

# Protokoll

---

## Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe

### 10. Sitzung

Online-Veranstaltung

**21. Juni 2023**

---

**10. Dialogforum des Bahnprojektes Mannheim–Karlsruhe**

Ort:	Online-Veranstaltung
Dauer:	14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Moderation:	Ralf Eggert, ifok
Co-Moderation:	Martin Wachter, ifok
Referenten:	Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter für das Land Baden–Württemberg, Deutsche Bahn AG  Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für die Länder Hessen und Rheinland- Pfalz, Deutsche Bahn AG  Dr. Stefan Geweke, Projektleiter NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG  Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH  Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG  Christina Jaax, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG  Berend Bruckhaus, Baader Konzept  Dr. Ulrich Weinhold, Institut für Faunistik
Dokumentation:	Kristina Goldacker, ifok

**Tagesordnung**

TOP 1	Begrüßung
TOP 2	Rückblick und Aktuelles
TOP 3	Blick in die Planungswerkstatt - Umweltfachliche Untersuchung: Vorgehensweise der arten-schutzrechtlichen Analyse - Aktueller Stand Variantenvergleich / Kriterienkatalog
TOP 4	Offene Themen und Rückfragen
TOP 5	Ausblick

Die in der Veranstaltung gezeigte Präsentation sowie die Presseinformation des Dialogforums sind online unter <https://www.mannheim-karlsruhe.de/dialogforum-workshops> abrufbar.

**Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1	Präsentation zur 10. Sitzung
Anlage 2	Schriftwechsel zwischen Deutscher Bahn und Regionalverband Mittlerer Oberrhein zu Trenn- und Zerschneidungswirkung
Anlage 3	Presseinformation des Dialogforums zur 10. Sitzung

## TOP 1 Begrüßung

### Begrüßung durch DB

Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Land Baden-Württemberg, begrüßt die Teilnehmenden. Das 10 Dialogforum sei ein kleiner Meilenstein und zeige, dass bereits seit längerer Zeit konstruktiver Austausch im gemeinsamen Dialog bestehe. Im 9. Dialogforum in Bruchsal seien die Kapazitätsuntersuchungen vorgestellt worden. Diesmal gebe es einen erneuten Blick in die Planungswerkstatt, unter anderem mit umweltfachlichen Themen und artenschutzrechtlichen Untersuchungen sowie den Auswirkungen auf die Linienvarianten. Es sei ausreichend Zeit für Fragen und Anmerkungen eingeplant. Der Deutschen Bahn sei eine rechtssichere und langfristige Lösung wichtig. Deshalb werden für den Raum Mannheim weiterhin zwei Optionen im Rahmen des Variantenvergleichs untersucht. Wesentlich für eine Entscheidung zwischen den beiden Optionen sei die Zugzahlenprognose 2040.

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und wünscht spannende Erkenntnisse.

### Begrüßung durch die Moderation, Mitgliedsanfrage und Tagesordnung

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden. Er erklärt, dass eine Mitgliedsanfrage der Bürgerinitiative David aus Limburgerhof eingegangen ist. Ein Mitglied stellt die Bürgerinitiative vor. Herr Eggert stellt fest: Seitens der Mitglieder gibt es keine Anmerkungen zur Aufnahme in das Dialogforum. Anschließend erläutert er die Tagesordnung für die Sitzung, gegen die er keine Einwände feststellt.

## TOP 2 Rückblick und Aktuelles

### Verabschiedung der Protokolle

Zu den Protokollentwürfen der 9. Sitzung des Dialogforums sowie des 14. und 15. Themenworkshops sind fünf Ergänzungswünsche eingegangen (Anlage 1, Seiten 5-9). Es gibt keine weiteren Anmerkungen oder Ergänzungen seitens der Mitglieder. Damit sind die Protokolle samt der vorgestellten Ergänzung in dieser Form verabschiedet und werden auf der Projektwebsite veröffentlicht.

### Rückblick

Herr Dr. Geweke, Projektleiter des Bahnprojekts NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden. Er gibt einen Rückblick auf die Aktivitäten des Projektteams seit dem 9. Dialogforum (Anlage 1, Seite 11).

