

# Protokoll

---

Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

23. Sitzung

Wächtersbach, Heinrich-Heldmann-Halle, Main-Kinzig-Straße 31

18. September 2023

---

Dauer: 15.00 Uhr – 17.55 Uhr  
Leitung: Martin Wachter, ifok  
Protokoll: Julia Wohlers und Felix Hoffmann, ifok

## **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 22. Dialogforumssitzung vom 24.11.2022
- TOP 3 ABS: Aktueller Projektsachstand
- TOP 4 ABS: Bericht aus der AG-Sitzung Hanau-Gelnhausen
- TOP 5 NBS: Sachstand Bohrprogramm
- TOP 6 NBS: Aufteilung der NBS in drei Planungsabschnitte
- TOP 7 NBS: Abschluss des Raumordnungsverfahrens (RP Darmstadt)
- TOP 8 Ausblick und Termine
- TOP 9 Gemeinsame Pressebotschaft & Verabschiedung

## **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1 Finales Protokoll der 22. Sitzung des Dialogforums
- Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG

## **TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Moderation**

Herr Wachter begrüßt die Teilnehmenden zur 23. Sitzung des Dialogforums. Es sei schön, dass man nun wieder in Präsenz zusammenkomme.

### **Vorstellung der Tagesordnung und Begrüßung der Referentinnen und Referenten**

Herr Bolte, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden und freut sich, dass die Sitzung in Präsenz stattfindet. Außerdem stellt er einige Schwerpunkte der Sitzung vor. Zudem geht er auf den vergangenen Schienengipfel 2023 ein, bei dem unter anderem auch die Korridorsanierung thematisiert worden sei. Er weist darauf hin, dass der Kinzigtalkorridor (Hanau–Fulda) in der Liste der zu sanierenden Korridore nicht enthalten gewesen sei, da derzeit noch eine zeitliche Abstimmung mit dem Korridor Hamburg–Hannover stattfinde. Da man nicht beide Korridore gleichzeitig sanieren könne, erfolge die Terminierung für den Kinzigtalkorridor nach dieser Abstimmung.

Im Anschluss geht er auf die anstehende Sanierung der Riedbahn (Frankfurt–Mannheim) ein. Dort habe man sich mit den Bürgermeister:innen darauf verständigt, bestehende Schallschutzwandlücken entlang der bestehenden Siedlungsgebiete punktuell zu ergänzen. Durch diese Maßnahmen können zusätzliche Lärmschutzwände mit einer gesamten Länge von ca. 16 Kilometer kurzfristig umgesetzt werden. Die max. 3 Meter hohen Wände (keine Plangenehmigung erforderlich) würden dabei im Rahmen der Generalsanierung gebaut, sodass sie bereits in eineinhalb Jahre fertiggestellt seien. Eine ähnliche Vorgehensweise sei auch für den Kinzigtalkorridor denkbar, sofern dies auf die Zustimmung der betroffenen Kommunen und Landkreise treffe.

Herr Wachter, ifok, stellt die Agenda vor. Auf der Sitzung werde es einen Sachstandsbericht zur Aus- und Neubaustrecke geben. Ein weiterer Schwerpunkt der Sitzung liege auf den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens. Vor diesem Hintergrund freue er sich sehr, dass Vertreterinnen und Vertreter der Regierungspräsidien Darmstadt und Kassel an der Sitzung teilnehmen und begrüßt Frau Sander, welche die Präsentation übernehmen werde.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der 22. Dialogforumssitzung vom 24.11.2022**

Herr Wachter stellt den eingegangenen Änderungsvorschlag des Protokolls der letzten Dialogforumssitzung dar.

Das Protokoll der 22. Dialogforumssitzung wird unter Zustimmung der Änderungen angenommen und verabschiedet (**Anlage 1**).

