

Protokollentwurf –
noch nicht vom Beteiligungsforum freigegeben

[inkl. der bis zum 27.05.2024 eingereichten Änderungsvorschläge]

Beteiligungsforum NBS Frankfurt–Mannheim
18. Sitzung

Gernsheim
04.03.2024

Ort: Stadthalle Gernsheim, Georg-Schäfer-Platz 1, 64579 Gernsheim
Dauer: 14:00 Uhr – 17:00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, ifok
Protokoll: Lea Hummel, ifok, Martin Wachter, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 17. Sitzung des Beteiligungsforums am 18.07.2023

TOP 3 Variantenentscheid PFA 5/6

TOP 4 Schalluntersuchungen für PFA 2/3.1; PFA 4; PFA 5/6 sowie aktualisierte Pegeldifferenzkarten für PFA 3.2

TOP 5 Aktueller Stand Planfeststellungsabschnitte und Zeitplan Parlamentarische Befassung

TOP 6 Abschluss

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation DB InfraGO
Anlage 2 Presseinformation des Beteiligungsforums

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Variantenentscheid PFA 5/6

Welche Ergebnisse hat der Variantenentscheid im Planfeststellungsabschnitt 5/6 zwischen Einhausen und Mannheim-Waldhof erbracht?

- Die Bahn hat insgesamt fünf kleinräumige unterirdische Varianten untersucht. Anders als bei der im Jahr 2019 vorgestellten Vorzugsvariante soll die Neubaustrecke die Weschnitz nun unterirdisch queren. Dazu muss sie bereits am südlichen Ende des Jägersburger Waldes in einen Tunnel münden. Danach wird die Strecke bis Mannheim-Blumenau durchgehend unterirdisch geführt. Die bergmännische Tunnelbauweise ermöglicht dabei eine noch geradlinigere Streckenführung, die nordwestlich von Neuschloß verlaufen soll. Aufgrund der kürzeren Strecke und der kostengünstigeren Bauweise ist die nun vorgestellte Trassierung die wirtschaftlichste Alternative.
- Der überwiegende Teil der Mitglieder des Beteiligungsforums begrüßt die Entscheidung zur Vorzugsvariante zwischen Einhausen und Mannheim-Waldhof. Zugleich betonen sie, dass der Schallschutz an den Bestandsstrecken und in den weiteren Teilen der Neubaustrecke wichtig ist.

Ergebnisse der Schalluntersuchungen

Wie entwickelt sich die Schallsituation entlang der geplanten Neubaustrecke?

- Die Schallgutachter kommen zu dem Ergebnis, dass in vielen Kommunen aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände ausreichen, um alle Schutzfälle zu lösen. Durch die Deckelung des Troges auf Höhe der Siedlung Tann können nun auch dort alle Grenzwerte eingehalten werden.
- In einigen Kommunen reicht der aktive Schallschutz nicht oder nicht vollständig aus, um die Grenzwerte für alle Schutzfälle einzuhalten. Hier werden zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster geprüft. Dies betrifft Weiterstadt, Bensheim-Langwaden sowie die Mannheimer Stadtteile Blumenau, Schönau, Gartenstadt und Waldhof. Für die genannten Mannheimer Stadtteile stehen noch kurzfristig weitere Untersuchungen an.
- In anderen Streckenabschnitten nimmt die Schallbelastung gegenüber heute zu, verbleibt aber unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Dies betrifft die Siedlung Ostende in Weiterstadt, den südlichen Ortsrand von Griesheim, Alsbach-Hähnlein, Bensheim-Fehlheim und -Schwanheim sowie Gernsheim-Allmendfeld.

Prozess zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung und anstehende Schritte

Welche nächsten Schritte sind zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung geplant?

