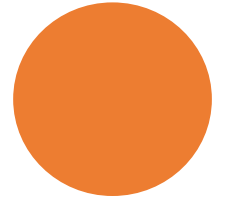
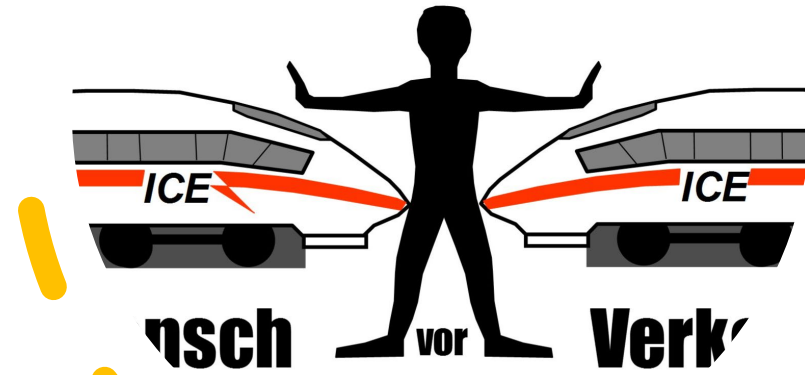


Informationsveranstaltung und Jahreshauptversammlung Mensch vor Verkehr e.V.

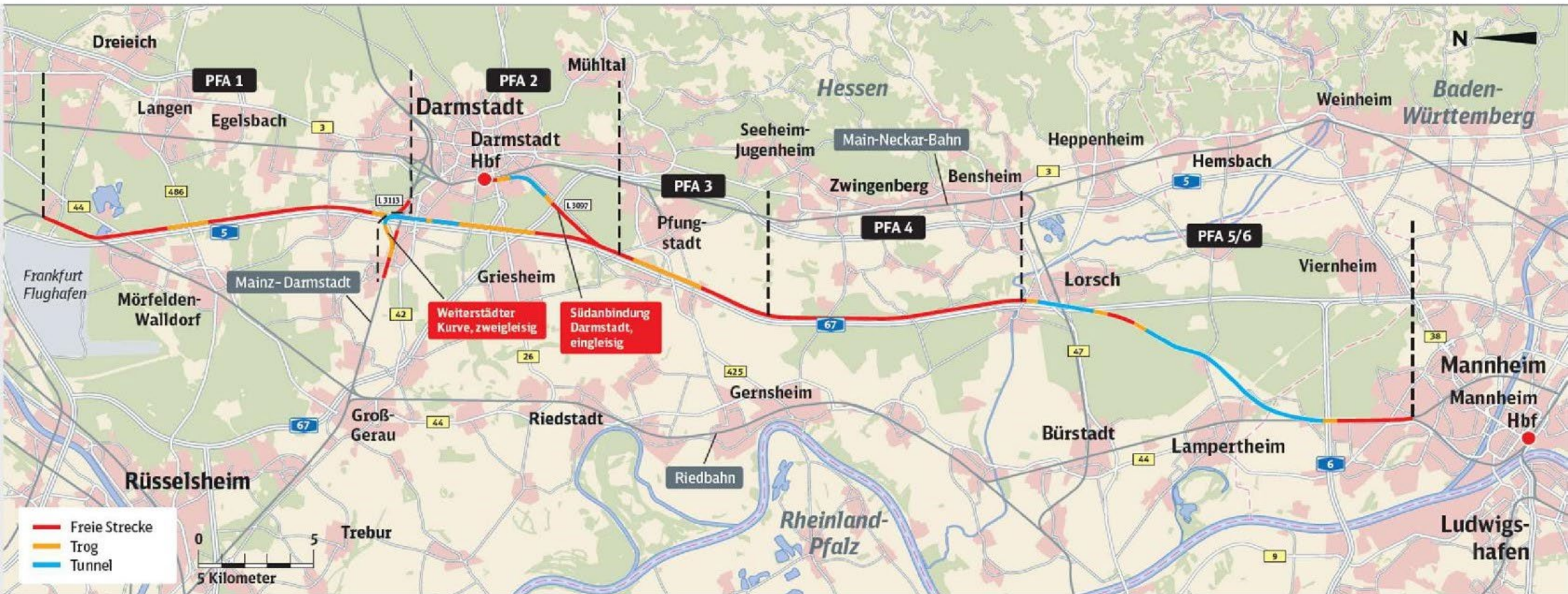
20.09.2023 Feuerwehrgerätehaus Lorsch um 19:00 Uhr

INFO Veranstaltung „Mensch vor Verkehr“

zum Stand des Verfahrens
Neubaustrecke Frankfurt-
Mannheim 2022/23



Die vorgesehene Streckenführung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim im Überblick



Aktueller Stand Planfeststellungsabschnitte



PFA 1 (Zeppelinheim–Nordanbindung Darmstadt)

- Planfeststellungsverfahren: Antrag zunächst zurückgezogen 10/2022
Neueinreichung Planfeststellungsantrag nach Rücksprache mit EBA
- Baugrunduntersuchungen im Gleisbereich Nordanbindung Darmstadt 10/2022

PFA 2 und 3.1 (Weiterstadt–Pfungstadt)

- Baugrunduntersuchungen im Gleisbereich Weiterstadt 10/2022
- Baugrunduntersuchungen im gesamten PFA 2 und 3.1 außerhalb des Gleisbereichs 2023 (ab Februar)
- Einreichung Planfeststellungsunterlagen ab 2024/2025

Aktueller Stand Planfeststellungsabschnitte



PFA 3.2 (Pfungstadt) und PFA 4 (Gernsheim–Einhausen)

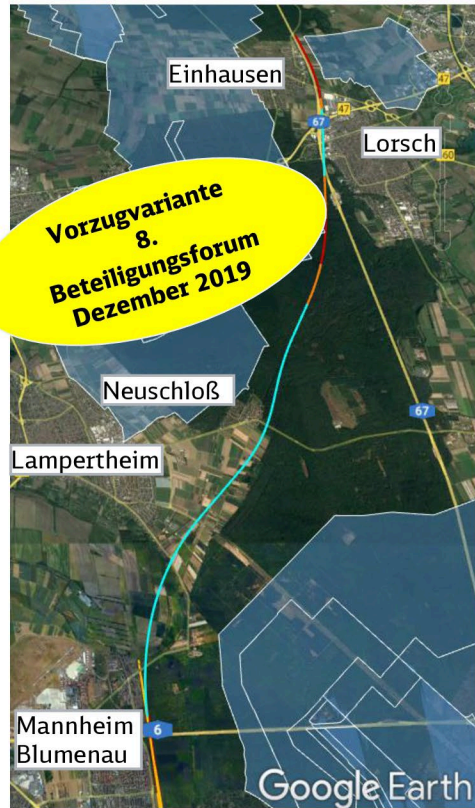
- Erörterungstermine für Scopingverfahren durch EBA Anfang 2023
- Aktualisierung der Kartierungen 2022
- Einreichung Planfeststellungsunterlagen ab 2024/2025

PFA 5/6 (Einhausen–Mannheim-Waldhof)

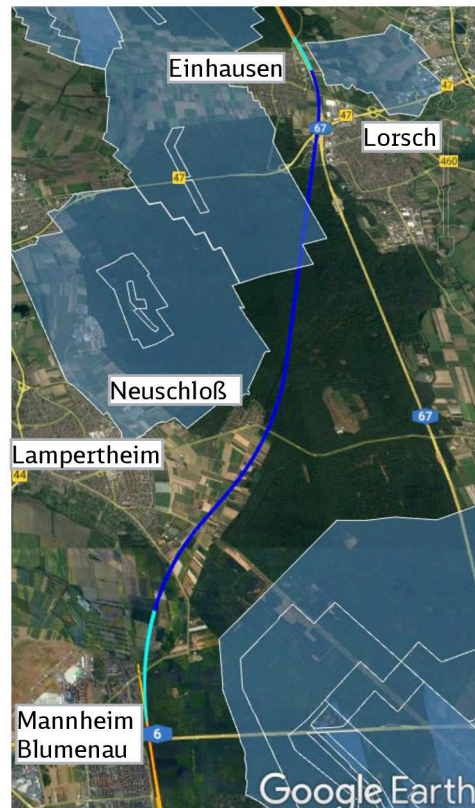
- Baugrunduntersuchungen 2022/2023
- Abschluss Vorplanung Einhausen–Mannheim 2023

