
Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

20. Sitzung

Die Veranstaltung fand als online-Konferenz statt

28. Oktober 2020

Dauer: 14.00 Uhr – 16.15 Uhr
Leitung: Martin Wachter, ifok
Protokoll: Julian Koepff, ifok

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung
- TOP 2 Personelle Neubesetzung
- TOP 3 Abnahme des Protokolls der Dialogforumssitzung vom 04.05.2020
- TOP 4 ABS: Parlamentarische Befassung (PaBe)
- TOP 5 ABS: Stand Vorab-, Hauptmaßnahmen
- TOP 6 ABS/NBS: Bericht AG Kompensationsmaßnahmen 2. Sitzung
- TOP 7 NBS: RP: Bericht Stand Raumordnungsverfahren
- TOP 8 NBS: Schallschutz Bestandsstrecke Gelnhausen – Fulda
- TOP 9 NBS: Stand Bohrprogramm
- TOP 10 Ausblick, Termine
- TOP 11 Presse-Botschaften

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Finales Protokoll der 19. Sitzung des Dialogforums
- Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Martin Wachter, begrüßt die Teilnehmenden und weist auf die Funktionen der Online-Konferenz hin. Um einen möglichst einfachen Zugang zur Sitzung zu ermöglichen, werden die Vorträge und Präsentationen der Referenten über einen Live-Stream gezeigt. Die Mitglieder des Dialogforums können Fragen schriftlich im Chat stellen. Die Fragen der Teilnehmenden werden zum Ende jedes Tagesordnungspunktes beantwortet. Er lädt die Teilnehmenden ein, sich im Chat-Fenster vorzustellen. Präsentation und Tagesordnung wurden den Teilnehmenden bereits vorab zur Verfügung gestellt.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Bolte, DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder des Dialogforums. Er sei froh, trotz der herrschenden Einschränkungen den Dialog fortzusetzen. Themen der Sitzung seien insbesondere:

- Aktueller Stand der Vorab- und Hauptmaßnahmen an der ABS
- Bericht aus der AG Kompensationsmaßnahmen, 2. Sitzung
- Bericht zum Stand des Raumordnungsverfahrens der NBS
- Aktueller Stand des Bohrprogramms

Er betont: Das Dialogforum als Teil der informellen frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung müsse getrennt bleiben von den formellen Verfahren wie dem laufenden Raumordnungsverfahren. Für das Raumordnungsverfahren seien die Regierungspräsidien Darmstadt und Kassel verfahrensführend und somit die zentralen Ansprechpartner. Eine inhaltliche Diskussion zu den im Raumordnungsverfahren behandelten Sachverhalten sei in der heutigen Sitzung daher nicht möglich, sondern könne erst wieder nach Abschluss des formellen Verfahrens stattfinden.

Vorstellung der Tagesordnung und Begrüßung der Referentinnen und Referenten

Herr Wachter stellt die Tagesordnung vor. Er begrüßt die Gastreferierenden der Sitzung. Frau Sander vom Regierungspräsidium Darmstadt sowie Herr Riehm vom Regierungspräsidium Kassel werden über den aktuellen Stand des laufenden Raumordnungsverfahrens berichten. Herr Dr. Michael, Prof. Quick und Kollegen Ingenieure und Geologen GmbH, werde den aktuellen Stand des Bohrprogramms erläutern. Eingegangene Fragen und Hinweise werden in der Sitzung besprochen. Weitere Fragen und Hinweise können über die Chat-Funktion eingereicht werden.

TOP 2 Personelle Neubesetzung

Herr Bolte berichtet: Durch eine größere Umstrukturierung der DB Netz AG zum 1.10.2020 werden alle Großprojekte mit den Bestandsnetzprojekten in einer neuen gemeinsamen Organisationseinheit unter seiner Führung zusammengefasst. Der bisherige Projektleiter der Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda, Dirk Schütz, hat im Zuge dieser Umstrukturierung eine leitende Funktion im Großprojekt Kurve Kassel übernommen. Dafür konnte Herr Christopher Schmidt als neuer Projektleiter der NBS Gelnhausen-Fulda gewonnen werden. Herr Schütz wird gemeinsam mit Herrn Dr. Domke jedoch weiterhin das Projekt und insbesondere das Raumordnungsverfahren begleiten.

