

---

# Dialogforum Hanau-Fulda

## 24. Sitzung

Stadthalle Schlüchtern, Schloßstraße 13, 36381 Schlüchtern

23. September 2024

---

Freigegeben am 27. August 2025 in der 25. Sitzung des Dialogforums

Dauer: 15.00 Uhr – 17.50 Uhr  
Leitung: Martin Wachter, ifok  
Protokoll: Lea Hummel, ifok

## **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 23. Dialogforumssitzung vom 18.09.2023
- TOP 3 Rückblick 10 Jahre Dialogforum
- TOP 4 ABS: aktueller Projektsachstand
- TOP 5 NBS: Bericht aus der AG-Sitzung / Planungsfortschritte
- TOP 6 Generalsanierung Kinzigtal: Einführung
- TOP 7 Ausblick und Termine
- TOP 8 Abstimmung der Pressebotschaften & Verabschiedung
- TOP 9 Gemeinsamer Ausklang inkl. Gruppenfoto

## **Anlagen zum Protokoll**

- Anlage 1 Finales Protokoll der 23. Sitzung des Dialogforums
- Anlage 2 Präsentation der DB InfraGO AG

## **TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Moderation**

Herr Wachter begrüßt die Teilnehmenden zur 24. Sitzung des Dialogforums.

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

Reinhold Baier, Erster Stadtrat der Stadt Schlüchtern, heißt die Teilnehmenden der 24. Sitzung willkommen. Er freut sich, dass die Sitzung in der Stadthalle Schlüchtern stattfindet. Zugleich betont er, dass man in Schlüchtern die Planungen der Bahn kritisch sehe, da man in besonderem Maße betroffen sei. Er appelliert für einen offenen Austausch, ein respektvolles Miteinander sowie eine frühzeitige Kommunikation in Bezug auf die bevorstehenden langen Bauphasen und wünscht eine erfolgreiche Dialogsitzung.

Herr Bolte (DB) begrüßt die Teilnehmenden und freut sich, dass die Sitzung in Präsenz stattfindet. Er betont die Besonderheit dieser Sitzung, da es sich um die Sitzung zum 10-jährigen Jubiläum des Dialogforums handelt. Weiter geht er auf die besondere Wichtigkeit des offenen Dialogs ein, der auch in Zukunft eine wesentliche Rolle spielen wird. Er bedankt sich bei der Stadt Schlüchtern, dass diese Sitzung in der Stadthalle stattfinden kann. Des Weiteren stellt er Herrn Wolf-Dieter Tigges als Projektleiter für die Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen sowie Frau Carolin Handschuh als neue Kommunikatorin der Projekte Aus- und Neubaustrecke Hanau-Fulda vor.

Herr Wachter (ifok) stellt die Agenda vor. Auf der Sitzung werde es einen Bericht zum aktuellen Projektstand der Aus- sowie der Neubaustrecke geben. Zudem werde die Bahn einen Überblick zur Generalanierung im Kinzigtal geben. Darüber hinaus solle die Sitzung dazu dienen, einen Rückblick auf zehn Jahre Dialogforum zu werfen.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der 23. Dialogforumssitzung vom 18.09.2023**

Herr Wachter führt aus, dass keine Änderungsvorschläge zum Protokoll eingegangen sind.

Das Protokoll der 23. Dialogforumssitzung wird ohne Änderungsvorschläge formell verabschiedet (**Anlage 1**).

## **TOP 3 Rückblick 10 Jahre Dialogforum**

Herr Wachter (ifok) bittet die Mitarbeitenden der Deutschen Bahn, Frau Katzenbach-Trosch, Herrn Bolte, Herrn Domke sowie Herrn Eggert (ifok) nach vorne, da sie das Dialogforum von Anfang an begleitet haben.