## **TOP 3 ABS: aktueller Projektsachstand**

Herr Bohlmann, DB Netz AG, stellt den aktuellen Projektsachstand der Ausbaustrecke vor (**Anlage 2**, Folien 6-15). Beim Planfeststellungsabschnitt (PFA) 5.17 werde der Planänderungsbeschluss aktuell verfasst. Nach Abschluss der bauvorbereitenden Maßnahmen (**Anlage 2**, Folien 7) beginne der Bau im Januar 2024. Außerdem werde das neue elektronische Stellwerke (ESTW) in Gelnhausen planmäßig im November 2023 in Betrieb gehen. Beim PFA 5.16 werden die Planänderungsunterlagen voraussichtlich Anfang des vierten Quartals beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht (**Anlage 2**, Folie 9). Außerdem geht Herr Bohlmann auf die Wirtschaftswegebücke (Anlage 2, Folie 10), das Brückenbauwerk A66 (**Anlage 2**, Folie 11) sowie die Personenunterführung Hailer-Meerholz als Vorabmaßnahme für die

neuen Außenbahnsteige in Hailer Meerholz (PFA 5,16) (**Anlage 2**, Folie 12) ein. Hinsichtlich der Umweltaspekte und Ausgleichsmaßnahmen in den beiden Planfeststellungsabschnitten berichtet Herr Bohlmann zum Eidechsenhabitat in Gelnhausen sowie zum Rastvogelteich in Hailer-Meerholz (**Anlage 2**, Folie 13). Beim PFA 5.15 beginne die Entwurfsplanung im dritten Quartal 2023 (**Anlage 2**, Folie 14). Beim PFA 5.14 und 5.14 liefen derzeit Voruntersuchungen, die Entwurfsplanung starte im Jahr 2025 (**Anlage 2**, Folie 15).

#### **TOP 4        ABS: Bericht aus der AG-Sitzung**

Herr Bohlmann berichtet aus der Sitzung der AG Hanau–Gelnhausen (**Anlage 2**, Folien 17-19), die den PFA 5.15 als thematischen Schwerpunkt hatte. Außerdem seien Umwelt-Aspekte thematisiert worden.

#### **TOP 5        NBS: Sachstand Bohrprogramm**

Herr Schmidt, DB Netz AG, berichtet zum aktuellen Sachstand des Bohrprogramms der Neubaustrecke (**Anlage 2**, Folie 21). Es seien insgesamt 104 Bohrungen mit Bohrmeter in Höhe von 6.266,2 Metern bereits abgeschlossen. Die Bohrungen in Trinkwasserschutzgebieten bedürfen noch weiterer Abstimmungen mit den entsprechenden Behörden und Wasserversorgern. Deshalb seien diese noch ausstehend. Weitere Bohr-Leistungen seien ab dem dritten Quartal 2024 vorgesehen.

#### **Diskussion/ Anmerkungen**

##### *Ergebnisse der Bohrungen*

Ein Teilnehmer fragt nach den Ergebnissen der Bohrungen.

Herr Schmidt antwortet, dass derzeit noch die Finalisierung der Gutachten ausstehe. Herr Bohlmann ergänzt, dass die bisherigen Ergebnisse der Bohrungen nicht gegen das ausgearbeitete Konzept / Bewertungen gem. den geologischen Annahmen im Raumordnungsverfahren sprechen würden.

##### *Veröffentlichung Gutachten*

Ein Teilnehmer bittet darum, dass die finalen Gutachten den betroffenen Kommunen zur Verfügung gestellt werden.

Herr Bohlmann nimmt diese Bitte zur Kenntnis.

#### **TOP 6        NBS: Aufteilung der NBS in drei Planungsabschnitte**

Herr Schmidt stellt die Aufteilung der Neubaustrecke (NBS) in drei Planungsabschnitte vor. Diese könnten unabhängig auf der Basis einer durchgängig und final abgeschlossenen Trassierung voneinander geplant und realisiert werden (**Anlage 2**, Folie 23):

- Abschnitt 1 (Süd) ABS Gelnhausen–Wirtheim;
- Abschnitt 2 (Mitte) NBS Wirtheim–Schlüchtern;
- Abschnitt 3 (Nord) NBS Schlüchtern–Kalbach.

Herr Bolte ergänzt, dass durch die Dreiteilung eine zeitliche Staffelung der Realisierung möglich ist. Dadurch könne einerseits zur Planungsbeschleunigung beigetragen werden. Andererseits könne durch die schnellere Realisierung eines Abschnitts und dessen Anbindung an die Bestandsstrecke schon früher ein verkehrlicher Nutzen für die Fahrgäste generiert werden.

## **Diskussion/ Anmerkungen**

### *Zeitplan Realisierung*

Ein Teilnehmer fragt nach einem Zeitplan für die Realisierung der jeweiligen Planungsabschnitte.

