

Protokoll

Beteiligungsforum des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen

8. Sitzung

Online Gremiensitzung

25. Januar 2021

Protokoll der 8. Sitzung des Beteiligungsforums Fulda–Gerstungen vom 25. Januar 2021

Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste
Ort: Online Gremiensitzung
Dauer: 16.00 Uhr – 19.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Kinga Chojnowski, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum
- TOP 2 Methodik zur Erstellung des Segmentvergleichs
- TOP 3 Methodik in der Umsetzung: Arbeitsstand Segmentvergleich im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)
- TOP 4 Ausblick
- TOP 5 Abstimmung gemeinsame Pressemitteilung zum 8. Beteiligungsforum

Anlagen zum Protokoll

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

Begrüßung

Einführung durch die Moderation

Ralf Eggert, der Moderator von der ifok GmbH, begrüßt die Mitglieder zur achten Sitzung des Beteiligungsforums. Schwerpunktthemen der Sitzung sind die Methodik des Segmentvergleichs im Bahnprojekt Fulda–Gerstungen sowie Vorschläge zu einzelnen Linienführungen aus der Öffentlichkeit.

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Herr Bolte, Leiter Infrastrukturprojekte Region Mitte der DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden des Beteiligungsforums im Namen der Deutschen Bahn. Er betont, dass der Segmentvergleich ein anspruchsvolles und technisches Thema sei, das einen wichtigen Planungsschritt darstelle. Die DB Netz AG und die Gutachter haben daher darauf Wert gelegt, den Segmentvergleich gut und verständlich aufzubereiten.

Sitzungsziele und Agenda

Der Moderator stellt das Vorgehen in der Online-Sitzung vor. Die Teilnehmenden können sich in der Online-Konferenz per Mikrofon zu Wort melden oder die Chatfunktion nutzen. Er begrüßt insbesondere folgende Teilnehmende, die zum ersten Mal an einer Sitzung des Gremiums teilnehmen:

- Timo Lübeck, neuer Bürgermeister Marktgemeinde Haunetal
- Dr. Stefan Naas, MdL, FDP, u.a. Sprecher für Verkehrspolitik

Anschließend stellt Ralf Eggert die Agenda der achten Sitzung des Beteiligungsforums vor. Zur Tagesordnung gibt es aus dem Kreis der Teilnehmenden keine Ergänzungen.

Zum Abschluss der Sitzung des Beteiligungsforums wird gemeinsam mit den Teilnehmenden eine Pressemitteilung abgestimmt. Im Nachgang der Sitzung wird ein Protokollentwurf erstellt und den Mitgliedern des Beteiligungsforums zugesandt. Das Protokoll zum 7. Beteiligungsforum wurde bereits im Umlaufverfahren abgestimmt und steht auf der Webseite zum Download bereit.

TOP 1 Fragen aus dem letzten Beteiligungsforum

Vorschläge aus dem virtuellen Infomarkt

Herr Stütting, Projektleiter des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen, stellt drei Vorschläge zu Linienführungen aus dem virtuellen Infomarkt vor, der im Herbst 2020 stattfand. Er erläutert die unten aufgeführten Vorschläge sowie das weitere Vorgehen der DB Netz AG.

- Anbindung Strecke 3600 nördlich Blankenheim, BI „A4-Lärmschutz“
- Alternative Güterzugspangen an der Strecke 6340, Bündnis „Bahn für alle“
- Südöstlichere Querung des Schwarzbachtals, Vorschlag einer Person aus der Öffentlichkeit.

Anbindung 3600 nördlich Blankenheim

Die Bürgerinitiative „A4-Lärmschutz“ schlägt eine Anbindung nördlich von Blankenheim vor. Sie könne mit einer Trassenverbindung vom Gelenkpunkt G26 zum Variantenabschnitt G28–17 die Bestandsstrecke 3600 früh entlasten. Der Vorschlag hätte aus Sicht der Bürgerinitiative den Vorteil, dass der Engpass beseitigt und der Güterverkehr beschleunigt würde. Die DB Netz AG prüft derzeit die betriebliche Notwendigkeit und Realisierbarkeit des Vorschlags (Anlage 2, S.3).