Herr Eggert übernimmt das Wort. Er fordert all diejenigen auf, die von Beginn an im Dialogforum engagiert sind, aufzustehen. Er bittet einzelne Personen um eine Einschätzung, mit welchen Erwartungen sie damals in das Dialogforum eingestiegen sind und wie sie den bisherigen Prozess bewerten würden. Einige der Teilnehmenden betonen, dass der Prozess von Beginn an auf Augenhöhe stattgefunden habe und der Dialog an einigen Stellen dazu beigetragen habe, ein besseres Verständnis für andere Positionen zu bekommen. Außerdem werden die offene Kommunikation, die faktenbasierten Diskussionen und die guten Gespräche des Dialogforums sowohl von Mitgliedern des Dialogforums als auch von Vertretenden der DB als wertschätzend und gelungen bezeichnet. Andere Mitglieder weisen darauf hin, dass einige Kommunen stark von den Planungen betroffen seien, über die man auch in Zukunft weiter kritisch sprechen müsse. Dies gelte insbesondere im Hinblick auf die später anstehenden baustellenbedingten Belastungen.

## TOP 4 ABS: aktueller Projektsachstand

Herr Tigges (DB) stellt sich als Projektleiter für die Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen vor. Er verantwortet auch das Projekt „Eigene Gleise für die S6“ in Frankfurt. Dabei betont er die Notwendigkeit eines kontinuierlichen Dialogs und kündigt an, im Projekt ABS mit den Gemeinden in den vertiefenden Dialog zu treten.

Herr Tigges präsentiert den Planungsstand (**Anlage 2**, Folie 8). Die Bauarbeiten in Gelnhausen haben bereits begonnen. Bei Interesse seien die Anwesenden zu einer Baustellenführung eingeladen. Er führt weiterhin aus, dass sich der Planfeststellungsabschnitt (PFA) 5.17 derzeit im Bau befinde. Aktuell laufen die Vorbereitungen für eine neue Personenunterführung am Bahnhof Gelnhausen. Des Weiteren werde aktuell an den Oberleitungen gearbeitet – das Bodenmaterial werde derzeit ausgehoben und zur Untersuchung gegeben.

Herr Tigges berichtet von den Fortschritten bei der temporären Reisendenüberführung (Fußgängerbrücke) am Bahnhof Gelnhausen. Nach derzeitiger Planung schaffe ab Mitte Oktober eine Fußgängerbrücke die temporäre Verbindung vom Mittelbahnsteig zur Nordseite des Bahnhofs. Ab dem 4. Oktober werde die jetzige Personenunterführung zwischen Haus- und Mittelbahnsteig geschlossen. Zunächst geöffnet bliebe die Unterführung zwischen Mittelbahnsteig und der Südseite (**Anlage 2**, Folie 14). Für die Reisendenüberführung wurden die ersten Gerüste bereits aufgestellt. Die nächsten Sperrpausen auf der Strecke seien vom 04.10. bis 07.10. sowie vom 07.10. bis zum 11.10.2024 nachts. Es werde ein Ersatzverkehr eingerichtet (**Anlage 2**, Folie 9-13).

Weiter führt Herr Tigges den Projektstand zum PFA 5.17 in Bezug auf die Straßenbrücke L3202 „Westspange“ aus. Für den Einhub der Hilfsbrücke sei ebenfalls die Sperrpause im Oktober vorgesehen. Die Inbetriebnahme der Hilfsbrücke mit Anschluss an den Straßenverkehr sei für Ostern 2025 geplant. Darauf folgend beginne man mit dem Abbruch sowie dem Neubau der Bestandsbrücke (**Anlage 2**, Folie 15). Für die Eisenbahnüberführung Kinzigflutbrücke fanden Ermittlungen zur Tragfähigkeit und zum Setzungsverhalten vor Ort statt (**Anlage 2**, Folie 16).

Herr Tigges berichtet außerdem zu den Umweltaspekten und Ausgleichsmaßnahmen im Bereich Gelnhausen, PFA 5.17 (**Anlage 2**, Folie 17-18).

