

Protokoll

Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

7. Sitzung

Schilde-Halle Bad Hersfeld

22. September 2020

Protokoll der 7. Sitzung des Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen vom 22. September 2020

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 01**)
Ort: Schilde-Halle, Benno-Schilde-Platz 4, 36251 Bad Hersfeld
Dauer: 16.00 Uhr – 19.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Joris Niggemeier, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
- TOP 2 Methodik Trassenkorridorfindung
- TOP 3 Vorstellung Trassenkorridore
- TOP 4 Ausblick
- TOP 5 Abstimmung gemeinsame Pressemitteilung zum 7. Beteiligungsforum

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste
- Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG
- Anlage 3 Presseinformation des Beteiligungsforums

Begrüßung

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Herr Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der DB AG für das Land Hessen, begrüßt die Teilnehmenden des Beteiligungsforums im Namen der Deutschen Bahn. Er hebt hervor, dass das Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen nunmehr zum siebten Treffen in insgesamt zweieinhalb Jahren zusammenkommt und in Sachen konstruktiver und vertrauensvoller Zusammenarbeit Maßstäbe setzt. Insbesondere angesichts der durch die Covid-19-Pandemie erschwerten Rahmenbedingungen sei es ein gutes Zeichen, dass der Austausch im Rahmen einer Präsenzveranstaltung fortgeführt werden kann. Herr Dr. Vornhusen stellt heraus, dass in den vergangenen Monaten große Fortschritte im Planungsprozess gemacht wurden. Im Fokus der Sitzung sind demnach die Veranschaulichung der Vorgehensweise zur Erstellung der Trassenkorridore, aber auch die Präsentation der Ergebnisse der Trassenkorridorfindung. Abschließend wünscht Herr Dr. Vornhusen den Teilnehmenden eine gute Sitzung.

Einführung durch die Moderation

Der Moderator Ralf Eggert von IFOK begrüßt die Mitglieder zur siebten Sitzung des Beteiligungsforums. Er begrüßt insbesondere folgende Teilnehmende, die zum ersten Mal an einer Sitzung des Gremiums teilnehmen:

- Pia Hermann, Universität Kassel
- Karl-Heinz Jasiulek, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
- Philipp Kirchlechner, Landesbetrieb HessenForst

- Andreas Schütte, as Beratung in Immissionsschutz
- Dr. Christoph Möbus, HG Büro für Hydrogeologie und Umwelt GmbH

Der Moderator erörtert sodann das Hygienekonzept der Sitzung. Gremienmitgliedern, die nicht an der Präsenzveranstaltung teilnehmen können, wurde zudem ermöglicht, die Wortbeiträge und Präsentation der Sitzung online live mitzuverfolgen und schriftlich Fragen einzureichen.

Weiterhin wird die Agenda der siebten Sitzung des Beteiligungsforums vorgestellt. Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen. Zentrale Ziele der Sitzung sind:

- Klärung der offenen Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
- Veranschaulichung der Methodik zur Herleitung der Trassenkorridore
- Präsentation und Erläuterung der Trassenkorridore
- Vorstellung der nächsten Schritte im Planungs- und Beteiligungsprozess.

Zum Abschluss der Sitzung des Beteiligungsforums wird gemeinsam mit den Teilnehmenden eine Pressemitteilung abgestimmt. Nach der Sitzung findet zudem ein Pressegespräch der DB Netz AG mit interessierten Journalistinnen und Journalisten statt. Im Nachgang der Sitzung wird ein Protokollentwurf erstellt und den Mitgliedern des Beteiligungsforums zur Durchsicht und Kommentierung zugesandt. Eine Verabschiedung des Protokolls der 7. Sitzung des Beteiligungsforums wird in der nächsten Gremiensitzung erfolgen.

TOP 1 Blick in die Werkstatt / Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum

Technische Machbarkeitsstudie, Deutschlandtakt, Engpassauflösung/SGV-Spangen

Herr Dr. Alexander Nolte, Technischer Projektleiter des Bahnprojektes Fulda–Gerstungen, geht auf Fragen aus der letzten Sitzung des Beteiligungsforums ein und stellt die Ziele, die Vorgehensweise sowie die Ergebnisse der technischen Machbarkeitsstudie vor (siehe Anlage 2, S. 3f). Ziel der technischen Machbarkeitsstudie war es, die vom Bund formulierten Anforderungen auf ihre grundsätzliche Umsetzbarkeit hin zu prüfen. Die technische Machbarkeitsstudie ergab: Eine Neubaustrecke zwischen Fulda und Gerstungen lässt sich unter den Prämissen des Bundes im ursprünglichen Suchraum grundsätzlich realisieren. Die technische Machbarkeitsstudie bildete den Einstieg in den Trassenfindungsprozess. Auf die Linienführungen aus der technischen Machbarkeitsstudie wird im Rahmen der Vorstellung der Trassenkorridore eingegangen werden.