Nachfolgende Fragen der Mitglieder werden von Christina Jaax, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG, Martin Stolzenburg, Froelich & Sporbeck Umweltplanung GmbH & Co. KG, Dr. Ulrich

Weinhold, Institut für Faunistik, Marius Kern, Krebs+Kiefer Ingenieure GmbH, Berend Bruckhaus, Baader Konzept, und Dr. Stefan Geweke beantwortet.

### TOP 3 Blick in die Planungswerkstatt

#### Umweltfachliche Untersuchung

Herr Stolzenburg stellt die Vorgehensweise der artenschutzrechtlichen Analyse vor (Anlage 1, Seiten 13-18). Herr Dr. Weinhold erklärt die artenschutzrechtliche Risikoanalyse zum Feldhamster (Anlage 1, Seiten 19-20). Herr Dr. Geweke erläutert die Bedeutung der Ergebnisse für die Variantenauswahl im Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe (Anlage 1, Seiten 21-25).

#### Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

*Wie wird das Konfliktrisiko der Haubenlerche bewertet?*

In der Bewertungsmatrix für das Bahnprojekt ist die Haubenlerche mit dem Konfliktrisiko „gering“ bewertet. Der Grund dafür ist, dass mögliche Ausgleichsmaßnahmen erfolgsversprechend sind.

*Erfahrungen aus Hockenheim zeigen, dass die Haubenlerche standortfest ist und sich nicht umsiedeln lässt. Bei diesem Thema bitte sowohl für Baden-Württemberg als auch für Rheinland-Pfalz die obere/oberste Naturschutzbehörde einbeziehen.*

*Hinweis auf folgenden Artikel: <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/mannheim/erneut-hausarrest-fuer-katzen-in-walldorf-zum-schutz-der-haubenlerche-100.html>*

Der Hinweis wird geprüft. Die bisherige Einschätzung beruht auf Fachliteratur, daher sind Hinweise zu regionalen Gegebenheiten sehr wertvoll. Die Methodik für die artenschutzfachliche Bewertung wird mit den Fachbehörden abgestimmt, d. h. die Behörden sind in den Prozess involviert.

*Wie wird mit Arten mit einem hohen Konfliktrisiko umgegangen?*

Ein hohes Konfliktrisiko wird sich in der Bewertung der Linienvarianten niederschlagen. Linienvarianten mit starken Betroffenheiten von Arten mit hohem Konfliktrisiko werden schlechter bewertet als Linienvarianten ohne bzw. mit geringen Betroffenheiten. Im Falle von Betroffenheiten wird geprüft, wie die Risiken abgemildert werden können. Ziel ist es, keine Linienvarianten weiterzuverfolgen, die hohe Genehmigungsrisiken haben.

*Bezieht sich die Matrix (Anlage 1, Seite 18) auf den gesamten Suchkorridor? Es wäre zu erwarten, dass es bei manchen Arten erhebliche regionale Unterschiede gibt.*

Die Bewertung auf Raumordnungsebene in der angesprochenen Matrix (Bewertung des Konfliktrisikos) bezieht sich auf den gesamten Untersuchungsraum des Variantenvergleichs. Das Konfliktrisiko ist überall gleich. Die Bewertung erfolgt auf Basis der vorhandenen Daten. Dafür wurde eine umfassende Datenabfrage durchgeführt. In der Planfeststellung wird nochmals konkret entlang der Variante kartiert. Dabei wird die Genehmigungsfähigkeit der Vorzugsvariante überprüft.

*Hinweis: Im Hirschackerwald in Schwetzingen gibt es im Bereich entlang der westlichen Bahnlinie eine größere Population der Bechsteinfledermaus. Hierzu gibt es bereits umfassende naturschutzrechtliche Untersuchungen im Kontext der Kasernenentwicklung. Kommen Sie bezüglich des Gutachtens gerne auf die Abteilung Stadtplanung zu.*

*Auf der Folie mit den zwei Optionen (Anlage 1, Seite 25) unterscheiden sich die Darstellungen der Linienvarianten R2 und R3 im Süden bei Karlsruhe.*

Vielen Dank für den Hinweis, dies ist ein Versehen und wird richtiggestellt. Die östliche Linie dort wird als Untervariante behandelt, hier wird besonders die technische Machbarkeit überprüft.

*Wo können Mitglieder des Dialogforums nachvollziehen, welche Daten in die artenschutzrechtliche Analyse einbezogen wurden?*

Die eingegangenen Unterlagen wurden gesichtet und zur Kenntnis genommen. Es werden flächen- oder punktgenaue Daten benötigt – am besten in digitaler Form. Die Arbeiten sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Das Planungsteam macht sich Gedanken, wie die einbezogenen Daten zur Verfügung gestellt werden können.

