
Vertiefungstermin zum Fernbahntunnel Frankfurt

2. Sitzung

Frankfurt am Main
26.08.2024

Ort: NETZwerk – DB InfraGo Zentrale, Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt
Dauer: 15:00 Uhr – 18:00 Uhr
Moderation: Martin Wachter, ifok
Protokoll: Tobias Gruhn, ifok

Tagesordnung

- TOP 0 Begrüßung und Tagesordnung
- TOP 1 Der Weg zum Fernbahntunnel (Historie)
- TOP 2 Frankfurt Hauptbahnhof
- TOP 3 Frankfurt Süd
- TOP 4 Ausblick
- TOP 5 Offene Gespräche an den Marktständen
- TOP 6 Optionaler Spaziergang zum Gleis 25/ ZDS

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation DB InfraGO
TOP 0 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Martin Wachter, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zum zweiten Vertiefungstermin zum Fernbahntunnel Frankfurt. Er freue sich über das anhaltende Interesse an dem Format der Vertiefungstermine, auch wenn diese nicht ausschließlich Themen zum Fernbahntunnel behandeln. Danach übergibt er das Wort an Herrn Dr. Alexander Nolte.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Alexander Nolte, Projektleiter Fernbahntunnel Frankfurt, begrüßt die Teilnehmenden des Vertiefungstermins im Namen der DB InfraGo AG. Er kündigt an, dass sich der Termin auf die oberirdischen Maßnahmen in den Bereichen Frankfurt Süd und Frankfurt Hauptbahnhof konzentrieren wird. Er erläutert, dass die DB das Projekt Frankfurt Fernbahntunnel auch öffentlichkeitswirksam am Museumuferfest präsentiert hat. Das erhaltene Feedback sei durchweg positiv gewesen. (Anlage 1, Folie 2).

Anschließend stellt er die verschiedenen Referenten vor: (1) Rainer Lehmann (Projektleiter Frankfurt HBF/ Süd), (2) Sissy Freidank (Verantwortliche für die oberirdischen Maßnahmen um den Frankfurt Hbf) und (3) Wolfgang Lehnen (Verantwortlicher für Frankfurt Süd und den Deutschherrnbrückenzug).

Tagesordnungspunkte

Martin Wachter stellt die Tagesordnungspunkte vor. (Anlage 1, **Folie 3**).

- (0) Begrüßung und Tagesordnung
- (1) Der Weg zum Fernbahntunnel (Historie)
- (2) Frankfurt Hauptbahnhof
- (3) Frankfurt Süd
- (4) Ausblick
- (5) Offene Gespräche an den Marktständen
- (6) Optionaler Spaziergang zum Gleis 25/ ZDS

Die Präsentation sowie ein Ergebnisprotokollentwurf werde den Teilnehmer:innen im Nachgang des Termins zur Verfügung gestellt. Die formelle Verabschiedung des Entwurfs erfolge auf dem kommenden Dialogforum.

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied bittet darum, bei der kommenden Sitzungen Möglichkeiten der Ladeinfrastruktur für Laptops oder Mobiltelefone an den Sitzplätzen zur Verfügung zu stellen.

Ein Mitglied merkt an, dass die Terminierung der beiden Vertiefungstermine kurz vor und nach den Sommerferien die Teilnahme einiger Mitgliedern erschwert habe und bittet darum, dies bei der zukünftigen Planung zu berücksichtigen.

Herr Wachter antwortet, dass zukünftig die Termine der Veranstaltung frühzeitiger bekannt gegeben werden sollen. Bei der Terminierung der Veranstaltung werde versucht, unter der Berücksichtigung von Bundestags- und Landtags Sitzungswochen sowie kommunaler Veranstaltungen, einen Termin zu finden.

Ein Mitglied erkundigt sich, ob für das kommende Dialogforum ein ausreichend großer Raum für die Teilnehmendenzahl gewählt werden kann. Herr Nolte antwortet, dass die DB die Raumgröße basierend auf der Anzahl der angemeldeten Teilnehmenden plane. Er bittet daher die Teilnehmenden um eine frühzeitige Zu- oder Absage zum Termin.

Ein Mitglied weist darauf hin, dass am 04.11.2024 ab 17 Uhr der Mobilitätsausschuss der Stadt Frankfurt tagen werde und daher einige Teilnehmende voraussichtlich nicht teilnehmen könnten beziehungsweise die Veranstaltung früher verlassen müssten.

