



Herzlich Willkommen zum **3. Beteiligungsforum**
des **Bahnprojekts Fulda–Gerstungen** in Bad Hersfeld

Agenda

1. Diskussion und Anregungen zu den letzten Beteiligungsforen
2. Themen / Fragen aus dem Beteiligungsforum
3. Antragskonferenz – Variantenauswahl – Raumordnungsverfahren
4. Vorstellung der Unterlage zur Antragskonferenz (Struktur)
5. Ausblick Arbeitsgruppe 26. März 2019
6. Abstimmung gemeinsamer Botschaften aus dem 3. Beteiligungsforum

Agenda

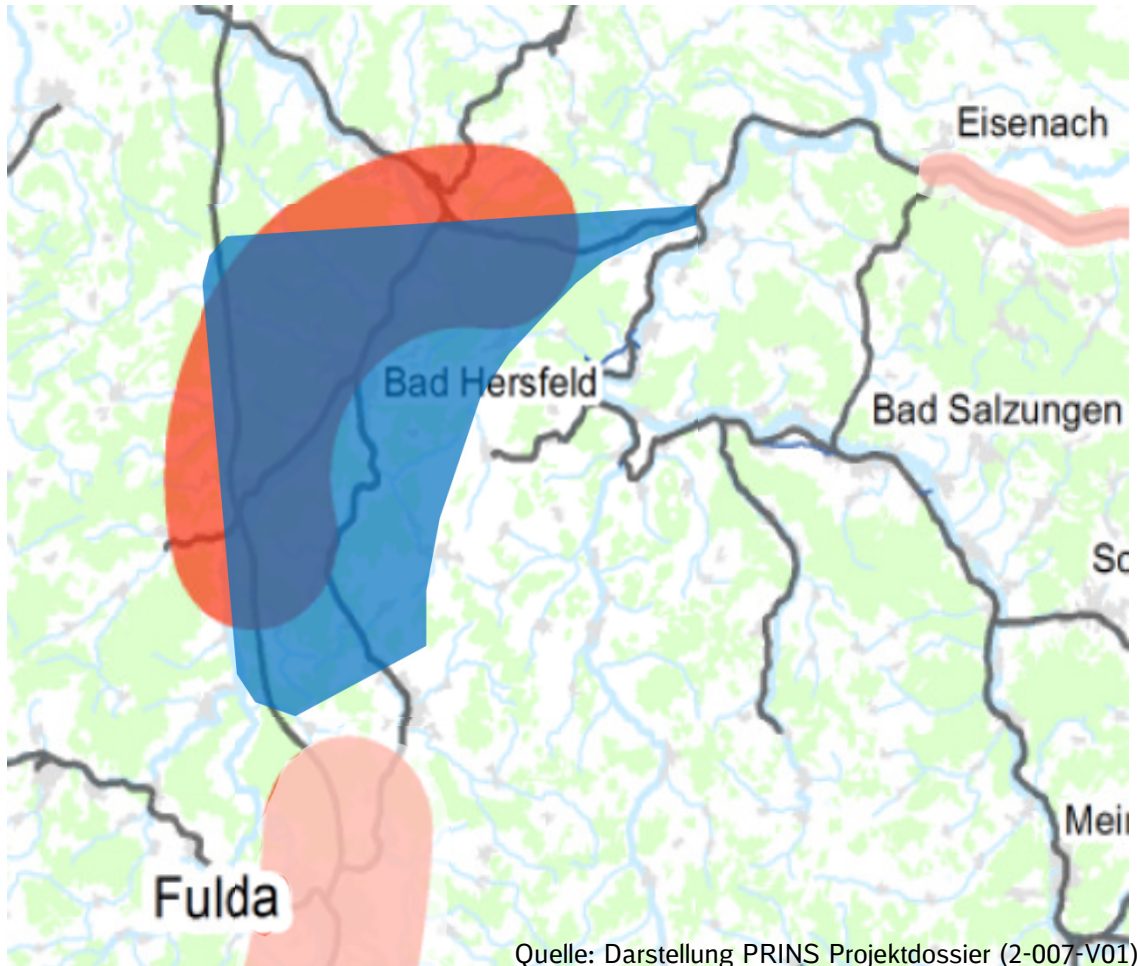
1. Diskussion und Anregungen zu den letzten Beteiligungsforen

1.1. Meinungsbild der Bürgermeister, Bürgerinitiativen und Verbände

Agenda

1. Diskussion und Anregungen zu den letzten Beteiligungsforen
2. Themen / Fragen aus dem Beteiligungsforum
 - 2.1 Suchraum Fulda – Gerstungen – Hintergründe und Entwicklung
 - 2.2 Fragen zur Lage des Fernverkehrshaltes
 - 2.3 Zugzahlen – Personen/Güter/Fahrgastzahlen
 - 2.4 Ausfädelpunkte – Voraussetzungen und Auswirkungen

Die Rahmenbedingungen für die Ausdehnung des Suchraumes werden im BVWP beschrieben



■ Suchraumbeschreibung PRINS ■ Suchraum DB Netz AG

PRINS (Rahmenbedingungen):

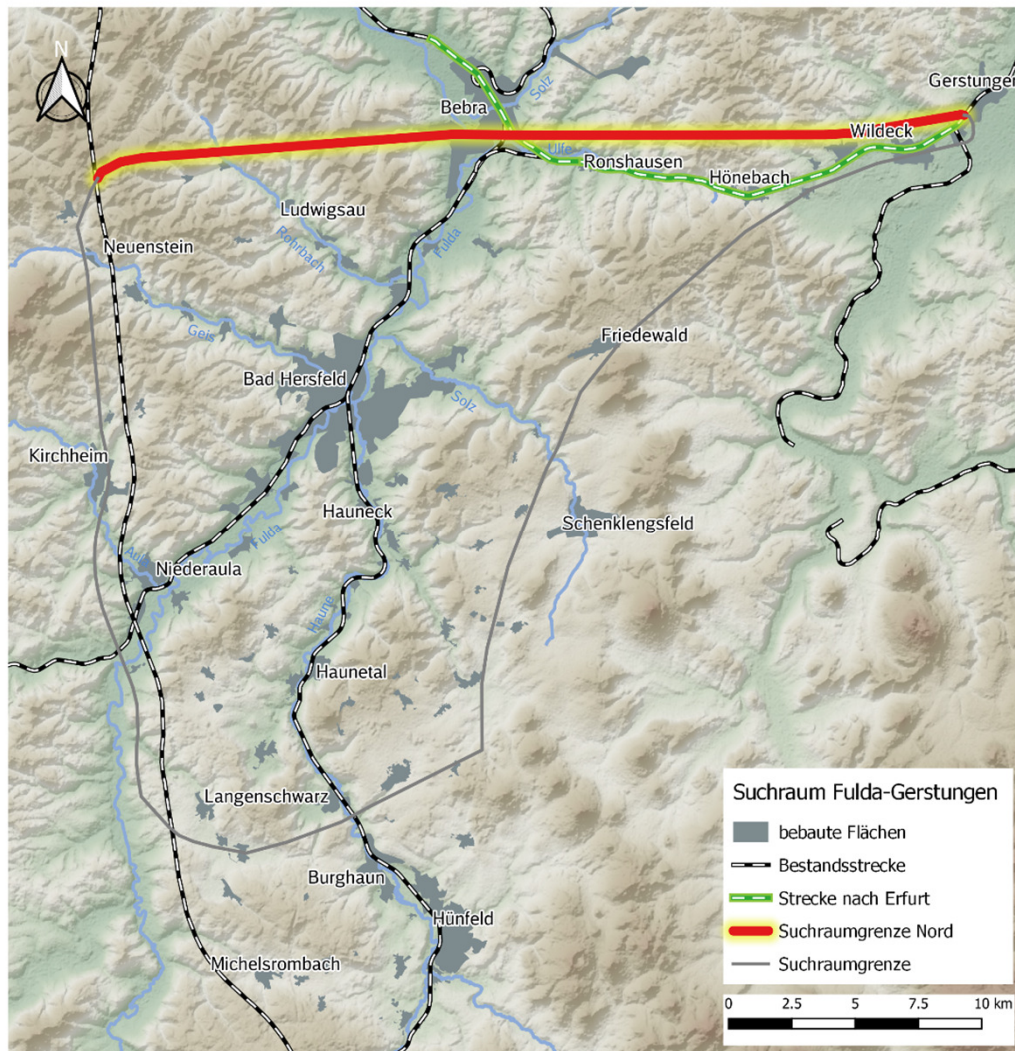
„Die Anbindung in **Richtung Erfurt** wird über eine Aus-/Neubaustrecke im Korridor Wildeck / Blankenheim - Bad Hersfeld - **Kirchheim / Langenschwarz** hergestellt.“

Bad Hersfeld bleibt dabei weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden.“

Anpassung des Suchraums anhand von **Faktoren** wie:

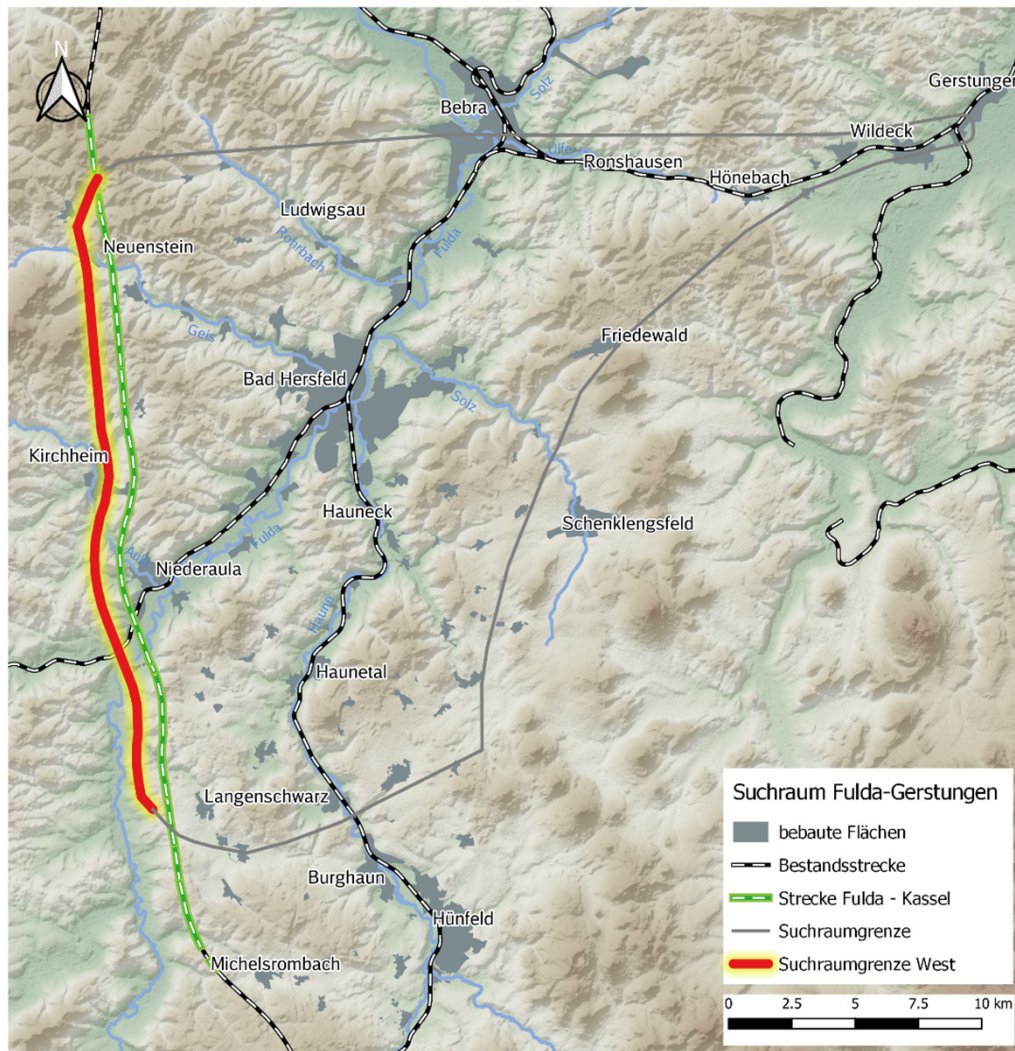
- Topographie
- Raumordnung
- Fahrzeit
- Nutzen-Kosten-Analyse
- Umwelt- und Naturschutz
- Verkehrliche und betriebliche Faktoren

Nördliche Begrenzung: gute Anschlussmöglichkeiten an Bestandsstrecken und optimale Fahrzeit



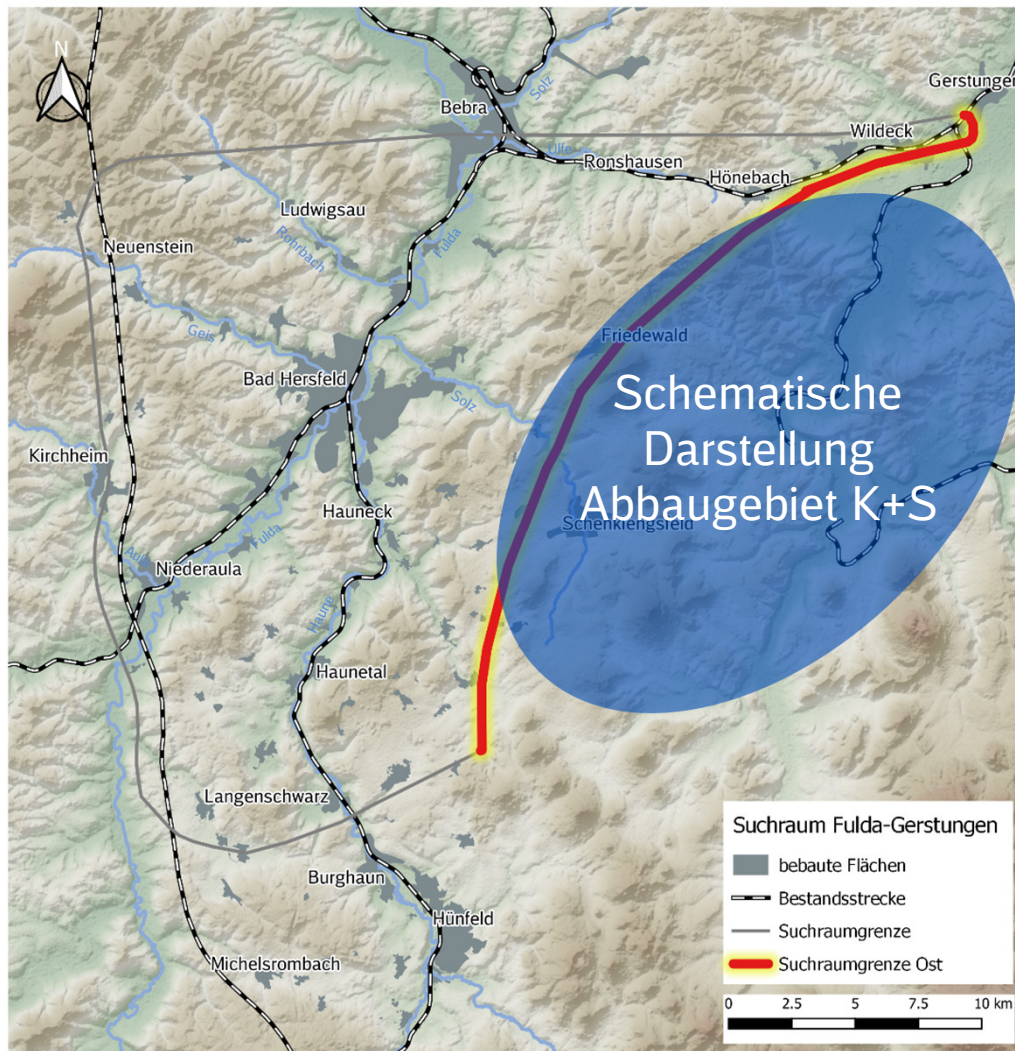
- Orientierung an der **Strecke 6340 Bebra – Wildeck**
- Anschluss in Richtung **Erfurt** möglich
- Streckenverlauf zwischen Blankenheim und Wildeck in West-Ostrichtung.
- Verschiebung der Grenze nach Norden bedeutet **wesentlichen Umweg** in der Relation Fulda-Erfurt
- **Projektziel Fahrtzeitverkürzung** bedingt nördliche Begrenzung

Westliche Begrenzung: Ausfädelungsmöglichkeiten aus Schnellfahrstrecke und damit optimale Fahrzeiten



