

Protokoll

Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

3. Sitzung

Stadthalle Bad Hersfeld

11. März 2019

Protokoll der 3. Sitzung des Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen vom 11. März 2019

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Ort: Stadthalle Bad Hersfeld, WittasträÙe 5, 36251 Bad Hersfeld
Dauer: 16.00 Uhr – 19.00 Uhr
Leitung: Arne Spieker, IFOK
Protokoll: Sophia Dittes, Robin Rieprich, IFOK

Tagesordnung

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

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste
- Anlage 2 Finales Protokoll der 2. Sitzung des Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen
- Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG
- Anlage 4 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. Herr Dr. Vornhusen betont, dass der Deutschen Bahn sehr daran gelegen ist, das Verfahren zur Variantenfindung zwischen Fulda und Gerstungen offen und transparent zu gestalten. Darum werde in der Sitzung unter anderem der Fokus darauf gelegt, das Forum unter anderem über den Planungsauftrag zum Thema Fernverkehrshalt Bad Hersfeld zu informieren. Anschließend wünscht Herr Dr. Vornhusen den Teilnehmenden eine gute und konstruktive Sitzung.

Begrüßung durch die Moderation

Der Moderator Herr Arne Spieker von IFOK begrüßt die Mitglieder zur dritten Sitzung des Beteiligungsforums. Der Moderator begrüßt zwei neue Mitglieder des Forums: Thomas Mühlhausen (GDL Bezirk Hessen-Thüringen-Mittelrhein) und Wulf Hahn (Regio Consult/ Fachlicher Beistand Aktivbündnis Waldhessen) sowie mit Sophia Dittes eine neue Kollegin von IFOK. Als Gast nimmt Gerswin Wellner, P.B.M. Planungsgemeinschaft Bahn Mitte teil. Die P.B.M. hat im Auftrag der DB Netz AG den Entwurf der Tischvorlage erarbeitet.

Anschließend stellt der Moderator die Tagesordnung vor. Zentrale Ziele der Sitzung sind:

- Besprechung von Themen und Fragen aus den letzten Beteiligungsforen (inkl. Suchraumfindung, Lage Fernverkehrshalt Bad Hersfeld, Zugzahlen, Ausfädelpunkte) (TOPs 1/2)
- Klärung von Hintergründen zur Antragskonferenz und dem Zusammenhang der Konferenz mit dem Raumordnungsverfahren und der Variantenfindung (TOP 3)
- Vorstellung der Unterlage zur Antragskonferenz durch Gerswin Wellner (P.B.M. Planungsgemeinschaft Bahn Mitte), wenn zeitlich möglich (TOP 4)
- Ausblick auf die Arbeitsgruppe am 26. März 2019 (TOP 5)
- Abstimmung von Eckpunkten für Pressemitteilung (TOP 6)

TOP 1 Diskussion und Anregungen zu den letzten Beteiligungsforen

Abnahme des Protokolls zum 2. Beteiligungsforums vom 13. November 2018

Verschiedene Änderungsvorschläge zum Protokoll sind im Vorfeld der Sitzung bei der Moderation eingegangen. Das Forum beschließt nach Diskussion die finale Fassung des Protokolls (**Anlage 2**, abrufbar unter https://www.fulda-gerstungen.de/files/pdf/beteiligungsforum/Protokoll_2_Sitzung_Beteiligungsforum.pdf).

Im Zuge der Diskussion zum Protokoll des zweiten Beteiligungsforums betonen Vertreter der Deutschen Bahn, dass auch nach der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren in begründeten Fällen noch

Parameter angepasst werden können, etwa zum Suchraum, die ins Raumordnungsverfahren einfließen können.

Das Forum bespricht außerdem auf Antrag von Teilnehmenden, ob einzelne Wortbeiträge Institutionen oder Personen im Protokoll zugeordnet werden sollen. Es sei wichtig, im Protokoll nachvollziehen zu können, von wem welche Wortbeiträge stammen, um diese einordnen zu können. Der Moderator betont, die Anonymisierung diene der Qualität der Diskussion und beruhe auf Erfahrungen aus anderen Dialogforen. Bei Zuordnung des Wortbeitrags steige der Zwang, dass Teilnehmende ihre Positionen kontinuierlich im Protokoll dokumentieren müssen. Wichtig sei stattdessen ein geschützter Raum für den Austausch inhaltlicher Argumente und eine möglichst freie Diskussion, bei der nicht jedes Wort auf die Goldwaage gelegt werden muss.