Herr Schmidt erläutert, dass ein solcher Zeitplan derzeit erarbeitet werde. Sobald die technische Ausplanung erfolge, würden sich die Planungsabschnitte zeitlich unterscheiden. Nach derzeitigem Planungsstand lasse sich dazu jedoch noch keine zeitlich konkrete Aussage treffen.

Ein Teilnehmer fragt, ob der Abschnitt 3 (Nord) NBS Schlüchtern–Kalbach schneller realisiert werde als der Abschnitt 2 (Mitte) NBS Wirtheim–Schlüchtern.

Herr Bohlmann bestätigt das. Durch die schnellere Realisierung des nördlichen Abschnittes könne dieser bereits im Netz genutzt werden. Insgesamt sei das Ziel, den nördlichen und südlichen Abschnitt prioritär fertigzustellen, um eine Entlastung der Bestandsstrecke und Fahrzeitgewinne zu erzielen.

### *Verknüpfung Bestandsstrecke-Abschnitt 3*

Ein Teilnehmer fragt nach der Lage der Verknüpfung der Bestandsstrecke und Abschnitt 3 (Nord) NBS Schlüchtern–Kalbach.

Herr Bohlmann sagt, dass die Verknüpfung dort vorgesehen sei, wie diese auch im Raumordnungsverfahren dargelegt wurde. Die Verknüpfung werde im Zuge der Erarbeitung der nächsten Leistungsphase anhand der gewonnenen Planungstiefe und den aktuellen Planungsvorgaben (Vorabrealisierung der Nord- und Südabschnittes) optimiert. An der Lokalisierung werde sich jedoch grundsätzlich nichts ändern.

### *Verspätungsanfälligkeit Nahverkehr auf der Bestandsstrecke*

Ein Teilnehmer fragt, ob durch die Aufteilung der Neubaustrecke in drei Abschnitte und die zeitlich versetzte Realisierung die Verspätungsanfälligkeit des Nahverkehrs reduziert werden könne.

Herr Bohlmann bestätigt dies. Sobald die Infrastruktur in einem Planungs- bzw. Bauabschnitt fertiggestellt sei, werde dieser dem Betrieb zur Verfügung gestellt und dadurch die Kapazitäten erhöht.

### *ICE-Halt Schlüchtern*

Ein Teilnehmer fragt, ob es einen ICE-Halt in Schlüchtern geben werde.

Herr Bohlmann verneint dies. Die möglichen ICE-Halte werden durch den Deutschland Takt definiert.

### *Elektronische Schienenstellwerke*

Ein Teilnehmer fragt, ob elektronische Schienenstellwerke (ESTW) im Knoten Fulda eingeführt werden. Darüber hinaus bittet der Teilnehmer um einen Zeitplan.

Herr Bolte weist darauf hin, dass zunächst die ESTW-Lücken (Wirtheim–Flieden) geschlossen werden müssen. Dann werde der Knoten Fulda angegangen. Die Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda sowie die Strecke Hanau–Fulda werden mit European Train Control System (ETCS) ausgestattet.

### *Planungsbeschleunigung*

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern es Auswirkungen der Planungsbeschleunigungsbemühungen des Bundes auf das Projekt gebe.

Herr Bohlmann sagt, dass sich bei der Genehmigung eine Planungsbeschleunigung ergeben könne.

### *Ansprechpartnerstruktur*

Ein Teilnehmer fragt, ob es für die Planungsabschnitte neue Ansprechpartner:innen seitens der DB Netz AG gebe.

Herr Bohlmann antwortet, dass er weiterhin als Ansprechpartner für das Gesamtprojekt fungiere und sich in diesem Sinne an der Ansprechpartnerstruktur nichts ändere.

### *Vor-Ort-Termine / Bürgerinformationsveranstaltung*

Ein Mitglied fragt, ob weiterhin Bürgerinformationsveranstaltungen vorgesehen seien.

Herr Bohlmann antwortet, dass man die Planungsergebnisse zunächst im Rahmen der Arbeitsgruppe und des Dialogforums vorstelle. Herr Bolte ergänzt, dass bei der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe die aktuelle Trassierung vorgestellt werde. Anschließend könne man auf Verwaltungsebene Gesprächstermine vereinbaren. Vor-Ort-Termine mit der Öffentlichkeit seien für spätere Planungszeiträume mit konkreteren und relevanteren öffentlichen Themen vorgesehen.