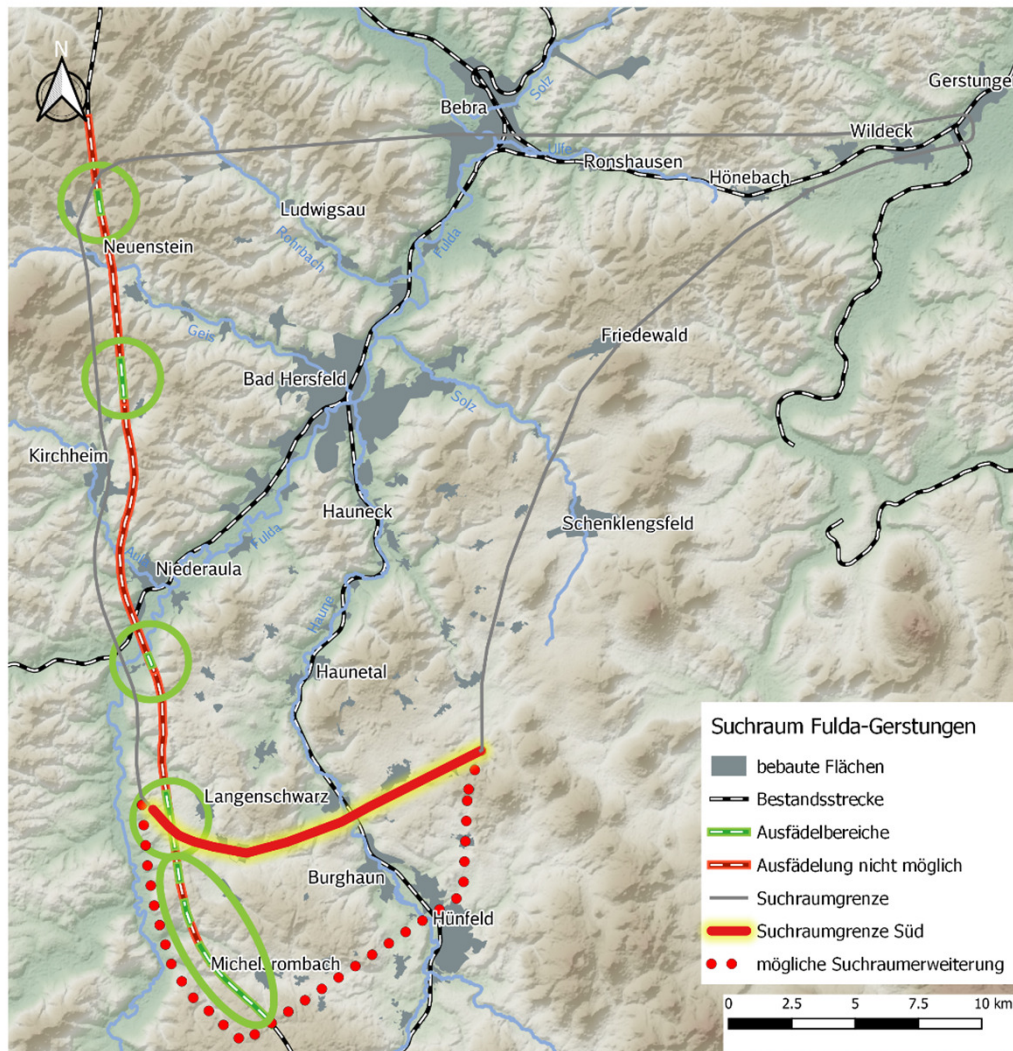
- Orientierung an der **Schnellfahrstrecke 1733 zwischen Fulda und Kassel**
- Streckenverlauf zwischen Kassel und Fulda in Nord- Südrichtung
- Verschwenkung der neuen Strecke in den **Ausfädelbereichen** nach Westen soll mit eingeschlossen werden
- Verschiebung der Grenze nach Westen bedeutet einen **wesentlichen Umweg** in der Relation Fulda-Erfurt
- **Projektziel Fahrtzeitverkürzung** bedingt auch westliche Begrenzung

Östliche Begrenzung: Räumliche Einschränkungen durch Naturschutz und Baurisiken wegen Bergbau



- Östlich orientiert sich die Grenze an einer fiktiven direkten Verbindung zwischen Langenschwarz und Wildeck
- Direkte Angrenzung der **Rhön** mit dem **Biosphärenreservat**
- Unterirdisch befindet sich weiträumig das **Abbaubereich von K+S** (Kali und Salz / Bergbau)
- Verschiebung der Grenze nach Osten bedeutet einen **wesentlichen Eingriff** in das **Biosphärenreservat** der Rhön und die **Abbaubereiche** von K+S
- **Problem:** Streckenführung (insbesondere Tunnel) fraglich wegen unterirdischer **Baurisiken**, freie Strecke wegen Topografie und **Schutz** der Rhön schwer möglich
- Erhöhung der **Planungstiefe** nach der Antragskonferenz dient zur Überprüfung u.a. der Raumwiderstände

Südliche Begrenzung: Erweiterung mit Ziel weiterer Ausfädelungen möglich

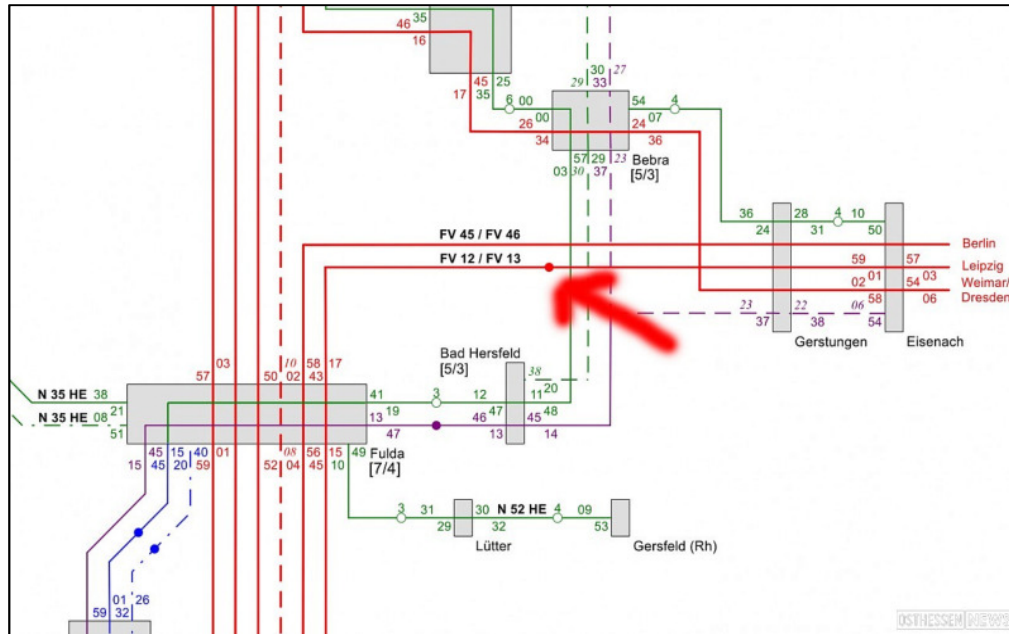


- Orientierung an der **Ausfädelung** aus der Strecke 1733 bei **Langenschwarz**
- Beschreibung im BVWP als Beginn des Korridors
- **Verschiebung der Grenze nach Süden ist denkbar**
- Weitere Möglichkeiten zur **Ausfädelung** bei **Michelsrombach** (außerhalb von Tunneln, nicht auf Brücken, länger als 400 m)
- **Einhaltung des Projektziels Fahrzeitziel** ist eventuell möglich, da nach erster Einschätzung vertretbare Streckenverlängerung

Agenda

1. Diskussion und Anregungen zu den letzten Beteiligungsforen
2. Themen / Fragen aus dem Beteiligungsforum
 - 2.1 Suchraum Fulda – Gerstungen – Hintergründe und Entwicklung
 - 2.2 Fragen zur Lage des Fernverkehrshaltes
 - 2.3 Zugzahlen – Personen/Güter/Fahrgastzahlen
 - 2.4 Ausfädelpunkte – Voraussetzungen und Auswirkungen

Haltepunkt Bad Hersfeld – BMVI erwartet im Trassenfindungsprozess Prüfung aller Optionen



Quelle: <https://osthessen-news.de/n11610276/von-der-bahn-ausgebremst-festspielstadt-muss-ice-halt-bleiben.html> vom 6. Februar 2019