*Wie kann überprüft werden, ob Hinweise wie Baupläne oder Flächennutzungspläne korrekt in die Planungen einbezogen und verarbeitet werden? Die Raumwiderstände wurden beispielsweise online in der interaktiven Karte nachvollziehbar zur Verfügung gestellt.*

Zu gegebener Zeit können im Dialogforum Bestandskarten vorgestellt werden. Alle zugrunde gelegten Daten werden sichtbar sein. Für möglichst detaillierte Auskünfte bietet sich dazu ggf. ein Workshop vor Ort an.

*In welchen Fällen wurden Primärerhebungen durchgeführt?*

In Bereichen, in denen nach Prüfung der vorhandenen Daten noch Datenlücken bestanden, wurden nochmals eigene Erhebungen durchgeführt.

#### **Aktueller Stand Variantenvergleich / Kriterienkatalog**

Herr Stolzenburg erläutert den aktuellen Stand zum Variantenvergleich und Kriterienkatalog (Anlage 1, Seiten 27-32). Herr Bruckhaus stellt den aktuellen Stand der Natura 2000-Untersuchungen vor (Anlage 1, Seiten 33-37).

### Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum

*Kann das Leitkriterium Trenn- und Zerschneidungswirkung um Einschlusswirkung ergänzt werden?*

Das Kriterium im Schutzgut Mensch lautet „Trenn- und Einschlusswirkung“, d. h. die Einschlusswirkung wird betrachtet und liegt vor, wenn ein Ort von mindestens drei Seiten von Infrastrukturen umgeben ist. Dazu ist eine gutachterliche Einschätzung nötig. Insbesondere die Höhe der Konflikte wird im Einzelfall eingeschätzt.

*Anmerkung: Die Kriterien Trenn-, Einschlusswirkung und Überbündelung sollten gemeinsam betrachtet und einheitlich bewertet werden.*

*Bestehende Siedlungen sind als Leitkriterium vorgesehen, geplante Siedlungen dagegen als weiteres Kriterium. Handelt es sich dabei um eine Änderung oder um eine Präzisierung?*

Es handelt sich dabei um eine Präzisierung, die Einstufung war von Beginn an so vorgesehen.

*Wann ist eine Rückmeldung zur geplanten Änderung des Flächennutzungsplans im Bereich Heidelberg Patrick-Henry-Village geplant? Diese Fläche ist aktuell im Flächennutzungsplan als Entwicklungsfläche ohne Nutzungsdarstellung enthalten, ist aber im weiteren Verlauf als Wohnsiedlungsfläche vorgesehen. Eine Rückmeldung dazu folgt in Kürze. Die rechtsgültigen Ausweisungen der Flächennutzungspläne sind grundlegend für den Variantenvergleich.*

Konzeptionelle Planungen, die noch nicht hinreichend verfestigt sind, werden inhaltlich berücksichtigt. Unter dem Kapitel „Sonstige private und öffentliche Belange“ werden solche konzeptionellen Planungen einbezogen, verbal abgehandelt und ggf. in die Gesamtabwägung eingebracht. Für den Variantenvergleich gelten die rechtskräftigen Ausweisungen der Flächennutzungspläne – es sei denn, es ist bereits ein hinreichend verfestigter Planungsstand vorliegend (mindestens Aufstellungsbeschluss über die Ausweisung einer anderen Nutzung). In einem solchen Fall wird es wie eine Planung eingestuft.

## TOP 4 Offene Themen und Rückfragen

*Wie sollen Hinweise zu den im Juni versendeten Papieren an das Planungsteam gegeben werden?*

Die Papiere zu den Planungsprämissen und die Ergebnisse der Kapazitätsuntersuchungen waren ein Wunsch aus dem Dialogforum und wurden auf Anregung der Mitglieder erstellt. Fragen und Hinweise dazu können gerne in Sprechstunden diskutiert werden.

*Kann der Schriftwechsel zwischen der Deutschen Bahn und dem Regionalverband Mittlerer Oberrhein (RVMO) zum Thema Trenn- und Zerschneidungswirkung dem Protokoll der Sitzung beigelegt werden?*

Der Schriftwechsel wird diesem Protokoll beigelegt (Anlage 2).