Im Abschnitt Lorsch–Mannheim untersucht die DB im Rahmen der **DB NETZE** Vorplanung fünf kleinräumige unterirdische Trassenvarianten

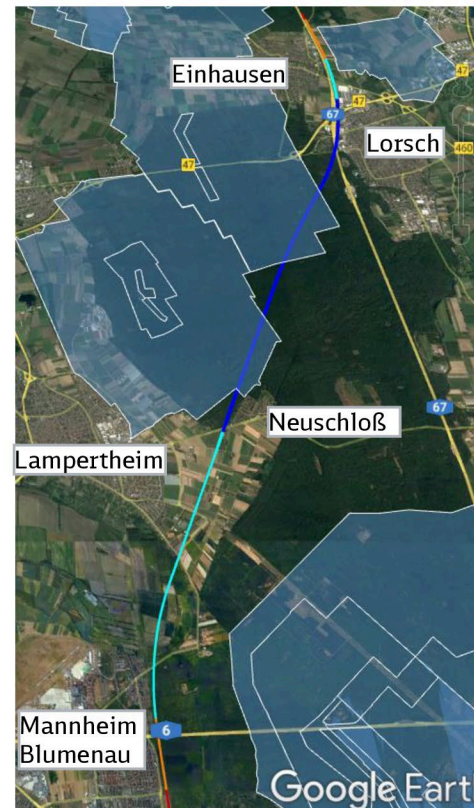
Variante A



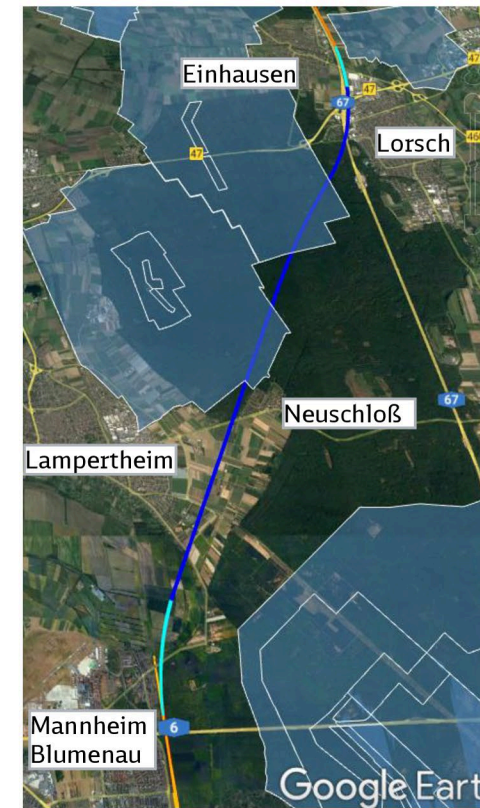
Variante B



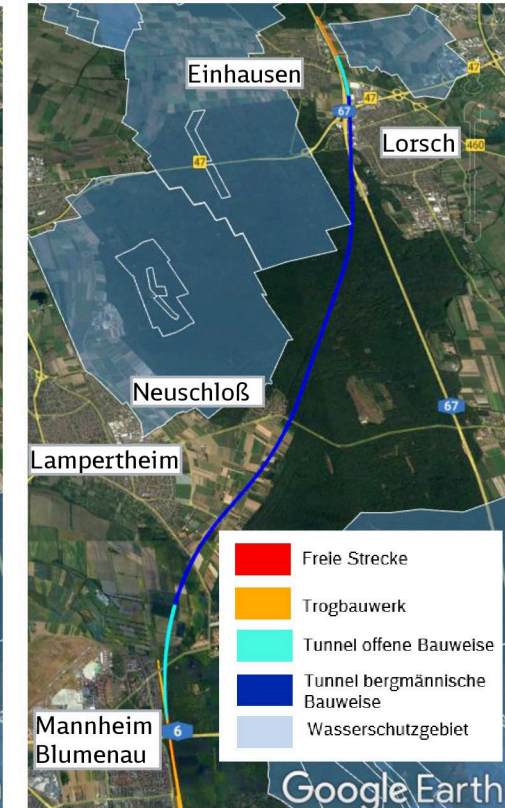
Variante C



Variante D



Variante E



- Freie Strecke
- Trogbauwerk
- Tunnel offene Bauweise
- Tunnel bergmännische Bauweise
- Wasserschutzgebiet

- **Oberirdische Trasse** südliches Ende **Jägersburger Wald**
- **Überqueren** Weschnitz
- Vorbeifahrt **südöstlich Neuschloß**

- **Tunnelbeginn** südliches Ende **Jägersburger Wald**
- **Unterqueren** Weschnitz
- Vorbeifahrt **südöstlich Neuschloß**

- **Trogbeginn** südliches Ende **Jägersburger Wald**
- **Unterqueren** Weschnitz
- Vorbeifahrt **nordwestlich Neuschloß**
- **Wechsel der Tunnelbauweise** **südlich Neuschloß**

- **Trogbeginn** südliches Ende **Jägersburger Wald**
- **Unterqueren** Weschnitz
- Vorbeifahrt **nordwestlich Neuschloß**

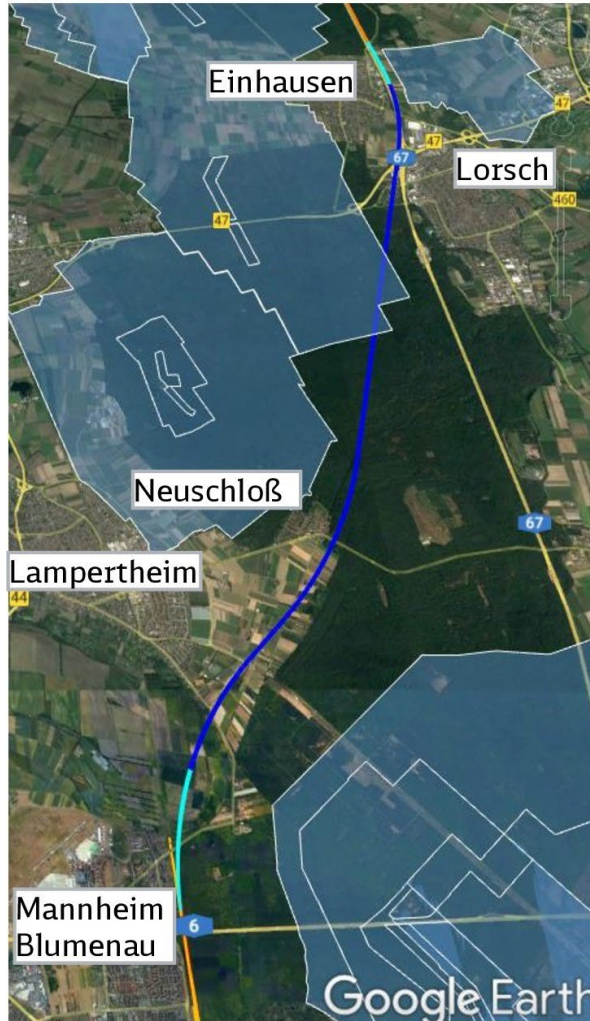
- **Trogbeginn** südliches Ende **Jägersburger Wald**
- **Unterqueren** Weschnitz
- **Autobahnquerung** wie Variante A im **bergmännischen Tunnel**

Variante A



- **Oberirdische Trasse**
südliches Ende
Jägersburger Wald
- **Überqueren** Weschnitz
- Vorbeifahrt **südöstlich**
Neuschloß