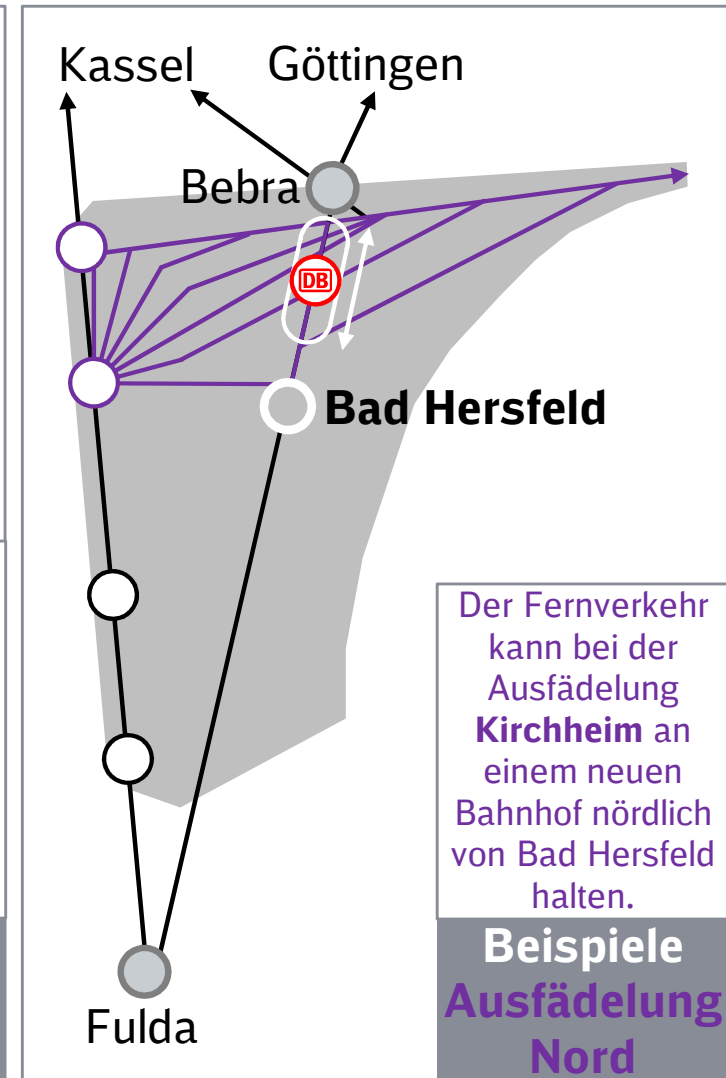
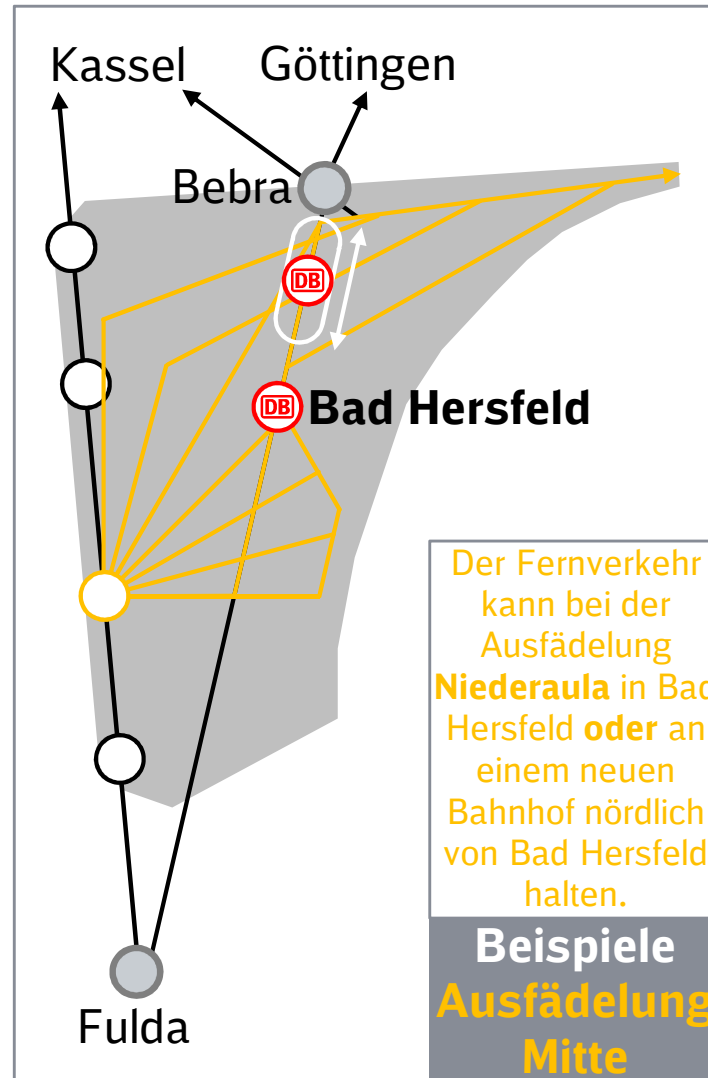
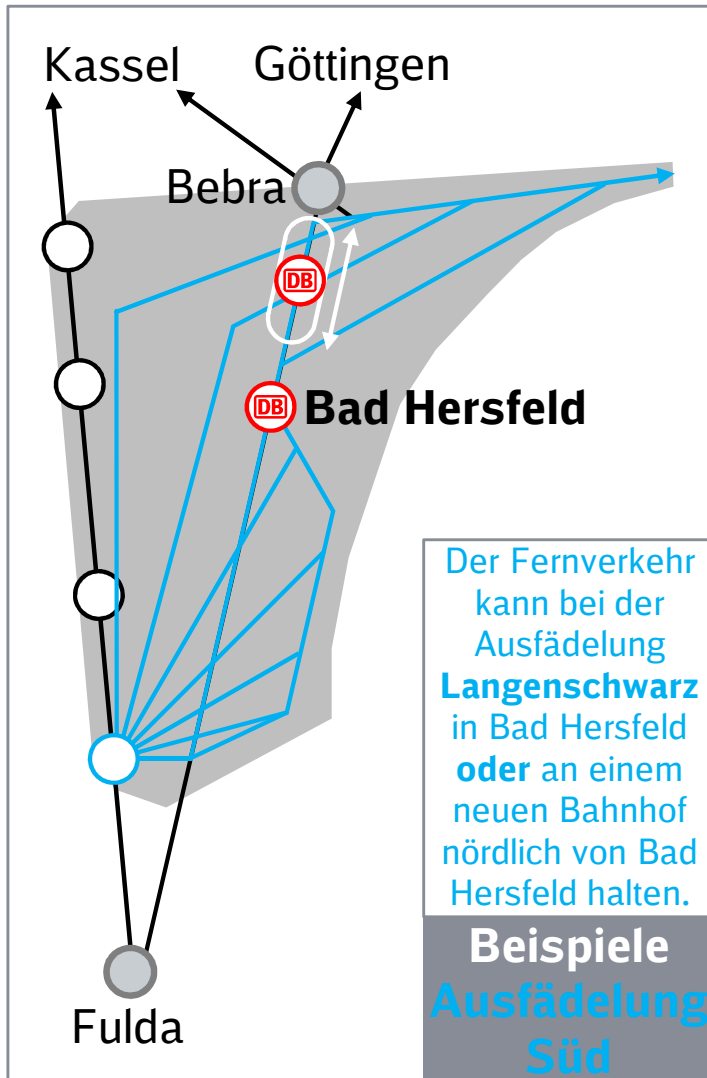
Enak Ferlemann, Parlamentarischen Staatssekretär und Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr in der Hersfelder Zeitung vom 19. Februar 2019:

„... Je nach Trassenvariante könne **auch ein Fernverkehrshalt außerhalb des Bad Hersfelder Bahnhofs zur Diskussion** stehen, so Ferlemann. Ferlemann machte im Gespräch mit Roth aber deutlich: **„Ein ICE-Halt im Bad Hersfelder Bahnhof bleibt selbstverständlich weiterhin auf dem Tisch und wird auch weiterhin gleichrangig mit anderen Varianten geprüft.** ... Ferlemann sagte Roth zu, dass mindestens eine der vorgeschlagenen Trassenvarianten einen ICE-Halt im Bahnhof Bad Hersfeld vorsehen werde. Ferlemann erläuterte, dass es sich bei der neuen Trasse um eine Mischverkehrsstrecke handele, auf der **nicht nur ICEs, sondern auch Güterzüge fahren werden.** Eine **Trassenführung durch Bad Hersfeld** mit einem dortigen ICE-Halt bedeute also zwangsläufig, dass **künftig auch mehr Güterzüge durch die Kreisstadt** fahren würden. Eine **Trassenführung um Bad Hersfeld** herum biete dagegen **bessere Möglichkeiten der Lärmentlastung** für Anwohnerinnen und Anwohner. ...“

Wir untersuchen **sowohl** einen möglichen ICE-Halt **in Bad Hersfeld als auch** in der **Region Bad Hersfeld - Rotenburg**