Christopher Schmidt stellt sich den Teilnehmenden als neuer Projektleiter vor. Er arbeitet seit 2017 in Großprojekten der DB Netz AG, war jedoch bereits davor im Unternehmen tätig. Bisher betreute er das

Großprojekt Kurve Kassel. Dieses Projekt befinde sich in einer ähnlichen Leistungsphase wie die Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda, die behandelten Themen seien vergleichbar. Er freut sich auf das neue Projekt und die Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des Dialogforums.

TOP 3 Abnahme des Protokolls der Dialogforumssitzung vom 04.05.2020

Zum Protokoll der 19. Forumssitzung sind keine Änderungsvorschläge eingegangen. Die Teilnehmenden haben keine Anmerkungen oder weitere Ergänzungen zum Protokoll. Das Protokoll der 19. Sitzung des Dialogforums gilt somit als formell verabschiedet (**Anlage 1**).

TOP 4 ABS: Parlamentarische Befassung (PaBe)

Herr Bohlmann, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden des Forums und präsentiert den aktuellen Stand zur parlamentarischen Befassung (**Anlage 2**, Folie 9). Er ergänzt: Durch die Beschlüsse könne Lärmschutz nun auf der gesamten Strecke einheitlich geplant und umgesetzt werden. Gestaltungsansätze für Lärmschutzwände seien von den Kommunen selbst vorzubringen.

TOP 5 ABS: Stand Vorab-, Hauptmaßnahmen

Herr Bohlmann stellt den aktuellen Stand der Vorab- und Hauptmaßnahmen der ABS Hanau-Gelnhausen vor (**Anlage 2**, Folien 11-17).

Diskussion/Anmerkungen

Kommunikation zum Projekt

Ein Teilnehmender verweist auf die bereits laufenden Baumaßnahmen an der ABS und erkundigt sich, wann der Bevölkerung ein Info-Center zur Verfügung steht. Er regt an, an den Anfangs- und Endpunkten in Hanau und Fulda sowie am Schwerpunkt der Bauarbeiten im Bereich Wächtersbach bis Bad Soden-Salmünster jeweils ein Info-Center zu errichten, gegebenenfalls mit Nachnutzungskonzept.

Der Moderator erinnert daran, dass die inhaltliche Diskussion über das Raumordnungsverfahren bei der Neubaustrecke getrennt von den Bauarbeiten der Ausbaustrecke zu betrachten sei.

Herr Bolte antwortet, die DB Netz AG erwäge bereits verschiedene Konzepte für Info-Center. Die Konzepte müssten jedoch noch weiter ausgearbeitet werden. Er zeigt sich offen für Vorschläge, wer vor Ort geeignete Ansprechpartner sein könnten und stellt eine gute Lösung in Aussicht.

Herr Bohlmann ergänzt, das Thema Info-Center sei bereits Thema in der AG Kompensationsmaßnahmen gewesen. Grundsätzlich sei ein Info-Center sinnvoll, wenn die Hauptmaßnahme beginne. Es bleibe somit noch Zeit zur Planung des Kommunikationskonzepts. Er stellt klar: Ein Info-Center als zentraler Anlaufpunkt für die Bevölkerung habe viele Vorteile und sei fest eingeplant.

TOP 6 ABS/NBS: Bericht AG Kompensationsmaßnahmen 2. Sitzung

Frau Dr. Fuhr-Boßdorf, DB Netz AG, fasst die Inhalte der zweiten Sitzung der Arbeitsgruppe Kompensationsmaßnahmen zusammen (**Anlage 2**, Folie 19-24). Sie betont, dass derzeit noch geeignete Flächen fehlen, auf denen notwendige neue Habitats für Zauneidechsen entstehen können. Sie bittet die Teilnehmenden um Hinweise auf möglicherweise geeignete Areale.

Diskussion/Anmerkungen

Verschiebung der Kompensationsmaßnahmen

Ein Teilnehmender möchte wissen, ob im Bereich der ABS alle Kompensationsmaßnahmen ortsnah umzusetzen seien oder ob sie auch in den Bereich der NBS verschoben werden könnten.

Frau Dr. Fuhr-Boßdorf erklärt, lediglich die Maßnahmen zum Schutz der Zauneidechsen könnten nicht verschoben werden. Die anderen Maßnahmen müssten nicht zwangsläufig auf der Gemarkung der Kommunen entlang der ABS umgesetzt werden.