Variante B

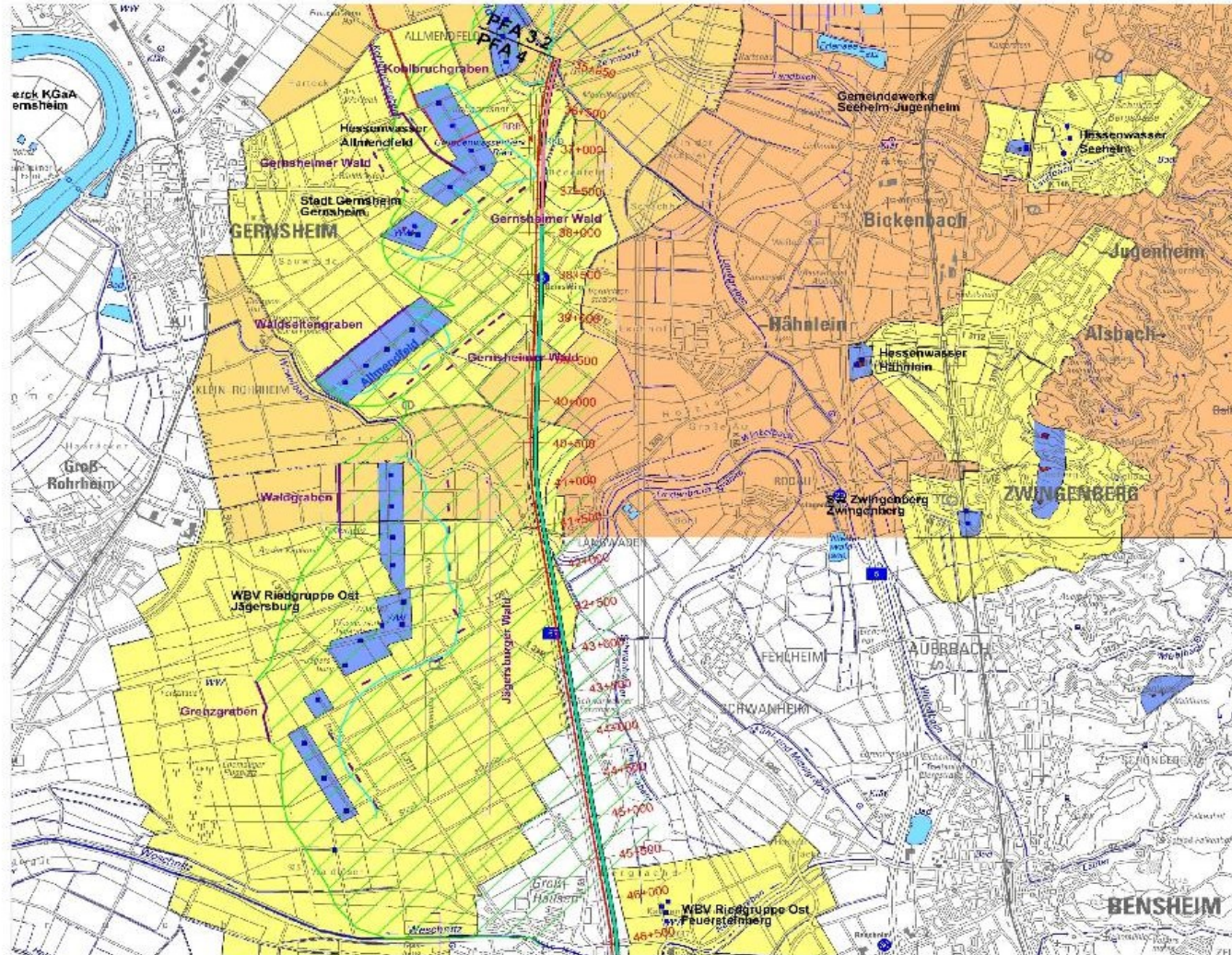


- **Tunnelbeginn** südliches Ende **Jägersburger Wald**
- **Unterqueren Weschnitz**
- Vorbeifahrt **südöstlich Neuschloß**



-  Freie Strecke
-  Trogbauwerk
-  Tunnel offene Bauweise
-  Tunnel bergmännische Bauweise
-  Wasserschutzgebiet

Untersuchungsraum der Grundwasserbewirtschaftung



Legende:

Wasserschutzgebiete

- Zone II
- Zone III
- Zone IIIA
- Zone IIIB

Infiltrationsanlage

Einzugsgebiet

1 Jahr Fließzeit

Trasse NBS F-MA PFA 4

Trinkwasserbrunnen

Entwässerungsart

Ausleitung

dezentral

Texte aus dem Erörterungstermin beim EBA

mit unserem Schwerpunkt „Langer bergmännischer Tunnel“

Bergmännischer Tunnel

Grundlegende Forderung für UVP / Längsneigung

- Eine grundlegende Forderung für die UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) muss heißen:
- Der Zwang aus dem Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot gebietet es zwangsläufig, dass die Auswirkungen direkt mit möglichen Auswirkungen der alternativen Streckenführung in einem bergmännisch erstellten Tunnel im Detail verglichen werden muss.



Bei allen **Schutzgütern** ist festzustellen, dass die vorgesehene Planung nicht den heutigen Gesichtspunkten bzgl. Natur- und Umweltschutz, Biodiversität, Landschaftsschutz, Gesundheitsschutz, Walderhaltung, Waldentwicklung, Erhaltung von Naturlandschaften, Wasserschutz, Lärmschutz, Klimaschutz und vieles mehr, entspricht.

Die von uns geforderten Maßnahmen, wie ein bergmännischer Tunnel unter den Schutzgebieten Gernsheimer Wald, Jägersburger Wald, Lorsche Wald bis südlich Neuschloß und die Vermeidung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB 67 würde den oben genannten Themen nur dienen. Die Regularien und die Vorgehensweisen, die in den 70er Jahren üblich waren, passen nicht mehr in die Zeit und stehen den Umweltzielen unseres Landes grundlegend entgegen.

Der Eingriff in der Jägersburger/Gernsheimer Wald wird durch die Lage der NBS in engster Bündelung zur BAB 67 minimiert