Die Lage des ICE-Halts wird durch den Trassenfindungsprozess bestimmt

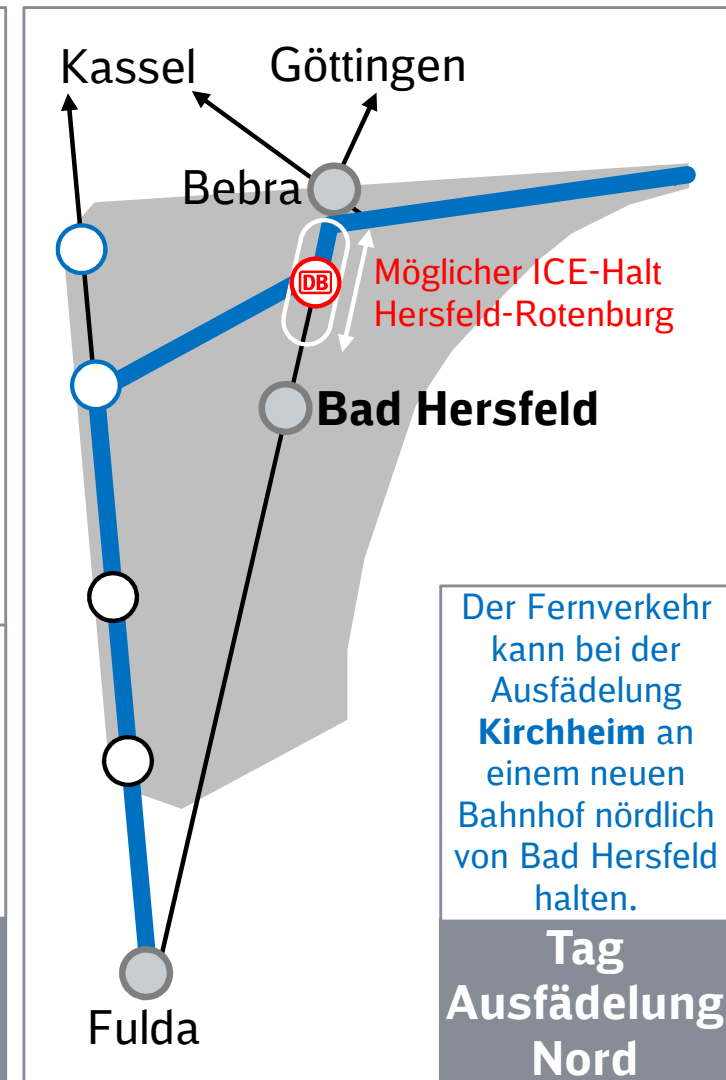
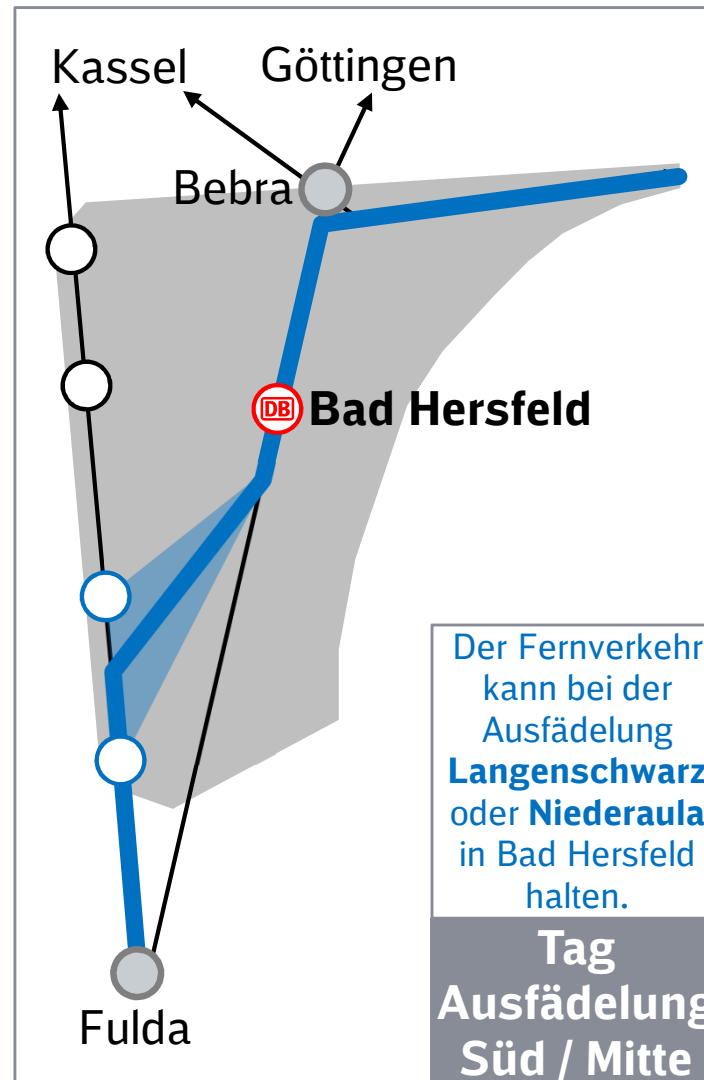
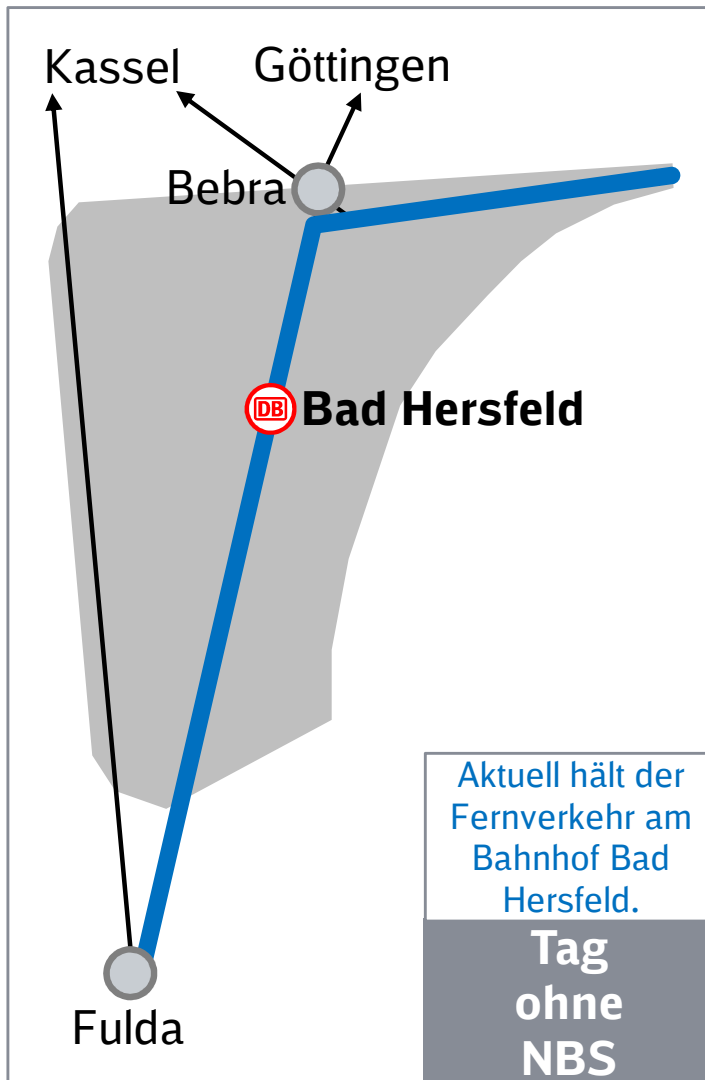
Konzeptionelle Darstellung – keine Grobkorridore. Grobkorridore werden vom Umweltplaner bis 12/2019 entwickelt. Die Entwicklung von Varianten erfolgt erst nach der Festlegung der Grobkorridore.



Ausfädelungen Darstellung ungeprüfter Linien zur Plausibilisierung eines Fernverkehrshalts
 Mögliche Orte / Bereiche für einen Fernverkehrshalt (**erste Einschätzung – weitere Standorte sind möglich**)

Schematische Laufwegbeispiele des ICE-Verkehrs Fulda – Erfurt (Tag)

Konzeptionelle Darstellung – keine Varianten.
Grobkorridore werden vom Umweltplaner bis 12/2019 entwickelt. Die Entwicklung von Varianten erfolgt erst nach der Festlegung der Grobkorridore.

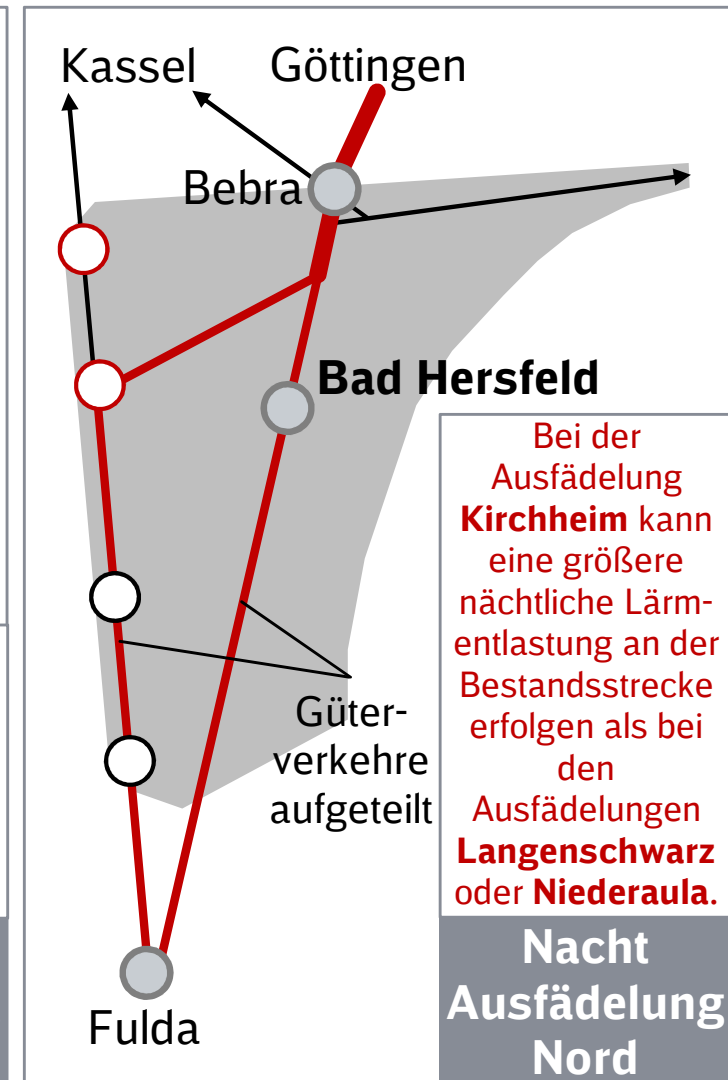
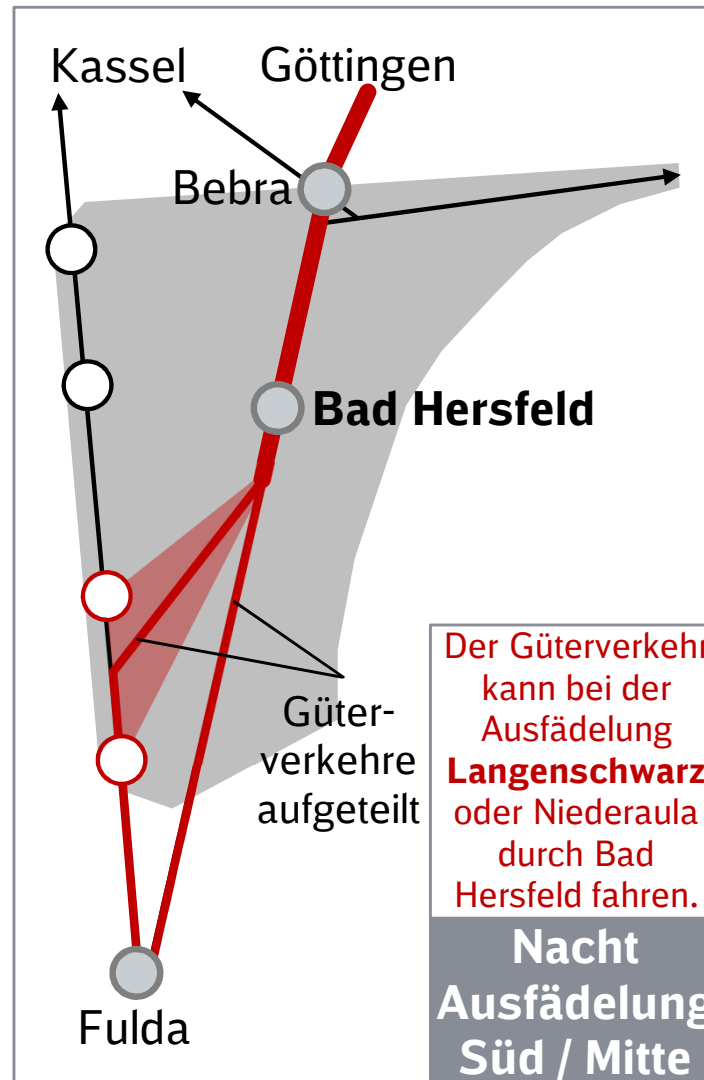
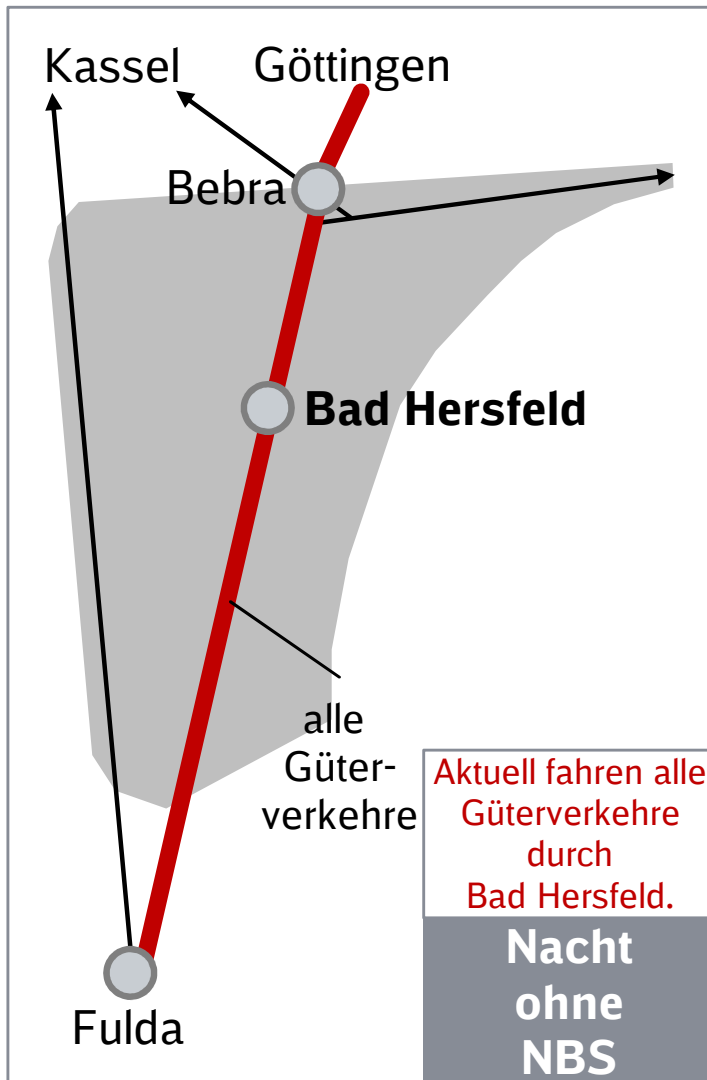