Alternative Güterzugspangen an der Strecke 6340

Das Bündnis „Bahn für Alle“ regt an, Güterzugspangen im Bereich der Einfädelungen in die Strecke 6340 bei Ronshausen vorzusehen, um die Voraussetzungen für eine nächtliche Lärmentlastung zu schaffen. Die DB Netz AG prüft diesen Vorschlag ebenfalls (Anlage 2, S.4).

Südöstlichere Querung des Schwarzbachtals

Eine Person aus der Öffentlichkeit reicht den Vorschlag ein, die Querung des Schwarzbachtals weiter talabwärts (im Südosten) durchzuführen. Die DB Netz AG prüft den Vorschlag und kommt zu dem Ergebnis, dass eine südöstlichere Querung des Tals möglich ist. Ein weiteres Segment wird in diesem Bereich in den Segmentvergleich aufgenommen und bewertet (Anlage 2, S.5-6).

Nach seiner Präsentation beantwortet Herr Stütting die Fragen der Teilnehmenden.

Fragen aus dem Beteiligungsforum

Können die alternativen Güterzugspangen an der Strecke 6340 die nächtliche Lärmbelastung für Ronshausen oder für andere Gemeinden minimieren?

Ziel des Bahnprojektes ist die Auflösung des Engpasses und die Entlastung der Bestandsstrecke. Die Lärmbelastung durch die jeweiligen Varianten wird im weiteren Planungsverfahren ermittelt. Zunächst wird geprüft, welche Trassenführungen aus technischer und betrieblicher Sicht im angesprochenen Bereich möglich sind. Auf dieser Grundlage werden dann technische Untersuchungen zur Lärmbelastung durchgeführt.

TOP 2 Methodik Segmentvergleich

Allgemeine Einführung in die Methodik und Zielsystem Wirtschaft/Verkehr

Herr Stütting gibt eine Übersicht über den aktuellen Planungsstand (Anlage 2, S.8-9). Der Segmentvergleich ist ein Planungsschritt zur Erarbeitung von ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridoren. Dazu werden im Rahmen des Segmentvergleichs die besten Variantenabschnitte anhand der Kriterien aus Umwelt, Raumordnung sowie Wirtschaft/Verkehr ermittelt. Diese ergeben sich aus dem Vergleich unterschiedlicher Linienführungen zwischen zwei Gelenkpunkten. Ein Variantenabschnitt kann aus einem oder mehreren Segmenten bestehen. Ein Segment ist definiert als genau eine Linie zwischen zwei Gelenkpunkten. Die ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridore (Varianten) ergeben sich, indem die besten Variantenabschnitte miteinander verbunden werden.

Anschließend erläutert er die grundsätzliche Vorgehensweise im Segmentvergleich. Die Zielsysteme Raumordnung, Umwelt und Wirtschaft/Verkehr haben in der Bewertung keine Rangfolge untereinander. Welches Zielsystem möglicherweise den Ausschlag in einem Segmentvergleich gibt, wird maßgeblich abhängen von:

- 1) den Unterschieden zwischen den Variantenabschnitten innerhalb der einzelnen Zielsysteme
- 2) dem Umfang der nachteiligen Auswirkungen der Variantenabschnitte innerhalb der Zielsysteme
- 3) der Abwägung aller negativen und positiven Auswirkungen über alle Zielsysteme.

Liegt keine eindeutige und nachvollziehbare Präferenz vor, kann mehr als ein Variantenabschnitt in den Variantenvergleich aufgenommen werden (Anlage 2, S.10-14).

Nachfolgend stellt Herr Stütting die Kriterien zur technischen und volkswirtschaftlichen Bewertung im Segmentvergleich vor, in dem die Kriterien „Fahrzeitdifferenz“, „Kapazität“, „Betriebliche Flexibilität“, „Baukostendifferenz“ und die „technischen Risiken“ betrachtet werden (Anlage 2, S.16).

Methodik Segmentvergleich Zielsysteme Umwelt und Raumordnung

Jörg Borkenhagen, Umweltingenieur von der Bosch & Partner GmbH, stellt die Methodik und die Vorgehensweise des Segmentvergleichs im Rahmen der Zielsysteme Umwelt und Raumordnung vor. Er erläutert das methodische Vorgehen von der Ermittlung und Erfassung der Betroffenheit anhand der für den Vergleich bedeutsamen umwelt- und raumrelevanten Kriterien sowie deren Bewertung (Anlage 2, S.18 bis 27).

Im Nachgang an ihre Präsentationen beantworten Herr Stütting und Herr Borkenhagen die Fragen der Teilnehmenden.

Fragen aus dem Beteiligungsforum

Im Jahr 2015 wurde eine Studie zur Stärkung der Regionen und Metropolen durchgeführt. Sind die Stärkung der Region und der Halt in Bad Hersfeld noch Themen im Bahnprojekt Fulda–Gerstungen?

Ziel des Bahnprojekts ist es einerseits, den Engpass auf der Bestandsstrecke zwischen Fulda und Bebra aufzulösen sowie diese zu entlasten. Andererseits ist die Fahrzeit zwischen Fulda und Erfurt zu verkürzen. Die Deutsche Bahn untersucht weiterhin, welche Möglichkeiten bestehen, die jeweiligen Trassen optimal mit einem geeigneten Fernverkehrshalt an die Region Bad Hersfeld anzubinden.

Spielt neben den zwei genannten Projektzielen „Engpassauflösung“ und „Fahrzeitgewinn“ der Fernverkehrshalt für die Region Bad Hersfeld aus Sicht der DB eine untergeordnete Rolle?

Neben den Zielen Engpassauflösung und Fahrzeit spielt auch der Fernverkehrshalt eine wichtige Rolle im Bahnprojekt Fulda–Gerstungen, da der Bundesverkehrswegeplan vorsieht, dass die Region Bad Hersfeld weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden bleibt.

Warum liegt einer der Gelenkpunkte über einem Gewerbegebiet in Neuenstein?

Die zum jetzigen Planungsstand vorliegenden Trassenkorridore sind bis zu 1.000 Meter breit. Die Detailplanung folgt erst in kommenden Planungsschritten. Wenn ein Gelenkpunkt in derzeitigen Kartendarstellungen ein Gewerbegebiet berührt, muss es nicht bedeuten, dass die Trasse tatsächlich über das Gewerbegebiet verlaufen würde.

Wann kann mit den Ergebnissen im Variantenvergleich gerechnet werden?

Die DB Netz AG plant zum nächsten Beteiligungsforum im Sommer 2021 den Segmentvergleich abzuschließen und den aktuellen Planungsstand vorzustellen. Vorbehaltlich des weiteren Planungsfortschritts ist es das Ziel, bis Anfang 2022 eine oder mehrere Vorzugsvarianten zu erarbeiten.

Warum wird zwischen dem Siedlungsbestand (eingeordnet in die Raumwiderstandsklasse V) und geplanten Siedlungsflächen (Raumwiderstandsklasse IV) unterschieden?

Im Rahmen der schutzgutbezogenen Betrachtung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) beim Schutzgut Mensch erfolgt keine unterschiedliche Bewertung zwischen dem Siedlungsbestand und der ausreichend rechtlich verfestigten Planung (Ausweisung im Flächennutzungsplan oder Bebauungsplan). Beide Kategorien werden der RWK V zugeordnet. Bei den raumordnerischen Kriterien wird bei dem Vorranggebiet Siedlung zwischen Bestand und Planung unterschieden, da die Planungen auf der Ebene der Regionalplanung als beabsichtigte Ziele formuliert sind, aber noch keine planerische Verbindlichkeit aufweisen. D.h. es ist gegenwärtig noch unklar, ob in einem betreffenden Bereich tatsächlich eine Bebauung erfolgt. Daher werden diese Planungsbereiche der RWK IV zugeordnet.

Zur Einordnung des Vorschlags vom Bündnis „Bahn für Alle“: Warum stimmen die Gelenkpunkte G30+G31 in der interaktiven Karte nicht mit den Gelenkpunkten auf der Karte (Anlage 2, S.4) überein?

Seit dem letztem Beteiligungsforum wurden im Rahmen des fortlaufenden Planungsprozesses Optimierungen an den Trassenkorridoren vorgenommen. Daraus resultierten kleine Änderungen in Trassenführungen und der Nummerierung der Gelenkpunkte. Sofern die Prüfung der Vorschläge positiv ausfällt, werden die Vorschläge der BI „A4-Lärmschutz“ und dem Bündnis „Bahn für Alle“ in den Variantenvergleich aufgenommen. Die Änderungen bei den Gelenkpunkten werden in der interaktiven Karte angepasst.