Streckenabschnitt NBS km 43,24

Gesamttrassenbreite NBS + BAB incl. Wirtschaftsweg ca. 62 m

Ausbau bis Gleichachse ca. 50 m

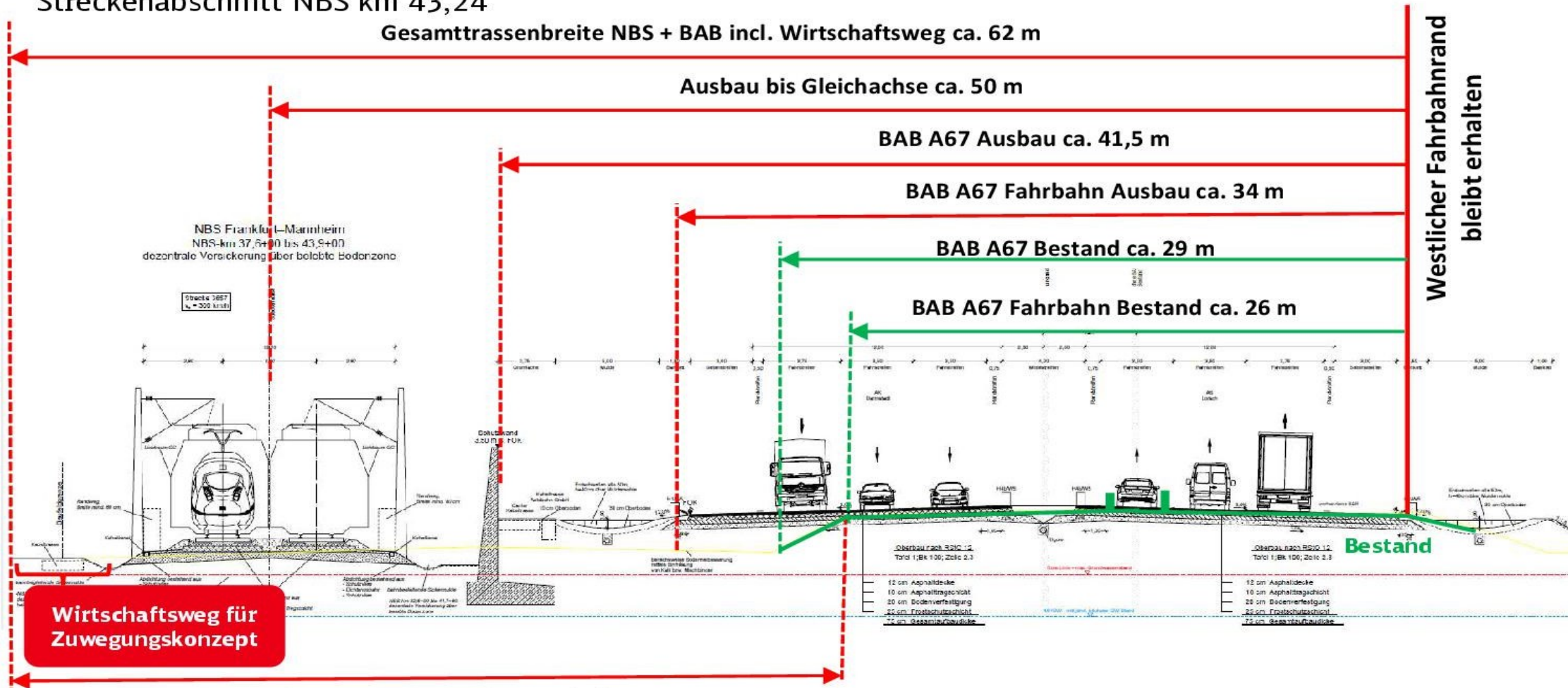
BAB A67 Ausbau ca. 41,5 m

BAB A67 Fahrbahn Ausbau ca. 34 m

BAB A67 Bestand ca. 29 m

BAB A67 Fahrbahn Bestand ca. 26 m

Westlicher Fahrbahnrand bleibt erhalten

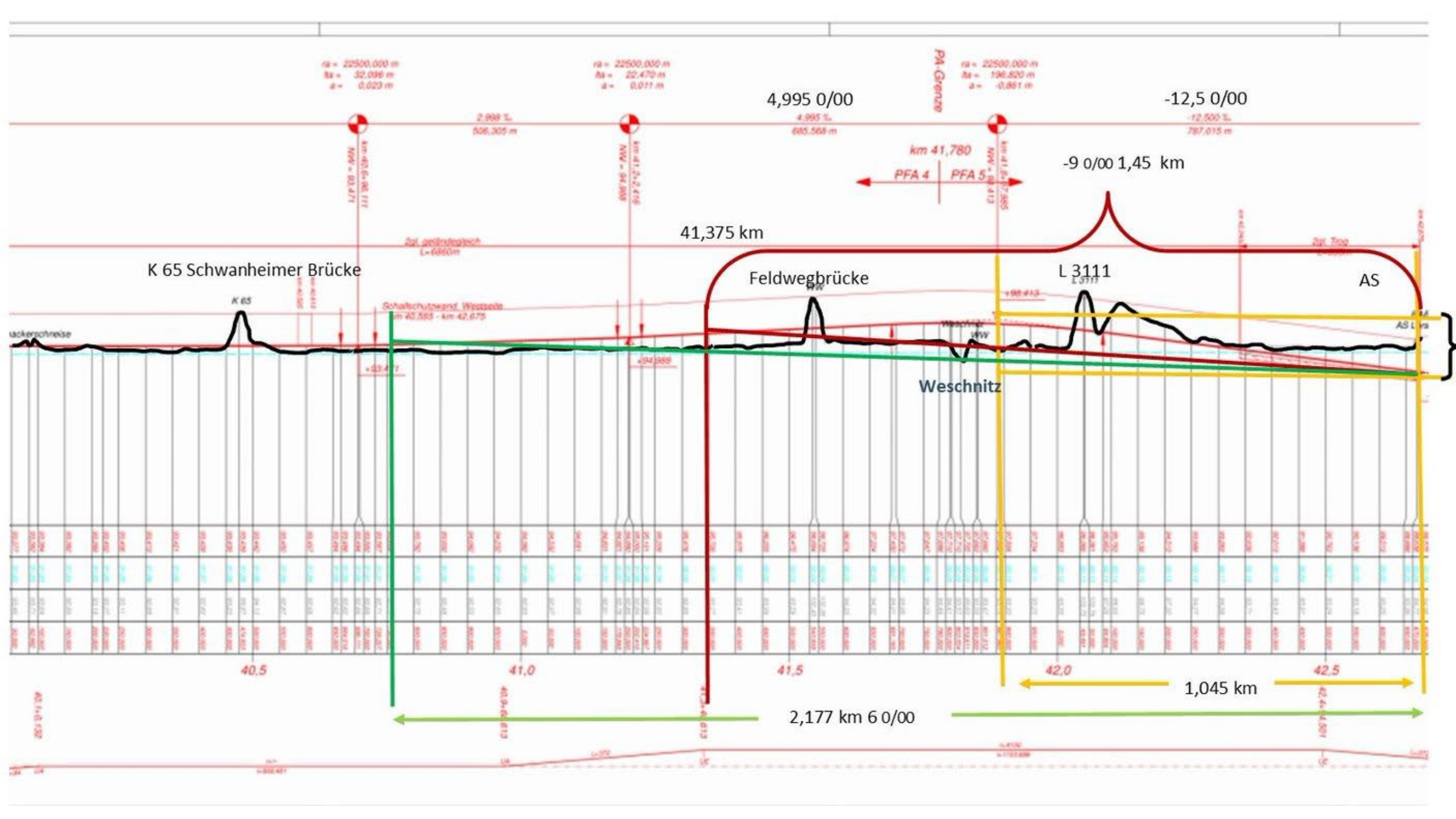


Gesamtausbau NBS + BAB incl. Wirtschaftsweg ca. 36 m

In diesem Zusammenhang ist deutlich zu erwähnen, dass die Trassenführung mit dem Anschluss an den Tunnel zwischen Einhausen und Lorsch nicht endlich durchdacht ist. Die bisherige Vorlage der DB Netz AG zeigt eine **Strecken­neigung** von 12,5 Promille auf, was in Ihrer Vorlage auf 9 Promille korrigiert wurde. Ein Gefälle von 9 Promille führt zu einer Nutzungsbeschränkung für schwere Güterzüge. Güterzüge bis zu 720 m Länge werden in Zukunft die NBS im Zusammenhang mit dem europäischen Korridor Rotterdam - Genua nutzen. Selbst in der Schweiz wird mit einer Streckenneigung von unter 7 Promille gebaut. Somit werden die vermehrt zu erwartenden schweren Güterzüge nachts die Bestandsstrecken statt die Neubaustrecke nutzen müssen. Das widerspricht grundlegend der Begründung für die Notwendigkeit dieses Projekts entsprechend dem BVWP 2030. Dort ist festgehalten, dass die Anwohner der Bestandsstrecken durch die Bündelung des Schienengüterverkehrs auf autobahnparallelen Neubaustrecken vom nächtlichen Güterverkehr und damit vor allem vom Schienenlärm zu befreien sind.

Mit einer Längsneigung 9 Promille ist der schwere Güterverkehr nicht berücksichtigt. Im Intereuropäischen Verkehr sind Längsneigungen von weniger als 7 Promille üblich. Lange schwere Güterzüge müssen bei 9 Promille weiterhin auf den Bestandsstrecken verkehren

In Erwiderung auf die Antwort der DB: Bestätigt unserer Befürchtungen und Argumente. Projektleiter sprach im Rahmen des Beteiligungsforums von bis zu 25% der GZ, die auf der Neubaustrecke bei der geplanten Neigung nicht fahren können. Es sind in der Zukunft deutlich mehr schwere Güterzüge zu erwarten.