Herr Nolte antwortet, dass die Terminfindung des Dialogforums, wie bereits angeführt, unterschiedlichen Parametern unterliege und das Dialogforum bereits um 13 Uhr starten werde.

TOP 1 Der Weg zum Fernbahntunnel (Historie)

Herr Nolte stellt die Historie des Entwicklungsbedarfs des Knoten Frankfurt vor (Anlage 1, **Folie 4-7**). Mittels eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen wurde überprüft, ob die Kreuzungskonflikte im Bereich Frankfurt Süd durch einen Ringbetrieb oder Linienbetrieb zu lösen sind. Die entsprechenden Lösungen konnten die Wachstumsprognose für 2030 von 1.500 Zügen pro Tag bereits nicht mehr erfüllen. Die aufgrund der Einbindung des Deutschlandtakts erhöhten Wachstumsprognosen von bis zu 1.800 Zügen pro Tag könnten nur durch eine zusätzliche Kapazitätsmaßnahme, wie den Fernbahntunnel, realisiert werden. Er betont, dass das Projekt Fernbahntunnel und die oberirdischen Maßnahmen am Frankfurter Knoten kapazitiv gemeinsam gedacht werden müssen.

Anmerkungen/Diskussion

Ein Mitglied bittet darum, dass in der kommenden Sitzung eine Folie mit einer Gegenüberstellung der faktischen Ist-Zahlen der vergangenen Jahre präsentiert werde.

Herr Nolte antwortet, dass diese Zahlen bereits auf Folie sechs des aktuellen Foliensatzes zu finden sind. Er ergänzt, dass der Hinweis für die kommenden Sitzungen aufgenommen werde.

Ein Mitglied merkt an, dass für das Jahr 2030 ein täglicher Zugverkehr von 1.800 Zügen prognostiziert werde. Das Mitglied bezweifelt, dass die prognostizierten Zahlen aufgrund des Baus des Fernbahntunnels ab 2030 erreicht werden könnten.

Herr Nolte betont, dass es sich bei den prognostizierten Zugzahlen um eine Wachstumsprognose des Deutschlandtakts handle. In diesem Konzept habe der Bundestag vorausgesetzt, dass eine Zielinfrastruktur bis 2030 vorhanden sein müsse. Die Prognosen würden kontinuierlich evaluiert und angepasst. Er betont, dass die Zielprognose nur nach der Realisierung des Fernbahntunnels erreicht werden könne und fügt hinzu, dass die vorhandene Ist-Infrastruktur die möglichen Zugzahlen vorgebe.

Ein Mitglied fragt, ob – ähnlich wie im Projekt Mannheim-Karlsruhe – auf die neuen Zugzahlen der Prognose 2040 für die Grundlagenplanung gewartet werde.

Herr Nolte bestätigt dies. In der frühen Leistungsphase bilde die aktuelle Zugzahlprognose die Planungsgrundlage.

Ein Mitglied bittet darum, in der nächsten Sitzung Informationen zu erhalten, inwiefern es Alternativprüfungen auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung 2018 gegeben habe. Insbesondere interessiert es sich für die Gründe, die zur Entscheidung für das Tunnelprojekt geführt haben und ob Alternativprojekte in Betracht gezogen wurden, um die Kapazitätssteigerungen zu ermöglichen.

Herr Nolte antwortet, dass alternative Planungen durchgeführt wurden. Er verweist auf den Foliensatz und das Protokoll des 2. Dialogforums. Die oberirdische Planung habe ergeben, dass ohne massive Abrissmaßnahmen im Frankfurter Stadtgebiet und der dortigen Realisierung neuer Bahninfrastruktur keine signifikante Kapazitätssteigerung möglich sei. Er erklärt, dass durch die vier durchgehenden Bahnsteigkanten eine gleichwertige Kapazitätssteigerung für den seit 2 Jahren ausgelasteten Hauptbahnhof erreicht werden könne, wie sie bei etwa sechs bis acht Bahnsteigkanten in einem Kopfbahnhof erzielt werde. Dies sei durch die Auflösung von Kreuzungskonflikten möglich.