## **TOP 7      Abschluss des Raumordnungsverfahrens (RP Darmstadt)**

Frau Sander, Regierungspräsidium Darmstadt, erläutert das Ergebnis des von den Regierungspräsidien Darmstadt und Kassel gemeinsam durchgeführten Raumordnungsverfahrens (**Anlage 2**, Folien 25-43). Die DB Netz AG habe für die Variante IV ein Raumordnungsverfahren beantragt und die Alternative VII eingeführt. Die oberen Landesbehörden der Regierungspräsidien Darmstadt und Kassel haben die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten geprüft.

Die Prüfung habe ergeben, dass die Variante IV als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens bestätigt worden sei. Die Variante sei mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt, erzeuge geringere raumbedeutsame Auswirkungen als Variante VII und sei insgesamt daher besser zu bewerten. Variante VII sei hingegen raumunverträglich. Außerdem geht Frau Sander detaillierter auf die vergleichenden Ergebnisse der Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) (**Anlage 2**, Folie 35) und der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) (**Anlage 2**, Folie 36) beider Varianten ein. Darüber hinaus berichtet sie zu Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und Konfliktreduzierung (**Anlage 2**, Folien 41-42).

Die Dokumentation des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens in der Landesplanerischen Beurteilung sei im Hessischen Staatsanzeiger sowie auf der Website des Regierungspräsidiums Darmstadt unter den nachfolgenden Links veröffentlicht:

Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt:

<https://rp-darmstadt.hessen.de/infrastruktur-und-wirtschaft/regionalplanung/landesplanungsrechtliche-verfahren/aktuelles-raumordnungsverfahren>

Homepage des Regierungspräsidiums Kassel:

<https://rp-kassel.hessen.de/landesentwicklung/verkehr>

Homepage des UVP Portals Hessen (UVP-Verbund):

<https://www.uvp-verbund.de/trefferanzeige?docuoid=90463187-E312-4075-8668-226DE102E07E>

## Diskussion/ Anmerkungen

### *Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens*

Ein Teilnehmer sagt, dass die Landesplanerische Beurteilung fachlich und juristisch geprüft worden sei. Insgesamt sei man mit dem Ergebnis unzufrieden und teile viele inhaltliche Einschätzungen, insbesondere zum Thema Wasser, nicht. Vielmehr sehe man bei beiden Varianten eine Raumverträglichkeit gegeben. Man sei enttäuscht, dass die Prüfung nicht in der notwendigen Tiefe stattgefunden habe und auch nur von Hinweisen statt von Maßgaben gesprochen werde. Eine Maßgabe habe eine deutlich stärkere Wirkung als ein Hinweis oder ein Prüfauftrag. Die Kommunen seien in ihrer Siedlungsentwicklung gemäß dem Regionale Entwicklungskonzeptes beeinträchtigt.

Frau Sander antwortet, dass das Regionalentwicklungskonzept von der Geschäftsstelle der Regionalversammlung im Jahr 2018 als Vorbereitung für die Neuauflistung des Regionalplans beauftragt worden sei. Die Regionalversammlung habe dieses Konzept zur Kenntnis genommen und Prüfaufträge erstellt, unter anderem zu Siedlungsflächen. Eine Entscheidung der Regionalversammlung dazu habe bislang nicht stattgefunden. Dahingehend handele es sich um ein Konzept und nicht um eine konkrete Festlegung von Siedlungsflächen. Dies sei in der Landesplanerischen Beurteilung in dieser Form auch festgehalten. Darüber hinaus könnten Maßgaben nur dann erlassen werden, wenn Vorhaben ohne diese Maßgabe nicht umzusetzen seien. Dies konnte in diesem Fall nicht festgestellt werden, weswegen man von Hinweisen spreche. Insgesamt sei das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Weitere Möglichkeiten der Einbringung von Vorschlägen seien im formellen Planfeststellungsverfahren möglich.

Der Teilnehmer sagt, dass das Regionale Entwicklungskonzept nur ein Teil der Kritik sei. Die Kommunen dürfen nicht durch die Planungen der DB Netz AG in ihrer Planungshoheit eingeschränkt werden. Dies sei das große fachliche und rechtliche Problem, welches in der Planfeststellung noch zu Komplikationen führen werde.