In der Tat hat die Vorhabenträgerin im Dezember 2022 nunmehr (endlich) auch die Prüfung einer langen (bergmännischen) Tunnelvariante ab dem Jägersburger Wald bis nach Lorsch angekündigt (siehe Beteiligungsforum, 16. Sitzung am 5. Dezember 2022, <https://www.frankfurt-mannheim.de/beteiligungsforum.html>). Diese und weitere neu vorgeschlagene Varianten sind in das Scoping bzw. in die Umweltuntersuchungen aufzunehmen und zu reflektieren. Da bei der Realisierung der langen Tunnelvariante voraussichtlich auch eine neue Abgrenzung zwischen den PFAs 4 und 5/6 erfolgen muss, ist auch die Antwort der DB Netz hinfällig, dass die Belange der Stadt Lorsch ausreichend im PFA 5/6 berücksichtigt würden.

Die **Vorhabenträgerin** (DB-Netz AG) beruft sich auf die Zugzahlen 2030, obwohl bereits jetzt schon klar ist, dass die Strecke im PFA 4 zu diesem Zeitpunkt vielleicht bestandskräftig planfestgestellt, jedoch nicht einmal gebaut, geschweige denn in Betrieb genommen ist. Nach unserer Kenntnis gibt es bereits im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte Verkehrsentwicklungsszenarien zum Horizont 2050. Diese müssen berücksichtigt werden ebenso wie die für Ende 2023 erwarteten Daten und Informationen aus der Verkehrsprognose 2040. Es ist methodisch und sachlich inakzeptabel, dass für ein „Jahrhundertprojekt“ wie die NBS-Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim Zahlen aus der Vergangenheit (2030, erstellt vor fast 20 Jahren) als Prognose verwendet werden.

Bergmännischer Tunnel Antworten der DB Netz AG

- Über die Neubaustrecke soll vor allem der steigende Bedarf an Güterverkehr im Korridor abgewickelt werden.
- NBS Frankfurt–Mannheim wird so dimensioniert, dass Güterzüge mit einem Gewicht von 2000 t und einer Wagenzuglänge von 720 m die Strecke nutzen können.
- Güterzüge, die schwerer als 2000 t sind (Anteil von 4%), werden weiterhin die Bestandsstrecken nutzen.
- Im Scopingverfahren wird nur die Antragstrasse des PFA 4 betrachtet. Die Weschnitzquerung ergibt sich aus dem Variantenvergleich im PFA 5/6.

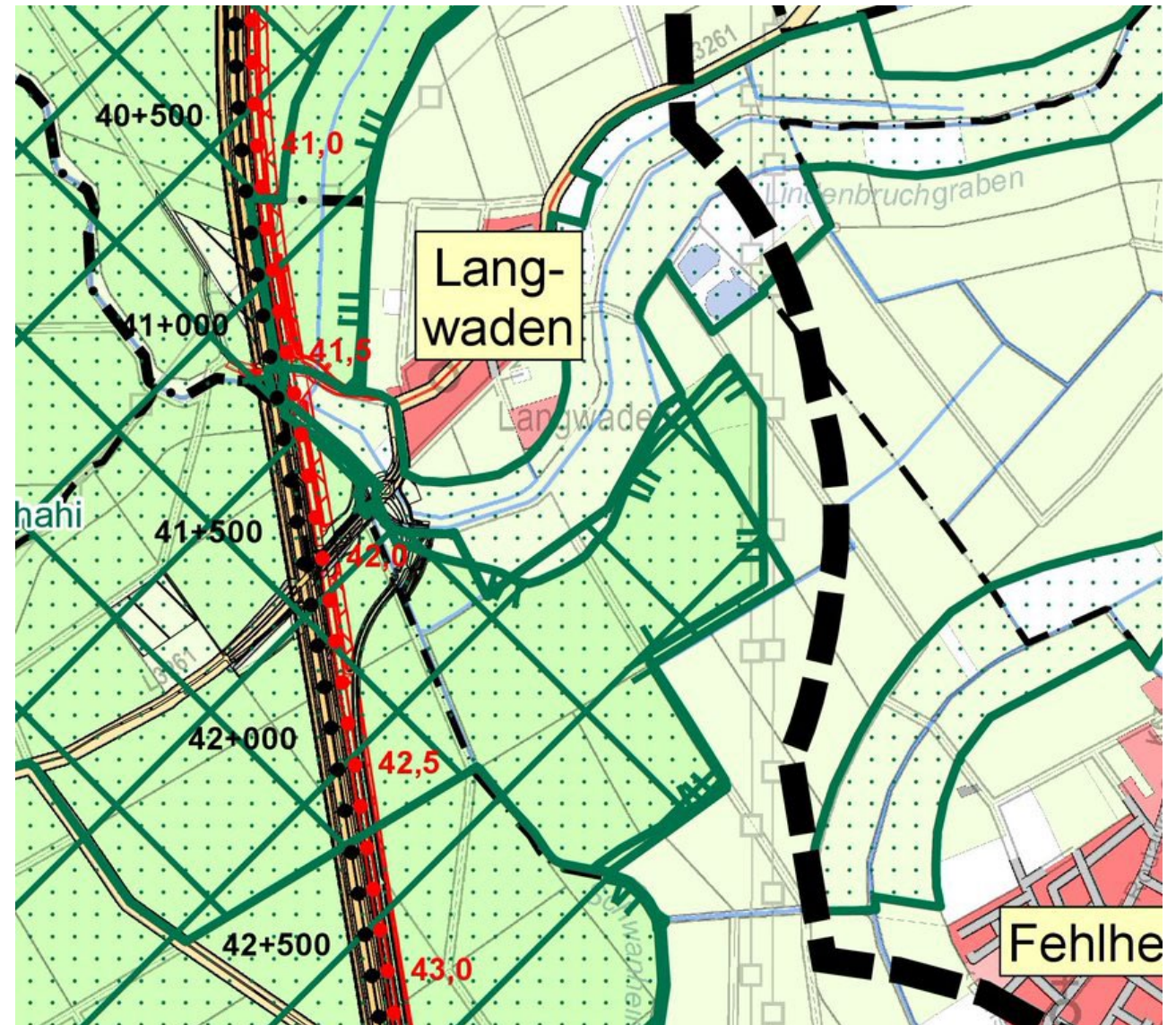
Bergmännischer Tunnel Antworten DB Netz AG

- Für PFA 5/6 wird derzeit die Vorplanung erarbeitet. Sollten sich hieraus Änderungen für PFA 4 ergeben, werden diese eingearbeitet.
- Rechtlich verbindliche Basis zur Lärmberechnung sind die prognostizierten Zugzahlen und keine theoretisch möglichen Maximalwerte.
- Der Begriff "vernünftige Alternative" ist direkt dem Gesetz über die Umweltverträglichkeit (UVPG) entnommen (§ 16 Abs. 1 Nr. 6).



Problemfall Langwaden

In Langwaden werden laut DB-Netz AG 32 Schutzfälle nicht gelöst werden können. Was bedeutet das? Durch aktiven Lärmschutz ist keine Lösung möglich. Passiver Lärmschutz sind Lärmschutzfenster bzw. indirekte Lüftungsanlagen.

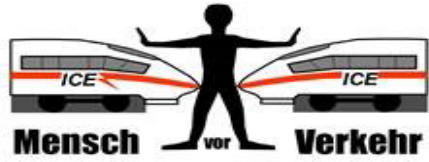




Nahverkehrshalt Südhessen

auf der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim

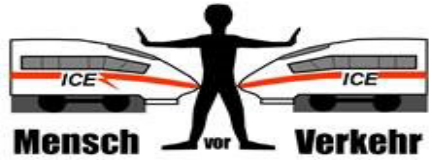
Lorsch / Einhausen NBS



Nahverkehrshalt Südhessen

*Was brachte uns
zu dieser Überlegung ?*





Nahverkehrshalt Südhessen

Beispiel für schnellen Pendlerverkehr auf einer Neubaustrecke:

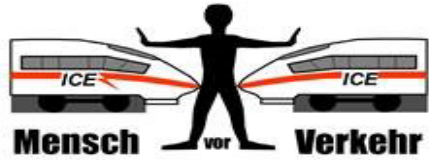
Limburg Süd

(Neubaustrecke Frankfurt – Köln)
seit 2002

aus bahntechnischen Gründen hier nur ICEs
der neuesten Generation möglich

z.Zt. ca. 2500 Ein / Aussteiger pro Tag
in den ersten Jahren ca 1800-2000 E/A pro Tag





Nahverkehrshalt Südhessen

Beispiel für schnellen Nahverkehr auf einer Neubaustrecke:

Allersberg (Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt)
seit 2006

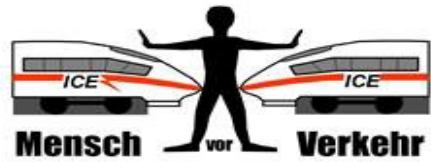
1500 Ein/Aussteiger 2014

S 5 und RE



Nach dem Planungsstand von Mitte 1994 war der Bahnhof zunächst nur als Überholbahnhof konzipiert.