Sind bei einer Streckenführung im Tunnel Weichen zulässig?

Ja. In einem Tunnel können Weichen gebaut werden.

In der Marktgemeinde Burghaun sind neben der Bahntrasse auch eine neue Wechselstromleitung und 10% der Gemeindefläche für Windkraft vorgesehen. Inwieweit wird hier in punkto „Überbündelung“ gegenüber der Bevölkerung Rücksicht genommen?

Seitens der DB Netz AG werden bei Lärmuntersuchungen Beeinträchtigungen durch schon vorhandene Infrastruktur wie z.B. der Bundesstraßenlärm einbezogen. Für die Belange aus der Bauleitplanung können Aspekte der Bündelung beachtet werden, wenn diese in der Planung einen Verfestigungsgrad haben.

TOP 3 Vorstellung Methodik in der Umsetzung: Arbeitsstand Segmentvergleich im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)

Bernd Avermann, Umweltingenieur von der Bosch & Partner GmbH, stellt den aktuellen Arbeitsstand des Segmentvergleichs im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung am Beispiel der Segmente im Raum Kirchheim-Reckerode/Mühlbach – Gerterode/Tann (Gelenkpunkte G16 – G26) und Sandlofs/Schlotzau – Wald nördl. L 3431 Roßbach (G02 – G11) vor (Anlage 2, S.28-43). Er betont, bei den gezeigten Ergebnissen des Vergleichs handelt es sich um einen Arbeitsstand, sodass Änderungen in den Ergebnissen möglich sind.

Fragen aus dem Beteiligungsforum

Zurzeit werden für die Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg Stellwerke erneuert. Inwieweit fließt die Sanierung in die Planung des Bahnprojekts Fulda–Gerstungen mit ein?

In der Planung vom Bahnprojekt Fulda–Gerstungen wird die Sanierung der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg berücksichtigt.

Im Zielsystem Umwelt und Raumordnung wird auch verbal-argumentativ bewertet. Wie stehen die Zahlen relativ zueinander?

Für die Auswahl eines Segments erfolgt sowohl eine quantitative Erfassung über Flächenbeanspruchung und Durchfahrungsängen als auch eine qualitative (verbal-argumentative) Bewertung und Begründung. Die qualitative Bewertung und Begründung ist vornehmlich dann heranzuziehen, wenn die quantitative Erfassung zwischen den zu vergleichenden Variantenabschnitten keine eindeutige Differenzierung ausweisen bzw. die ermittelten Zahlenwerte eng beieinanderliegen.

Werden im Segmentvergleich Bündelungen in der Bewertung berücksichtigt?

Eine Bündelung von Vorhaben und Nutzungen kann zu einer Zusatzbelastung führen. Diese wird im Segmentvergleich berücksichtigt.

Alle aufgezeigten Varianten bilden eine Fahrstrecke mit Einfädung aus der Bestandsstrecke Hannover–Würzburg, die Fahrten vom Süden nach Osten bzw. zurück möglich macht. Von Norden (aus Richtung Göttingen) nach Osten (in Richtung Bebra) bzw. zurück, gibt es im Rahmen der Varianten keine Fahrmöglichkeit. Ist eine solche Fahrmöglichkeit für die Zukunft geplant?

Eine solche Fahrmöglichkeit ist nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgeführt und somit nicht Bestandteil des Projektes Fulda–Gerstungen.

Werden Bodendenkmäler im Segmentvergleich berücksichtigt?

Bodendenkmäler wurden für die raumordnerische Untersuchung anhand der vorliegenden Daten des Landesamtes für Denkmalpflege (LfD) bzw. Hessen Archäologie erfasst und werden weiterhin im Detail geprüft.

Bewerten Sie auch „gesplittete“ Varianten, z. B. die Bestandsstrecke über Bad Hersfeld in Kombination mit einer neuen Trasse?

Im Segmentvergleich werden die Abschnitte von einem zum anderen Gelenkpunkt überprüft. Beinhaltet dieser Weg auch Teile einer möglichen Ausbaustrecke, wird dies mit untersucht.