In einem Meinungsbild spricht sich die Mehrheit der Forumsteilnehmenden gegen eine namentliche Nennung einzelner Personen oder Institutionen im Protokoll aus.

Meinungsbild der Bürgermeister, Bürgerinitiativen und Verbände

Der Moderator erklärt, dass noch einmal die Zusammenarbeit im Forum thematisiert werden solle. Einige Teilnehmende des Forums hätten seit der letzten Sitzung geäußert, dass die Zusammenarbeit zwischen Deutscher Bahn und den weiteren Forumsmitgliedern nicht nach ihren Vorstellungen verlaufe. Ein Teilnehmer erläutert dies den anderen Mitgliedern und bezieht sich dabei auf das Selbstverständnis des Forums. Die Kritik sei auch schriftlich an die Deutsche Bahn versendet worden. Wichtig sei den Teilnehmenden zum Beispiel, dass sie vorhandene Informationen immer aus erster Hand erhalten. Fakten und Fragen sollten gemeinsam geklärt werden und der Planungsprozess transparent und nachvollziehbar verlaufen. Stattdessen habe man wichtige Informationen, beispielsweise zum Fernverkehrshalt Bad Hersfeld, aus der Presse erfahren und es seien zu schnell Vorfestlegungen bezüglich des Suchraumes getroffen worden. Zudem wird darauf hingewiesen, dass man ausreichend Zeit für die Sichtung von Unterlagen benötigen und sich eine eigene Presse- und Öffentlichkeitsarbeit vorbehalten, um das Projekt und die Arbeit des Forums zu kommentieren.

Außerdem erklärt das Mitglied, der Zeitplan für die Vorbereitung der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren sei zu eng. Die Mitglieder bräuchten mehr Zeit, um die Unterlagen der Deutschen Bahn zu sichten und gegebenenfalls durch externe Fachleute überprüfen zu lassen.

Herr Bolte, Leiter Großprojekte Mitte der DB Netz AG, betont, dass die Kritik der Mitglieder ernst genommen werde und das Transparenz und Offenheit oberstes Ziel des Beteiligungsprozesses seien. Der Suchraum und der Fernverkehrshalt Bad Hersfeld würden in TOP 2 noch einmal ausführlich thematisiert. Der Moderator betont, dass es im Rahmen der geplanten Arbeitsgruppe zum Raumordnungsverfahren viel Zeit für Nachfragen zur Tischvorlage für die Antragskonferenz gebe. Zudem sei bei Bedarf eine weitere AG-Sitzung am 11.4.2019 möglich. Bevor die Tischvorlage an das zuständige Regierungspräsidium gehe, werde diese auch noch einmal öffentlich vorgestellt.

Ein anderer Teilnehmer betont, dass das Thema „integraler Taktfahrplan“ bzw. „Deutschland-Takt“ bisher zu wenig Raum im Beteiligungsforum einnehme. Der ICE-Halt in Bad Hersfeld sei nur sinnvoll, wenn dieser in den Deutschlandtakt eingebunden ist.

Aufnahme von weiteren Mitgliedern

Es gingen vor der Forumssitzung drei Anfragen zur Aufnahme von weiteren Mitgliedern bei der Moderation ein. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sowie die Bürgerinitiative Umgehungsstraße B27 Friedlos-Mecklar sowie die Bürgerinitiative Pro Region Aulatal e.V. beantragen die Aufnahme. Allen drei Teilnahmeanträgen wird vonseiten des Forums zugestimmt. Jeweils ein Vertreter der Institutionen wird zur nächsten Sitzung des Beteiligungsforums eingeladen.

TOP 2 Themen/Fragen aus dem Beteiligungsforum

Herr Dr. Nolte, Projektleiter der DB Netz AG für das Bahnprojekt Fulda–Gerstungen, beleuchtet im Folgenden vier Aspekte im Projektkontext, die im Nachgang der letzten Forumssitzungen von Teilnehmenden als wichtig eingestuft wurden, bzw. zu denen Nachfragen bei der Deutschen Bahn eingingen.

2.1 Suchraum Fulda – Gerstungen – Hintergründe und Entwicklung

Herr Dr. Nolte informiert die Teilnehmenden zu Hintergründen und dem aktuellen Stand zum Projekt-suchraum (**Anlage 3, Seiten 5-9**). Dabei betont er, dass durch den Bundesverkehrswegeplan grundsätzliche Vorgaben zum Suchraum getroffen sind. Die DB Netz AG könne als Vorhabenträger aber in begründeten Fällen von den Vorgaben abweichen.