### *Kommunikation der Ergebnisse der Landesplanerischen Beurteilung*

Die Mitglieder des Dialogforums diskutieren über die Kommunikation im Rahmen der Veröffentlichung der Landesplanerischen Beurteilung. Einige Mitglieder kritisieren die Kommunikation und erklären, dass sie sich eine Vorabinformation vor der Veröffentlichung der Ergebnisse gewünscht hätten. Ein Teilnehmer sagt, dass er und einige Bürgermeister irritiert gewesen seien, dass man von den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens aus der Presse erfahren habe und keine Information aus erster Hand erhalten habe. So sah man sich mit Presseanfragen konfrontiert, ohne von der Vorabveröffentlichung Bescheid zu wissen. Andere Mitglieder des Dialogforums widersprechen der Kritik an der Kommunikation und zeigen Verständnis für die Vorgehensweise, die aus ihrer Sicht richtig war.

Frau Sander antwortet, dass bereits bei der letzten Sitzung im November der Zeitplan vorgestellt worden sei. Dabei sei auch aufgezeigt worden, dass die Regionalversammlung wie auch die Träger Öffentlicher Belange (TÖB) an einem Entwurfsstand der Landesplanerische Beurteilung beteiligt werden. Dabei habe es sich um einen Entwurfsstand und nicht die abschließende Landesplanerische Beurteilung gehandelt. Die Sitzungen der Regionalversammlungen seien öffentlich und die Beschlussvorlagen seien in den entsprechenden Informationsportalen ebenfalls öffentlich einsehbar, sodass Einsicht genommen werden konnte. Dabei handele es sich um ein im Verfahren etablierten Beteiligungsschritt, der bereits bei der letzten Sitzung vorgestellt worden sei. Nach Finalisierung der Landesplanerischen Beurteilung und der Veröffentlichung im Staatsanzeiger habe man entsprechende Pressearbeit durchgeführt.

### *Stellungnahme eines Umweltverbandes*

Ein Mitglied gibt eine Stellungnahme in Bezug auf das bisherige Verfahren und das Vorhaben ab. Er sagt, dass in der künftigen Kommunikation der Nutzen für die Region deutlicher herausgestellt werden solle. Die Methodik des Planungsprozesses sei sehr begrüßen, dieser könne Maßstab für zukünftige Projekte sein. Die beteiligten Büros und die Moderation seien kompetent gewesen.

Das Planungsergebnis sei etwas überraschend gewesen. Die Landesplanerische Beurteilung habe nochmals eine externe Sicht dargelegt. Man sei aber insgesamt zufrieden, da sich viele Vorschläge wiederfinden. Der Teilnehmer kündigt an, dass sich sein Verband nicht in die Reihe möglicher Kläger:innen einreihen wird.

Der Teilnehmer bedauert, dass es keine befriedigende Antwort zum Tunnelaushub gegeben hätte, genauso wie der Tunnelanteil, der in heutigen Zeiten mit seiner CO<sub>2</sub>-Bilanz nicht mehr tragbar sei. Auch die Kosten seien zu hoch. Insgesamt sollte das Projekt dennoch realisiert werden.

### *Schutzgut Wasser*

Ein Teilnehmer äußert seine Überraschung über die Deutlichkeit des Ergebnisses. Das KO-Kriterium Wasser sei bereits bekannt gewesen, andere Varianten seien aus ähnlichen Gründen bereits früh rausgefallen. Die Untersuchungen seien teuer gewesen. Diese Kosten hätten eingespart werden können.

## **TOP 8            Ausblick und Termine**

Herr Bolte betont, dass man nun in die Phase der Vorplanung treten werde. Im Rahmen der Vorplanung werde die Variante IV weiter ausgeplant und kleinräumig optimiert. Dabei werden auch die Hinweise, die in der Landesplanerischen Beurteilung festgehalten wurden, eingearbeitet. Ziel sei, dass man gut durch das Planfeststellungsverfahren komme. Dafür sei auch eine intensive Abstimmung mit den Verbänden, Kommunen und Behörden notwendig. Mit Blick auf die entstehenden Erdmassen werde man Überlegungen anstellen, um kluge und verwertbare Lösungen zu finden.