Ein Mitglied merkt an, dass im historischen Hintergrund die 2017 gegründete Arbeitsgemeinschaft für die Entwicklung für einen Schienengesamtplan, der auch den Güterverkehr einbezog, thematisiert wurde. Es möchte wissen, inwiefern die Gesamtkonzeption im Projekt berücksichtigt wurde.

Herr Nolte antwortet, dass ihm diese Konstellation nicht bekannt sei. Er gehe davon aus, dass dies im Rahmen der Fortschreibung RheinMain plus einzuordnen sei. Grundsätzlich basiere beides auf der Prognose des Deutschlandtaktes und des Bundesverkehrswegeplanes. Die heutigen Konzepte des Deutschlandtaktes inkludierten auch den Güterverkehr. Der Güterverkehr auf der Strecke des Knoten Frankfurts werde durch den Deutschlandtakt reduziert. *Ein Mitglied bestätigt die Aussage, dass der Deutschlandtakt Korridore für den Güterverkehr vorsehe, um den Frankfurter Knoten zu umfahren.*

Ein Mitglied möchte wissen, ob eine Garantie ausgesprochen werden könne, dass die Zuwegungsstrecken zum Knoten Frankfurt die erforderlichen Kapazitätssteigerung realisieren könnten.

Herr Nolte bestätigt dies und erläutert, dass derzeit ein Konzept entwickelt werde, das dem der Generalsanierung für die Knoten ähnlich sei. Herr Wachter ergänzt, dass in dem heutigen Termin über die direkten Zuwege über Frankfurt Süd berichtet werde.

Ein Mitglied fragt, ob die reduzierte Bereitstellung finanzieller Mittel an die Bahn durch den Bundestag Auswirkungen auf die Planung des Projektes habe.

Herr Nolte verneint dies. Die aktuelle Planungsphase sei davon nicht beeinträchtigt.

TOP 2 Frankfurt Hauptbahnhof

Rainer Lehmann, Projektleiter Frankfurt HBF/ Süd, begrüßt die Teilnehmenden des Vertiefungstermins. Er betont, dass es sich bei den vorgestellten Maßnahmen um ein kombiniertes Maßnahmenpaket aus den oberirdischen Maßnahmen und dem Fernbahntunnel handle. Die heutigen betrieblichen Anforderungen (wie beispielsweise verlängerte Fernverkehrszüge) führten an dem, als Dampflokbahnhof konzipierten Hauptbahnhof zu Betriebseinbußen. Die geplanten oberirdischen Maßnahmen hingegen führten zu einer Steigerung der Betriebsqualität, indem die Flexibilität auf dem Frankfurter Vorfeld erhöht werde. Anhand einer Prinzipskizze verdeutlicht Herr Lehmann die Kreuzungs- und Fahrstraßenkonflikte im Vorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs. Die vorhandene Infrastruktur führe zu einer reduzierten Erreichbarkeit der Gleise je nach Streckenzulauf. (Anlage 1, **Folie 8-14**). Anschließend übergibt er das Wort an Sissy Freidank.

Sissy Freidank, Verantwortliche für die oberirdischen Maßnahmen um den Frankfurt Hbf, erläutert die oberirdischen Maßnahmen am Hauptbahnhof. Als erste Maßnahme sei die Realisierung von zusätzlichen Zugdeckungssignalen an den Gleisen 10, 11, 14, 15,16,17 sowie der Neubau des Gleises 25 geplant. Während die erste Maßnahme zu einer Kapazitätssteigerung an den existierenden Gleisen führe, werde dem Frankfurter Hauptbahnhof mit dem Neubau des Gleises 25 eine Gleisanlage und Bahnsteig nach aktuellem Stand hinzugefügt. Dies ermögliche eine verbesserte Verteilung des Nahverkehrs im nördlichen Bereich des Vorfeldes. Diese Maßnahmen seien Bestandteil einer Reihe von Bausteinen zur Steigerung der Betriebsqualität im Bahnhofsvorfeld. Anschließend stellt sie die Bausteine A und C aus dem Maßnahmenkatalog anhand einer Ist- und Soll-Prinzipskizze vor. Zum Abschluss erläutert sie die Ziele der Maßnahmen am Hauptbahnhof. (Anlage 1, **Folie 15-29**)

Anmerkungen/Diskussion

Darstellungen

Ein Mitglied merkt an, dass die Skizzenfolie (Folie 12) nicht die tatsächlichen Verhältnisse korrekt abbilde. So seien im Mittelteil mit den Zugstrecken der Main-Weser-Bahn und der Main-Neckar-Bahn Gleisverbindungen nicht eingezeichnet. Ein Mitglied erwidert, dass die Schnittmenge im Bereich der Gleise 11-13 eingezeichnet sei. Herr Wachter antwortet, dass die Komplexität des Bahnhofsvorfeldes in der Prinzipskizze vereinfacht dargestellt wurde und verweist darauf, dass an den Infoständen in den Austausch gegangen werden könne. Herr Lehmann ergänzt, dass die Folie fachlich korrekt sein müsse und kündigt eine Überprüfung an.

Ein Mitglied bedankt sich für die anschauliche Darstellung der unterschiedlichen Bahnsteiglängen in der Schemaskizze.

Wegebeziehung

Ein Mitglied fragt, ob der oberirdische Fernverkehr zwischen Gießen und Darmstadt nach Realisierung des Fernbahntunnels bestehen bleibe. Es äußert außerdem Zweifel daran, dass ein schneller Umstieg von den Zügen im Fernbahntunnel zu den oberirdischen Zügen aufgrund der tiefen Lage der Station für die Passagiere möglich sein werde.

Herr Nolte antwortet, dass die geplante Querpassage und das Wegenetz bereits Bestandteil des letzten Vertiefungstermin gewesen sei und verweist auf den Foliensatz. Zudem betont er, dass die hauptsächlichsten Umsteigebeziehungen im Fernbahntunnel unterirdisch seien.

Zugdeckungssignale

Ein Mitglied bittet zu beachten, dass bei zusätzlichen Halten von zwei Zügen an einem Gleis eine konsequente Kommunikation zum Fahrbetrieb des Gleises benötigt werde.

Ein anderes Mitglied fügt hinzu, dass die vorgestellte Maßnahme der zusätzlichen Zugdeckungssignale durch zukünftige längere ICE-Züge möglicherweise nur kurzfristig die Betriebsqualität liefern könnte. Es gehe langfristig tendenziell von längeren Zügen als von kürzeren Zügen aus.

Ein anderes Mitglied bezweifelt die Sinnhaftigkeit, für kurze Bahnsteige zusätzliche Zugdeckungssignale zu verwenden.

Ein Mitglied antwortet, dass diese Maßnahme durchaus sinnvoll sein könne, da auf der Main-Weser-Bahn unterschiedliche Zuglängen verkehren würden.

Gleis 25

Ein Mitglied möchte wissen, ob durch den Neubau des Gleises 25 das historische Hallendach des Hauptbahnhofs betroffen sei.

Frau Freidank antwortet, dass die Betroffenheit lediglich durch den Nahbereich zu den Hallenstützen bestehe. Die betroffenen Hallenstützen wurden bereits untersucht, um mögliche statische Effekte in die Planung einzubeziehen.

Ein Mitglied merkt an, dass die Visualisierung der Maßnahme „Gleis 25“ die Kompatibilität mit der Querpassage darstellen sollte.

Das Mitglied weist darauf hin, dass es sinnvoll sein könnte die alten Gepäckbahnsteige ohne Hallenstützen in einem ähnlichen Schritt, wie bei Gleis 6,7 und 8 zu beseitigen und damit die Möglichkeit zur Bahnsteigvergrößerung zu bieten.

Herr Nolte antwortet, dass die Thematik der Beseitigung der alten Gepäckbahnsteige intensiv untersucht werde. Nach aktuellem Stand werde das Gleis 25, mit einer Breite von 11 Metern, der breiteste Bahnsteig.

Ein Mitglied möchte wissen, ob für die entfallenden Parkplätze von Seiten der DB Ersatz zur Verfügung gestellt werde.

Frau Freidank verneint dies und weist darauf hin, dass ein Teil der Parkfläche bestehen bleiben werde. Herr Lehmann fügt an, dass die Stadt in der Umgebung zusätzliche Infrastruktur plane.

Station

Ein Mitglied erinnert daran, dass im letzten Dialogforum kommuniziert worden sei, die endgültige Position des Tiefbahnhofs unter Gleis 1-3 stehe noch nicht fest. Es möchte daher wissen, ob insofern die Lage der Station nördlicher verortet werde, die vorgestellten Maßnahmen rückgängig gemacht werden müssten.

Herr Nolte verneint dies und erklärt, dass die Planungen durch das gemeinsame Projektteam eng abgestimmt werden. Die Maßnahmen müssten integrativ betrachtet werden.

Ein Mitglied fragt, wann die Lage der Station final feststehen werde. Herr Nolte antwortet, dass die Lage der Station nach Abschluss der Prüfung der Rahmenbedingungen im kommenden Jahr präsentiert werde.

Finanzierung

Das Mitglied möchte wissen, wie die Maßnahme finanziert werde.

Herr Nolte antwortet, dass alle Forderungen vom Nahverkehrsträger vom Bund gesammelt und integrativ betrachtet werden.

TOP 3 Frankfurt Süd

Herr Lehmann hält einführende Worte zum Projektbereich Frankfurt Süd. Er stellt die Kreuzungskonflikte im Bereich Frankfurt Süd vor, die zu Kapazitätseinschränkungen und Qualitätsmängeln auf der Strecke führen. (Anlage 1, **Folie 30-34**)

Anschließend übergibt er das Wort an Herrn Wolfgang Lehnen, Verantwortlicher für Frankfurt Süd und den Deutschherrenbrückenzug. Dieser stellt die Maßnahmen zur Problemlösung für den Bereich Frankfurt Süd vor. Die vorgestellten Maßnahmen umfassen einen Bypass im Bereich der Deutschherrnbrücke, zusätzliche Überleitstellen sowie zusätzliche Haltemöglichkeiten am Bahnhof Frankfurt Süd. Er betont, dass die räumlich enge Umgebung sowie die Vermeidung von Beeinträchtigung des planmäßigen Zugverkehrs den intensiven Austausch mit allen Stakeholdern und intensiver Planung bedürfen. (Anlage 1, **Folie 34-39**)

Anmerkungen/Diskussion

Bypass

Ein Mitglied möchte wissen, ob für den geplanten Bypass Häuser abgerissen werden müssen.

Herr Lehnen antwortet, dass nach dem aktuellen Planungsstand noch keine Aussage hierzu getätigt werden könne. Nach Abschluss der Trassierungsplanung können Informationen über das Ausmaß der Eingriffe bereitgestellt werden.

Herr Nolte ergänzt, dass neben dem Schlachthofbrückenzug auch der Deutschherrnbrückenzug neu konzipiert werde. Durch den Neubau der Deutschherrnbrücke in paralleler Lage werde der Bogen größer gespannt sein als bisher.

Brückensanierung

Ein Mitglied möchte wissen, welche Brücken im Betrachtungsraum im Sanierungsbedarf der DB aufgeführt werden.

Herr Nolte antwortet, dass es sich bei den Brückenzügen Deutschherrnbrückenzug und Schlachthofbrückenzug um eine Vielzahl an Brücken handle. Er äußert die Vermutung, dass der gesamte Brückenzug mit seinen einzelnen Brücken gelistet sei. Herr Wachter fügt an, dass diese Thematik auch in der Fachgruppe thematisiert werde.

Bahnhof Frankfurt Süd

Ein Mitglied möchte wissen, ob alle Bahnsteige verbreitert werden würden.

Herr Nolte antwortet, dass die bestehenden Bahnsteige Bestandschutz hätten und keine Verbreiterung im Rahmen des Projekts vorgesehen sei.

Ein Mitglied merkt an, dass die Intermodalität gewährleistet sein müsse. Zudem möchte es wissen, ob es Planung für das Gleis 10 in die Höhe beziehungsweise Tiefe untersucht wurde.

Herr Nolte antwortet, dass bezüglich der Intermodalität der Dialog zeitnah beginnen werde. Aufgrund der engen Bebauung in der Nähe des Bahnhofs ist die oberste Prämisse möglichst auf den Bahngrenzen zu bleiben. Höhenbauwerke würden große visuelle Beeinträchtigungen für Anwohnende darstellen.

Ein Mitglied möchte wissen, ob ein Ausbau für die Strecke Frankfurt Süd-Louisa, aufgrund der zu erwartenden stärkeren Nutzung geplant sei. Ein Mitglied antwortet, dass die Strecke von FFM Süd nach FFM-Station grundsätzlich zweigleisig sei und kein Bedarf für einen weiteren Ausbau bestehe.