*Im Papier zu den Planungsprämissen wird auf Seite 6 unter Punkt 3 formuliert „In Abhängigkeit der Grenzlastberechnungen ist eine Längsneigung bis maximal 6 Promille und 8 Promille anzustreben“. Woher kommt die neue Grenze von maximal 8 Promille Längsneigung? Bisher wurde mitgeteilt, dass Rampen maximal 9 Promille Längsneigung haben dürfen.*

Innerhalb der Deutschen Bahn wird eine Richtlinienänderung diskutiert. Dabei geht es um die Änderung der maximalen Längsneigung auf 8 Promille. Daher wurde vom Projektteam die Entscheidung getroffen, dass für das Bahnprojekt der strengere Wert zugrunde gelegt wird. Bisher führt diese Berücksichtigung nicht dazu, dass einzelne Abschnitte wie beispielsweise der Tunnel bei Hirschacker nicht möglich sind.

*Warum findet in den Planungsprämissen das Thema Lärmschutz und die Lärmaktionsplanung des Bundes keinen Niederschlag? Relevant ist doch auch, wie bisher gemäß der Lärmkartierung stark belastete und dicht besiedelte Bereiche durch neue Strecken vom Lärm entlastet werden können.*

Das Thema Lärm oder Lärmschutz ist indirekt enthalten, da gültige Richtlinien und Gesetze einzuhalten sind, so etwa die Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).

*Für maximale Transparenz: Bitte das Thema Trenn- und Zerschneidungswirkung detailliert in der Sitzung erläutern.*

Im Kern geht es darum, inwiefern die Trenn- und Zerschneidungswirkung vor dem Variantenvergleich betrachtet werden kann. Dazu hat ein Jurist der Deutschen Bahn das Kriterium im 14. Workshop erläutert. Gemäß seiner Einschätzung wäre es ein Fehler, wenn das Kriterium vorrangig betrachtet wird. Daher hat das Projektteam die Entscheidung getroffen, Trenn- und Zerschneidungswirkung im Variantenvergleich als Leitkriterium zu untersuchen und nicht vorrangig zu betrachten.

*Es gab im 9. Dialogforum die Bitte dieses Thema mit dem Regierungspräsidium zu besprechen, um zu prüfen, ob das vom Projektteam vorgeschlagene Vorgehen korrekt ist.*

Das Thema wurde mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe besprochen und das Planungsteam hat keine gegenteilige Meinung vom Regierungspräsidium erhalten.

*Anmerkung: Das Regierungspräsidium wurde um eine fachliche Einschätzung gebeten und diese wurde bei der letzten Sitzung der AG Schienenverkehr des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein besprochen.*

*Die juristische Begleitung des Regierungspräsidiums stellt die Einschätzung der höheren Raumordnungsbehörde vor. Da das Regierungspräsidium noch nicht zuständig ist, soll dies nicht dem Raumordnungsverfahren vorgreifen. Das Regierungspräsidium ist zum aktuellen Zeitpunkt nur beratend tätig. Aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde des RPK ist eine Prüfung des Kriteriums Trenn- und Zerschneidungswirkungen im Variantenvergleich plausibel. Für eine vorgezogene Prüfung des Kriteriums vor die Bewertung anderer Kriterien im Rahmen des Variantenvergleichs bestehen aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde weder rechtliche noch tatsächliche Gründe.*

## **Bündelung/Überbündelung**

Herr Stolzenburg stellt Rückfragen und Anregungen zum Thema Bündelung/Überbündelung vor (Anlage 1, Seite 41). Vorab stellt er fest, dass es keine allgemeingültige Definition von Überbündelung gibt. Nach jetziger Einschätzung gebe es im Suchraum nur wenige Fälle, die eine Überbündelung anzeigen. Dies werde jedoch im Einzelfall untersucht.

### **Fragen/Anmerkungen aus dem Dialogforum**

*Woher kommt die Information, dass ab drei Infrastrukturen von Überbündelung gesprochen werden kann?*

Bei zwei Infrastrukturen wird von Bündelung gesprochen, die angestrebt wird – zum Beispiel in Regionalplänen. Daher kann eine Überbündelung frühestens bei drei Infrastrukturen festgestellt werden.