Eine Erweiterung des Suchraumes nach Osten und nach Süden wurde von Teilnehmenden des Forums gefordert. Im Osten, so Dr. Nolte, gebe es jedoch räumliche Einschränkungen durch Naturschutz und Baurisiken wegen des Abbaus durch die K+S AG. Die Risiken aus dem Untertagebau der K+S AG müssen in nächster Zeit in technischer Sicht bewertet werden. Hierfür werden zwischen der DB Netz AG und der Kali +Salz AG Gespräche stattfinden, über deren Ergebnisse und potentiellen Auswirkungen auf den Verlauf des Suchraums im Beteiligungsforum berichtet wird. Im Süden des Suchraumes sei hingegen eine Erweiterung möglich, sodass weitere mögliche Lösungen für eine Ausfädelung aus der Strecke Würzburg-Hannover bei Michelsrombach mitbetrachtet werden können. Die Teilnehmenden des Forums begrüßen den Vorschlag, den Suchraum entsprechend nach Süden zu erweitern.

Diskussion/Anmerkungen zum Vortrag

*Das Abbaugebiet von Kali und Salz liegt in Wirklichkeit deutlich weiter westlich als auf der gezeigten Karte (**Anlage 3, Seite 8**) verzeichnet.*

Es handelt sich bei der Darstellung um eine erste schematische Karte, die dem Forum noch in detaillierterer Form vorgelegt wird. Es wird auch zwischen bisherigen und zukünftigen Abbaugebieten zu unterscheiden sein.

Warum kann der Suchraum nicht schon in Fulda beginnen?

Da im Eisenbahnknoten Fulda die Verkehre sortiert werden müssen und eine Ausfädelung im Stadtgebiet Fulda problematisch wäre, macht es Sinn, von Fulda aus zunächst die Schnellfahrstrecke Richtung

Hannover zu nutzen und erst nördlich von Fulda auszufädeln. Der erweiterte Suchraum im Süden beginnt unmittelbar am nördlichen Portal des ca. 7,4 km langen Dietershantunnels, dessen südliches Portal sich im Gebiet der Stadt Fulda befindet.

Gibt es bei der geplanten Ausbau-/Neubaustrecke Hanau–Würzburg/Fulda ebenfalls Einschränkungen durch Gebiete der K+S AG?

Im Projekt Gelnhausen-Fulda werden die derzeitigen und geplanten Abbaugebiete der K+S AG umfahren.

2.2 Fragen zur Lage des Fernverkehrshaltes Bad Hersfeld

Herr Dr. Nolte gibt dem Forum einen Überblick zu aktuellen Überlegungen der Deutschen Bahn zur Lage des zukünftigen Fernverkehrshaltes Bad Hersfeld (**Anlage 3, Seiten 10-14**). Er betont, die Lage des Halts werde durch den Trassenfindungsprozess bestimmt. Die Region werde definitiv weiterhin einen Fernverkehrshalt haben und die DB werde alle sinnvollen Optionen dafür prüfen. Es sei grundsätzlich möglich, das Fahrzeitziel von 62 Minuten zwischen Fulda und Erfurt mit einem Halt am derzeitigen Bahnhof Bad Hersfeld zu erreichen.

Diskussion/Anmerkungen zum Vortrag

Die Strecke Hannover-Würzburg ist heute schon zu 80% ausgelastet, reichen die Kapazitäten auf der Strecke aus für die zusätzlichen Verkehre, die von Fulda Richtung Erfurt über einen Teil der Strecke geführt werden sollen?

Durch Maßnahmen wie die Blockverdichtung (vereinfacht: eine Verkürzung der Signalabstände) könnte die Kapazität auf der Strecke weiter erhöht werden. Ob und welchem Umfang eine Blockverdichtung erfolgen kann ist aktuell noch in Diskussion zwischen DB Netz AG und dem BMVI.

Wenn es südlich oder nördlich von Bad Hersfeld einen neuen Bahnhof geben sollte, gäbe es die Möglichkeit, dass , trotzdem eine Linie des Fernverkehrs den derzeitigen Bahnhof Bad Hersfeld anfährt?