- Auf Grundlage der vorgestellten Schalluntersuchungen können insbesondere die Kommunen ihre Forderungen zum über das gesetzliche Maß hinausgehenden Schallschutz formulieren und der DB zwischen März und Mai vorlegen. Die regionalen Forderungen werden dann von der Bahn nach Nutzen, technischer Machbarkeit und Kosten bewertet und das Ergebnis mit den Kommunen in bilateralen Gesprächen erörtert. Anschließend entscheidet die jeweilige Kommune, welche Forderungen sie in die parlamentarische Befassung aufnehmen möchte und holt dazu ggf. einen Kreistagsbeschluss ein. Einsendeschluss hierfür ist Ende Juni. Im Juli ist zur Vorstellung der Forderungen ein Beteiligungsforum vorgesehen.
- Im September 2024 möchte die DB den Bericht für die parlamentarische Befassung an das BMDV übergeben.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums zur 18. Sitzung und bedankt sich für deren Teilnahme. Er freut sich, dass man nun wieder die Gelegenheit habe, sich Vor-Ort zu treffen und in den persönlichen Austausch zu treten. Im Anschluss übergibt er das Wort an Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Hessen.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Vornhusen begrüßt die Teilnehmenden. Er geht auf die Finanzierungssituation der Bahn ein und erläutert, dass der Bund zwar bisher sehr viel Geld zur Verfügung gestellt habe, aber nicht so viel, wie ursprünglich vorgesehen. In Bezug auf dieses Projekt sei man aber davon überzeugt, es weiterführen zu können, da es bereits zum allergrößten Teil beauftragt und finanziert sei. Für dieses Projekt habe die Diskussion beim Bund daher zunächst keine Auswirkung. Er kündigt für diese Sitzung einen weiteren großen Schritt an und bedankt sich bei den Teilnehmenden für das Mitmachen in den letzten Jahren.

Vorstellung der Tagesordnung

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

- Variantenentscheid PFA 5/6 Einhausen–Mannheim-Waldhof
- Schalluntersuchungen für die Abschnitte: PFA 2/3.1 Weiterstadt bis Pfungstadt; PFA 4 Gernsheim bis Einhausen; PFA 5/6 Lorsch bis Mannheim-Waldhof
- Aktueller Stand in den Planfeststellungsabschnitten
- Zeitplan Parlamentarische Befassung für die NBS Frankfurt–Mannheim

Der Moderator erklärt, dass sich die Sitzung aufteile in einen zentralen Plenumsteil mit Präsentation sowie einem dezentralen Teil, bei dem man an Stellwänden in den Austausch zu den Schallschutzunterlagen gehen könne. Wie üblich werde den Mitgliedern des Beteiligungsforums die Präsentation im Nachgang des Termins zur Verfügung gestellt. Aufgrund der Dateigröße werde dies in Form eines Download-Links erfolgen. Zur Tagesordnung werden keine Einwände erhoben. Der Moderator fragt, ob noch Themen offen seien. Ein Teilnehmer meldet sich mit den Worten, ob das Projekt denn definitiv weitergeführt werde, da die von der DB getätigten Aussagen sehr vorsichtig formuliert gewesen seien. Herr Dr. Vornhusen bestätigt die Weiterführung des Projekts.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 17. Sitzung des Beteiligungsforums am 18.07.2023

Zum Protokollentwurf der vergangenen Sitzung gab es keine Änderungswünsche. Somit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

TOP 3 Variantenentscheid PFA 5/6 Einhausen–Mannheim-Waldhof

Jörg Ritzert, DB InfraGO, begrüßt das Plenum und präsentiert den aktuellen Stand zur Variantenuntersuchung. Er erklärt, dass es nach der letzten Variantenentscheidung zwischen Lorsch und Mannheim im Dezember 2019 noch weitere Untersuchungen gegeben habe. Zu diesem Zeitpunkt sei Variante A mit einem Tunnel in offener Bauweise als damalige Vorzugsvariante festgelegt worden. Daraufhin seien noch weitere Varianten auch in bergmännischer Bauweise geprüft worden, um schlussendlich die kleinräumige Vorzugsvariante festzulegen. Er präsentiert das Ergebnis der Untersuchung. Im nördlichen Bereich sei die Variante B und im südlichen Bereich die Variante D vorzugswürdig. Der Tunnel werde nun vollständig, mit Ausnahme der An- und Ausfahrtsbereiche im Norden und Süden, in bergmännischer Bauweise gebaut. Ein wesentlicher Grund für diese Entscheidung sei die Wirtschaftlichkeit gewesen. Hinzu komme, dass es keinen Eingriff in die Weschnitz gebe und die Autobahn früher gekreuzt werde, sodass in Lorsch keine Beeinträchtigung des Gewerbegebiets mehr stattfinde. Zudem könne so eine Rodung im Lampertheimer Wald vermieden werden. Die Trasse verlaufe nun nordwestlich an Neuschloss vorbei (siehe Anlage 1, **Folie 3-8**).