Ein Mitglied plädiert dafür, dass Frankfurt Süd kein Teil einer Regionaltangente sein könne. Ein anderes Mitglied ergänzt, dass für den Weg von Darmstadt Hauptbahnhof zum Frankfurter Hauptbahnhof die Nutzung der Strecken über Langen in den Hauptbahnhof oder über Frankfurt Stadion in den Fernbahntunnel möglich sei und daher kein Bedarf eines Ausbaus in dem Bereich Forsthaus erkennbar sei.

Herr Nolte antwortet, dass dies das ursprüngliche Konzept der oberirdischen Maßnahmen gewesen sei. Mittels des neugeplanten Bahngleises werde der steigenden Nutzung Rechnung getragen.

Offenbach

Ein Mitglied fragt, welche Maßnahmen für die Anbindung an Offenbach zu erwarten seien.

Herr Nolte antwortet, dass die Planung des Fernbahntunnels eine unterirdische Doppelanbindung an die nord- und südmainische Strecke vorsehe. Er erläutert, dass ohne diese Variante eine Kapazitätsüberlastung der südmainischen Strecke zu erwarten gewesen wäre, was letztlich einen viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Hanau und Offenbach zur Folge gehabt hätte. Für Offenbach ergebe sich mit dem RTS5 eine halbstündliche Anbindung an den Frankfurter Hauptbahnhof und Frankfurt Flughafen. Die vorgestellten oberirdischen Maßnahmen dürften insofern keine Auswirkung auf Offenbach haben.

Herr Wachter schlägt vor in der nächsten Sitzung des Dialogforums eine Folie zu der Auswirkung auf Offenbach einzubinden. Herr Nolte sagt dies zu.

Ein anderes Mitglied sagt, dass es die Doppelanbindungslösung zwar grundsätzlich unterstütze, jedoch darauf hinweist, dass die westliche Anbindung vor Offenbach sich negativ auf den Offenbacher Hauptbahnhof auswirke. Es plädiert dafür, dass der Abschnitt (westlich von Offenbach HBF bis zu dem Abzweig der A661) zum Hochleistungskorridor gezählt werde und die Finanzierung daher vom Bund übernommen werden sollte und nicht Bestandteil der Nahverkehrsfinanzierung sein dürfe.

Herr Nolte antwortet, dass es unstrittig sei, dass die Kapazität auf der Bestandsstrecke ein Thema sei. Er könne jedoch nur für das Projekt des Fernbahntunnels sprechen und verweist auf das im Deutschlandtakt vorgesehene zusätzliche Gleis für Offenbach.

Ein Mitglied fragt, ob die Möglichkeit bestehe, beispielsweise im Rahmen neuer S-Bahnrouen, eine Verbindung von Offenbach über Frankfurt Süd nach Louisa zu realisieren. Herr Nolte bestätigt, dass

die Möglichkeiten der Fahrtroute bestehen würde. Er betont jedoch, dass er keine Aussage über die aktuelle Nutzung dieser Fahrtroute tätigen könne.

TOP 4 Ausblick

Martin Wachter stellt den Teilnehmenden den Vorschlag eines zusätzlichen Formates der Fachgruppe „FFM Süd“ vor. (Anlage 1, **Folie 41**) Die Präsentationen und Protokolle werden allen Teilnehmenden des Dialogforums zur Verfügung gestellt. Im Rahmen des nächsten Dialogforums wird dieser Vorschlag noch einmal vertiefend aufgegriffen. Anschließend leitet Herr Wachter in den Ausblick über und übergibt das Wort an Herrn Nolte. Dieser fasst die Diskussion der Veranstaltung zusammen. Er betont den Bedarf der Fachgruppe „FFM Süd“ durch die intensive Planung in der nächsten Zeit. Abschließend weist er darauf hin, dass alle präsentierten Inhalte in die Infostände überführt worden seien und das Projektteam dort bei Fragen gerne zur Verfügung steht (Anlage 1, Folie 42).

Herr Wachter fragt zur Terminfindung, ob der Freitag weiterhin ausgeschlossen bleiben solle. Das Forum bejaht dies eindeutig.

TOP 5 Offene Gespräche an den Marktständen

Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit an Infoständen mit Mitarbeitenden der Deutschen Bahn weiterzuführen.