Eine potentielle Neubaustrecke wird entweder an Bad Hersfeld vorbei führen oder die Strecke durch die Stadt nutzen. Die ideale Trasse bedingt letztendlich die Position des Haltepunktes. Genaueres dazu ist noch nicht klar, die Planungen und die Beteiligung beginnen schließlich gerade erst. Welche Verkehre letztlich auf den Strecken fahren werden, liegt nicht in der Hand der DB Netz AG.

Die Deutsche Bahn hat angegeben, dass nachts Güterverkehr über eine Neubaustrecke geleitet werden können, um die Bestandsstrecke zu entlasten. Ist dies wirklich möglich, wenn die Strecke Hannover-Würzburg teilweise mitgenutzt wird, wo nur begrenzte Kapazitäten zur Verfügung stehen?

Eine Blockverdichtung auf der Strecke Hannover-Würzburg wird aktuell geprüft. Auf der Strecke, die in den 1990er Jahren gebaut wurde, wird derzeit noch Technik mit größeren Signalabständen verwendet. Bis ca. 2030 ist davon auszugehen, dass eine Umrüstung auf das European Train Control System

(ETCS) erfolgen wird. Der Bund hat ein großes Interesse, dass die großen Schnellverkehrs-Magistralen entsprechend aufgerüstet werden.

Warum soll die Strecke Hannover-Würzburg mitgenutzt werden, wenn dies Kapazitätsengpässe nachts bedeuten kann? Man sollte eher über zwei zusätzliche Gleise nördlich von Fulda nachdenken. Außerdem sollten mehr Kapazitäten auf der Strecke Gotha-Eisenach geschaffen werden.

Es ist in den Planungen zu berücksichtigen, dass Kapazitäten dafür geschaffen werden, Güterverkehr nachts über die Neubaustrecke zu lenken. Dies ist eine Vorgabe des Bundes. Es wird definitiv kein Modell gewählt, das einen neuen Kapazitätsengpass schafft.

Durch das Begegnungsverbot von Güter- und Personenzügen bleibt nachts nur ein kleines Zeitfenster, um Güterverkehr über die Neubaustrecke zu lenken, die voraussichtlich besseren Lärmschutz haben wird als die Bestandsstrecke. Bringt die Verkehrslenkung dann wirklich etwas?

Der Bund sieht eine nächtliche Verkehrsentslastung zur Lärmentlastung der Bestandsstrecke vor. Dabei sollen zwischen 23.00 und 5.30 Uhr keine Züge des Personenfernverkehrs auf der Neubaustrecke fahren, um Güterverkehr über die Strecke leiten zu können. Um über genaue Zugzahlen in der sogenannten „Nachtzeitscheibe“ zu reden, ist es zu diesem Zeitpunkt noch zu früh.

Die Umsetzung des Deutschland-Taktes bedeutet auch, dass Schnellzüge fast rund um die Uhr fahren werden. Welche Konsequenz hat das für die Fahrplangestaltung und die Umleitung von Güterverkehr in der „Nachtzeitscheibe“?

Es ist nicht bekannt, dass hier von der grundsätzlichen Umleitung in der „Nachtzeitscheibe“ abgewichen werden soll. Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch nicht klar, wie die Fahrplangestaltung aussehen wird. Möglich ist, dass der Fahrplan für die Personenverkehre nachts nicht unter der Prämisse gestaltet wird, möglichst kurze Fahrtzeiten zu erreichen.

In Bad Hersfeld sind mehrere Großbauprojekte geplant, die von einer neuen Trasse möglicherweise betroffen wären. Wie weit sind die Planungen der Deutschen Bahn für mögliche Trassen in Bad Hersfeld?

Momentan ist die gesamte Konzeption noch offen und es gibt keine Trassenvarianten oder Grobkorridore. Die Deutsche Bahn steht in engem Kontakt mit der Stadt Bad Hersfeld zu den Bauprojekten, um eine gegenseitige Beeinträchtigung zu verhindern. Zudem wird bei einigen städtischen Bauvorhaben die Umsetzung voraussichtlich erst erfolgen, wenn der Trassenfindungsprozess weiter fortgeschritten ist.

Werden die Ausfädelpunkte so gestaltet, dass der Güterverkehr diese nutzen kann?

Ja, die Strecke wird so gestaltet, dass die Ein- und Ausfädelpunkte für den Güterverkehr nutzbar sind. Die Referenzvariante des Bundes eignet sich hierfür allerdings nicht, da die Steigung auf der Strecke mit 20‰ Längsneigung zu hoch wäre.