Diskussion/Anmerkungen

Überdeckungshöhe

Ein Mitglied erklärt, dass von einer Überdeckung des Tunnels in Höhe von bis zu 30 Metern gesprochen wurde und erkundigt sich, ob dies korrekt sei.

Herr Ritzert antwortet, dass es bis zu 30 Meter sein können. Man bräuchte mindestens 10 Meter Überdeckung. Die genaue Überdeckungshöhe variere allerdings über den Streckenverlauf hinweg. Damit werde gewährleistet, dass es immer Tiefpunkte zum Entwässern gebe, für den Fall, dass Wasser in den Tunnel eindringe. Bei den genannten 30 Metern handele es sich aber keinesfalls um einen Durchschnittswert.

Planung der Baustelleneinrichtung

Ein Mitglied weist darauf hin, dass bei der Ausgestaltung der Baustelleneinrichtungsflächen darauf zu achten sei, keine zusätzlichen Flächen bzw. Teile des Waldes zu beanspruchen. Es erkundigt sich nach dem aktuellen Planungsstand.

Herr Ritzert antwortet, dass momentan geplant sei, mit zwei Tunnelbohrmaschinen den Tunnel zu errichten. Daher sei im Trogbereich im nördlichen Bereich von Mannheim und weiter im Norden eine Baustelleneinrichtung vorgesehen. Dort habe man schon jetzt den Eingriff in den Wald. Es sei nicht geplant, weitere Eingriffe in den Wald vorzunehmen, auch wenn dies zum aktuellen Planungsstand noch nicht vollständig ausgeschlossen werden könne. Es werde aber versucht, den Wald bestmöglich zu schützen.

Rettungskonzept

Ein Mitglied verweist darauf, dass aufgrund des Rettungskonzeptes mindestens alle 500 Meter Querschnitte zwischen den Röhren vorhanden sein müssten. Es fragt, ob Rettungsstraßen durch den Wald geführt werden müssten.

Herr Ritzert antwortet, dass es alle 500 Meter Querstellen gebe, die in die andere Tunnelröhre führen würden. Die feste Fahrbahn der Strecke im Tunnel werde für die Rettungsfahrzeuge befahrbar sein. Am nördlichen und südlichen Tunnelportal seien entsprechende Rettungsplätze geplant.

Lärmschutz bei Langwaden

Ein Mitglied weist darauf hin, dass nördlich des Tunnels immer noch eine Lärmproblematik bei Langwaden vorliege. Diese müsse weiterhin berücksichtigt und angegangen werden.

Herr Ritzert bedankt sich für den Hinweis. Langwaden werde auf der Sitzung noch thematisiert, so dass dann etwas zur Schallsituation gesagt werden könne.

Rückmeldung zum kleinräumigen Variantenentscheid

Ein Mitglied bedankt sich, dass den Wünschen und Argumenten, die über die letzten 8 Jahre ausgedrückt worden seien, Folge geleistet wurde. Man freue sich darüber und werde den Planungs- und Dialogprozess auch weiterhin unterstützen und begleiten.

Herr Ritzert bedankt sich für das Lob, betont aber zugleich, dass die vorgestellte Entscheidung zur Vorzugsvariante auf Zahlen, Daten und Fakten beruhe und nicht auf Grundlage von politischen Erwägungen gefällt worden sei. Diese objektive Abwägung sei maßgeblich für eine rechtssichere Planung. Herr Bolte untermauert dies und weist daraufhin, dass immer eine Bestätigung des Eisenbahn Bundesamts als Finanzierungsgeber vorliegen müsse. Dies sei auch hier erfolgt.