.



Nahverkehrshalt Südhessen

Beispiele für schnellen Nahverkehr auf einer Neubaustrecke:

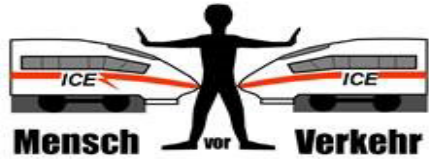
Merklingen

(Neubaustrecke Stuttgart – Ulm)

seit 12-2022

Potentialstudie mit
ca. 1350 Ein/Aussteiger





Nahverkehrshalt Südhessen

Verkehrssituation Main – Neckar – Bahn

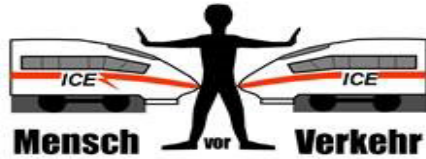
Stand nach Eröffnung der Neubaustrecke (06:00-22:00):
nach Deutschlandtakt 2030:

FV : mindestens stündlich (wie heute)

NV : pro Stunde: 1 x RB, 1 x S, 1 x RE (wie heute)

neu: 1 x RE zusätzlich

GV : Gutachten sprechen von weiteren Steigerungen



Nahverkehrshalt Südhessen

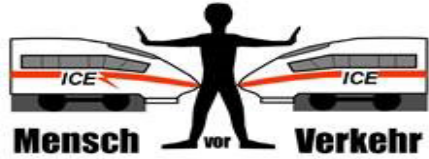
nach Eröffnung der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim

Nahverkehr auf der Neubaustrecke mit Halt in Lorsch/Einhausen

durch **Verlagerung des zusätzlichen RE** aus dem Deutschlandtakt Vorschlag für Hessen von der Main – Neckar – Bahn auf die Neubaustrecke zw. DA und MA

Warum ?

- schnelle Verbindung für Pendler
- bessere und einzige schnelle Anbindung von Südhessen an die Zentren Darmstadt, Frankfurt, Wiesbaden und Mannheim mit dem Nahverkehr
 - Voraussetzung für die Verlagerung der Pendlerströme vom Auto auf die Bahn



Nahverkehrshalt Südhessen

09.07.2019 Besuch Baustelle Bahnhof Merklingen durch „Mensch vor Verkehr“

vertreten durch Bürgermeister Helmut Glanzner und Dr. Jürgen Reiter

Informationen durch

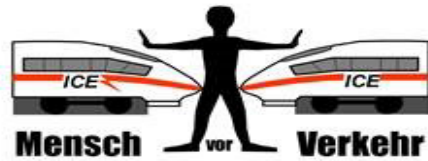
Verbandsbürgermeister von Laichingen und dem Bürgermeister von Merklingen



Erkenntnis :

**Potential Studie
als Rückhalt für das Projekt**

(für Merklingen 1350 Ein-/Aussteiger pro Tag)



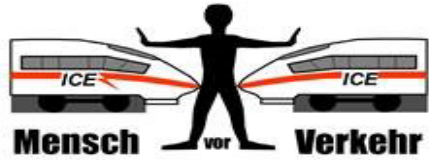
Nahverkehrshalt Südhessen

nächster Schritt :

Vorstand von „Mensch vor Verkehr“ beschließt im Frühjahr 2022

eine Potentialstudie „**NAHVERKEHRSHALT SÜDHESSEN**“ in Auftrag zu geben.

Der Auftrag ging auf Empfehlung aus Merklingen an Intraplan Consult GmbH.



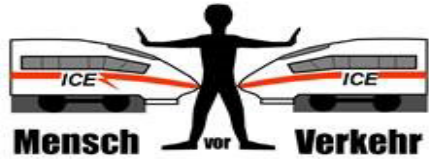
Nahverkehrshalt Südhessen

Einführung einer stündlichen RE-Verbindung

Frankfurt Hbf – Darmstadt Hbf – „Lorsch/Einhausen NBS“ – Mannheim-Waldhof – Mannheim Hbf
(16 Zugpaare pro Tag)

Fahrzeug: Doppelstock-Triebwagenzug
(Typ „Coradia Stream High Capacity“), $v_{\max} = 200 \text{ km/h}$





Nahverkehrshalt Südhessen

Fahrzeiten Frankfurt Hbf – Mannheim Hbf

- ICE 30 min
- RE via NBS 43 min
- RE via Riedbahn 65 min
- RE via Main-Neckar-Bahn 65 min ?

Fahrzeiten von bzw. nach „Lorsch / Einhausen NBS“

- Mannheim Hbf 13 min
- Darmstadt Hbf 12 min
- Frankfurt Hbf 29 min

Ergebnisse der Potentialstudie

Nachfragereaktionen im SPNV auf der NBS

- **Nachfrage insgesamt: 14.650** Reisende pro Tag
- Verkehrsleistung: 596 Tsd. Reisenden-km pro Tag
- Größte Querschnittsbelastung:

Abschnitt „Lorsch/Einhausen NBS“ – Mannheim-Waldhof
mit 10.050 Reisenden pro Tag

- **Ein- und Aussteiger „Lorsch/Einhausen NBS“: 1.950**
Reisende pro Tag (Merklingen: 1350 Reisende pro Tag)



Fazit durch den Gutachter :

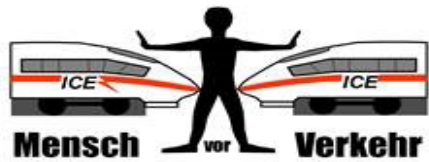
- Der Saldo der gesamtwirtschaftlichen Nutzen eines Regionalverkehrsangebots mit einem Verkehrshalt „Lorsch/Einhausen NBS“ auf der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar liegt unter Berücksichtigung der beschriebenen Annahmen und Randbedingungen bei knapp 14 Mio. € pro Jahr.
- **Damit ist aus gutachterlicher Sicht die Einführung eines solchen SPNV-Angebots auf der NBS grundsätzlich prüfenswert.**
- Inwiefern insbesondere die Einbeziehung fahrplanerischer Restriktionen die Nutzenbilanz belasten würde, wäre in vertiefenden Untersuchungen zu betrachten.