Aufforstung mit gebietstypischem Saatgut

Ein Teilnehmender verweist darauf, dass seit März 2020 lediglich gebietstypisches Saatgut und Gehölze ausgebracht werden dürfen. Er erkundigt sich, inwiefern auch vorausschauend klimawandelresistente Arten bei den Maßnahmen berücksichtigt werden könnten.

Frau Dr. Fuhr-Boßdorf erwidert, dies betreffe vor allem die Aufforstungen. Die geeignete Mischung für die Aufforstungen müsse noch mit den entsprechenden Fachleuten festgelegt werden. Für Wiesen-Saatgut gebe es regionales Saatgut, das weiterhin verwendet werden könne.

Kompensationsmaßnahmen im Landkreis Fulda

Ein Teilnehmender bietet seine Beratung für potenzielle Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Landkreises Fulda an. Insbesondere im Tal des Gewässers Kalbach seien diverse naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe denkbar und möglich. Auch für Einzelaufforstungen gebe es geeignete Flächen im Bereich des geplanten Tunnelausgangs bei Mittelkalbach.

Herr Wachter dankt für den Vorschlag, den das Projektteam aufnimmt.

TOP 7 NBS: RP: Bericht Stand Raumordnungsverfahren

Frau Sander, Regierungspräsidium Darmstadt, präsentiert den aktuellen Stand des Raumordnungsverfahrens zur NBS Gelnhausen-Kalbach (**Anlage 2**, Folien 26-36). Sie ergänzt, dass Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinitiativen nach derzeitiger Planung zum Erörterungstermin eingeladen werden sollen.

Der Moderator fasst die Ausführungen zur Bedeutung des Regionalplans für die Variantenprüfung im Raumordnungsverfahren anschließend zusammen: Der Regionalplan sei beim Variantenvergleich zu berücksichtigen, aber begründete Abweichungen seien möglich. Mit dem Regionalplan werde daher nicht die Variantenentscheidung vorweggenommen. Vielmehr müssten die Varianten ergebnisoffen untersucht und geprüft werden.

Diskussion/Anmerkungen

Termin des Erörterungstermins

Herr Wachter erkundigt sich, wann mit einem Erörterungstermin im Raumordnungsverfahren zu rechnen sei.

Frau Sander gibt zu bedenken, man stehe noch am Anfang der Auswertung der Unterlagen, Trassenalternativen und Stellungnahmen. Aus heutiger Sicht sei der Erörterungstermin für das zweite Halbjahr 2021 vorgesehen.

Einbindung der Regionalversammlungen

Vor dem Hintergrund gegebenenfalls erforderlicher Abweichungen von den Regionalplänen möchte ein Teilnehmender wissen, ob sich die regionalen Gremien (Regionalversammlungen bzw. deren Ausschüsse) sich mit der Landesplanerischen Beurteilung befassen bzw. dazu Beschlüsse fassen werden.

Frau Sander antwortet, die Raumordnungsbehörde werde vor Fertigstellung der landesplanerischen Beurteilung auch die Regionalversammlungen ins Verfahren einbinden. Abweichungen von Zielen der Raumplanung seien auf zwei Weisen möglich: (1) „eigenständig“, darüber entscheide die jeweilige Regionalversammlung selbst, oder (2) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Das lege das hessische Landesplanungsgesetz fest. Formell werde im Raumordnungsverfahren also nicht über Abweichungen von den Zielen entschieden, die Landesplanerische Beurteilung diene vielmehr in dieser Sache als Entscheidungsgrundlage für die Regionalversammlung.

Abweichung von Zielen der Raumordnung

Ein Teilnehmender bezieht sich auf Aussagen in den Medien, nach denen der geltende Regionalplan Nordhessen 2009 verbindliche Vorgaben zum Ausbau der Bestandsstrecke mache und dass zwischen Schlüchtern, Flieden, Neuhoof und Fulda im Wesentlichen die heutige Trasse genutzt werden solle. Er bittet um eine fachliche Klarstellung der DB Netz AG.