TOP 4 Schalluntersuchungen für PFA 2/3.1; PFA 4; PFA 5/6 sowie aktualisierte Pegeldifferenzkarten für PFA 3.2

Herr Ritzert präsentiert die Ergebnisse der Schalluntersuchungen für die jeweiligen Planfeststellungsabschnitte (siehe **Anlage 1**, Folie 10-51). In Bezug auf den Planfeststellungsabschnitt 5/6 betont er, dass es sich bei den Darstellungen um Zwischenstände handele. Zwar werde es auch im Bereich Mannheims überwiegend leiser, dennoch verblieben einige ungelöste Schutzfälle, sodass man an einer weiteren Optimierung des Schallschutzes arbeite.

Diskussion/Anmerkungen

Schallschutz bei Langwaden

Einige Mitglieder erklären, dass zusätzliche Schallschutzmaßnahmen bei Langwaden wichtig seien.

Ein Mitglied erkundigt sich, welche Schallschutzmaßnahmen notwendig wären, um die Schallbelastung bei Langwaden so zu senken, dass der bislang gelb eingefärbte Bereich grün wird – die Schallbelastung also unter die 49db(A)-Schwelle sinkt?

Herr Ritzert erklärt, dass er es ad hoc nicht beantworten könne, da man sich dies noch mit dem Schallgutachter anschauen müsse. Er bietet an, bilaterale Gespräche dazu zu führen.

Berücksichtigung der Flüsterbremse

Ein Mitglied verweist auf die Einführung der Flüsterbremse, die zu einer Lärminderung in Höhe von 3,8 db(A) führe. Es fragt, ob die Flüsterbremse bereits bei der Untersuchung der Ist-Situation unterstellt worden sei oder lediglich bei der Soll-Situation.

Herr Ritzert erklärt, dass die Flüsterbremse bereits bei der Ist-Situation unterstellt worden sei, da bereits alle Güterzüge umgerüstet seien.

Besonders überwachtetes Gleis (BüG)

Ein Mitglied möchte wissen, ob es eine Darstellung gebe, wo das Besonders überwachte Gleis entlang der Neubaustrecke zum Einsatz komme.

Herr Ritzert erklärt, dass das Besonders überwachte Gleis in allen Schutzabschnitten vorgesehen sei. Herr Conz, DB Systemtechnik, ergänzt, dass lediglich auf einem Abschnitt von rund 500 Metern zwischen Griesheim und Eschollbrücken kein BüG vorgesehen sei.

Schallschutzhöhe

Ein Mitglied sagt, dass auf einer der vergangenen Sitzungen von einem Schallschutz in Höhe von 13 Metern bei Langwaden die Rede gewesen sei und zeigt sich verwundert, dass nun 6 Meter hohe Schallschutzwände vorgesehen seien.

Herr Ritzert antwortet, dass es Variantenuntersuchungen gegeben habe, bei dem auch ein Wall geprüft worden sei. Da dieser kegelförmig sei, müsse er in größerer Distanz zur Strecke liegen als eine Schallschutzwand. Um dieselbe schallreduzierende Wirkung wie eine Schallschutzwand zu erzielen, müsse der Wall daher höher sein. Bei einer Schallschutzwand reiche eine Höhe von 6 Metern aus.

Flachstellen

Ein Mitglied erklärt, dass Flachstellen bei Güterwägen Lärm verursachen und fragt, wie dieses Problem gelöst werde.

Herr Ritzert antwortet, dass dies ein Thema des Bundes sei, weshalb dies nicht im Rahmen des Projektes beantwortet werden könne.

Autobahnraststätte West in Pfungstadt

Ein Mitglied verweist auf die Autobahnraststätte auf der Westseite der Autobahn und fragt, ob diese bei der Schalluntersuchung berücksichtigt wurde und ob diese in den Planfeststellungsunterlagen behandelt werde.

Herr Jäger von der Autobahn GmbH erklärt, dass die Neubaustrecke auf der Ostseite der Autobahn verlaufe und somit nicht in die Rastanlage auf der Westseite eingegriffen werde. Deswegen werde diese auch nicht in den Planfeststellungsunterlagen behandelt. Sollte es zu einem Ausbau der Rastanlage kommen, werde dies in einem gesonderten Verfahren behandelt. Herr Ritzert antwortet, dass ein möglicher Ausbau der Rastanlage nicht in die Gesamtlärbetrachtung eingeflossen sei. Im Falle eines Ausbaus müsse im Rahmen dieses Vorhabens geprüft werden, ob weitere Schallschutzmaßnahmen nötig seien.

