

Protokoll

Beteiligungsforum NBS Frankfurt-Mannheim 14. Sitzung

Online
30.09.2021

Ort: Online
Dauer: 14:00 Uhr – 16:30 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, ifok
Protokoll: Martin Wachter, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 13. Sitzung des Beteiligungsforums am 30.04.2021

TOP 3 Bericht aus den regionalen Projektbeiräten 1 und 2, Lärmschutz an Bestandsstrecken, Treffen Fahrgastverbände

TOP 4 Vorstellung Stand Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6

TOP 5 Ankündigung Infomobil

TOP 6 Termine

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation DB Netz AG
Anlage 2 Presseinformation des Beteiligungsforums

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Vorbereitung der parlamentarischen Befassung

Wie ist der aktuelle Stand in den regionalen Projektbeiräten sowie zum Schallschutz an Bestandsstrecken?

- In den vergangenen Monaten haben die Gremien insgesamt fünf Mal getagt. Im Zentrum des Austauschs stand dabei der Themenkomplex rund um übergesetzlichen Schallschutz. Dazu wurden erste Prüfaufträge definiert. Diese befinden sich nun in der Bearbeitung durch die Bahn.
- Die parlamentarische Befassung kann eingeleitet werden, wenn die Vorplanung in allen Streckenbereichen der Neubaustrecke abgeschlossen ist. Der terminbestimmende Abschnitt ist der zwischen Lorsch und Mannheim. Dort sollen nach derzeitigem Kenntnisstand die Vorplanungen im Jahr 2023 abgeschlossen sein.
- Zusätzlich zur Arbeit der regionalen Projektbeiräte fand ein Treffen der Bahn mit den Fahrgastverbänden statt. In einigen Themenfeldern konnte Einigkeit über die weitere Vorgehensweise erzielt werden; in anderen nicht. Die Gespräche dazu sollen fortgeführt werden.

Aktueller Planungsstand in den Planfeststellungsabschnitten

Wie kommen die Planungen in den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten (PFA) voran?

- Die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim ist in sechs Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Im PFA 1 sollen noch in diesem Jahr die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren eingereicht werden. Für den Abschnitt zwischen Darmstadt und Pfungstadt (PFA 2) soll voraussichtlich im Jahr 2024 der Antrag auf Planfeststellung erfolgen. Im PFA 3 zwischen Pfungstadt und Gernsheim ist die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für das Ende des kommenden Jahres vorgesehen. Gleiches gilt für den PFA 4 zwischen Gernsheim und Einhausen / Lorsch. In den Planfeststellungsabschnitten 5 und 6 beginnt im kommenden Jahr die technische Planung.
- Teilnehmende weisen auf der Sitzung darauf hin, dass die Planungen der Nachbarprojekte Frankfurt–Mannheim und Mannheim–Karlsruhe eng aufeinander abzustimmen sind. Die Bahn sagt dies zu. Die zuständigen Projektmitarbeiterinnen und -mitarbeiter befinden sich im kontinuierlichen Austausch zur Anbindung der Neubaustrecke in den Knoten Mannheim. Zum gegebenen Zeitpunkt können neue Erkenntnisse im Knoten Mannheim im Beteiligungsforum vorgestellt werden.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zur 14. Sitzung des Beteiligungsforums. Er erläutert, dass man sich in den vergangenen Monaten intensiv in den jeweiligen Gremien zur Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung ausgetauscht habe. Er begrüßt Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Baden-Württemberg.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Krenz begrüßt die Teilnehmenden. Er weist darauf hin, dass das Beteiligungsforum weiterhin die übergeordnete Klammer für den Dialog mit der Region bildet. Die heutige Sitzung diene dazu, alle Beteiligten auf denselben Kenntnisstand zu den Arbeitsergebnissen der regionalen Projektbeiräte zu bringen. Zudem greife man auf der Sitzung den Wunsch aus dem Teilnehmendenkreis auf, den aktuellen Planungsstand in den jeweiligen Abschnitten der Neubaustrecke vorzustellen.

Herr Krenz erklärt, dass sich mit der Bundestagswahl die Besetzung des Deutschen Bundestages geändert habe. Er bedankt sich herzlich bei den Mandatsträger:innen, die nicht länger dem Bundestag angehören, für ihr Engagement im Beteiligungsforum in den vergangenen Jahren. Die Unterstützung des Dialogprozesses durch Mitglieder des deutschen Bundestages habe große Bedeutung. Er wünscht den Teilnehmenden des Beteiligungsforums eine erfolgreiche Sitzung.

Vorstellung der Tagesordnung

Herr Eggert erläutert, dass sich die Teilnehmenden auf der Sitzung mündlich zu Wort melden können. Er bittet darum, Fragen als Redebeitrag und nicht im Chat zu stellen, um diese auch im Protokoll berücksichtigen zu können.

Vorstellung der Tagesordnung

Der Moderator stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Abnahme des Protokolls des letzten Beteiligungsforums
- Bericht aus den regionalen Projektbeiräten und Lärmschutz an Bestandsstrecken
- Bericht vom Treffen mit den Fahrgastverbänden
- Ankündigung Infomobil
- Termine

Herr Eggert weist darauf hin, dass die Anmeldung zum Beteiligungsforum nun online erfolge. Er bittet die Teilnehmenden diese Anmeldemaske zukünftig zu nutzen, da die anschließende Sitzungseinladung automatisiert und ausschließlich an den angemeldeten Personenkreis versendet werde.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 13. Sitzung des Beteiligungsforums am 30.04.2021

Der Moderator berichtet, dass zum Protokollentwurf der 13. Sitzung des Beteiligungsforums keine Änderungsvorschläge eingegangen sind. Die Teilnehmenden auf der Sitzung haben ebenfalls keine Anmerkungen. Somit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

TOP 3 Bericht aus den regionalen Projektbeiräten und Lärmschutz an Bestandsstrecken / Treffen Fahrgastverbände

Bericht von den regionalen Projektbeiräten und Schallschutz an Bestandsstrecken

Herr Eggert berichtet aus den vergangenen Gremiensitzungen zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung. Insgesamt fünf Sitzungen haben stattgefunden. Die Sitzungen seien in Form von Live-Protokollen dokumentiert worden, die zum Ende der Termine mit den Teilnehmenden abgestimmt wurden. Die Protokolle seien auf der Projektwebsite zu finden.

Der Moderator erklärt, dass ein regionaler Projektbeirat einen Sprecher in Person von Herrn Landrat Christian Engelhardt benannt hat; die beiden anderen Gremien haben bislang darauf verzichtet. In diesen Fällen erfolge die Präsentation der Arbeitsergebnisse durch die Moderation.

Herr Eggert stellt die Arbeitsergebnisse des regionalen Projektbeirates Zeppelinheim–Pfungstadt vor (siehe Anlage 1, **Folie 3**). Anschließend übergibt er das Wort an den Sprecher des regionalen Projektbeirates Gernsheim–Mannheim-Waldhof. Dieser stellt die vereinbarten Prüfaufträge vor (siehe Anlage 1, **Folie 4**). Der Sprecher betont die Bedeutung des Projektbeirates. Dieser habe zweimal getagt und sei in Arbeitssitzungen mit unterschiedlichen Akteuren vorbereitet worden. Der Projektbeirat setze sich aus einem Kernteam von Vertreter:innen der Bundes-, Landes- und Kommunalebene zusammen sowie Teilnehmenden mit besonderer Expertise zu Fachthemen. Ziel sei es, möglichst konsensual zu den Forderungen der Region zu kommen und dabei auch die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen im Blick zu behalten. Erste Prüfaufträge seien vergeben worden, etwa zur Ist-Situation der Schallbelastung unter Einbeziehung des Autobahnlärms und den Mehrkosten von übergesetzlichen Schallschutzmaßnahmen. Er unterstreicht, dass die Planungen eng abzustimmen seien mit dem südlich angrenzenden Projekt Mannheim–Karlsruhe. Die Vorhaben stünden in einem direkten Zusammenhang. Ein Mitglied des Beteiligungsforums erklärt sich bereit, die Ergebnisse zum Schallschutz an den Bestandsstrecken vorzustellen. Es sagt, dass auch für diese Sitzungen Vorbereitungsgespräche auf Ebene der Bürgermeister:innen stattgefunden haben. Anschließend gibt er einen Überblick über die Arbeitsergebnisse und unterstreicht die große Bedeutung von zusätzlichem Schallschutz an den Bestandsstrecken (siehe Anlage 1, **Folie 5**).

Der Moderator fasst die vorgestellten Ergebnisse zusammen. Er betont, dass ausreichend Zeit für die weitere Arbeit in den Gremien verbleibe. Zunächst gelte es Prüfaufträge zu definieren und abzuarbeiten. Auf Grundlage der Ergebnisse könne der Austausch zur genauen Ausgestaltung der Forderungen erfolgen.

Diskussion/Anmerkungen

Zeitschiene

Wann soll die parlamentarische Befassung für die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim stattfinden?

Herr Ritzert weist auf die Vorgaben des Bundes hin, nach Abschluss der letzten Vorplanungen im Gesamtprojekt die parlamentarische Befassung einzuleiten. Der terminbestimmende Abschnitt sei bei der Neubaustrecke der Abschnitt zwischen Lorsch und Mannheim. Dort sei mit den Vorplanungen begonnen worden. Bis zur Einleitung der parlamentarischen Befassung werde voraussichtlich noch mehr als ein Jahr vergehen, sodass ausreichend Zeit für die weitere Arbeit verbliebe.

Kostenermittlung der Tunnelbauweise

Wann werden die Kosten für einen Tunnel in bergmännischer Bauweise im Bereich der schnellen Tunneldiagonale ermittelt? Geschieht dies noch rechtzeitig vor der Einleitung der parlamentarischen Befassung?

Herr Ritzert führt aus, dass in diesem Streckenabschnitt derzeit ein Tunnel in offener Bauweise vorgesehen ist. Im Rahmen der Vorplanung werde die Frage der Bauweise nochmals detaillierter betrachtet. Dazu führe die Bahn Baugrunduntersuchungen durch. Für den Fall, dass sich ein bergmännischer Tunnel als vorteilhafter herausstelle, werde dieser umgesetzt. Bleibe es bei der Entscheidung für die offene Tunnelbauweise, könne die Forderung nach einem bergmännischen Tunnel Eingang in die parlamentarische Befassung finden.

Die Untersuchungen zur schnellen Tunneldiagonale unterscheidet sich dabei von dem geforderten Tunnel zwischen Langwaden und Lorsch. Dort sei bereits jetzt klar, dass es sich um eine übergesetzliche Forderung handele, über deren Finanzierung im Rahmen der parlamentarischen Befassung entschieden werden könne.

Vor-Ort Untersuchungen

Ein Mitglied des Beteiligungsforums weist darauf hin, dass bereits erste Untersuchungen der Bahn in der Region stattfinden würden. Ohne entsprechende Kommunikation im Vorfeld der Arbeiten könne dies zu Verunsicherung führen und zur Gerüchtebildung in der Anwohnerschaft beitragen. Es bittet darum, die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig über die Arbeiten zu informieren, beispielsweise über Anzeigen in der Lokalpresse.

Herr Ritzert bedankt sich für den Hinweis. Dieser werde berücksichtigt.

Kommunengespräche

Herr Ritzert nimmt Bezug auf die vergangenen Sitzungen, auf denen Gespräche zwischen der Bahn und den jeweiligen Kommunen angekündigt wurden. Erste Gespräche seien seitdem schon erfolgt, andere seien terminiert. Die Gespräche dienten dem konstruktiven Austausch zu kommunalspezifischen Fragestellungen. Er appelliert an die Teilnehmenden, dass der Austausch weiterhin im direkten Gespräch und nicht über die Presse erfolge.

Bericht zum aktuellen Stand der audiovisuellen Simulation

Herr Ritzert informiert die Mitglieder des Beteiligungsforums, dass das Fraunhofer Heinrich-Hertz-Institut im Auftrag der Bahn audiovisuelle Simulationen an ausgewählten Punkten entlang der Neubaustrecke erstellt. Mithilfe von Bild- und Tonaufnahmen wird an 8 Standorten die Ist-Situation der Schallbelastung durch Straßenverkehr und im Falle Weiterstadts durch den Schienenverkehr aufgenommen. Anschließend wird eine Simulation der zukünftigen Situation mit der Schienenneubaustrecke unter Berücksichtigung des Straßenverkehrslärms erstellt. Ziel sei es, die Veränderung in der Schallbelastung für Bürgerinnen und Bürger leichter zugänglich zu machen. Im Frühjahr kommenden Jahres werde die Simulation fertiggestellt und könne anschließend auf der Homepage und auf anderen Anwendungen wie beispielweise Virtual-Reality-Brillen und Apps zur Verfügung gestellt werden.

Diskussion/Anmerkungen

Standorte für die Simulation

Für welche Standorte werden die Simulationen erstellt?

Laut Herrn Ritzert liegen die Standorte in Zeppelinheim, zwei in Weiterstadt, zwei in Einhausen, der Siedlung Tann, Langwaden sowie an der Eschollbrücker Straße in Darmstadt.

Vorgehensweise bei der Schallsimulation

Wird der Fluglärm bei der Simulation miteinbezogen? Wird bei der Simulation eine energetische Addition vorgenommen? Gibt es bei der Zusammenführung der Lärmpegel des Straßen- und Schienenverkehrs Gewichtungsfaktoren?

Herr Ritzert erläutert, dass mit der gemeinsamen Betrachtung von Straßen- und Schienenlärm in der Simulation bundesweit Neuland betreten werde. Die zusätzliche Einbeziehung von Fluglärm sei eine große methodische Herausforderung. Die Simulation beschränke sich auf eine gemeinsame Schallbetrachtung von Straße und Schiene. Sobald die Simulation fertiggestellt sei, würden die zuständigen Personen des Heinrich-Hertz-Instituts diese auf einer Sitzung des Beteiligungsforums vorstellen. Dort gebe es die Gelegenheit, die Fragen zur Methodik mit den Fachexpertinnen und -experten zu klären.

Bericht von dem Treffen mit den Fahrgastverbänden

Herr Ritzert stellt die Besprechungsergebnisse des Treffens mit den Fahrgastverbänden vor (siehe Anlage 1, **Folien 6-8**)

Diskussion/Anmerkungen

Kommentare und Hinweise zum Treffen mit den Fahrgastverbänden

Ein Mitglied des Beteiligungsforums, das am Treffen teilgenommen hat, meldet sich zu Wort. Es erläutert, dass zwei Wochen nach dem Treffen der Entwurf der Infrastrukturliste des Deutschland-Taktes erschienen sei. Darin sei eine niveaufreie Kreuzung der Strecken Mainz-Aschaffenburg und NBS Nordanbindung Darmstadt im Bereich Abzweig Weiterstadt Stockschneise festgehalten. Die bisherigen Pläne zur Nordanbindung sähen hingegen zunächst eine Einfädelung der Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke und eine anschließende Ausfädelung vor. Dies wird vom Mitglied des Beteiligungsforums kritisch bewertet, da die Kreuzung nicht höhenfrei erfolge. Es bestehe Nachbearbeitungsbedarf.

Darüber hinaus sei eine tiergehende Untersuchung der geplanten eingleisigen Südanbindung Darmstadt wichtig. Es müsse gewährleistet werden, dass die Vorgaben des Deutschlandtaktes verlässlich durch die Südanbindung eingehalten werden können. Ebenso bestünden noch offene Fragen in Bezug auf die Gleisbelegung im Darmstädter Hauptbahnhof sowie der genauen Ausgestaltung des Anschlusses der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke in Mannheim-Waldhof.

Herr Ritzert antwortet, dass auf den meisten Themenfeldern ein Einvernehmen zur weiteren Vorgehensweise bestehe. Die Bahn habe auf dem Treffen zugesagt habe, die angesprochenen Punkte vertiefend zu prüfen und die Gespräche dazu fortzuführen. Dies sei auch weiterhin so vorgesehen.

Überleitstellen

Ein Mitglied des Beteiligungsforums lobt die geplanten Überleitverbindungen in Abständen von ca. 10 Kilometern entlang der Neubaustrecke. Diese könnten allerdings nur oberirdisch liegen. Diese Einschränkung sei bei der Lage der Tunnel zu beachten. Ein anderes Mitglied weist darauf hin, dass im Hauptbahnhof Darmstadt zur dreißigsten Minute alle Gleise belegt seien. Für die Neubaustrecke brauche es insgesamt mehr Überleitstellen, um die Gleise im Falle einer Havarie, bei Verspätungen oder bei Bauarbeiten flexibel nutzen zu können.

Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, bedankt sich für den Hinweis. Er erklärt, dass es sich bei den Abständen der Überleitverbindungen von 10 Kilometern um einen Richtwert handelt. Es könne je nach örtlichen Begebenheiten zu Abweichungen von diesem Wert kommen. Derzeit werde zudem ein deutschlandweites Programm aufgelegt, um hochbelastete Stellen im Bestandsnetz zusätzlich zu ertüchtigen. Ziel sei es, insbesondere bei Baustellen eine höhere betriebliche Flexibilität zu erreichen.

Betriebliche Flexibilität

Ein Mitglied des Beteiligungsforums unterstreicht die große Bedeutung eines flexiblen Schienennetzes bei Betriebsstörungen. Dies gelte im Raum Darmstadt insbesondere dann, wenn der Personennah- und Fernverkehr sowie der Güterverkehr aus unterschiedlichen Richtungen den Hauptbahnhof passieren müssten. Das Mitglied möchte wissen, ab wieviel Kilometern vor Einfahrt eines ICEs die Strecke für den Güterverkehr gesperrt werden müsste, wie lang die Sperrzeiten seien und ob es Buchfahrpläne gebe, aus denen sich die Zugfolgeabstände beim Ein- und Ausschreiten der Züge zwischen der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke ablesen ließen.

Tobias Bückle, DB Netz AG, stimmt zu, dass der Güterverkehr warten müsse, wenn ein ICE die Strecke passiert. Der Güterverkehr sei jedoch in Bezug auf die Fahrzeiten flexibler als der Personenverkehr. Dies werde betrieblich bewertet. Ein Buchfahrplan gebe es ausschließlich für den laufenden Jahresfahrplan. Da darin lediglich die Geschwindigkeiten und Fahrplanzeiten enthalten seien, sei dieser als Planungswerkzeug zudem nicht geeignet. Mit der Frage der Blockteilung werde sich im Rahmen der Ausführungsplanung befasst, bei der die Leit- und Sicherungstechnik sowie die Signalabstände festgelegt würden.

TOP 4 Vorstellung Stand Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6

Herr Ritzert präsentiert den aktuellen Stand in den Planfeststellungsabschnitten 1 bis 6 (siehe Anlage 1, **Folien 9-18**)

Diskussion/Anmerkungen

Gesamtvariantenentscheid

Ein Mitglied des Beteiligungsforums nimmt Bezug auf die geplante Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt 1 im vierten Quartal dieses Jahres. Er weist darauf hin, dass die Planungen der Bahn eine Einfahrtsgeschwindigkeit von 120 km/h in den Hauptbahnhof Darmstadt vorsehen. Damit sei nur noch der Verlauf der Neubaustrecke entlang der Autobahn möglich. Folglich werde mit einer Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts über eine Genehmigung des PFA 1 der vollständige Streckenverlauf festgelegt. Dies sieht das Mitglied insbesondere vor dem Hintergrund der mit der Neubaustrecke verbundenen Eingriffe in FFH-Gebiete und aufgrund regionalplanerischer Belange kritisch. Es plädiert dafür, bei der Nordanbindung Darmstadts eine schnelle Einfahrt mit 200 km/h vorzusehen, da so keine Vorfestlegung für den Streckenverlauf in den anderen Abschnitten erfolge. Andernfalls bestünden Bedenken in Bezug auf die Genehmigungsfähigkeit der Planung.

Herr Ritzert bestätigt, dass mit dem Planfeststellungsverfahren im PFA 1 auch der weitere Streckenverlauf festgelegt wird. Daher seien die Unterlagen sehr umfangreich und würden ausführlich die Herleitung der Gesamttrassenentscheidung beschreiben. Nach derzeitigem Kenntnisstand gehe man davon aus, dass das zuständige Eisenbahn-Bundesamt auf dieser Grundlage einen Beschluss erlassen könne.

Herr Bolte fügt hinzu, dass die schrittweise Genehmigung einzelner Abschnitte einer Schienenprojektes der Verwaltungspraxis beim Eisenbahn-Bundesamt entspreche. Dies geschehe beispielsweise auch beim Rhein-Ruhr-Express. Die Nordanbindung Darmstadts verfüge darüber hinaus über einen eigenen verkehrlichen Wert.

Informationsveranstaltung zum PFA 1

Wie viele Fragen und Hinweise sind auf der digitalen Bürgerinformationsveranstaltung zum PFA 1 eingegangen? Wann werden die von der BIG Tann eingereichten Fragen beantwortet?

Herr Ritzert antwortet, dass die Fragen gesammelt und in einem FAQ beantwortet werden. Eine Stellungnahme zu jeder einzelnen Anmerkung sei nicht vorgesehen. Eine genaue Zahl der eingegangenen Fragen und Hinweise könne er spontan nicht nennen, sie sei allerdings vergleichsweise gering.

Alternativenprüfung

Ein Mitglied weist darauf hin, dass es durch die Neubaustrecke zu Eingriffen in FFH-Gebiete komme. Daher sei eine Alternativenprüfung notwendig. Er fragt, ob für die Bereiche, in denen die Neubaustrecke und der Autobahnausbau gemeinsam geplant werden, ebenfalls ein Scoping-Termin vorgesehen ist. Ein solcher Termin böte die Gelegenheit, die zu prüfenden Alternativen darzulegen.

Herr Ritzert antwortet, dass dies noch nicht abschließend mit dem Eisenbahn-Bundesamt geklärt sei. Die Frage der Alternativenprüfung sei der Bahn bekannt und werde bereits in den Unterlagen zum Planfeststellungsabschnitt 1 behandelt.

Stand der Planungen im Raum Mannheim

Ein Mitglied des Beteiligungsforums weist darauf hin, dass die Planungen zur Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim eng mit jenen des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe abzustimmen sind. Die technische Planung für den südlichsten Planfeststellungsabschnitt Einhausen/Lorsch–Mannheim-Waldhof beginne im Jahr 2022. Sollten sich im Laufe der Planung neue Erkenntnisse im Knoten Mannheim ergeben, müssten diese berücksichtigt werden. Sollten bis dahin keine neuen Erkenntnisse vorliegen, stelle sich die Frage, wie man mit dem Anschluss in Mannheim weiter verfare.

Herr Ritzert betont, dass sich die Projektteams regelmäßig miteinander abstimmen. Er gehe gegenwärtig davon aus, dass die Vorplanung im Jahr 2023 abgeschlossen werden könne. Bis dahin werde das Projekt Mannheim-Karlsruhe voraussichtlich so weit fortgeschritten sein, dass eine qualifizierte Entscheidung getroffen werden könne.

Der für das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe zuständige Projektleiter Herr Geweke, DB Netz AG, bestätigt den engen Austausch der Projektteams untereinander. Zum aktuellen Zeitpunkt könnten noch keine Aussagen zum genauen Verlauf der Strecke Mannheim-Karlsruhe getroffen werden. Er gehe davon aus, dass im nächsten Jahr ernsthaft in Frage kommende Linienvarianten entwickelt werden. Gerne können diese Informationen dann auch mit dem Beteiligungsforum geteilt werden.

TOP 5 Ankündigung Infomobil

Herr Ritzert kündigt den Einsatz des Infomobils an (siehe Anlage 1, **Folie 19**). Man werde in den kommenden Wochen und Monaten in die Kommunen entlang der Neubaustrecke kommen, um Bürgerinnen und Bürger vor Ort über die Planungen zu informieren. Er bittet die Teilnehmenden darum, die Termine in ihren Kommunen ebenfalls zu kommunizieren.

TOP 6 Termine

Herr Ritzert stellt die kommenden Sitzungstermine vor (siehe Anlage 1, **Folie 20**). Die Moderation weist darauf hin, dass es den regionalen Projektbeiräten freigestellt sei, ob sie Sitzungen online oder vor-Ort organisieren möchten. Beide Optionen seien grundsätzlich möglich.

Anschließend stimmen die Mitglieder des Beteiligungsforums die Botschaften für die Pressemitteilung zur Sitzung ab (**Anlage 2**).

Herr Bolte bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktive Sitzung. Sie habe einen guten Überblick über den aktuellen Planungsstand und die relevanten Themen gegeben. Er freue sich auf den weiteren Austausch.

Der Moderator schließt die Sitzung.