Hinsichtlich des 3. Gutachterentwurfs zum Deutschlandtakt, einem nahezu finalen Entwurf des Bundes von Juni 2020, stellt Herr Dr. Nolte heraus, dass dieser wieder einen stündlichen ICE-Halt in der Region vorsieht. Während die Zielfahrzeit Fulda-Erfurt weiterhin 62 Minuten beträgt, ist zwischen Fulda und Eisenach eine Fahrzeit von 43 Minuten mit einem Zwischenhalt vorgesehen. Weiterhin weist der Projektleiter darauf hin, dass neben verringerten Fahrzeiten auch die Engpassauflösung zwischen Fulda und Bebra wichtig für die zukünftige Trassenentscheidung ist. Um nachts den Engpass auf der Bestandsstrecke 3600 (Fulda–Bebra) für den Güterverkehr aufzulösen, müssen Güterzüge über die Neubaustrecke auf die Schnellfahrstrecke 1733 (Hannover–Würzburg) geleitet werden können. Im Anschluss an seine Präsentation beantwortet Herr Dr. Nolte die Fragen der Teilnehmenden.

Fragen aus dem Beteiligungsforum:

Frage (bezogen auf Folie 4 der Präsentation, siehe Anlage 2): Inwiefern ist hier die Verbindung von Bad Hersfeld in Richtung Erfurt berücksichtigt?

Bei der Abbildung handelt es sich um eine rein schematische Darstellung, die keine Aussage über den genauen Verlauf der neuen Strecke trifft.

Wie soll die neue Fernverkehrslinie 97 realisiert werden? Welche Verkehre werden auf der Linie abgebildet werden?

Es steht noch nicht fest, welche Verkehre auf den Linien abgebildet werden. Generell ist eine Nutzung aller Linien durch jedes beliebige Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich.

Wie ist die Notwendigkeit einer Verknüpfung der Neubaustrecke mit der Bestandsstrecke durch eine Spange begründet? Können die Verkehre nicht einfach auf der Bestandsstrecke 1733 geführt werden?

Die Kapazitäten der Schnellfahrstrecke 1733 (Hannover–Würzburg) und der Bahn-Knotenpunkte Fulda sowie Kassel sind begrenzt. Um nachts den Engpass auf der Bestandsstrecke für den Güterverkehr aufzulösen, müssen Güterzüge über die Neubaustrecke auf die Schnellfahrstrecke 1733 (Hannover–Würzburg) geleitet werden können. Daher ist es erforderlich, dass eine Spange die Bestandsstrecke 3600 (Fulda–Bebra) mit der Neubaustrecke verknüpft. Bei Varianten, die an die Bestandsstrecke 6340 (Bebra–Eisenach) anschließen und die die Bestandsstrecke 3600 (Fulda–Bebra) kreuzen, sind höhenfreie Güterzugsspannen erforderlich (siehe Anlage 2, Folien 5-7). Dies ist im Rahmen des Planungsauftrags sowie der gegebenen Rahmenbedingungen notwendig. Das Thema wird auch im Rahmen des Vertiefungstermins am 29. Oktober 2020 zu den Inhalten des siebten Beteiligungsforums noch einmal besprochen.

Was bedeutet „740-Meter-Netz“?

Ein „740-Meter-Netz“ beschreibt eine Schieneninfrastruktur, auf der bis zu 740 Meter lange Güterzüge verkehren können und auch die Möglichkeit für andere Züge besteht, diese zu überholen. Eine Infrastruktur, die es ermöglicht, dass 740 Meter lange Züge diese befahren können, kann gleichzeitig zu einer Reduktion der Anzahl der verkehrenden Güterzüge führen.

Bei den Projektzielen zum Bahnprojekt Fulda–Gerstungen wurden bisher vor allem die Ziele für den Personenverkehr hervorgehoben. Inwiefern spielt auch der Güterverkehr eine Rolle bei den Projektzielen?