Das Mitglied erwidert, dass die fehlende Betrachtung der Raststätten problematisch sei. Es sei zu prüfen, wie damit im Prozess der parlamentarischen Befassung am besten umzugehen ist.

Herr Ritzert antwortet, dass Schallschutzmaßnahmen gemäß dem gesetzlichen Rahmen geplant werden und bietet ein bilaterales Gespräch bei darüber hinausgehendem Abstimmungsbedarf an.

TOP 5 Aktueller Stand Planfeststellungsabschnitte und Zeitplan Parlamentarische Befassung

Herr Ritzert erläutert, dass man sich bis Ende Mai wünsche, Daten von den Teilnehmenden zu möglichen Wünschen/Forderungen zu erhalten. Er stehe dabei gerne auch für bilaterale Gespräche zur Verfügung. Im Juni/Juli dieses Jahres sei der Redaktionsschluss vorgesehen, damit man im nächsten Beteiligungsforum den Forderungskatalog finalisieren könne, der dann mit in den Bericht an das Eisenbahn-Bundesamt einfließe. Dieser Bericht solle im September fertiggestellt werden. Der Prozess der parlamentarischen Verfassung würde demnach im September angestoßen werden.

Diskussion/Anmerkungen

Verschiebung der Abschnitte

Ein Mitglied merkt an, dass es davon ausgehe, dass sich durch die Entscheidung zur kleinräumigen Vorzugsvariante die Grenzen der Planfeststellungsabschnitte verschieben.

Herr Ritzert erläutert, dass geprüft werde, wo genau die Grenze zwischen dem vierten und fünften Planfeststellungsabschnitt verlaufe. Dies befinde sich derzeit in Abstimmung.

Güterverkehr bei der Südanbindung Darmstadt

Ein Mitglied möchte wissen, was passiere, wenn im laufenden Planfeststellungsverfahren doch entschieden werde, dass die Südanbindung Darmstadt güterverkehrstauglich ausgestaltet werden soll. Es fragt, ob es dann zu Änderungen der Planfeststellungsunterlagen komme oder ob ein neues Planfeststellungsverfahren nötig sei.

Herr Ritzert erklärt, dass die Trassierung der Südanbindung feststehe und diese auch nicht geändert werde. Die Südanbindung sei nicht trassiert für den Güterverkehr und dies bleibe auch so. Es könne zwar immer Planänderungen geben, aber eine Änderung der Trassierung zur Herstellung einer Güterverkehrstauglichkeit sei ausgeschlossen.

Arbeit der regionalen Projektbeiräte

Ein Mitglied fragt nach, ob es richtig sei, dass man mit seinen Forderungen nun direkt auf die Abschnittsleiter zugehen solle und nicht mehr über die regionalen Projektbeiräte.

Herr Ritzert antwortet, dass die Arbeit der regionalen Projektbeiräte nicht von der Bahn, sondern von Vertreter:innen der Region koordiniert werde.

Ein Mitglied erläutert, dass man die Aufgabe der Beiräte so verstehe, aus den Unterlagen mögliche übergesetzliche Forderungen abzuleiten. Für den Landkreis Bergstraße gebe es seiner Ansicht dabei – mit der Ausnahme des Abschnitts Bensheim – nur wenige Themen. Dazu sei nochmals eine Sitzung

geplant. Es stehe den Kommunen offen, in welcher Form sie ihre Forderungen einbringen. Aus der Sicht des Mitgliedes ist es aber sinnvoll, dies in gebündelter Form zu tun.

Aktueller Stand im Planfeststellungsabschnitt 1

Ein Mitglied weist darauf hin, dass die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für den PFA 1 wegen drei Änderungen zurückgezogen worden sei. Es erkundigt sich nach den Gründen für eine erneute Verschiebung der Einreichung.

Herr Ritzert erklärt, dass dies mit technischen Details zur Anbindung an den Bahnhof Darmstadt zu tun habe. Es habe neue Zugzahlen gegeben, die Engpässe gezeigt haben. Daher habe man sich auf eine Ausweitung auf 4 Gleise entschieden. Diese Planung habe Zeit in Anspruch genommen.