Studie berücksichtigt **keinen** Übergang zur Nibelungenbahn

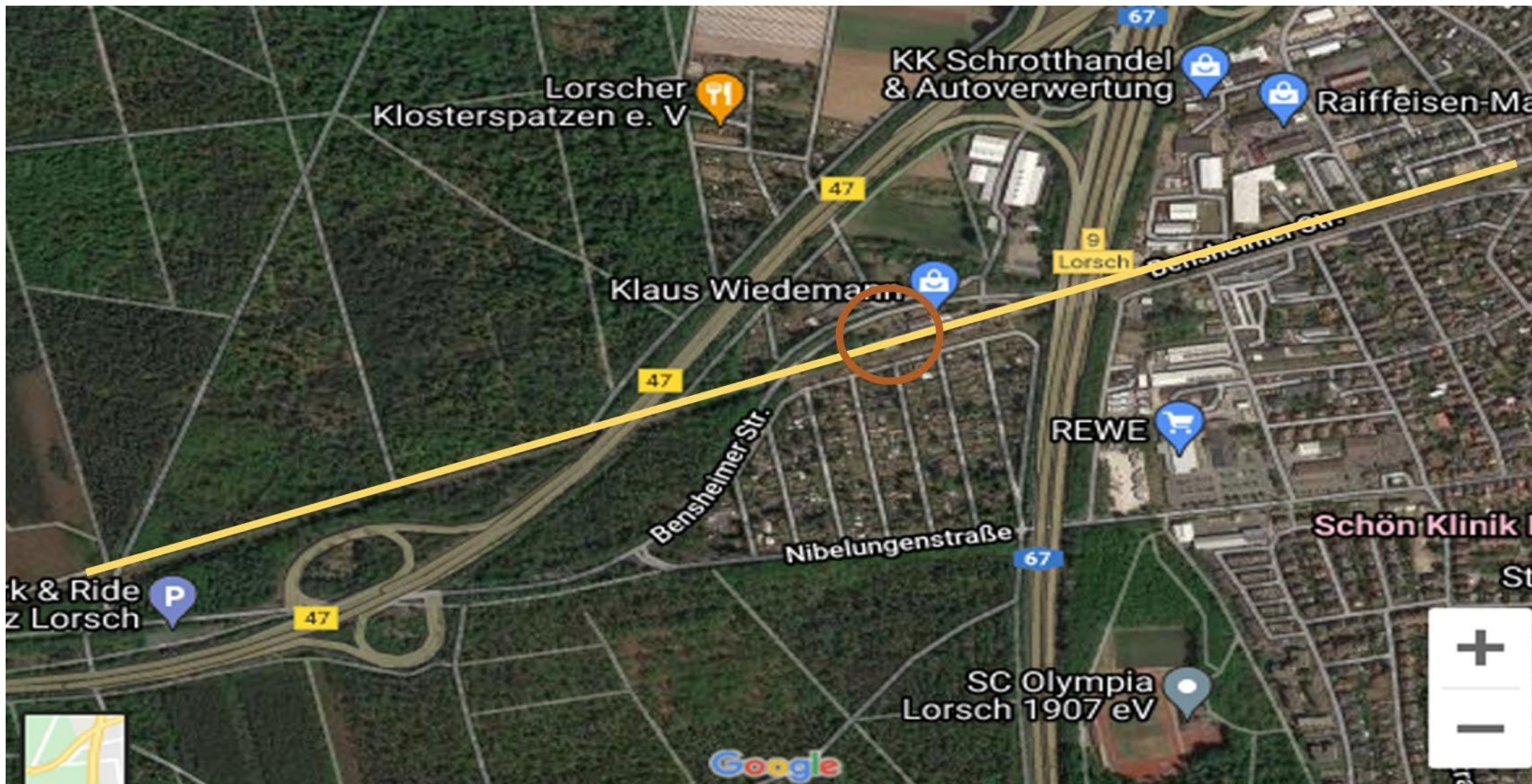
Es wird allerdings eine **Optimierung**
durch eine **Anbindung**
eines **Haltepunktes „Lorsch NB“** an den
Nahverkehrsbahnhof „Lorsch / Einhausen NBS“ angestrebt.

Dies wird das **Ergebnis der Studie** nochmals **deutlich verbessern**.



Nahverkehrshalt Südhessen

Standort für Bahnhof Lorsch / Einhausen ?

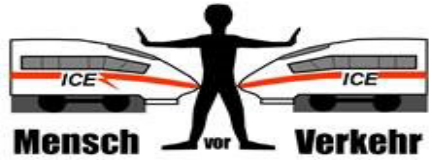




Nahverkehrshalt Südhessen

Haltepunkt Lorsch NB



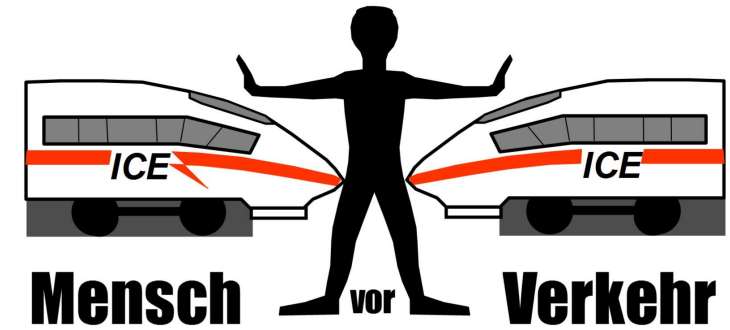


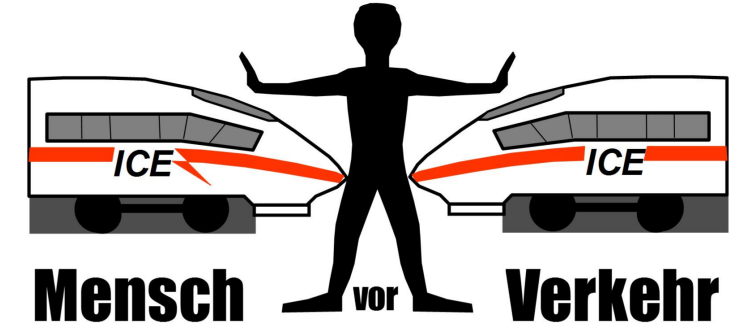
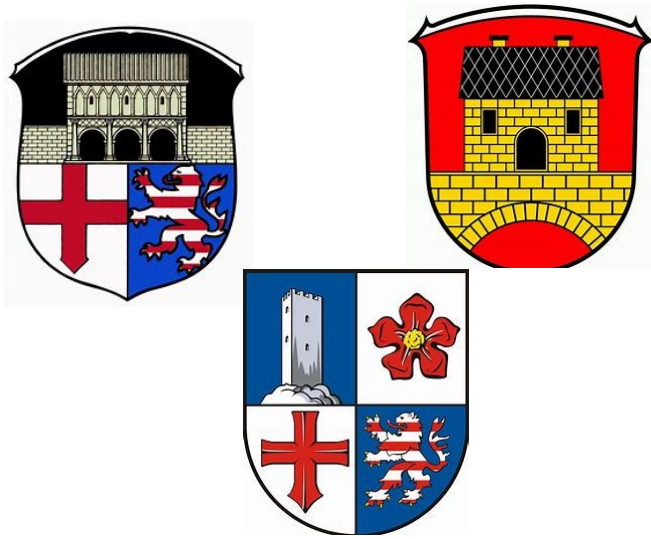
• Reaktion auf Potentialstudie / Mail von Ministerialdirigent Maßberg

Vielen Dank für Ihre E-Mails vom 16. Februar 2023 an Herrn Minister Al-Wazir und vom 27. Februar 2023 an Herrn Staatssekretär Deutschendorf zu einem eventuellen Nahverkehrshalt Lorsch/Einhausen an der geplanten Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim. Herr Minister Al-Wazir und Herr Staatssekretär Deutschendorf haben uns gebeten, Ihnen zu antworten.

Über Ihren Einsatz für den öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene in Ihrer Region, der sich in der Beauftragung der von Ihnen übersandten Potentialstudie für einen Nahverkehrshalt an der Neubaustrecke manifestiert hat, freuen wir uns. Sie stellt einen wichtigen ersten Schritt zur Beurteilung dar, ob ein solcher Halt umsetzbar erscheint.

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit
Wir sind für alle Fragen
offen

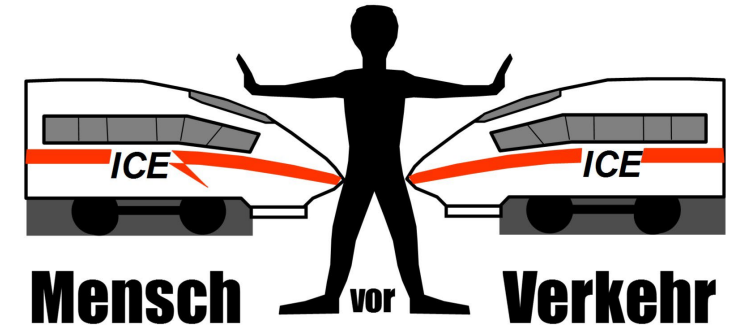




Jahreshauptversammlung Mensch vor Verkehr e.V.