2.3 Zugzahlen – Personen/Güter/Fahrgastzahlen

Herr Dr. Nolte stellt dem Forum die Zugzahlenprognose des Bundes für die Projektregion sowie Fahrgastzahlen für Bad Hersfeld vor (**Anlage 3, Seiten 15-17**). Ausführlichere Darstellungen der Zahlen finden sich in dem Entwurf der Tischvorlage für die Antragskonferenz, der den Teilnehmenden im Vorfeld der Forumssitzung zugegangen ist. Das Thema werde in den nächsten Sitzungen, die sich explizit mit der Tischvorlage beschäftigen, noch einmal ausführlich beleuchtet.

Die Gutachter des Bundes prognostizieren für alle Verkehre ein Wachstum in den nächsten Jahren. 2030 sollte laut der Zugzahlenprognose möglich sein, dass zwischen Fulda und Bebra etwa 70 Züge pro Tag mehr fahren als 2015. Der Bund erwarte eine Kapazitätserweiterung von insgesamt 130 Zügen. Die Berechnungen basieren auf einer Referenzvariante des Bundes, die aufgrund der Steigung nicht geeignet für den Güterverkehr sei. Da die verkehrlichen Ziele des Bundes geändert wurden und nun eine Strecke für alle Verkehre gesucht werde, werde die Referenzvariante so nicht umgesetzt.

Diskussion/Anmerkungen zum Vortrag

Warum sind für die Referenzvariante Güterzüge ausgewiesen, obwohl die Strecke aufgrund der Steigung hierfür nicht geeignet ist?

Es wird davon ausgegangen, dass diese die Strecke bergab nutzen würden.

Man sollte nicht von einer Entlastung des Haunetals sprechen, wenn die Zahlen aussagen, dass die Zugzahlen dort nicht abnehmen. Es werden lediglich Mehrverkehre nicht über die Strecke geleitet. Es wird

Erst wenn die Trassenentscheidung getroffen ist, kann seriös beurteilt werden, wie die verkehrsgelenkten Zahlen aussehen werden. Zum jetzigen Zeitpunkt kann kein Versprechen gegeben werden, dass die absoluten Zugzahlen im Haunetal abnehmen werden. Entlastung kann auch bedeuten, dass weniger Verkehre als momentan prognostiziert die Bestandsstrecke nutzen.

Aus dem Teilnehmerkreis wird angemerkt, dass der Begriff „Entlastung“ irreführend ist, wenn trotz der Neubaustrecke die Zugzahlen auf der Bestandsstrecke deutlich ansteigen.

2.4 Ausfädelpunkte – Voraussetzungen und Auswirkungen

Herr Dr. Nolte stellt dem Forum weitere Hintergründe zu möglichen Ausfädelpunkten aus der Bestandsstrecke Fulda-Hannover vor (**Anlage 3, Seiten 20-24**). Er knüpft damit an die bereits im zweiten Beteiligungsforum präsentierten Informationen zu den Ausfädelpunkten an.

Herr Dr. Nolte betont, wenn die Abzweige für weniger als die im Bundesverkehrswegeplan vorgegebenen 200 km/h ausgelegt würden, entstehen durch Herunterbremsen und anschließende Beschleunigung Fahrzeitverluste und ein höherer Energieverbrauch bei der Ausfädelung. Dennoch werde es keine Vorfestlegung auf eine bestimmte Abzweiggeschwindigkeit geben, bis nicht weitere Untersuchungen vorliegen.

Ein Mitglied des Forums unterstreicht, dass auch Varianten mit einer Ausfädelgeschwindigkeit von unter 200 km/h geprüft werden sollten, da die Fahrzeitverluste etwa bei 160 km/h nur gering seien.

TOP 3 Antragskonferenz – Variantenauswahl – Raumordnungsverfahren

Herr Dr. Nolte informiert die Teilnehmenden über den Prozess zur Erarbeitung der Antragsvariante für das Raumordnungsverfahren (**Anlage 3, Seiten 26-27**). Er betont, die Antragskonferenz sei lediglich der erste von vielen Schritten auf dem Weg zur Variantenauswahl. Für die Antragskonferenz werden Umfang und Methoden zur Erarbeitung der Unterlage für das Raumordnungsverfahren abgestimmt. Es geht bei der Antragskonferenz nicht um etwaige Varianten, sondern um den Untersuchungsrahmen, z.B. zur Ermittlung geschützter Arten im Raum. Auch die Öffentlichkeit kann an der Konferenz teilnehmen. Ergebnis der Abstimmungen ist das vom Regierungspräsidium erstellte Unterrichtungsschreiben. Das Unterrichtungsschreiben enthält Empfehlungen an den Vorhabenträger, hier die DB Netz AG, für die Erarbeitung der Antragsunterlagen. Wenn es begründeten Anlass hierfür gibt, kann aber noch von den Empfehlungen abgewichen werden.