Was ist mit den Varianten zwischen den Gelenkpunkten G09 und G18? Wird die Bahnstrecke nicht weiterverfolgt?

Die Varianten zwischen den Gelenkpunkten G09 und G18 werden für die Bahnstrecke Fulda–Gerstungen weiterverfolgt. Es handelt sich um sogenannte Solostrecken. Da sie mit keinen alternativen Variantenabschnitten in diesem Bereich verglichen werden können, sind sie nicht Teil des Segmentvergleiches. Sie verbleiben aber als bestehende und mögliche Variantenabschnitte für den später durchzuführenden Variantenvergleich.

Ein Teilnehmender merkt an, im Segmentvergleich fehle die Transparenz der einzelnen Entscheidungen. Fließen in den Segmentvergleich Zeitersparnisse und Kosten ein? Kann ein Punktesystem oder eine monetäre Zahl für den Segmentvergleich genutzt werden, um die Transparenz der Entscheidungen zu erhöhen?

Die Fahrzeitdifferenz und die Baukostendifferenz fließen als Teil der technischen und volkswirtschaftlichen Bewertung in den Segmentvergleich mit ein (Anlage 2, S.16).

Die in der Präsentation gezeigten Zielsysteme Raumordnung, Umwelt, Wirtschaft/Verkehr werden im Segmentvergleich betrachtet und die Ergebnisse der Bewertung transparent anhand des vorgestellten relativen Bewertungsschemas dargestellt. Die reine Beurteilung von Zahlen im Segmentvergleich würde die Realität unzureichend darstellen. Aus diesem Grund schließt sich auch eine verbal-argumentative Betrachtung und Bewertung der Segmentvergleiche an. Diese spielt bei der Entscheidung für einen weiter zu verfolgenden Variantenabschnitt eine wesentliche Rolle. Sofern keine eindeutige und nachvollziehbare Präferenz für einen Variantenabschnitt über alle Zielsysteme möglich ist, kann auch mehr als ein Variantenabschnitt in den nachfolgenden Variantenvergleich eingestellt werden.

Wird der Energieverbrauch durch die Züge beim Segmentvergleich als Kriterium mit einbezogen?

In der Umweltverträglichkeitsprüfung fließt der Energieverbrauch und die CO₂-Bilanz indirekt in die Betroffenheit der Umwelt ein. Außerdem stellt die Fahrzeit ein indirektes Kriterium dar.

Fließen die Mengen an Beton und Stahl, die durch den Bau von Tunneln und Brücken nötig sind, mit in die Beurteilung der CO₂-Bilanz des Projekts ein?

Die Baumaterialien fließen nicht als Kriterium in den Variantenvergleich ein. Eine detaillierte Ausplanung der benötigten Bauwerke wird erst in späteren Planungsschritten durchgeführt.

Der Raumwiderstand „Kaligebiet“ im Suchraum Ost wird bisher nicht explizit ausgewiesen. Ist die Prüfung im Variantenvergleich gesichert?

Das Kaligebiet hat eine besondere Bedeutung für den Raum und wird im Zielsystem „Wirtschaft/Verkehr“ im Kriterium „Technische Risiken“ sowohl im Segment- als auch im Variantenvergleich einbezogen.

Ist es richtig, dass die Methodik sukzessive im Planungsprozess ermittelt wird?

Nein. Die Methodik für den Segmentvergleich ist vorhanden. Die bisherigen und hier dargestellten Bewertungsergebnisse sind jedoch noch vorläufige Ergebnisse, da gegenwärtig noch nicht alle Bilanzierungen abgeschlossen sind. Erst wenn alle Ergebnisse vorliegen, können die Beeinträchtigungen aller

Segmente ins richtige relative Verhältnis zueinander und zu den absoluten Betroffenheiten im Planungsraum gesetzt werden. Somit muss die Bewertung noch abschließend geeicht werden, was noch zu geringfügigen Anpassungen führen kann.