Zum aktuellen Projektsachstand im PFA 5.16 erläutert Herr Tigges, dass derzeit die Vorbereitungen zur Ausschreibung der Baumaßnahme laufe. Das bestandskräftige Planrecht erwarte man zum Jahreswechsel 2024/2025. Auf Grundlage der derzeitigen Planung sei der Baubeginn im Jahr 2026 verortet (**Anlage 2**, Folie 19-20).

In Bezug auf die Betroffenheit des Tierheims in Gelnhausen verkündet Herr Tigges, dass man sich mit den betroffenen Akteuren zusammengesetzt habe und weitere Gespräche zur Lösungsfindung stattfinden (**Anlage 2**, Folie 21).

Herr Tigges erläutert, dass sich der PFA 5.15 derzeit in der Entwurfsplanung befindet und die Einreichung des Plangenehmigungsantrags für voraussichtlich Mitte 2026 geplant sei. Bezüglich der PFA 5.14 und PFA 5.13 berichtet er, dass man sich hier in der Vorplanung befinde und die Einreichung des Plangenehmigungsantrags ab 2028 geplant sei (**Anlage 2**, Folie 22).

## Diskussion/ Anmerkungen

### *Streckenöffnung Gelnhausen-Gießen*

Ein Mitglied erkundigt sich, ab wann die Strecke von Gelnhausen in Richtung Gießen wieder geöffnet werde.

Herr Bolte (DB) antwortet, dass derzeit noch keine Aussage darüber getroffen werden könne, ab wann die gesamte Strecke wieder geöffnet wird.

### **TOP 5 NBS: Bericht aus der AG-Sitzung / Planungsfortschritte**

Herr Schmidt (DB) gibt einen Rückblick zu den letzten drei Sitzungen der AG Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda. Im Schwerpunkt sei es bei den Sitzungen um die Fortentwicklung der Trassierung gegangen. Zudem wurden neue Zugzahlen vorgelegt. Für die ersten beiden Abschnitte konnten bereits die Ergebnisse der Schalluntersuchungen vorgestellt werden.

Herr Schmidt berichtet, wie man bei der Weiterentwicklung der Trassierung vorgegangen ist. Im Kern habe man die Trassierung der Variante IV weiter optimiert. Durch die Optimierung gebe es eine leichte Abweichung von der ursprünglichen Trassierung, jedoch immer noch innerhalb des ursprünglichen Raumordnungskorridors (**Anlage 2**, Folie 25). Weiter führt er aus, dass die Höhenlage weiter optimiert wurde. Dadurch habe man weniger Offenbereiche erzielt und den Tunnelanteil auf der Strecke weiter erhöht. Darüber hinaus wurde die Verknüpfung zwischen der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke bei Schlüchtern sowie die notwendigen bahnbetrieblichen Funktionen näher betrachtet und in die Trassierung aufgenommen (**Anlage 2**, Folie 25-26).

Herr Schmidt präsentiert die aktualisierten Zugzahlprognosen. Durch den Deutschlandtakt gebe es insbesondere im Fernverkehr Änderungen. Bei den Zugzahlen gebe es Steigerungen sowohl bei Nacht als auch am Tag. (**Anlage 2**, Folie 28-29).

Die veränderten Zugzahlen wirken sich auf den Schallschutz aus. Herr Schmidt führt aus, dass für die Abschnitte 1 und 3 bereits Schallbetrachtungen mit den neuen Zugzahlen durchgeführt wurden. Bei Abschnitt 2 stünden diese noch aus. Die Schalluntersuchung in Abschnitt 3 beziehe sich ausschließlich auf die Bereiche, in denen die Strecke oberirdisch verlaufe (**Anlage 2**, Folie 31).

Herr Schmidt fasst die Untersuchungsergebnisse in den Abschnitten 1 und 3 für die Betrachtung gemäß Lärmvorsorge zusammen. Demnach sei aktiver Schallschutz in Schlüchtern nicht verhältnismäßig, ebenso im Bereich des Kalbachtals. In Mittelkalbach gebe es aktuell eine Planungsempfehlung von Schallschutzwänden mit sechs Metern Höhe sowie passivem Schallschutz für verbleibende Überschreitungen (**Anlage 2**, Folie 32).

Herr Schmidt erläutert, dass eine ähnliche Betrachtung auch für Abschnitt 1 (Gelnhausen–Kaltenborn) durchgeführt wurde. Im Ergebnis zeige sich der Anspruch auf aktiven Schallschutz in Gelnhausen, Linsengericht sowie den Gelnhäuser Stadtteilen Haitz und Höchst. Für Kaltenborn seien aktive Schallschutzmaßnahmen nicht verhältnismäßig (**Anlage 2**, Folie 34-36).

Die bisher durchgeführten Betrachtungen beziehen sich ausschließlich auf die Berücksichtigung der Regelungen gemäß Lärmvorsorge durch den Bahnlärm. Eine Gesamtlärbetrachtung sei noch nicht erfolgt.

Herr Schmidt berichtet, dass sich die letzte verbleibende Bohrtätigkeit in den Wasserschutzgebieten in der Vorbereitung befinde und voraussichtlich im Laufe des Jahres 2025 abgeschlossen sein werde (**Anlage 2**, Folie 38).

## **Diskussion/ Anmerkungen**

### *Zugzahlen Bronnzell*

Ein Mitglied des Dialogforums stellt kritisch fest, dass durch die neuen Zugzahlen des Deutschlandtakts rund 740 Züge durch Bronnzell fahren werden.

Herr Schmidt (DB) stimmt der Aussage zu und verweist darauf, dass es sich bei den Zugzahlen um Prognosen handle und diese sich auch ändern können.

### *Begriff Betriebsbahnhof*

Ein Mitglied bittet darum, dass der Begriff Betriebsbahnhof näher erläutert wird.

Herr Schmidt erklärt, dass der Betriebsbahnhof voraussichtlich nördlich von Schlüchtern erbaut werden soll. Herr Bolte (DB) ergänzt, dass es sich bei einem Betriebsbahnhof nicht um einen Personenbahnhof handle. Ein Betriebsbahnhof sei ein Bahnhof, der ausschließlich betrieblichen und technischen Aufgaben diene. Er würde demnach ausschließlich für bahninterne Zwecke und nicht etwa zum Ein- oder Ausstieg von Fahrgästen genutzt werden.

### *Optimierung der Streckenführung*

Ein Mitglied bittet darum, näher zu spezifizieren, wie weit die optimierte Streckenführung von der im Raumordnungsverfahren eingereichten Strecke im Bereich Schlüchtern abweicht.

Herr Schmidt erklärt, dass man im Rahmen des Raumordnungsverfahren einen Korridor von 500 Metern links und rechts festgelegt habe. Man befinde sich innerhalb dieses Rahmens. Am weitesten entfernten Punkt bewege sich die Strecke an der 500 Meter-Grenze des Korridors.

### *Rettungskonzept*

Ein Mitglied erkundigt sich nach den Plänen zum Rettungskonzept.

Herr Schmidt antwortet, dass grundsätzlich ein Rettungskonzept nach dem Zwei-Röhren-Prinzip umgesetzt werde. Dabei werden zwei eingleisige Tunnelröhren hergestellt, die mit Querschlägen verbunden seien. Diese Querschläge dienen im Notfall als Rettungs- und Fluchtweg. Ein detailliertes Rettungskonzept müsse erst zum Planfeststellungsverfahren vorliegen.

### *Nahverkehrshalt in Schlüchtern*

Ein Mitglied fragt, weshalb ein Nahverkehrshalt in Schlüchtern für die Strecke 3825 laut Deutschlandtakt nicht mehr vorgesehen sei. Dies sehe er sehr kritisch.