Herr Riehm, Regierungspräsidium Kassel, bestätigt, dass der geltende Regionalplan Nord ein entsprechendes textliches Ziel beinhalte. Dieses beruhe auf der damaligen Planung zum Ausbau der Autobahn 66. Das Bündelungsgebot basiere auf der Grundannahme, dass durch eine Bündelung linienförmiger Infrastrukturen Eingriffe minimiert werden können. Dieses Ziel werde im Raumordnungsverfahren berücksichtigt. Dennoch müssten alle Varianten untersucht und einander gegenübergestellt werden um zu sehen, ob das Ziel heute noch trage oder nicht. Die Abweichung von dem Ziel sei mit entsprechender fachlicher Begründung möglich. Ohne die Untersuchung aller Varianten wäre das Verfahren fehlerhaft. Für die DB Netz AG ergänzt Herr Bolte, eine Abweichung von einem Ziel der Raumordnung könne insbesondere mit neuen Erkenntnissen begründet werden. Die Varianten seien von Seiten der Deutschen Bahn gründlich untersucht worden. Nun sei es an der Raumordnungsbehörde zu prüfen, ob die von der Deutschen Bahn vorgelegten Unterlagen korrekt seien oder nicht.

TOP 8 NBS: Schallschutz Bestandsstrecke Gelnhausen – Fulda

Herr Schmidt, DB Netz AG, gibt einen Überblick über die aktuellen Aktivitäten zum Schallschutz an der Bestandsstrecke Gelnhausen-Fulda (**Anlage 2**, Folie 38-41).

Diskussion/Anmerkungen

Ausschreibung des Lärmgutachters

Auf Nachfrage eines Teilnehmenden präzisiert Herr Schmidt, das Lärmgutachten werde über eine öffentliche Plattform europaweit ausgeschrieben.

Platzbedarf von Schallschutzwänden

Ein Teilnehmender weist auf den Platzbedarf von Schallschutzwänden in Bahnhofsbereichen hin und äußert die Sorge, dass neue Lärmschutzwände Gleisbauarbeiten oder einen Ausbau von Gleisen und Bahnsteigen räumlich behindern könnten.

Herr Bohlmann, DB Netz AG, erklärt, man untersuche die Bestandsstrecke auf Basis des aktuellen Infrastrukturprogramms. Dies beinhalte sämtliche derzeit vorhandenen Gleise und Anlagen. Ein Rückbau von Gleisen und Anlagen zur Montage von Schallschutzwänden finde nicht statt. Die Untersuchung erfolge gemeinsam für ABS und NBS um ein gesamthaftes Ergebnis zu erzielen. Teilergebnisse würden mit den Gemeinden besprochen.

Konstituierung der AG Lärmschutz

Grundsätzlich äußern die Teilnehmenden Zustimmung zur Gründung einer AG Lärmschutz. Aus Sicht der Bahn solle mit der Schallschutzuntersuchungen nach den Berechnungsmethoden der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung die bestmögliche Lösung gefunden werden.

Einige Teilnehmende diskutieren, die AG bereits vor Bestellung des Gutachters zu konstituieren. Ein Teilnehmender regt einen Vorabtermin zum Gutachten an, um grundsätzlichen Fragen des Lärmschutzes an den beiden Bahnlinien der Strecke Fulda – Gelnhausen zu klären.

Herr Schmidt nimmt den Vorschlag auf und erklärt, dass eine Vorverlegung der AG Lärmschutz an der Bestandsstrecke geprüft werde.

Herr Bohlmann gibt unter Verweis auf Folie 40 (**Anlage 2**) zu bedenken, dass die Aufgabenstellung der beiden Landkreise eng gefasst sei und zunächst der Gutachter ausgeschrieben werden müsse. Eine erste Sitzung sei aus seiner Sicht daher erst nach Bestellung des Gutachters sinnvoll.

Inhalt und Umfang des Schallgutachtens

Ein Teilnehmender schlägt vor, den Inhalt des zu beauftragenden Schallgutachtens zu diskutieren.

Herr Bohlmann erwidert, Grundlage seien die Vorgaben der beiden Landkreise. Die Schallbelastung müsse mit den aktuellen Zugzahlen 2030 jeweils nach Lärmsanierung und nach Lärmvorsorge errechnet werden. Auf Basis der so entstandenen Unterlagen könne mit den Gemeinden erörtert werden, wo jeweils welche Schallschutzmaßnahme sinnvoll sei und welche Forderungen in die Parlamentarische Befassung eingebracht werden sollen. Erfahrungsgemäß gelte: Je konkreter die Forderung, desto besser die Chancen auf Bewilligung. Im Gegensatz zur NBS gehe es hier nicht um einen Variantenentscheid, sondern um die Frage, welche Berechnungsmethode den besten Lärmschutz biete.

Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die Untersuchungen im Rahmen des Gutachtens auch die Gemeinden Neuhof (einschließlich der Ortschaften Dorfborn, Tiefengruben), Flieden, Kerzell und Bronnzell umfassen.

Herr Bohlmann bestätigt das. Man nehme als Auftrag wahr, die gesamte Strecke zwischen Gelnhausen und Fulda jeweils nach den Vorgaben der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung zu untersuchen. Maßgeblich seien die derzeit vorliegenden Vorgaben und Wünsche der Landkreise.

Ein Teilnehmender möchte wissen, ob auch der Ausbau der Bestandsstrecke ab Schlüchtern nach Fulda im Gutachten abgedeckt werde.

Herr Schmidt verneint, man gehe von der bestehenden Infrastruktur und den derzeit gültigen Zugzahlen aus. Wenn Ausbaumaßnahmen an Bestandsgleisen erfolgen, komme dafür Lärmschutz nach Lärmvorsorge zum Tragen.

Herr Bolte bestätigt, gemäß Maßgabe der Landkreise werde die heutige Bestandsstrecke lärmenschutztechnisch untersucht. Diese Untersuchungen seien inhaltlich vom derzeit laufenden Raumordnungsverfahren zur Neubaustrecke zu trennen. Über neue Varianten werde dabei nicht spekuliert.

Ein Teilnehmender gibt zu bedenken, dass das Regierungspräsidium eine Berechnung der Schallimmissionen an der Bestandsstrecke für die Prüfung der Trassenbündelung vorgegeben habe. [Ergänzung im Nachgang der Sitzung: Herr Bohlmann erläutert, dass gemäß Unterrichtungsschreiben bei Bündelung der NBS mit der Bestandsstrecke die Gesamtlärmsituation (Schiene) zu prüfen ist und ob eine Trassenbündelung mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen besser oder schlechter als eine

Neutrassierung wäre. Dies ist aus Sicht der Bahn in den Raumordnungsunterlagen abgearbeitet worden.]

Der Wunsch der Region nach Schallschutz entlang der Bestandsstrecke sei aus Sicht der DB unabhängig von der Variantenwahl und damit auch vom Raumordnungsverfahren. Es handele sich vielmehr um eine Maßnahme, die als Forderung der Region in die Parlamentarische Befassung eingehen könne

Herr Bolte führt aus, für die Parlamentarische Befassung sei eine weitaus tiefere Untersuchung notwendig als für das Raumordnungsverfahren. So müssten etwa die zu erwartenden Kosten detailliert aufgeführt werden. Für den Variantenvergleich im Raumordnungsverfahren dagegen genügten pauschalere Annahmen für Art, Umfang und Kosten der Schallschutzmaßnahmen.

TOP 9 NBS: Stand Bohrprogramm

Auf Frage des Moderators erklärt Herr Schmidt, dass derzeit Bohrungen im Bereich der Varianten IV und VII stattfinden. Die Bohrungen seien losgelöst vom Raumordnungsverfahren und dienten bereits der Vorbereitung des späteren Planfeststellungsverfahrens. Dennoch werde den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens nicht vorgegriffen. Im Planfeststellungsverfahren müssten die aussichtsreichsten Varianten miteinander verglichen werden. Aus heutiger Sicht seien das die Varianten IV und VII. Für einen sauberen Vergleich würden beide Varianten in derselben Tiefe untersucht. Dazu seien die laufenden Bohrungen notwendig.

Herr Bolte ergänzt: Die Entscheidung für die Antragstrasse der DB Netz AG sei aus verkehrlich-wirtschaftlichen Gründen gefällt worden, da die raumordnerischen und umweltfachlichen Kriterien keine klare Rangfolge der Varianten IV und VII ergäben. Beide Kriteriengruppen, sowohl die raumordnerischen als auch die umweltfachlichen Kriterien, würden dennoch in vollem Umfang untersucht.

Anschließend stellt Herr Bolte den Teilnehmenden den Gutachter vor und erläutert die Inhalte des Bohrprogramms (**Anlage 2**, Folien 43-45).

Herr Dr. Michael gibt für die Ingenieurgemeinschaft Geotechnik Tunnelbau einen Überblick über den aktuellen Stand des Bohrprogramms (**Anlage 2**, Folien 46-59).