*Ein Radweg neben einer Autobahn könnte laut dieser Definition eine Überbündelung sein, ein Ausbau der Autobahn nicht, weil es sich nicht um eine zusätzliche Infrastruktur handelt. Angesichts der Schallwerte der Autobahn A5 ist ein Lärmaktionsplan angebracht, dies sollte im Blick behalten werden. Das angesprochene Beispiel kann nicht pauschal bestätigt werden. Überbündelung kann nicht allgemeingültig definiert werden und wird daher im Einzelfall geprüft. Zusätzliche Infrastruktur kann auch zu einer Verbesserung des Lärmschutzes führen, nämlich durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, die ggf. nötig werden.*

*Wie wird eine mögliche Verbesserung der Lärmbelastung in die Bewertung einbezogen? Einige Gemeinden hoffen, dass durch das Bahnprojekt eine Verbesserung der jetzigen Situation erreicht werden könnte. Es sollte daher geprüft werden, wo Optimierungsmöglichkeiten bestehen.*

Grundsätzlich wird der Variantenvergleich nur für den Neu-/Ausbau durchgeführt und vergleichend bewertet. Dies geschieht ohne Vermeidungs- bzw. Schallschutzmaßnahmen. Da die vorgeschriebenen Grenzwerte von allen Varianten eingehalten werden müssen, ist eine Betrachtung mit entsprechenden Maßnahmen im Variantenvergleich nicht zielführend, weil dies zu einer Annäherung der Bewertungsergebnisse der Varianten beiträgt.

Zudem wird der Gesamtlärm ermittelt, dabei geht es um Werte der Gesundheitsgefährdung. Der Gesamtlärm wird nicht quantitativ in den Variantenvergleich eingehen, sondern stützt die verbalargumentative Bewertung und fließt so in die Abwägung ein.

*Woher kommt es, dass der Gesamtlärm nicht rechnerisch einbezogen werden kann? Gibt es dazu Vorgaben?*

Die Betroffenheiten durch den Schall werden grundsätzlich berechnet, da die Varianten noch nicht gebaut sind und auch die Grundlage der Berechnungen, die Prognose der Zugzahlen, in der Zukunft liegt. Kritische Stellen mit Wohnbebauung werden geprüft, flächendeckend ist dies aber aufgrund der Datenlage nicht möglich.



*Könnten positive Effekte in die Bewertung der Varianten aufgenommen werden?*

Grundsätzlich wird die Variantenbetrachtung und damit die Ermittlung der Betroffenheiten beim Schallschutz ohne Schallschutzmaßnahmen vorgenommen. Der Einfluss von Schallschutzmaßnahmen führt dazu, dass die Betroffenheiten sich je Variante vermindern, um möglichst die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Die Varianten würden sich hinsichtlich der Betroffenheiten annähern. Daher liefert die Betrachtung mit Schallschutzmaßnahmen keine Erkenntnis für den Variantenvergleich. Im Rahmen des Variantenvergleichs wird aber auch der Gesamtlärm mitbetrachtet, um hier mögliche Konflikte zu ermitteln, die dann auch in die Variantenbetrachtung mit einfließen. Die höhere Raumordnungsbehörde des RPK weist auf das Schreiben zur Festlegung des voraussichtlichen Untersuchungsrahmens hin. In dem Schreiben ist folgender Passus enthalten: „Im Fall von Ausbau oder Bündelungsabschnitten (Schiene, Autobahn, stark frequentierte Bundesstraßen) sind unter Berücksichtigung bestehender Vorbelastungen durch die Bestandsinfrastruktur Aussagen zur Gesamtlärmbelastung (Summenpegel) zu treffen.“

*Anmerkung: Es liegen bereits Lärmaktionspläne für bestimmte Bereiche vor, Anträge für Geschwindigkeiten von 100 km/h auf den Autobahnen sind gestellt. Vorschlag: Aktuelle Lärmbelastungen einstufen und im Austausch mit den Gemeinden die möglichen Verbesserungen besprechen. Bündelungen können dann von den Gemeinden mitgetragen werden, wenn bestehende Belastungen berücksichtigt werden.*

*Eine Rückfrage zum Papier Planungsprämissen (Zielsystem Verkehr/Wirtschaft/Technik, Seite 5): Im dritten Absatz und zweiten Spiegelstrich steht, dass die ABS/NBS Karlsruhe–Basel und der Ausbau Karlsruhe-Durmersheim zu berücksichtigen sind. Wie ist dies zu verstehen?*