Herr Schmidt antwortet, dass es gemäß Deutschlandtakt so sei, dass ein Halt der Deutschlandtakt-Linie N10 in Schlüchtern nicht mehr vorgesehen sei (*Informatorische Ergänzung: Die Deutschlandtakt-Linie N9 fährt Schlüchtern weiterhin in einem 2-Stundentakt an*). Man sei an der Stelle auf die Planungen des Bundes angewiesen. Herr Bolte erklärt, dass man den Deutschlandtakt als Planungsgrundlage habe. Zugleich würden die Streckenpläne des Deutschlandtakts in Form von Fahrplänen weiter konkretisiert werden, wodurch sich zukünftig noch Änderungen ergeben können.

## **TOP 6 Generalsanierung Kinzigtal: Einführung**

Herr Bolte (DB) gibt eine Einführung zur Generalsanierung und was diese von den in der Vergangenheit durchgeführten Sanierungen unterscheidet. Man habe derzeit die Herausforderung, dass das Streckennetz sehr stark belastet sei und es viele Strecken gebe, die dringenden Sanierungsbedarf haben. Die Generalsanierung habe die Besonderheit, dass man die betroffenen Strecken an einem Stück saniert (**Anlage 2**, Folie 40-45).

Herr Bolte verkündet, dass der Korridor Fulda–Hanau 2027-2028 generalsaniert werden soll. Der Zeitraum ist derzeit angesetzt vom 16.08.2027 bis zum 30.01.2028. Der Schwerpunkt der Generalsanierung der Bestandsstrecke 3600 liege zwischen Gelnhausen und Fulda (**Anlage 2**, Folie 46).

Herr Bohlmann (DB) stellt die Zahlen zur Generalsanierung vor. Bei den Zahlen handle es sich um den aktuellen Arbeitsstand aus September 2024 (**Anlage 2**, Folie 47). Er erklärt, dass die Generalsanierung der Strecke 3600 während der Totalsperrung zeitlich in zwei Abschnitten erfolgt. Nach aktuellem Arbeitsstand sei die Totalsperrung für den Abschnitt 1 Gelnhausen–Flieden im Zeitraum 16.08.2027-28.01.2028 geplant. Die Generalsanierung des Abschnitts 2 Flieden–Fulda sei nach aktuellem Stand für den Zeitraum 15.10.2027-28.01.2028 vorgesehen (**Anlage 2**, Folie 48).

Herr Bohlmann führt aus, dass es im Rahmen der Generalsanierung die Möglichkeit für zusätzlichen Lärmschutz gebe. Den Kommunen liege ein entsprechender Vorschlag bereits vor. Die Forderungen nach Schallschutz müsse durch die Kommunen final eingebracht werden (**Anlage 2**, Folie 49-51).

## **Diskussion/ Anmerkungen**

### *Generalsanierung*

Ein Teilnehmer vergewissert sich, dass die Generalsanierung lediglich die Bestandsstrecke betrifft und nichts mit der Neubaustrecke zu tun habe.

Herr Bohlmann (DB) antwortet, dass die Neubaustrecke nicht von der Generalsanierung betroffen sei.

### *Endpunkt der Generalsanierung*

Ein Mitglied möchte wissen, an welchem Punkt entlang der Bestandsstrecke die Generalsanierung ende.

Herr Bohlmann erklärt, dass die Sanierung beim Knotenpunkt 3600 vor dem Fuldaer Stadtteil Bronnzell endet. Der Teilnehmer stellt die Rückfrage, ob die Generalsanierung demnach noch südlich von Bronnzell endet. Herr Bohlmann bestätigt das. Herr Bolte (DB) ergänzt, dass die großen Knoten wie Fulda nicht über einen derart langen Zeitraum gesperrt werden können und die Generalsanierungen daher immer vorher enden müssten. Die großen Knoten könne man nur tageweise sperren, da es anders für den Verkehr nicht zumutbar wäre. Herr Bohlmann verweist darauf, dass es zu der Sachlage in Bronnzell auch einen gesonderten Termin (Sitzung der AG NBS Gelnhausen–Fulda) geben werde.

### *Länge der Lärmschutzwände*

Ein Mitglied fragt auf welcher Basis die Länge der Lärmschutzwände festgelegt werde.

Herr Bohlmann antwortet, dass bei der Umsetzung von Schallschutzwänden innerhalb der Generalsanierung die Längen und Höhen anhand der Vorgaben des Lärmsanierungsprogramms geplant worden seien und durch Gutachten bewertet wurden.

Sollten die Kommunen Schallschutz gemäß der Lärmvorsorge wünschen, könnte dies nur im Rahmen der Parlamentarischen Befassung im Zuge der ABS/NBS Gelnhausen–Fulda erfolgen.

### *Fünftes Gleis in Bronnzell*

Ein Mitglied fragt, wer darüber entscheidet, ob in Bronnzell ein fünftes Gleis komme oder nicht.

Herr Bohlmann antwortet, dass eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben wurde, die grundsätzliche technische Lösungen betrachtet. Ob es anschließend einen Planungsauftrag für ein fünftes Gleis an die DB gegeben wird, muss das Bundesverkehrsministerium entscheiden. Wann hier eine Entscheidung vorliegt, könne derzeit nicht beantwortet werden.

Herr Bolte (DB), erklärt, dass sich gemäß Zugzahlprognose ein Engpass in Bronnzell abzeichne, dies jedoch keinen Einzelfall im deutschlandweiten Schienennetz darstelle. Ob ein fünftes Gleis gebaut werde, hänge von einer Reihe an Faktoren wie der Entwicklung des Verkehrs und der Fahrpläne ab. Eine Entscheidung dazu sei noch nicht gefallen.

#### *Anteil der Güter- und Personenzüge Bronnzell*

Ein Mitglied nimmt Bezug auf die Zugzahlen und fragt, wie hoch der Anteil der Güterzüge und der Personenzüge bei den insgesamt 746 Zügen sei.

Herr Schmidt (DB) antwortet, dass es bei Nacht überwiegend Güterzüge seien, man könne die Zahlen gerne aufbereiten, um einen genauen Einblick zu erhalten.

Herr Wachter (ifok) erläutert, dass es zur Thematik um Bronnzell noch einen gesonderten Termin geben wird und verweist auf den Termin am 30. Oktober 2024, Sitzung der AG NBS Gelnhäusen–Fulda.

### **TOP 7 Ausblick und Termine**

Herr Bohlmann stellt die weiteren Termine und Ausblicke vor. Ein nächster Termin der AG NBS Gelnhäusen–Fulda mit dem Themenschwerpunkt Fulda/Fulda-Bronnzell finde am 30.10.2024 im Stadtschloss Fulda statt (**Anlage 2**, Folie 53-54).

### **TOP 8 Abstimmung der Pressebotschaft & Verabschiedung**

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

Herr Wachter spricht in diesem Zuge an, dass sich der Projekttitle von *Hanau–Würzburg/Fulda* zu *Hanau–Fulda* ändern wird. Herr Bolte (DB) ergänzt, dass dies mit der Tatsache, dass die Trasse geographisch nur noch zwischen Hanau und Fulda liege, zu begründen wäre und es für die Projekte im Südkorridor / Bayern perspektivisch gesonderte Informations- und Dialogformate geben wird.

Die Teilnehmenden der Sitzung stimmen gemeinsame Aussagen der Pressebotschaft ab (**Anlage 2**, Folien 56–59).

Herr Bolte bedankt sich bei allen Teilnehmenden.

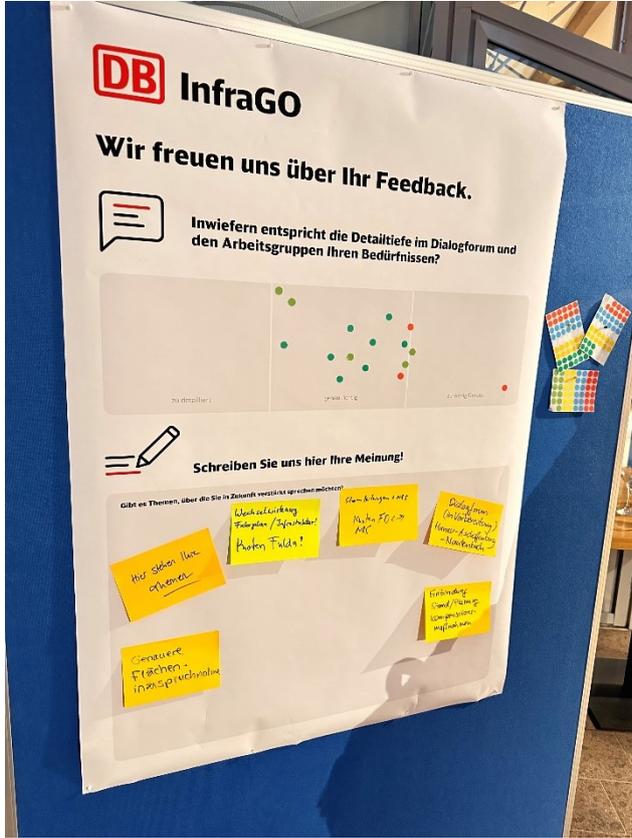
Der Moderator schließt die Sitzung und lädt zum gemeinsamen Ausklang ein. Außerdem bittet er die Mitglieder, sich an den ausgestellten Feedbackwänden zu beteiligen, damit die Anregungen in den weiteren Prozess des Dialogforums miteinfließen können.

### **TOP 9 Gemeinsamer Ausklang**

Die Teilnehmenden finden sich zum gemeinsamen Ausklang im Foyer zusammen.

## Anhang

### Dokumentation Feedback-Plakate - Plakat 1

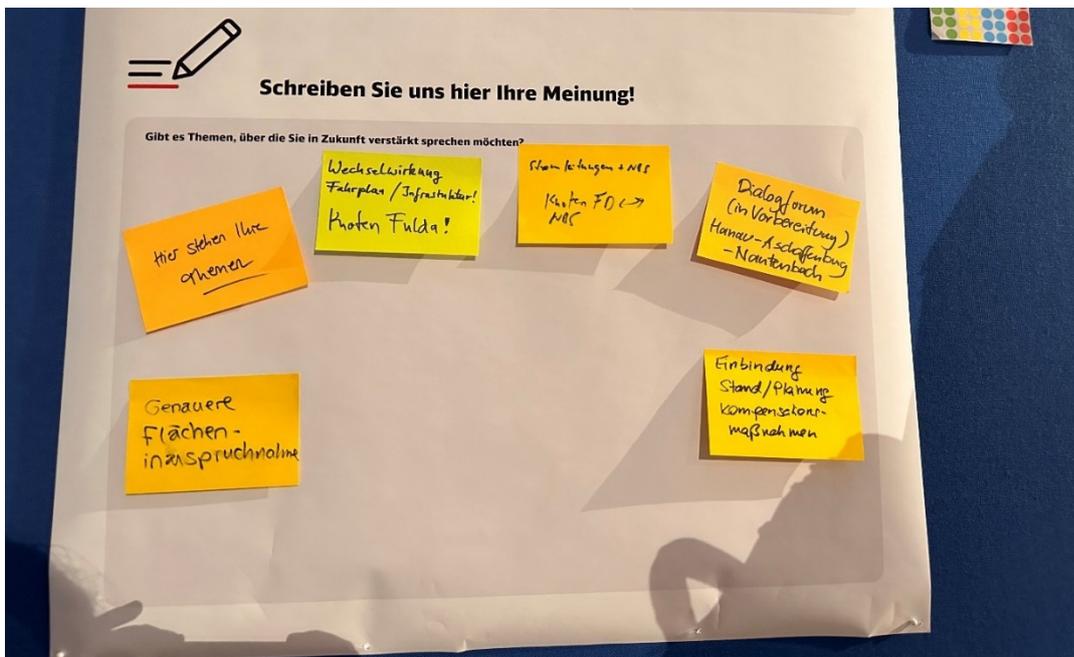


Inwiefern entspricht die Detailtiefe im Dialogforum und den Arbeitsgruppen Ihren Bedürfnissen?

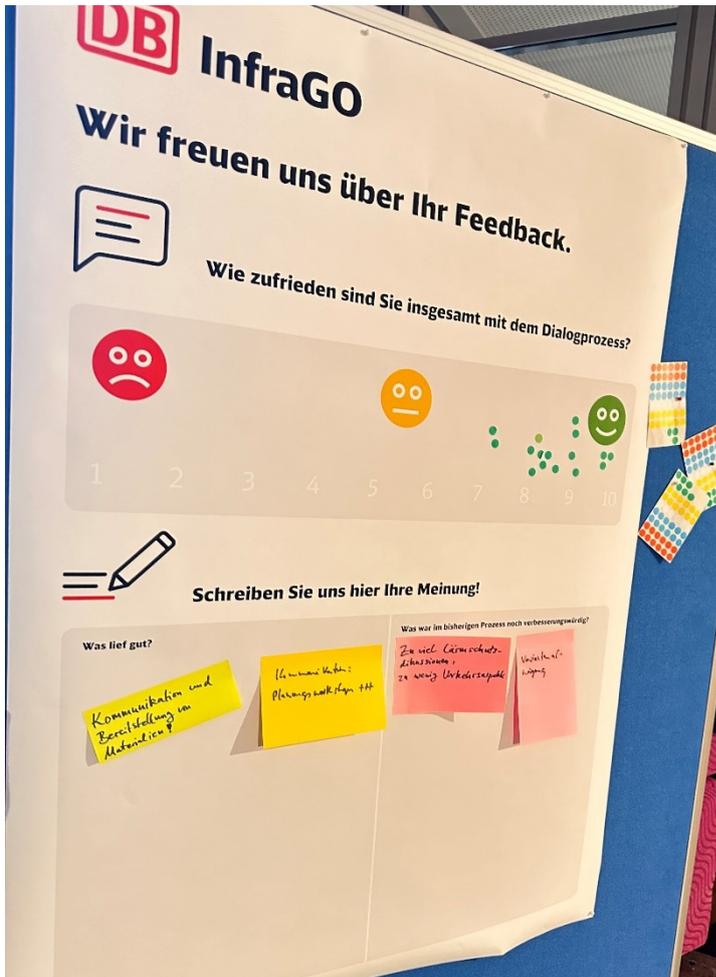
- 15x „genau richtig“
- 1x „zu wenig Details“

Gibt es Themen, über die Sie in Zukunft verstärkt sprechen möchten?

- Genauere Flächeninanspruchnahme
- Wechselwirkung Fahrplan/Infrastruktur! Knoten Fulda!
- Stromleitungen + NBS Knoten Fulda < - > NBS
- Dialogforum (in Vorbereitung) Hanau-Aschaffenburg-Nantenbach
- Einbindung in den Stand der Planung der Kompensationsmaßnahmen



## Dokumentation Feedback-Plakate - Plakat 2



### Wie zufrieden sind Sie mit dem Dialogprozess?

- 7 von 10: 2x
- 8 von 10: 7x
- 9 von 10: 4x
- 10 von 10: 3x

### Was lief gut?

- Kommunikation und Bereitstellung von Materialien
- Kommunikation, Planungsworkshops +++

### Was war im bisherigen Prozess noch verbesserungswürdig?

- zu viel Lärmschutz-Diskussion, zu wenig Verkehrsaspekte
- Varianten-Abwägung