Erklärung der Bohraktivitäten im Bereich der Variante VII

Ein Teilnehmender berichtet von Sorgen der Bevölkerung in Neuhof und Fliedern angesichts der laufenden Bodenuntersuchungen im Bereich der Variante VII. Er regt eine Pressemitteilung der DB Netz AG an, um dem Eindruck entgegenzuwirken, dass durch die Bohrungen Fakten für die Variante VII geschaffen würden. Ein anderer Teilnehmender schlägt vor in der Mitteilung auch auf Arbeiten an Sonntage hinzuweisen, da es dazu bereits Beschwerden im Gebiet der Stadt Bad Soden-Salmünster gegeben habe.

Herr Schmidt nimmt die Anregung auf und betont, Untersuchungen seien an beiden Varianten (IV und VII) notwendig, um im Planfeststellungsverfahren einen abschließenden Variantenvergleich durchführen zu können.

Variantenvergleiche im Raumordnungsverfahren und im Planfeststellungsverfahren

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Bolte die Unterschiede zwischen den Variantenvergleichen im Raumordnungs- und im Planfeststellungsverfahren: Im Raumordnungsverfahren würden verschiedene Varianten auf ihre raumordnerische Verträglichkeit untersucht. Im Ergebnis könnten sich auch mehrere Varianten als raumverträglich erweisen. Für die rechtssichere Festlegung der Antragsvariante für das Planfeststellungsverfahren sei deshalb ein tiefergehender Variantenvergleich zwischen den raumordnerisch verträglichen Varianten notwendig. Bei diesem zweiten Variantenvergleich werde ein Katalog aus umweltfachlichen und verkehrlich-wirtschaftlichen Kriterien angelegt. Als Beispiel nennt er die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim, wo das Raumordnungsverfahren schon mehrere Jahre zurückliegt und in naher Zukunft nun der Variantenentscheid erfolge.

Bezeichnung der Varianten

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die möglicherweise missverständliche Bezeichnung der „Vorzugsvariante VII“ und der „Antragsvariante IV“. Er regt an, der Variante VII stattdessen die Arbeitsbezeichnung „Ersatzvariante“ zu geben.

Herr Wachter erläutert in Bezug auf die Begrifflichkeit, dass es zwei Vorzugsvarianten (IV und VII) gebe, von denen eine (IV) als Antragsvariante ausgewählt worden sei.

Herr Bolte bittet um Verständnis, dass diese Bezeichnungen weiterhin genutzt werden müssten, da man begriffliche Abweichungen von den Raumordnungsunterlagen vermeiden wolle.

Umweltschutz während der Bohrarbeiten

Ein Teilnehmer erkundigt sich nach Maßnahmen des Umweltschutzes während der Bohrarbeiten. Frau Dr. Fuhr-Boßdorf führt schriftlich im Chat aus, für die Bohrungen sei eine Wasser- und naturschutzrechtliche Genehmigung eingeholt worden. Die Einhaltung der Auflagen werde durch eine umweltfachliche Bauüberwachung sichergestellt und die Protokolle regelmäßig an die Untere Naturschutzbehörde geschickt.

Versendung der Unterlagen im Vorfeld der Sitzung

Ein Teilnehmer bittet darum, die Unterlagen zur Sitzung mit größerem Vorlauf zu versenden.

TOP 10 Ausblick, Termine

Der Moderator gibt einen Ausblick auf die kommenden Sitzungstermine (**Anlage 2**, Folie 61), zu denen es keine Rückfragen gibt.

TOP 11 Presse-Botschaften

Zum Abschluss der Sitzung werden die Pressebotschaften mit den Mitgliedern des Dialogforums abgestimmt.

Herr Bohlmann dankt den Teilnehmenden für die rege Beteiligung im Chat-Fenster. Durch die konkreten Fragen sei eine offene und faire Kommunikation möglich.

Herr Bolte räumt ein, Online-Formate seien nach wie vor nicht optimal. Solange keine physischen Treffen stattfinden könnten, sei eine virtuelle Sitzung aber weitaus besser als gar nicht miteinander zu sprechen. Die Antworten im Dialogforum trügen zu einem gemeinsamen Wissensstand aller Beteiligten bei. Er bittet in Bezug auf das Raumordnungsverfahren und die Erörterungstermine um Geduld. Das nun

neue Thema Lärmschutz sei für die Region von großer Bedeutung. Dieses könne auch während des laufenden Raumordnungsverfahrens gemeinsam bearbeitet werden.

Der Moderator bedankt sich bei den Mitgliedern des Dialogforums für die Teilnahme und schließt die Sitzung.