Lärmschutz an der Main-Neckar-Bahn

Ein Mitglied sagt, dass im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn eine gute Lösung zum Schallschutz erreicht worden sei. Bislang habe man jedoch wenig zur Main-Neckar-Bahn gesprochen, für die auch eine Generalsanierung angedacht sei. Angesichts der derzeitigen Haushaltslage und der daraus resultierenden Finanzierungssituation bestehe das Risiko, dass die Generalsanierung nicht zu 100% sicher sei.

Herr Bolte erläutert, dass sich ein ähnliches Vorgehen wie bei der Riedbahn anbieten würde. Dies würde aus einem anderen Finanzierungstopf - dem des Bestandsnetzes über die Generalsanierung - finanziert. Er schlägt vor, Schallschutz an der Main-Neckar-Bahn über die Lärmsanierung im Rahmen der Generalsanierung zu realisieren. Damit dies zeitlich gelinge, müsse die Höhe der Schallschutzwände allerdings bei maximal 3 Meter liegen, da dann kein gesondertes Planfeststellungsverfahren benötigt werde.

Die Moderation leitet den dezentralen Teil der Veranstaltung ein und lädt zum Austausch an den Stellwänden ein.

TOP 6 Abschluss

Die Mitglieder des Beteiligungsforums kommen zum Abschluss der Sitzung nochmals im Plenum zusammen.

Diskussion/Anmerkungen

Berücksichtigung des Fluglärms

Ein Mitglied möchte wissen, wie der Fluglärm bei der Gesamtlärbetrachtung eingeflossen sei. Ein Mitglied problematisiert, dass der Kreis Bergstraße auch Probleme mit Fluglärm habe, und zwar zwischen 50 und 70 Dezibel. Es gebe jedoch keine Messpunkte.

Herr Terno, DB Systemtechnik, antwortet, dass der Flugverkehr über die Fluglärmkonturen in die Betrachtung eingeflossen sei. Dies betreffe den Frankfurter Flughafen. Der Militär-Flughafen und kleine Sportflughäfen seien nicht berücksichtigt, weil hier Daten fehlten. Es könne insgesamt nur mit Daten gerechnet werden, die vom Flughafen zur Verfügung gestellt wurden.

Gedeckelter Trog

Ein Mitglied möchte wissen, warum bestehende gedeckelte Tröge neben der Autobahn nicht weiter verlängert werden können.

Herr Ritzert antwortet, dass Tröge und insbesondere gedeckelte Tröge nur dann zum Einsatz kämen, wenn diese bautechnisch nötig seien, aber nicht aus Gründen des Schallschutzes. Dies sei bei den Gewerbegebieten bei Weiterstadt der Fall gewesen. Die Siedlung Tann bilde aus den in der Präsentation benannten Gründen einen Sonderfall.

Beachtung des Waldes

Ein Mitglied merkt an, dass das Empfinden bestehe, dass der Wald bei den Planungen der Bahn keine Rolle spiele.

Herr Ritzert erläutert, dass der Wald natürlich eine große Rolle spiele. Es sei ausführlich dargestellt worden, bei welchen Varianten mit welchen Eingriffen zu rechnen sei. Auch jetzt bei der Variantenentscheidung sei dies berücksichtigt worden.

Trassenverlauf bei der Autobahn

Ein Mitglied regt an, ob es nicht möglich sei, die Neubaustrecke unter die Autobahn zu legen. Davon würde auch das ansonsten betroffene Tierheim neben der Autobahn profitieren.

Herr Ritzert antwortet, dass dies nicht möglich und zudem ausreichend Platz vorhanden sei, um die Neubaustrecke zwischen dem Loop 5 und der Autobahn zu bauen. Die Lage des Tierheims sei schon heute nicht optimal, sodass man dort schon seit Jahren ohnehin nach einer anderen Lösung suche. Hier müsse man sehen, welche Lösung gefunden werde durch die betroffenen Akteure.

Die Mitglieder des Beteiligungsforums stimmen anschließend die Botschaften für die Pressemitteilung ab.

Herr Bolte bedankt sich für die konstruktive und angeregte Diskussion. Es sei wichtig, offene Fragen im Rahmen des Beteiligungsforums klären zu können. Er freue sich auf die kommenden Schritte zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung.

Im Anschluss schließt der Moderator die Sitzung.