Die Projektziele umfassen sowohl Ziele für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr (Engpassauflösung Fulda–Bebra). Auch die Entmischung der langsameren und schnellen Verkehre soll durch das Projekt ermöglicht werden, um für eine kapazitive Verbesserung zu sorgen. Daher lassen sich die unterschiedlichen Zieldimensionen nicht komplett separat betrachten.

TOP 2 Methodik Trassenkorridorfindung

2.1 Begriffsbestimmung

Herr Bernd Avermann, Umweltplaner bei Bosch & Partner, eröffnet seine Erläuterungen zur Methodik der Trassenkorridorfindung mit einer Differenzierung der zentralen Begrifflichkeiten. So stellt er u.a. die Begriffe „Linienvorschlag“, „Trasse“ und „Trassenkorridor“ vergleichend gegenüber (vgl. Anlage 2, Folie 9). Der Umweltplaner schildert dabei, wie aus den Linienvorschlägen des Beteiligungsforums und Dritter mit Zügen befahrbare, umweltoptimierte Trassen entwickelt wurden (vgl. Anlage 2, Folie 9f). Weiterhin legt er dar, dass die exakte Lage der zu bauenden Trasse nicht im Rahmen der Raumordnung, sondern erst in der Planfeststellung festgelegt wird (vgl. Anlage 2, Folie 10).

2.2 Weiterentwicklung Variantenvergleich und Anpassung Grobkorridore

Herr Avermann erläutert, rückblickend auf die vergangene Sitzung des Beteiligungsforums, den Planungsprozess vom Suchraum bis hin zur Antragsvariante (vgl. Anlage 2, Folie 12f). Er skizziert, wie zunächst der Suchraum bestimmt wurde, um im Anschluss daran Grobkorridore als Bereiche mit den geringsten Raumwiderständen zu ermitteln. Im nächsten Schritt wurden die Trassenkorridore definiert, die bis zu 1.000 Meter breit sind und die höchsten Raumwiderstände, unter Berücksichtigung der technischen und verkehrlichen Parameter, nach Möglichkeit aussparen oder möglichst kurz durchfahren. Anschließend werden aus der Vielzahl möglicher Trassenkorridore, die ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore ermittelt. Im vorletzten Schritt werden dann die Vorzugsvariante(n) als Ergebnis eines intensiven Vergleichs der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore herausgearbeitet. Als Ergebnis steht die Antragsvariante als Resultat der quantitativen und verbal-argumentativen (qualitativen) Abwägung der Vorzugsvarianten.

Hinsichtlich der oben erwähnten Grobkorridore hat es eine Anpassung aufgrund der geplanten Neuausweisung des Wasserschutzgebietes Rothenkirchen gegeben (vgl. Anlage 2, Folie 15).

2.3 Methodik Trassenfindung

Nachdem im sechsten Beteiligungsforum die Grobkorridore vorgestellt wurden, stellt das Planungsteam im siebten Beteiligungsforum den Teilnehmenden die Trassenkorridore vor. Diese wurden innerhalb der Grobkorridore entwickelt. Maßgebend war die Einhaltung geringer Widerstände der festgelegten umwelt- und raumplanerischer Kriterien bei der Durchführung der Trassenlinien im Grobkorridor. Herr Avermann erläutert, wie ausgehend von den feststehenden, möglichen Ausfädelungspunkten systematisch Trassen entwickelt werden (vgl. Anlage 2, Folie 17).

Fragen aus dem Beteiligungsforum:

Inwiefern spielt der Faktor „Geld“ eine Rolle bei der Trassenkorridorfindung?

Der Faktor der Wirtschaftlichkeit spielt im Planungsprozess insofern eine Rolle, als dass der Bund als Finanzierungsgeber die Maßgabe eines angemessenen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) vorgibt. Dieses muss mit jedem Trassenkorridor grundsätzlich erreichbar sein. Betrachtet wird hierbei auch das NKV im Gesamtverbund des Aus- und Neubauprojekts Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt, dem das Projekt Fulda–Gerstungen im Bundesverkehrswegeplan zugeordnet ist.

Welches der Fahrzeitziele aus dem Deutschlandtakt liegt der Erstellung der Trassenkorridore zugrunde? Die 43 Minuten (mit Zwischenhalt) zwischen Fulda und Eisenach oder die 62 Minuten zwischen Fulda und Erfurt? Ermöglichen alle vorgestellten Varianten eine Fahrzeit von 62 Minuten zwischen Fulda und Erfurt?

Beide Ziele müssen eingehalten werden. Die technische Machbarkeitsstudie hat sich damit beschäftigt, ob diese Fahrzeitvorgabe von 62 Minuten zwischen Fulda und Erfurt realisierbar ist. Innerhalb der Auswahl der vorliegenden Trassenkorridore scheint die Erreichung der Fahrzeitziele grundsätzlich machbar, muss aber noch im Detail geprüft werden.

Mit der Fahrtzeit von 43 Minuten (mit Zwischenhalt) zwischen Fulda und Eisenach ist im Rahmen des Deutschlandtaktes eine weitere Zielsetzung hinzugekommen, die vom Projektteam als anspruchsvoller eingeschätzt wird.

TOP 3 Vorstellung Trassenkorridore

Herr Avermann von Bosch & Partner stellt die Ergebnisse des Prozesses der Findung der Trassenkorridore vor.

3.1 Systematisch entwickelte Trassenkorridore

Ergebnis der in TOP 2.3 vorgestellten systematischen Ableitung sind Trassen in allen drei Grobkorridorbereichen (vgl. Anlage 2, Folie 24). Die Trassen erfüllen die Anforderungen an eine umwelt- sowie raumschonende Planung und können technisch umgesetzt werden.

3.2 Prüfung von Linienvorschlägen Dritter

Herr Avermann schildert, dass in den Trassenfindungsprozess alle bisher bekannten Varianten des Bundes, die Linienvorschläge des Beteiligungsforums, die Linienvorschläge von Dritten sowie die Linien der Machbarkeitsstudie geprüft wurden (vgl. Anlage 2, Folien 26-28). Anschließend erfolgte eine Optimierung der Varianten hinsichtlich ihrer Umwelt- und Raumverträglichkeit sowie hinsichtlich ihrer technischen Machbarkeit (vgl. Anlage 2, Folien 29-31). Im Ergebnis wurden Trassen ermittelt, die mit den systematisch entwickelten Trassenkorridoren zusammengeführt wurden.

3.3 Vorstellung der weiter zu untersuchenden Trassenkorridore

Die Gutachter stellen die so erarbeiteten Trassenkorridore vor und legen dar, dass sich diese an den Anforderungen und Möglichkeiten des Suchraums orientieren (vgl. Anlage 2, Folie 34f). Im Ergebnis zeigt die Betrachtung der erarbeiteten Trassenkorridore, dass weit über 50% der Streckenanteile dieser Trassenkorridore unterirdisch verlaufen. Herr Jörg Borkenhagen von Bosch & Partner zeigt anhand mehrerer Beispiele innerhalb des Suchraums, inwiefern dessen Anforderungen und Möglichkeiten berücksichtigt wurden (vgl. Anlage 2, Folie 35). Innerhalb des Trassenspektrums sind vielfach mehrere Möglichkeiten gegeben, wie ein bestimmter Raumwiderstand umfahren werden kann. Mehrere durchgängige Linien verzweigen sich an Stellen, die im Folgenden als Gelenkpunkte bezeichnet werden. Strecken zwischen zwei Gelenkpunkten werden als Segmente bezeichnet, die im Rahmen der weiteren Untersuchung miteinander verglichen werden. Zu ermitteln ist schließlich die beste Kombination aus den verschiedenen Segmenten (siehe auch TOP 4).

Im Folgenden beantworten Herr Borkenhagen und Herr Avermann sowie Herr Dr. Nolte und Herr Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Großprojekte Mitte der DB Netz AG, die Fragen der Teilnehmenden.

Fragen aus dem Beteiligungsforum:

Wo finden sich die für die Engpassauflösung zwischen Fulda und Bebra im Güterverkehr notwendigen Verknüpfungspunkte mit der Bestandsstrecke?

Innerhalb des Suchraums finden sich überall dort Verknüpfungspunkte, wo die Trassenkorridore die Bestandsstrecke 3600 (Fulda–Bebra) kreuzen (siehe z.B. Karte in Anlage 2, Folie 39). Zielsetzung ist es auch, den südlicheren Bereich der Linie 3600 vom Güterverkehr zu entlasten. Bei einer direkten Anbindung der Neubaustrecke an die Strecke 3600 wäre kein zusätzlicher Verknüpfungspunkt erforderlich.

Wie geht es nach der Einbindung auf der Bestandsstrecke in Richtung Eisenach weiter? Wie geht der Aufgabenträger mit Bahnübergängen sowie mit der Problematik von dortigen Wartezeiten für Einsatzfahrzeuge um?

Im Rahmen des Projektauftrages (ABS/NBS Fulda–Gerstungen) werden die gültigen Vorgaben bezüglich der Gestaltung von Bahnübergängen berücksichtigt. Voraussetzung für eine Anpassung von Bahnübergängen im Rahmen des Projektes ist, dass die jeweilige Strecke von Aus- oder Neubau Maßnahmen betroffen ist. Darüber hinaus sind alle kommunalen Vertreterinnen und Vertreter eingeladen, Kontakt mit dem Planungsteam aufzunehmen, um entsprechende individuelle Sachverhalte zu besprechen.

Was genau ist zu verstehen unter der Vorgabe einer „Anbindung an den Fernverkehr in Bad Hersfeld“?

Grundlage der Planungen des Bahnprojekts sind die Ziele des Bundesverkehrswegeplans 2030, die unter anderem vorsehen: „Bad Hersfeld bleibt weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden“. Wie die Anbindung im Detail ausgestaltet wird, ist noch im weiteren Planungsprozess zu klären. Kernziel der Planungen ist es, einen ICE-Halt in der Region Bad Hersfeld zu behalten. Im weiteren Prozess werden alle möglichen Varianten der Streckenführung betrachtet und sowohl aus umwelt- und raumordnerischer Sicht als auch aus verkehrlicher, -wirtschaftlicher und technischer Sicht bewertet. Die Möglichkeiten der Ausgestaltung des Fernverkehrshaltes wird in diesen Vergleich einfließen.

Im Bundesverkehrswegeplan ist für die Ausbau-/ Neubaustrecke eine fahrbare Geschwindigkeit von 200 km/h festgehalten. Werden Teile der neuen Strecke abschnittsweise auch mit 230 km/h befahrbar sein, beispielsweise östlich von Eisenach?

Eine Geschwindigkeit von 230 km/h ist eine Planungsprämisse für bestimmte Abschnitte, aber keine bindende Zielvorstellung oder Voraussetzung zur Erfüllung der zuvor benannten Fahrzeitziele.

Bezieht sich das Fahrzeitziel von 62 Minuten zwischen Fulda und Erfurt auf einen Zug mit Zwischenhalt?

Das Fahrzeitziel von 62 Minuten zwischen Fulda und Erfurt bezieht sich auf eine Durchfahrt ohne Halt.

Wird beim Vertiefungstermin über weitere Details der Varianten gesprochen? Bis wann kann man Vorschläge für Varianten einreichen? Wie lange braucht die DB Netz AG, um so etwas zu überprüfen?

Eingaben und Ideen zu möglichen Varianten können weiterhin per E-Mail an fulda-gerstungen@deutschebahn.com beim Planungsteam des Bahnprojekts eingereicht werden. Das Planungsteam nimmt die Vorschläge auf, nimmt sie ernst und prüft sie. Im Vertiefungstermin werden ergänzende offene und spezifische Fragen in einer höheren Detailtiefe geklärt.

Wie lassen sich die nördlichen Trassenkorridore mit dem Ziel eines Fernverkehrshalts in Bad Hersfeld vereinbaren? Besteht weiterhin die Möglichkeit einer Anbindung von Bebra durch die Ausbau-/Neubaustrecke?

Zielsetzung ist, dass Bad Hersfeld an den Fernverkehr angebunden bleibt (siehe oben). Eine Anbindung von Bebra wurde im Rahmen des Planungsprozesses geprüft. Die Untersuchungen haben ergeben, dass eine Streckenführung über Bebra nicht die im Rahmen des Deutschlandtaktes erforderlichen 62 Minuten Fahrzeit für den Fernverkehr zwischen Fulda und Erfurt einhalten kann (siehe Präsentation zum 6. Beteiligungsforum).

In Wildeck ist nur die Bestandsstrasse zu sehen. Wie ist dies zu erklären?