Es handelt sich dabei um eine Konkretisierung, da bisher häufig pauschal der Lückenschluss zwischen der NBS Frankfurt–Mannheim und der ABS/NBS Karlsruhe–Basel genannt wurde. Die NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe stammt aus dem Bedarfsplanprojekt „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“, darin ist ebenfalls der dreigleisige Ausbau zwischen Karlsruhe-Durmersheim enthalten. Die Vorhaben überlagern sich, deshalb wurde die Konkretisierung der Vollständigkeit halber aufgenommen.

*Wo bindet das dritte Gleis Karlsruhe-Durmersheim an?*

Das Gleis bindet an die Strecke an, die von Wörth kommt, d. h. es führt nicht direkt in den Hauptbahnhof Karlsruhe. Die technische Machbarkeit eines viergleisigen Anschlusses wird aktuell auf Wunsch der Region geprüft. Das Thema kann in einer Sprechstunde vertieft werden.

*Hinweis zum dritten Gleis Karlsruhe-Durmersheim: Bitte Ettlingen in die Planung einbeziehen, das Interesse besteht weiterhin.*

Es gab etwa 2,5 Jahre Stillstand in diesem Projekt, weil es viele Finanzierungsthemen zu klären gibt. Es geht um den Ausbau für den Nahverkehr, daher ist eine Einbindung in den Hauptbahnhof und nicht den Güterbahnhof nötig. Aktuell wird die technische Machbarkeit einer viergleisigen Anbindung des

Knotens Karlsruhe geprüft. Noch ist nicht klar, was finanziert werden kann und wie der Ausbau aussieht. Sobald es Neuigkeiten gibt, wird die DB auf die Stadt Ettlingen zukommen.

*Ist im Norden von Blumenau, östlich der Riedbahn, eine Kartierung von Amphibien vorgenommen und übermittelt worden? Der NABU ist dort seit drei Jahren aktiv und zählt alle Tiere, die die Kreisstraße überqueren wollten.*

Das Planungsteam der Deutschen Bahn hat Kartierberichte als PDF-Dokument erhalten, die die Lage gut beschreiben. Gerne nimmt die Deutsche Bahn aber auch noch die Daten in digitaler Form entgegen, damit auch diese Informationen punktgenau vorliegen.

## TOP 5 Ausblick

### Weitere Planung der Dialogforen und Workshops

Herr Dr. Geweke stellt die weitere Planung der Sitzungen des Dialogforums vor (Anlage 1, Seite 43). Es ist ein Workshop im Oktober im Anschluss an das 11. Dialogforum geplant. Zudem besteht die Möglichkeit an Sprechstunden teilzunehmen.

### Abstimmung der Eckpunkte der Pressemitteilung

Die Teilnehmenden stimmen Botschaften für eine gemeinsame Pressemitteilung des Dialogforums ab (Anlage 3).

### Verabschiedung

Herr Krenz bedankt sich bei den Teilnehmenden für die guten Diskussionen und die wichtigen Beiträge. Er betont, dass die Veranstaltung im Rahmen des informellen Verfahrens stattfindet und das Projektteam sein Bestes gebe, alle Beteiligten mitzunehmen. Es werde nach bestem Wissen und Gewissen fach- und sachkundig vorgegangen. Herr Krenz erklärt, dass das Dialogforum gemeinsam auf einem guten Weg sei. Ziel sei es, gemeinsam eine gute Lösung zu finden. Auch im formalen Verfahren gebe es nochmals Möglichkeiten zur Beteiligung.

Herr Dr. Vornhusen bedankt sich für die Geduld der Mitglieder des Dialogforums. Beispiele wie die gemeinsame Presseinformation unterstreichen die gute und konstruktive Zusammenarbeit. Er betont, dass alles, was die Mitglieder einbringen, auch eingearbeitet werden müsse. Die Mitglieder könnten davon ausgehen, dass die gültige Rechtslage berücksichtigt werde und die DB ein Interesse daran habe, dass eine vernünftige Lösung gefunden wird, die Bestand hat. Er freue sich auf den weiteren Austausch mit den Mitgliedern des Dialogforums.

Herr Eggert verabschiedet die Teilnehmenden und schließt die Sitzung.