Laufweg ICE (Darstellung anhand von Visualisierungslinien / keine Variantendarstellung)

Mögliche Orte / Bereiche für einen Fernverkehrshalt (**erste Einschätzung – weitere Standorte sind möglich**)

Schematische Laufwegbeispiele des Güterverkehrs Fulda – Bebra – Göttingen (Nacht)

Konzeptionelle Darstellung – keine Varianten.
Grobkorridore werden vom Umweltplaner bis 12/2019 entwickelt. Die Entwicklung von Varianten erfolgt erst nach der Festlegung der Grobkorridore.



Hohe Anzahl Güterzüge Laufwege: Geringe Anzahl Güterzüge (Darstellung anhand von Visualisierungslinien / keine Variantendarstellung)

Mögliche Orte / Bereiche für einen Fernverkehrshalt (erste Einschätzung – weitere Standorte sind möglich)

Agenda

1. Diskussion und Anregungen zu den letzten Beteiligungsforen
2. Themen / Fragen aus dem Beteiligungsforum
 - 2.1 Suchraum Fulda – Gerstungen – Hintergründe und Entwicklung
 - 2.2 Fragen zur Lage des Fernverkehrshaltes
 - 2.3 Zugzahlen – Personen/Güter/Fahrgastzahlen
 - 2.4 Ausfädelpunkte – Voraussetzungen und Auswirkungen

Zugzahlen 2030 des Bundes (BMVI)

Verkehrslenkung

- Gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sind in dem Projekt Fulda-Gerstungen die **infrastrukturellen Voraussetzungen** für eine **Verkehrslenkung zur Lärmentlastung** zu schaffen.
- Die **Aufteilung des nächtlichen Güterverkehrs** (SGV) ist bei den Zugzahlen **nicht berücksichtigt** und erfolgt gemäß Bund durch die DB Netz AG (Infrastrukturbetreiber). (vgl. Folie 13)

Streckenführung

- Der Bund hat bei den **Zugzahlen nur die Streckenführung der Referenzvariante** berücksichtigt.
- Die Referenzvariante des Bundes dient der **Verkehrsmodellierung** und einer Berechnung des **Nutzen-Kosten-Verhältnisses** (volkswirtschaftlicher Nutzen).
- Sie stellt **keine Vorfestlegung für das Trassenauswahlverfahren** dar. Ferner ist die Strecke mit einer Längsneigung von 20‰ **nicht für den Güterverkehr (<12,5 ‰) geeignet**.

Die Prognose des Bundes: Alle Zugverkehre nehmen zu

Referenzvariante des Bundes

2030	Tag	Nacht	Gesamt
SGV	6	6	12
SPNV	-	-	-
SPFV	42	6	48

Strecke 1733* Fulda – Kassel

2015	Tag	Nacht	Gesamt
SGV	6	42	48
SPNV	-	-	-
SPFV	97	17	114

2030	Tag	Nacht	Gesamt
SGV	2	94	96
SPNV	-	-	-
SPFV	129	18	147

Strecke 3600 Fulda - Bebra

2015	Tag	Nacht	Gesamt
SGV	127	84	211
SPNV	38	9	47
SPFV	32	19	51

2030	Tag	Nacht	Gesamt
SGV	189	121	310
SPNV	50	7	57
SPFV	0	12	12

Zugzahlenprognose des Bundes

Detaillierte Zahlen befinden sich in der Unterlage zur Antragskonferenz. Hierbei ist **keine Verkehrslenkung des nächtlichen Güterverkehrs** berücksichtigt.

Die Zugzahlen des **Fernverkehrs** sind bei der Prognose des Bundes für die **Strecke 3600** und die **Referenzvariante** zu **addieren**. Folglich ergibt sich eine **Gesamtzahl** von **60 Zügen**, die ebenfalls eine Steigerung gegenüber 2015 darstellt.

Erläuterungen / Abkürzungen

Tag = 6 - 22 Uhr (16 h)
Nacht = 22 - 6 Uhr (8 h)

SGV: Güterverkehr
SPNV: Nahverkehr
SPFV: Fernverkehr

*Aufgrund eines **Tunnelbegegnungsverbots** auf der 1733 verkehren **tagsüber nur der Fernverkehr** und **nachts nur der Güterverkehr**.

Fahrgastzahlen Bad Hersfeld

- Der NVV hat für den Nahverkehr (SPNV) in 2013/14 eine Verkehrserhebung durchgeführt, die für Bad Hersfeld folgendes Ergebnis liefert:
gesamt **ca. 2.680 Reisende** pro Tag
- Eine weitere Zählung* für den Bahnhof Bad Hersfeld aus dem Jahr 2013 zum Nahverkehr besteht seitens des Landkreises Hersfeld-Rotenburg:
gesamt **ca. 2.495 Reisende** pro Tag

*Quelle: https://www.hef-rof.de/images/nahverkehr/NVP_LK_HEF-ROF_AnI_II-08_Bahnstationsliste.pdf

Agenda

1. Diskussion und Anregungen zu den letzten Beteiligungsforen
2. Themen / Fragen aus dem Beteiligungsforum
 - 2.1 Suchraum Fulda – Gerstungen – Hintergründe und Entwicklung
 - 2.2 Fragen zur Lage des Fernverkehrshaltes
 - 2.3 Zugzahlen – Personen/Güter/Fahrgastzahlen
 - 2.4 Ausfädelpunkte – Voraussetzungen und Auswirkungen

Ausfädelpunkte – Rückblick auf das 2. Beteiligungsforum

Eine Ausfädelung aus der Bestandsstrecke 1733 Fulda-Kassel erfordert technische Prämissen

- Das **Streckenprofil** zwischen Fulda und Kassel wird durch einen **ständigen Wechsel** von Brücken und Tunneln mit **wenigen offenen Bereichen**, die eine **Ausfädelung ermöglichen**, geprägt.
- **Streckensperrungen** sind weitestgehend zu **minimieren**, um die **vorhandenen Zugverkehre** möglichst **wenig zu beeinflussen** und somit die **deutschlandweite Vernetzung im Fernverkehr** nicht zu gefährden.
- Die vorgegebene **Fahrzeit** im Korridor Fulda-Erfurt ist einzuhalten (**möglichst geringer Geschwindigkeitsverlust** bei höhenfreier Ausfädelung aus der Hochgeschwindigkeitsstrecke: Weichen mit 200 km/h).