Herr Bohlmann ergänzt, dass die Trassierung der Variante IV gemäß den Richtlinien im Rahmen der Vorplanung geplant werde. Dabei seien auch Optimierungspotentiale zu prüfen. Um diese Themen solle es in der neu etablierten Arbeitsgruppe gehen.

Herr Bohlmann stellt das weitere Format im Rahmen der Projektkommunikation, die Einrichtung der Arbeitsgruppe Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda, vor (**Anlage 2**, Folie 45). In der Arbeitsgruppe sollen Mitglieder des Dialogforums mit dem Schwerpunkt Neubaustrecke zusammzukommen. Die erste Sitzung sei für den 15. November 2023 terminiert. Die Dreiteilung der Strecke werde sich ebenfalls in den AGs zeigen: Zuerst wird es räumlich um den nördlichen Teil, anschließend um den südlichen Teil, die Bestandsstrecke, und abschließend den mittleren Teil gehen. Inhaltlich sollen die Erkenntnisse der Lärmschutzgutachten mit den betroffenen Gemeinden besprochen werden. Die Betrachtung von zusätzlichem Lärmschutz an der Bestandsstrecke wird wegen der möglichen Integration in die Generalanierung vorgezogen.

## **Diskussion/ Anmerkungen**

### *Ausgestaltung des Arbeitskreises*

Ein Mitglied fragt nach der Ausgestaltung des Arbeitskreises, auch mit Blick auf das Thema Lärmschutz. Herr Bolte sagt, dass es eine Lärmbetrachtung der Neubaustrecke sowie eine Lärmbetrachtung an der Bestandsstrecke geben werde. Die Ergebnisse der Betrachtungen werden in Paketen veröffentlicht und



mit der AG sowie den betroffenen Kommunen diskutiert. Hier könne auch über die Möglichkeit gesprochen werden, die sich aus der Generalsanierung ergeben könnten.

Ein Teilnehmer bittet darum, trotz der sinnvollen räumlichen Fokussierung alle Teilnehmenden über die Termine zur Arbeitsgruppe, insbesondere in Bezug auf die Schalluntersuchungen, zu informieren. Es sei wichtig, dass alle interessierten Mitglieder des Dialogforums an den AG Sitzungen teilnehmen können.

#### *Schalltechnische Gutachten*

Ein Mitglied fragt, wie die schalltechnischen Gutachten erstellt werden.

Herr Bohlmann sagt, dass die Bestandsstrecke in einem eigenen Gutachten betrachtet werde. Die Neubaustrecke werde in den drei Planungsabschnitten spezifisch betrachtet. Herr Bolte ergänzt, dass bei der Neubaustrecke gesetzlicher Lärmschutz gemäß Lärmvorsorge angewendet werde.

#### *Generalsanierung*

Ein Mitglied fragt nach dem Umfang der Generalsanierung. Er möchte wissen, ob auch neue Elemente eingebaut werden.

Herr Bolte antwortet, dass im Rahmen der Sanierung die Elemente technisch Eins zu Eins ohne Bauverfahren eingebaut werden. Defekte Schallschutzwände würden beispielsweise in gleicher Höhe ersetzt werden.

Anschließend gibt Herr Schmidt einen Ausblick auf die weiteren Termine (**Anlage 2**, Folie 46).

#### *Bezeichnungen der Neubaustrecke*

Ein Mitglied fragt, warum verschiedene Bezeichnungen für die NBS verwendet werden, etwa Gelnhausen–Kalbach und Gelnhausen–Fulda.

Herr Bohlmann antwortet, dass die unterschiedlichen Bezeichnungen nur aufgrund unterschiedlicher Betrachtungsebenen verwendet werden und mit den Begriffen immer dieselbe Strecke gemeint sei.

### **TOP 9            Gemeinsame Pressebotschaft & Verabschiedung**

Herr Wachter bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktive Sitzung und leitet zum letzten Tagesordnungspunkt über. Wie gewohnt wolle man zum Abschluss der Sitzung gemeinsam Pressebotschaften abstimmen. Die Presseinformation werde im Nachgang der Sitzung versendet.

Die Teilnehmenden der Sitzung stimmen gemeinsame Aussagen ab (**Anlage 2**, Folien 48–50).

Herr Bolte bedankt sich bei allen Teilnehmenden und hofft, dass die nächsten Sitzungen ebenfalls in Präsenz stattfinden. Der Moderator schließt die Sitzung.