Im Bereich Wildeck liegt der Hönebachtunnel, der perspektivisch erneuert werden muss. Die Trassenkorridore sind so angelegt, dass vor dem Tunnel wieder in die Bestandsstrecke eingefädelt werden kann. Das Planungsteam des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen ist mit dem für die Erneuerung des Hönebachtunnels zuständigen Projektteam im intensiven Austausch. Es ist nach wie vor zu prüfen, inwiefern die Erneuerung des Tunnels im Rahmen des Bahnprojekts möglich ist.

TOP 4 Ausblick

Kommende Schritte im Planungsverfahren

Herr Borkenhagen stellt die kommenden Schritte im Planungsverfahren vor (Anlage 2, Folien 43-45). Im nächsten Schritt auf dem Weg zur Ermittlung einer Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren werden nun die Segmente aus umweltfachlicher, raumordnerischer, verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Sicht miteinander verglichen. Die jeweils am besten abschneidenden Segmente werden dann zu ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridoren zusammengesetzt.

Vorstellung des virtuellen Infomarktes mit Online-Bürgerinformationsveranstaltung

Der Projektleiter Dr. Nolte informiert die Teilnehmenden über das Online-Format des virtuellen Infomarktes zum Bahnprojekt Fulda–Gerstungen. Im Rahmen des virtuellen Infomarktes können sich Bürgerinnen und Bürger vom 23. September bis zum 5. Oktober über den aktuellen Planungsstand informieren. Da eine Bürgerinformation vor Ort zurzeit aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie nicht möglich ist, veranschaulicht das Planungsteam auf digitalem Wege – u.a. mit Videos und einer interaktiven Karte – den aktuellen Stand des Projekts sowie den weiteren Planungsprozess. Die interaktive Karte zeigt auch die im Rahmen des Beteiligungsforums vorgestellten Trassenkorridore.

Neue Projektleitung im Team der DB Netz AG

Herr Bolte, Leiter Großprojekte Mitte der DB Netz AG, informiert die Teilnehmenden über personelle Veränderungen im Bahnprojekt Fulda–Gerstungen. So übernimmt zum 1. Oktober Herr Jochen Stüting die Projektleitung im Bahnprojekt. Herr Stüting ist seit 1999 für die DB tätig, zuletzt als Leiter Großprojekte S6 und Nordmainische S-Bahn in Frankfurt. Herr Bolte bedankt sich bei Herrn Dr. Nolte für seine erfolgreiche Leitung des Bahnprojektes Fulda–Gerstungen und bei Herrn Stüting für die Übernahme des neuen Aufgabenbereichs.

Herr Dr. Nolte, der in Zukunft als Leiter Technik Knoten Frankfurt Hbf tätig sein wird, bedankt sich herzlich bei den Mitgliedern des Beteiligungsforums für die konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Der künftige Projektleiter, Herr Stüting, kündigt die nächsten Termine des Beteiligungsforums an: so findet am 29. Oktober 2020 ein Vertiefungstermin zu den Themen des 7. Beteiligungsforums statt. [Hinweis: Im Nachgang der Sitzung wurde in Abstimmung mit den Mitgliedern des Beteiligungsforums festgelegt, dass der Termin am 29. Oktober als Präsenztermin mit einer Möglichkeit zu Online-Teilnahme stattfinden wird]. Weitere Informationen zum Vertiefungstermin werden den Mitgliedern des Beteiligungsforums im Vorfeld des Termins per E-Mail zukommen. Die achte Sitzung des Beteiligungsforums zum Bahnprojekt wird im November 2020 stattfinden. Eine Einladung und weitere Informationen zu diesem Termin werden den Gremienmitgliedern ebenfalls per E-Mail zugehen.

TOP 5 Abstimmung gemeinsame Botschaften zum 7. Beteiligungsforum

Der Moderator Ralf Eggert stellt den Entwurf einer Pressemitteilung vor und arbeitet in der Sitzung die Anregungen von Gremienmitgliedern in die Pressemitteilung ein. Die abgestimmte Pressemitteilung ist dem Protokoll als Anlage 3 beigefügt.

Herr Eggert erkundigt sich bei den Teilnehmenden, ob diese in Zukunft – unter der Annahme einer gleichbleibenden Entwicklung der Pandemie – eher Präsenzveranstaltungen oder virtuelle Veranstaltungen bevorzugen würden. Eine überwiegende Mehrheit der Anwesenden spricht sich für Präsenzveranstaltungen aus. Abschließend bedankt sich Herr Bolte im Namen der Deutschen Bahn für den konstruktiven Austausch und verabschiedet die Teilnehmenden.