Eine **mehrjährige Totalsperrung** der Schnellfahrstrecke 1733 als **zentraler Abschnitt** für den **bundesweiten Fernverkehr** ist zwingend zu vermeiden.



Legende:

-  Schnellfahrstrecke Fulda-Kassel
-  Mögliche Alternativroute auf Schnellfahrstrecken

Bei der Ausbindung im Bereich von Bestandsbrücken existieren zahlreiche technische Schwierigkeiten

- Im **Übergangsbereich** (freie Strecke – Brückenbauwerk) dürfen keine Weichen eingebaut werden. Das Regelwerk der DB Netz AG sieht nur im Ausnahmefall eine Weiche auf einer Brücke vor.
- **Nachträglicher Einbau** einer Weiche auf Brücken ist **nicht möglich**, da die erheblichen Horizontalkräfte, die durch einen abbiegenden Zug erzeugt werden, bei der Dimensionierung der Brücken zu berücksichtigen sind. Dies ist bei den vorhandenen Brücken nicht berücksichtigt worden.
- **Unterschiedliches Setzungsverhalten** zwischen dem Bestandsbauwerk und dem neuen Bauwerk ist zu berücksichtigen.
- **Baubetrieblich** ist der Einbau von Weichen auf Brücken und die Erweiterung bzw. der Anbau an bestehende Eisenbahnbrücken mit sehr großen Einschränkungen verbunden.

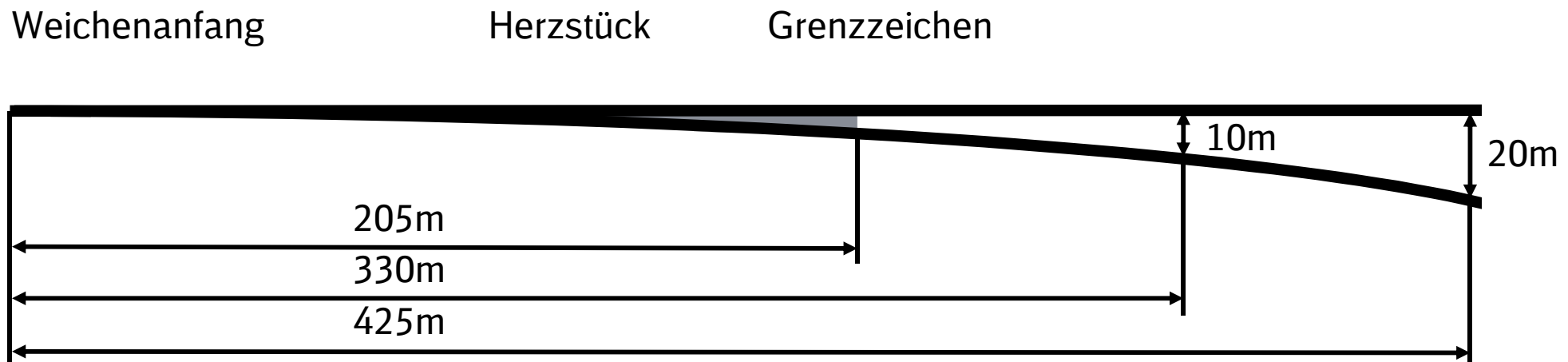
Risiken

- Der **Bestandsschutz der Brücke** wird aufgrund der Umbaumaßnahme **aufgehoben**. Damit ist **das Bauwerk** auf die **aktuellen Richtlinien und Vorgaben** anzupassen (Rettungsweg, Rettungskonzept, statische Nachweise, ...).
- Maßnahmen in diesem Umfang sind bei der DB bisher nicht durchgeführt worden.

Die **Ausbindung an/auf Bestandsbrücken** ist **technologisch sehr aufwändig und risikointensiv**.

Aus diesem Grund **schließt die DB Netz AG eine Ausbindung an/auf Bestandsbrücken aus**.

Die erforderliche Länge für eine Ein-/Ausbindung aus der Schnellfahrstrecke 1733 mit $v_{\max} = 200 \text{ km/h}$ beträgt ca. 400 m



- Die Länge von 205m entspricht der Distanz von Weichenanfang bis zum Grenzzeichen der Weiche (letzte Position vor einer Berührung von zwei Zügen im Weichenbereich)
- Aufgrund der Lage der Schnellfahrstrecke gehen die Ausfädelungsbereiche direkt auf eine Brücke oder in einen Tunnel über
- Zur Gewährleistung des Fahrbetriebs ist für den Bau eines neuen Tunnels oder einer neuen Brücke ein ausreichender Abstand zum Bestandsbauwerk zu wählen. Dieser wird aus technischen Gründen und Platzbedarf der Bauwerke mit einem Abstand der Gleisachsen von 20m angenommen

Grundlagen für die Suche nach Ausfädelpunkten

- Die Ermittlung und Betrachtung möglicher Ausfädelpunkte basiert auf den Vorgaben des BVWP ($v_{\max}=200$ km/h)
- Bei einer niedrigeren Abzweiggeschwindigkeit müssen die Züge herunterbremsen und nach dem Passieren des Abzweigs wieder beschleunigen
- Durch Herunterbremsen und anschließende Beschleunigung entstehen Fahrzeitverluste und höherer Energieverbrauch (Ziel: Fahrzeit Fulda – Erfurt < 62 Minuten)
- Fahrzeit und Kapazitäten auf der Schnellfahrstrecke Fulda-Kassel sind wesentliche Randbedingungen, die in den anstehenden Trassenfindungsprozess einfließen
- Aufgrund der Topografie sind im bisherigen Suchraum auch bei Verringerung der Ausfädelgeschwindigkeit keine sinnvollen, weiteren Möglichkeiten zur Ausfädelung aus der freien Strecke vorhanden

A red triangle pointing to the right, located on the left side of the text box.

Keine Vorfestlegung auf eine bestimmte Abzweiggeschwindigkeit. Belastbare Aussagen zu möglichen Ausfädelpunkten sind erst nach weiteren Untersuchungen möglich.

Rückblick auf das 2. Beteiligungsforum



Aus- und Einfädungspunkte sind die Parameter für die Ermittlung der Varianten

- Alle potenziellen Varianten, die sich aus den Ausfädungspunkten und Einfädungspunkten ergeben, werden durch externe (Umwelt-)Planer ermittelt.
- Zusätzlich sind für die Ermittlung der Varianten umfangreiche Datenerhebungen durch die Planer im Suchraum erforderlich.
- Alle Varianten werden umfassend bewertet in Hinblick auf:
 - Auswirkung auf **Schutzgut Mensch**
 - Auswirkung auf die **Umwelt**
 - Belange der **Raumordnung** (Raumverträglichkeit)
 - Einhaltung der **Fahrzeit** und der Realisierung der **Verkehrslenkung** (Eignung Güterverkehr)
 - Anbindung der **Region** an den **Fernverkehr** (Bahnhof)
 - Wirtschaftlicher Aspekt → volkswirtschaftliche Bewertung (**Nutzen-Kosten-Verhältnis**)
 - ... und **weitere Kriterien**



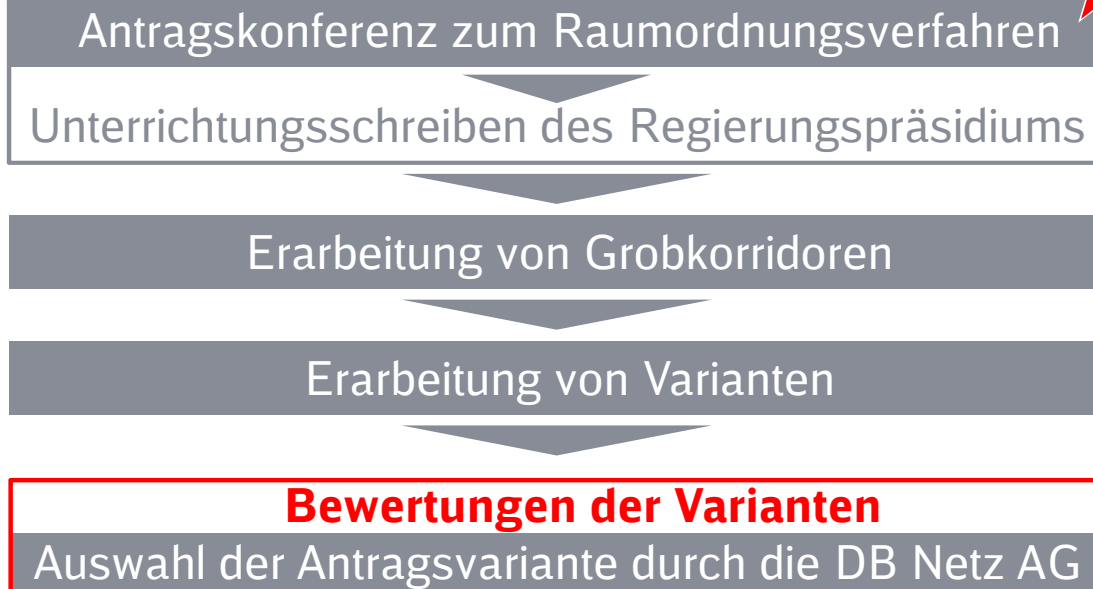
Vorstellung und Diskussion aller Kriterien erfolgt im Beteiligungsforum.