20.09.2023 in der Feuerwehrgerätehaus Lorsch

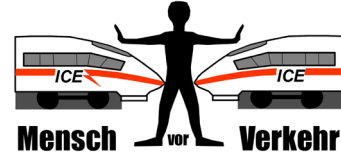
Begrüßung und
Beschlussfähigkeit



Herzlich Willkommen

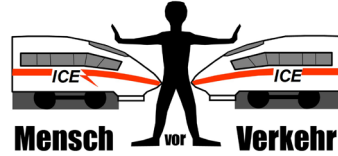
§ 8 (6) Die Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, sofern zu ihr satzungsgemäß eingeladen wurde.

Tagesordnung



1. Begrüßung durch den Vorstand und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Jahresrückblick 2022/2023
3. Berichte der Kassenwartin und der Kassenprüfer/innen
4. Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2022 (Gäste haben das Wort)

Tagesordnung



5. Wahl einer, eines Revisors/Revisorin
6. Geplante Aktivitäten 2023/24
7. Beschlussfassungen sofern Anträge vorliegen
8. Verschiedenes und freie Aussprache

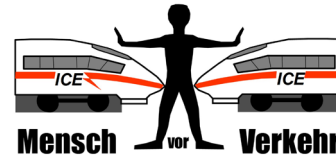
Bericht des Vorstandes

Auch das Berichtsjahr 2022/23 seit der letzten Jahreshauptversammlung vor fast genau einem Jahr, war von Teilnahmen an Arbeitskreissitzungen Beteiligungsforen Treffen mit Organisationen und Initiativen geprägt. Natürlich auch von unseren Vorstandstreffen.

„Mensch vor Verkehr“ nimmt an allen Arbeitsgruppen, Projektbeiräten und Beteiligungsforen teil und bringt sich entsprechend ein.

Zum Glück musste nur noch ein Teil der Sitzungen coronabedingt als Videokonferenzen stattfinden.

Unsere Homepage ist gepflegt und bietet viele Informationen.

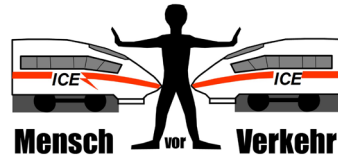


Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Zahlreiche Schreiben führten wir an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

Ebenso erreichten uns Schreiben von unseren Abgeordneten an die Deutsche Bahn und an das Verkehrsministerium.

Als Umweltverband werden wir zunehmend zu Stellungnahmen als Träger öffentliche Belange aufgefordert. Scoping-Termine wurden wahrgenommen und Stellungnahmen abgegeben. Obwohl wir in der Liste „Träger öffentlicher Belange“ eingetragen sind, erhalten wir verhältnismäßig wenig Anfragen aus dem Kreis Bergstraße.



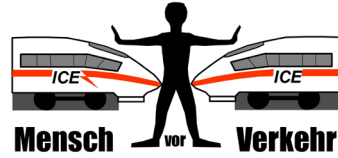
Bericht des Vorstandes, ein weiteres Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Des Weiteren nimmt Mensch vor Verkehr am Thema „Lärmaktionsplan Flughafen Frankfurt“ teil.

Von vielen Bürgern wird besonders der Fluglärm zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr angemahnt.

Zunehmend werden wir mit Problemen von Mitbürgern konfrontiert. In Bensheim konnten wir eine Initiative gegen eine Schredderanlage beraten.

Bauträger und Bauwillige informieren sich über den aktuellen Stand der NBS.



Bericht des Vorstandes, ein weiteres Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Neben den Infoständen der DB Netz AG in Einhausen, Lorsch und Langwaden veranstalteten wir eigene Infostände

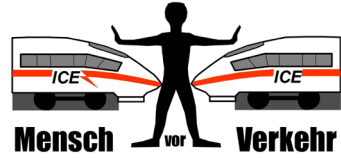
Wir nahmen nicht nur zum Thema NBS, sondern auch zu vielen anderen Themen, wie B 47, Ortsumgehung Rosengarten und Nibelungenbahn Stellung, sei es präsent, per Videokonferenz oder telefonisch.

Vor vierzehn Tagen veranstalteten wir eine Podiumsdiskussion mit den Landtagskandidat*innen. Alle sprachen sich für einen langen bergmännischen Tunnel aus.

Besonders Wichtig sind die vielen Gesprächsrunden und Aktionen mit der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen. Wir bedanken uns für die Unterstützung durch beide Kommunen.

Wichtig wäre, dass alle Bergsträßer Kommunen zusammenstehen.

In unserem Bericht wurde deutlich gemacht, dass besonders die Kommunen an den Bestandsstrecken sehr viel stärker betroffen sein werden als angenommen.



Bericht des Vorstandes, ein weiteres Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Regelmäßige Termine haben wir mit:
Den Umweltverbänden
Arbeitsgruppen und HessenForst



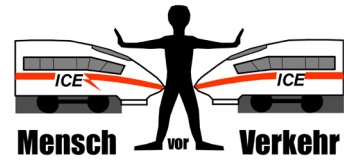
Bericht des Vorstandes,

Nach wie vor erhalten wir Anfragen zu der Neubaustrecke. Wir helfen gerne und bieten unsere Informationen an.

Die Zugangsdaten finden Sie auf unserer Homepage

www.mensch-vor-verkehr.de

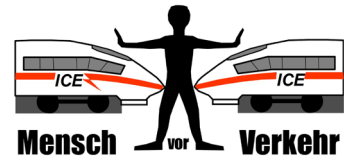




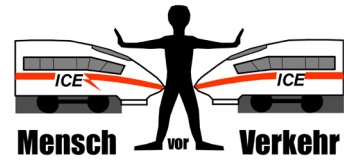
TOP 3: Berichte der Kassenswartin Andrea Müller

TOP 4: Bericht der Kassenprüfer/innen

Monika Hirsch und Fritz Loseries



TOP 5: Entlastung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022 (Gäste haben das Wort)



TOP 6: Wahl einer, eines Revisors/Revisorin

10. Geplante Aktivitäten 2023/24

Die Entscheidung der Bahn zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim gibt für weitere Initiativen den Ausschlag. Grundsätzlich hat sich seit 25 Jahren kaum etwas geändert.

Wir werden unsere Initiativen mit Bedacht ausweiten.

Dauerhafte Öffentlichkeitsarbeit auch unter Einbeziehung “Sozialer Medien“, Fernsehen und Rundfunk.

Info Veranstaltungen auch in Schwanheim, Fehlheim und Langwaden

Konsensrunden mit den Initiativen, Umweltverbänden, Hessenforst und der Kreispolitik

10. Geplante Aktivitäten 2023/24

Beteiligung an den Foren, Workshops und Gesprächen mit der Bahn.

Gesonderte Gespräche mit der Bahn planen wir.

Sollte es zum Worst Case kommen kann eine Großveranstaltung von Nöten sein.

Informationstafeln in Lorsch, Einhausen und Langwaden wurden aufgestellt.

Jüngere Leute werden gebraucht, um unser Projekt nachhaltig fortzusetzen.

Zudem ist unser Auftrag als Umweltverband einzuhalten.

7. Beschlussfassungen sofern Anträge vorliegen
8. Verschiedenes und freie Aussprache

Klarstellung

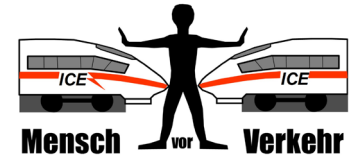
Vielfach werden wir von Mitbürger*innen angesprochen, dass wir die Neubaustrecke nicht verhindern können.

Darum geht es nicht!

Mensch vor Verkehr will die Bahnlinie nicht verhindern, sondern wir befürworten sie.

Aber nicht so wie es die Bahn vorhat.

Wir sind für die Verkehrswende und sind für die Verlagerung von Personen- und Gütertransport auf die Schiene.



TOP 9: Verschiedenes und freie Aussprache

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit