sehr bewusst zurückgehalten habe, um eine sachliche Diskussion im Dialogforum zu ermöglichen. Der Moderator verdeutlicht, dass bereits mehrfach darauf hingewiesen wurde, dass die letztendliche Antragsvariante nicht aufgrund von medial wirksamem Protest getroffen werde, sondern auf Basis sachlicher Argumente und der fachlichen Ergebnisse des Variantenvergleichs.

Herr Bolte betont, dass der noch anstehende Detail-Abwägungsprozess kein leichter sei. Es gehe bei der Entscheidung für eine Antragsvariante darum, die folgenden drei Dinge bestmöglich in Einklang zu bringen: Das Erreichen der verkehrlichen/wirtschaftlichen Ziele, die Rechtssicherheit und Genehmigungsfähigkeit der Variante und eine möglichst hohe Akzeptanz der Variante in der Region. Darum bemühe sich die DB.

### **TOP 4 Weiteres Vorgehen**

Ralf Eggert stellt das weitere Vorgehen und die nächsten Termine vor:

Am Mittwoch, den **18. April 2018** findet von **15:00 bis 20:00 Uhr** ein **zweiter Planungsworkshop** in der Stadthalle Gelnhausen statt, zu dem alle Mitglieder des Dialogforums eingeladen sind. Das Format des Workshops sieht keine Vorträge vor, sondern soll den Teilnehmern ermöglichen, ihre Fragen im Gespräch mit dem DB-Team und den Gutachtern zu besprechen. Die Teilnehmer sind herzlich eingeladen zu kommen und zu gehen, wann sie wollen. Es ist kein gemeinsamer Start geplant. Zur Vorbereitung auf den Workshop werden den Teilnehmern in den nächsten Tagen die Bewertungstabellen zugeschickt.

Ein Teilnehmer fragt, ob es möglich sei, einen KorFin-Viewer Einblick für zu Hause einzurichten. Die DB hatte die Frage aus dem ersten Planungsworkshop mitgenommen, konnte aber noch keine technische Lösung dafür finden. Alle gewünschten Ansichten in KorFin können beim kommenden Planungsworkshop abfotografiert werden.

Am **Donnerstag, den 3. Mai 2018** (14 – 17 Uhr) findet die **12. Sitzung des Dialogforums** in der Stadthalle Gelnhausen statt. Die DB legt sich noch nicht fest, ob es bis dahin die finale Variantenentscheidung geben wird.

#### *Presseinformation*

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