Agenda

1. Diskussion und Anregungen zu den letzten Beteiligungsforen
2. Themen / Fragen aus dem Beteiligungsforum
3. Antragskonferenz – Variantenauswahl – Raumordnungsverfahren
 - 3.1 Erläuterungen zum Prozess

Das Raumordnungsverfahren startet erst nach Erarbeitung der Antragsvariante

Beteiligungsforum
begleitet Auswahl der
Antragsvariante



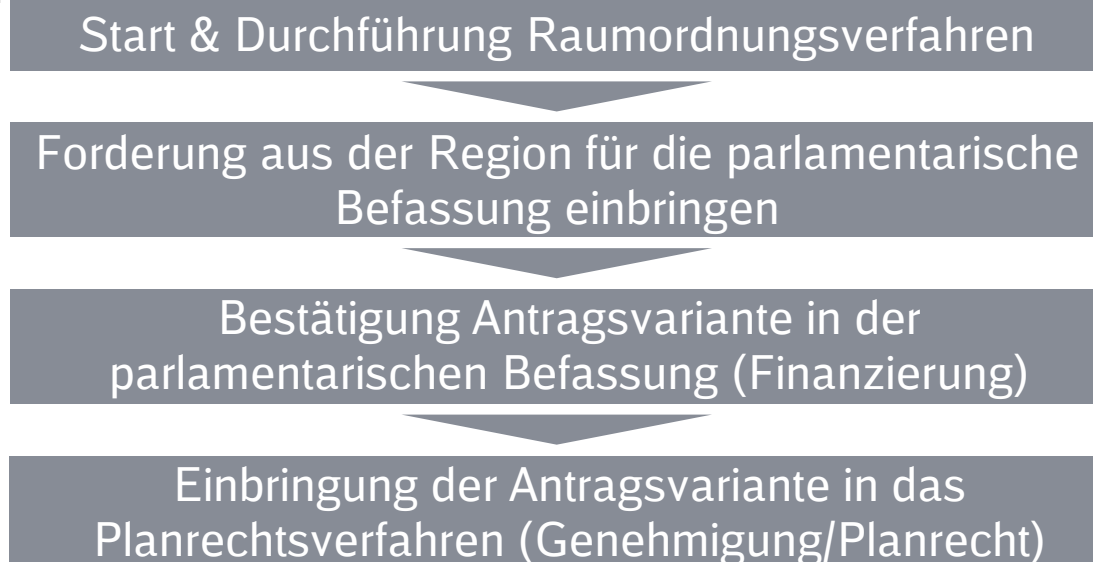
Informell: Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

- Begleitung des Trassenauswahlprozesses
- Expertise aus der Region frühzeitig einbringen
- Vorstellung und Diskussion

Ziel: Antragsvariante mit hoher Bürgerakzeptanz und Planrechts- bzw. Finanzierungssicherheit



Beteiligungsforum
wird im weiteren
Prozess informiert



Formelle Öffentlichkeitsbeteiligung für Raumordnung und Planfeststellung

- Verpflichtend
- gesetzlich geregelt
- formalisiert



Die Antragskonferenz für Fulda-Gerstungen ist öffentlich. Eingeladen werden Träger öffentlicher Belange inkl. Bürgerinitiativen, BürgerInnen können ebenfalls teilnehmen. Im Rahmen der Antragskonferenz können von allen Teilnehmenden mündliche oder schriftliche Anmerkungen, Anpassungsempfehlungen etc. eingebracht werden.

In der Antragskonferenz werden Umfang und Methoden zur Erarbeitung der Raumordnungsunterlage abgestimmt

Zweck

Besprechung von Inhalt und Umfang der beizubringenden Unterlagen über die **Umweltauswirkungen** des Vorhabens sowie über **Gegenstand, Umfang und Methoden** der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP – erste Stufe).

Ebenso werden Auswirkungen auf die Raumordnungsfaktoren betrachtet

1**2**

Teilnehmer

In der Regel **Behörden, Kommunen, Umweltvereinigungen**, sonstige **Dritte**.

Bei der ABS/NBS Fulda-Gerstungen **auch die Öffentlichkeit**.

Das Unterrichtungsschreiben enthält **Empfehlungen** an den Vorhabenträger für die Erarbeitung der Antragsunterlagen.

Der Vorhabenträger kann begründet davon **abweichen**.

Verbindlichkeit

4**3**

Ergebnis ist das **Unterrichtungsschreiben**.

Dieses wird vom Regierungspräsidium erstellt und enthält die Festlegung des notwendigen **Untersuchungsrahmens** entsprechend dem Planungsstand.

Ergebnis



Die Ausarbeitung der Tischvorlage für die Antragskonferenz erfolgt unter Beteiligung des Forums

Termin

- | | |
|---|-------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Ausarbeitung eines Entwurfs für die Tischvorlage zur Antragskonferenz durch die DB Netz AG
(Zusendung des Entwurfs an die Teilnehmer des Beteiligungsforums) | 1. März 2019 |
| <ul style="list-style-type: none">▪ 3. Beteiligungsforum Fulda–Gerstungen<ul style="list-style-type: none">▪ Vorstellung der Tischvorlage für die Antragskonferenz | 11. März 2019 |
| <ul style="list-style-type: none">▪ 1. Arbeitsgruppe Raumordnungsverfahren<ul style="list-style-type: none">▪ Feedback und Diskussion zum Entwurf der Tischvorlage▪ Vorstellung der Schutzgüter▪ Erläuterung der Raumwiderstände | 26. März 2019 |
| <ul style="list-style-type: none">▪ Finalisierung der Tischvorlage und Versand an das RP Kassel
Veröffentlichung auf der Homepage Fulda–Gerstungen | 6 Wochen vor Antragskonferenz |
| <ul style="list-style-type: none">▪ Öffentliche Antragskonferenz / Scoping | vor den Sommerferien 2019 |
| <ul style="list-style-type: none">▪ Bürgerinformationsveranstaltungen | bei Bedarf |
| <ul style="list-style-type: none">▪ Infomobil auf dem Hessentag in Bad Hersfeld | 7. bis 16. Juni |

Agenda

1. Diskussion und Anregungen zu den letzten Beteiligungsforen
2. Themen / Fragen aus dem Beteiligungsforum
3. Antragskonferenz – Variantenauswahl - Raumordnungsverfahren
4. Vorstellung der Unterlage zur Antragskonferenz (Struktur)
5. Ausblick Arbeitsgruppe 26. März 2019
6. Abstimmung gemeinsamer Botschaften aus dem 3. Beteiligungsforum



Bahnprojekt
NBS/ABS Fulda-Gerstungen

Zum Planungsstand:
Umweltauswirkungen und
geplante Bestandserfassungen

**Die Vorstellung der Unterlage zur Antragskonferenz
soll aufgrund des zeitlichen Rahmens in Abstimmung
mit dem Forum im nächsten Beteiligungsforum am
26.03.2019 erfolgen**

Beteiligungsforum
3. Sitzung



Dirk Biol / Gerdwin Müller

Hermannröder Str. 17a

37249 Neu-Eichenberg

Tel.: 0 55 04 – 93 75 97

Fax: 0 55 04 – 93 75 98

planb-info@buero-planb.de

www.buero-planb.de

Agenda

1. Diskussion und Anregungen zu den letzten Beteiligungsforen
2. Themen / Fragen aus dem Beteiligungsforum
3. Antragskonferenz – Variantenauswahl - Raumordnungsverfahren
4. Vorstellung der Unterlage zur Antragskonferenz (Struktur)
5. Ausblick Arbeitsgruppe 26. März 2019
6. Abstimmung gemeinsamer Botschaften aus dem 3. Beteiligungsforum

Im Mittelpunkt der Arbeitsgruppensitzung steht die intensive Beschäftigung mit Themen und Inhalten der Raumordnung

26. März 2019, 14 bis 19 Uhr, Stadthalle Bad Hersfeld

Ziel ist das **Verständnis der Tischvorlage** zur Antragskonferenz und eine größtmögliche **Transparenz der Inhalte**.

Sechs Informationsstationen werden mit Experten der DB Netz und der P.B.M. Planungsgemeinschaft Bahn Mitte besetzt:

1. Suchraum
2. Schutzgut Mensch
3. Verkehrliche Entwicklung (Zugzahlen)
4. Raumordnungsfaktoren
5. Schutzgüter UVP
6. Raumwiderstandsklassen

 **Sollte die Zeit nicht ausreichen, ist am 11. April ein weiterer Termin im Wortreich möglich.**

Agenda

1. Diskussion und Anregungen zu den letzten Beteiligungsforen
2. Themen / Fragen aus dem Beteiligungsforum
3. Antragskonferenz – Variantenauswahl - Raumordnungsverfahren
4. Vorstellung der Unterlage zur Antragskonferenz (Struktur)
5. Ausblick Arbeitsgruppe 26. März 2019
6. Abstimmung gemeinsamer Botschaften aus dem 3. Beteiligungsforum



Vielen Dank!