Auf Basis des Unterrichtungsschreibens werden zunächst in einem mehrjährigen Prozess Grobkorridore und anschließend Varianten erarbeitet und bewertet. Erst dann wählt die DB Netz eine Antragsvariante aus und das eigentliche Raumordnungsverfahren startet. Das Beteiligungsforum wird den gesamten Prozess eng begleiten.

Herr Dr. Nolte stellt anschließend die nächsten geplanten Termine und Meilensteine im Beteiligungsprozess vor (**Anlage 3, Seite 28**). Die öffentliche Antragskonferenz soll im Sommer 2019 stattfinden. Herr Dr. Nolte lädt die Teilnehmenden ein, die DB Netz AG anzusprechen, wenn diese für ihre Region einen Bedarf an Bürgerinformation sehen. In diesem Fall werde die DB Netz AG gerne in der Region Bürgerinformationsveranstaltungen durchführen.

Ein Vertreter des Aktivbündnis Waldhessen merkt an, dass der fachliche Beistand des Bündnisses eine Stellungnahme zum ersten Entwurf der Tischvorlage für die Antragskonferenz erstellt habe. Die Stellungnahme arbeite fachliche Lücken in dem Entwurf heraus. Der Vertreter fordert, dass diese offenen Punkte überprüft werden, bevor sich das Forum in der nächsten Sitzung ausführlicher mit der Unterlage befasst.

Herr Bolte antwortet, dass die Hinweise gerne aufgenommen würden und die Stellungnahme geprüft werde. Unabhängig davon sei es sinnvoll, die Tischvorlage in einer zeitnah stattfindenden Sitzung ausführlich vorzustellen, um allen Mitgliedern die Möglichkeit zu geben, sich ein eigenes Bild zu machen und gegebenenfalls weiteren Informationsbedarf zu identifizieren. Die Arbeitsgruppe solle kein Fachgremium darstellen, sondern den Teilnehmenden ein besseres Verständnis der Tischvorlage ermöglichen und Raum für eine intensive Diskussion schaffen.

Das Beteiligungsforum einigt sich in der Folge darauf, dass am 26. März 2019 statt der angedachten Arbeitsgruppensitzung ein weiteres Beteiligungsforum stattfinden wird. Der für das dritte Beteiligungsforum vorgesehene TOP 4 „Vorstellung Unterlage zur Antragskonferenz“ mit dem Vortrag von Herrn Wellner wird beim 4. Beteiligungsforum behandelt.

Die nächste Sitzung des Beteiligungsforums Fulda-Gerstungen wird somit am **26. März 2019** stattfinden. Nach einem Stimmungsbild wird entschieden, die Sitzung bereits um **14 Uhr** zu beginnen. Bei Bedarf kann eine weitere Sitzung zur Antragskonferenz am **11. April 2019** stattfinden.

TOP 4 Vorstellung Unterlage zur Antragskonferenz

TOP 4 wird auf Beschluss des Forums vertagt. Die Vorstellung der Unterlage wird in der 4. Sitzung des Beteiligungsforums am 26. März 2019 erfolgen.

TOP 5 Ausblick Arbeitsgruppe Antragskonferenz ROV am 26. März 2019

Das weitere Vorgehen bezüglich der Sitzung am 26. März 2019 wurde bereits im Rahmen von TOP 3 besprochen (siehe oben).

TOP 6 Abstimmung gemeinsamer Botschaften aus dem 3. Beteiligungsforum/Verabschiedung

Die Mitglieder des Beteiligungsforums stimmen gemeinsam Botschaften für eine Pressemitteilung ab, die dem Protokoll als **Anlage 4** angefügt ist.

Anschließend betont Herr Bolte, die Deutsche Bahn nehme das Anliegen der Teilnehmenden ernst, noch besser mitgenommen zu werden und ein gutes, gemeinsames Grundverständnis der Themen zu erarbeiten. Die nächste Sitzung sei ein Schritt auf dem Weg dorthin. Herr Bolte bedankt sich für den konstruktiven Austausch und verabschiedet die Teilnehmenden.