Wenn der Fernverkehrshalt Bad Hersfeld weiterverfolgt wird, sind die Segmentvergleiche D und H nicht unnötig? (Siehe Anlage 2, S.12)

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht vor, dass die Region Bad Hersfeld weiterhin an das Fernverkehrsnetz angebunden bleibt. Grundsätzlich wäre ein Halt in der Region Bad Hersfeld auch mit einer Variante im Norden des Suchraumes machbar. Die Bewertung der Verknüpfungspunkte und damit möglichen Fahrbeziehungen fließt in den Segmentvergleich ein.

TOP 4 Ausblick

Weitere Vorgehensweise nach den Segmentvergleichen

Herr Stütting gibt einen Ausblick über die Vorgehensweise nach dem Segmentvergleich. Weiter zu verfolgende Variantenabschnitte werden zu durchgehenden Varianten zusammengesetzt. Im Anschluss werden die Varianten miteinander verglichen. Bewertungsgrundlage für den Variantenvergleich bilden wiederum die Zielsysteme Raumordnung, Umwelt, Wirtschaft/Verkehr. Ergebnis des Variantenvergleichs sind die Vorzugsvariante oder Vorzugsvarianten, aus denen die Antragsvariante ermittelt wird (Anlage 2, S.44).

Die DB Netz AG plant bis zum nächsten Beteiligungsforum den Segmentvergleich abzuschließen und den aktuellen Planungsstand vorzustellen. Das 9. Beteiligungsforum findet voraussichtlich im 2. Quartal 2021 statt. Die Mitglieder des Beteiligungsforums werden rechtzeitig vorab per E-Mail über den Termin informiert. Gleichzeitig ist ein virtueller Infomarkt mit Online-Bürgerinformationsveranstaltung angedacht, um auch die Bürgerinnen und Bürger der Region über den Projektstand zu informieren.

Fragen aus dem Beteiligungsforum

Inwieweit ist die Zeitplanung und das Vorgehen im Bahnprojekt Fulda–Gerstungen der DB Netz AG mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) abgestimmt?

Die Planung des Bahnprojekts obliegt der DB Netz AG, sie hat vom Bund den Auftrag, die Planungen unter Berücksichtigung der Vorgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan durchzuführen. Die DB Netz AG informiert das Bundesverkehrsministerium regelmäßig über ihre Planung. Für die Zeitplanung und das Vorgehen im Bahnprojekt ist aber die DB Netz AG verantwortlich.

Wird es ein Terminal für den Kombinierten Verkehr (KV) auf dem Höchst-Gelände in Bad Hersfeld geben? Wie weit ist der Austausch hierzu fortgeschritten und werden die Mitglieder des Beteiligungsforums informiert?

Die DB Netz AG wird das Beteiligungsforum weiterhin über den Planungsstand im Bahnprojekt Fulda–Gerstungen informieren. Derzeit wird von einer privaten Gesellschaft die Machbarkeit für ein KV-Terminal in Bad Hersfeld geprüft. Da die Planung des Terminals nicht durch die DB Netz AG erfolgt, kann sie keine genauen Informationen zum Planungsstand des Terminals nennen. Es wird berücksichtigt werden, dass die Kompatibilität der Projekte gegeben ist.

Die Fahrgastumfrage zum „Modal Split“ in der Region ist im Moment unterbrochen. Welches weitere Vorgehen ist geplant und welche Datengrundlage beabsichtigt die Bahn für die Planung zu verwenden?

Die Umfrage im November 2020 war als Probedurchlauf geplant und weitere Datenerhebungen wurden aufgrund der Entwicklung der Corona-Pandemie abgesagt. Die DB Netz AG hat sich aufgrund der aktuellen Situation dafür entschieden, die geplante Erhebung derzeit nicht durchzuführen. Die erforderlichen Informationen werden auf Basis bereits bestehender Daten zusammengetragen. Falls es die gegebene Situation zulassen sollte, wird ggf. eine Zählung durchgeführt, um die Ergebnisse zu validieren.

TOP 5 Abstimmung gemeinsame Pressemitteilung zum 8. Beteiligungsforum

Der Moderator Ralf Eggert stellt den Entwurf einer Pressemitteilung vor. Diese wurde nach der Durchsprache in der Sitzung von den Gremienmitgliedern angenommen (siehe Anlage 3).

Abschließend bedankt sich Herr Stütting im Namen der Deutschen Bahn für den konstruktiven Austausch und verabschiedet die Teilnehmenden.