

# Protokoll der außerordentlichen Mitgliederversammlung

**Termin:** 31.01.2018 – 20.00 Uhr

**Ort:** Feuerwehrgerätehaus 1. OG (großer Schulungsraum),  
Nibelungenstr. 134, Lorsch

**Schriftführer:** Rainer Buchdunger

**Anlass:** Antrag Mensch vor Verkehr zur Anerkennung als  
Umweltverband/dafür erforderliche Satzungsänderung

**Anwesende Teilnehmer:** 42 Personen insgesamt

davon Vorstand

Reimund Strauch	1. Vorsitzender
Christian Schönung	Bürgermeister der Stadt Lorsch
Helmut Glanzner	Bürgermeister der Gemeinde Einhausen
Werner Groß	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
Joachim Feuchter	Kassenwart
Rainer Buchdunger	Schriftführer
Horst Bierbaum	Beisitzer
Klaus Jäger	Beisitzer
Anita Krauß	Beisitzerin
Rosemarie Krauth	Beisitzerin
Hans-Jürgen Sander	Beisitzer
Jörg Sebastian	Beisitzer

42 Teilnehmer,  
davon Mitglieder  
davon Nicht-Mitglieder

36 Personen (inkl. Vorstand)  
6 Personen  
(inkl. Frau Schmelzing)

Von der Presse konnten Frau Schmelzing und Herr Brunnengräber (= Mitglied) begrüßt werden.

Es hatten sich Herr Dr. Stracke und Herr Löffelholz entschuldigt.

**Verteiler:** an die Mitglieder des Vorstandes

**Tagesordnung:**

1. Begrüßung und Feststellung der  
Beschlussfähigkeit
2. Bericht über die aktuelle Situation NBS Rhein-  
Main/Rhein-Neckar
3. Beratung über eine komplette  
Satzungsänderung
4. Beschlussfassung über die Satzungsänderung
5. Aussicht und weiteres Vorgehen 2017
6. Verschiedenes

## Ladung und Beschlussfähigkeit

Um 20:05 Uhr begrüßte Reimund Strauch als 1. Vorsitzender die Anwesenden im Namen des Vorstandes und eröffnete die außerordentliche Mitgliederversammlung. Herr Strauch stellte fest, dass die Versammlung ordnungsgemäß einberufen wurde und dass die Versammlung beschlussfähig ist. Er stellte die Tagesordnung vor – da keine Einwände dagegen vorgebracht wurden, galt diese als beschlossen und es wurde entsprechend danach verfahren.

## TOP 2: Bericht zur aktuellen Situation NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar

Herr Strauch vermittelte mittels einer Power-Point-Präsentation den aktuell bekannten Planungsstand.

	<p>Es werden von der DB keine konkreten Planungen für den Planungsabschnitt Lorsch/Viernheim/Mannheim vorgestellt. Das Ergebnis der Studie zum Bahnknoten Mannheim liegt noch nicht vor und wird als Grundlage für die weiteren Planungen benötigt.</p> <p>Nach wie vor gilt des Raumordnungsverfahren 2003/2004.</p> <p>Im Regionalplan Südhessen 2010 steht lediglich, dass die NBS im Korridor A5 und A67 geführt werden soll.</p>
	<p>Der Planungsabschnitt Pfungstadt-Lorsch stellt sich für die Bahn als unzweifelhaft dar.</p>
	<p>Herr Strauch stellt die für uns wesentlichen Inhalte des Bundesverkehrswegeplans dar.</p>
	<p>Die 3. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 ist derzeit im Verfahren und sieht vor, dass die Neubaustrecke parallel zur Bundesfernstraße A5/A67 zu planen ist.</p>
	<p>Im Falle einer Trassenführung entlang der A67 fordern wir gemeinsam mit den betroffenen Kommunen, der übergeordneten Politik, den acht in Hessen anerkannten Umweltverbänden und vielen Unterstützern aus der Region eine langen bergmännischen Tunnel von Bensheim-Langwaden bis weit südlich der Raststätte Lorsch-West (Lampertheimer Gescheid).</p> <p>Der Kreistag des Landkreises Bergstraße und der Hessischen Landtag unterstützen diese Forderung.</p>
	<p>In den vergangenen Jahren hat sich nicht andeutungsweise ein Trend in Richtung auf unsere Forderung gezeigt. Was wir bis jetzt erfahren haben, weist eindeutig auf die Minimalvariante hin, nämlich die möglichst kurze Unterführung der A67 und B47 zwischen Lorsch und Einhausen und eine oberirdische Streckenführung mit erheblichen Zerschneidungen von Natura 2000- und FFH-Gebieten.</p> <p>Der Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Herr Ferlemann, hatte am 29.08.2017 in Lampertheim mitgeteilt, dass keine Chance für einen Tunnel bestünden.</p> <p>In einem nichtöffentlichen Gespräch relativierte er später diese Aussage etwas.</p>
	<p>Herr Strauch zeigte Grafiken der bestehenden und der geplanten Neubaustrecke mit Zugzahlen zwischen Main/Frankfurt und Mannheim- 160 Güterzüge auf der Neubaustrecke, vor allem nachts.</p> <p>Die Prognose 2030 des Bundesverkehrswegeplans weist ein Plus von 31 Zügen auf der Neubaustrecke und 75 Zügen auf der Riedbahn auf, während die Rhein-Neckar-Bahn um 68 Züge entlastet wird.</p>

	<p>Die im Raumordnungsverfahren (ROV) geprüfte Variante IV (<i>Anm.: Verlauf südlich von Darmstadt entlang der A5</i>) wurde von Mensch vor Verkehr wieder ins Spiel gebracht, nachdem von Herrn Ferlemann zu einer glatten Absage bezgl. des langen bergmännischen Tunnels kam.</p> <p>Die Variante IV wurde als die raumverträglichste bewertet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sie tangiert im wesentlichen Gewerbegebiete</li> <li>• Es sind weniger Natura 2000-Gebiete betroffen</li> <li>• Der Lorscher/Einhauser Wald wird nicht durchschnitten</li> <li>• Trinkwasserschutzgebiete werden nicht belastet.</li> <li>• Die Variante IV hat in Bezug auf den Schienengüterverkehr den Vorteil, keine Nutzungseinschränkungen durch überhöhte Kurven zu haben (<i>Anm.: zum Ausgleich der Fliehkräfte bei engen Kurvenradien</i>)</li> <li>• Der nächste Schienenverkehrslärm der Rhein-Neckar-Bahn kann aus den Innenstädten hinaus auf die Westseite der Autobahn verlagert werden.</li> </ul> <p>Der Bergsträßer Konsens zur Trasse entlang der A67 setzt den langen bergmännischen Tunnel ab Langwaden bis Lampertheimer Gescheid voraus.</p>
	<p>Für die Planung der Strecke wird von der Bahn dem geplanten Deutschlandtakt oberste Priorität zugewiesen; es wird zwingend für erforderlich gehalten, dafür auf dem Abschnitt Frankfurt bis Mannheim durch die Neubaustrecke 9 Minuten Fahrzeit einzusparen.</p>
	<p>Im Projektinformationssystem der Bundesrepublik Deutschland (PRINS) wurde als Trassenverlauf "Mannheim-Direkt", früher als "Marksche Variante" bezeichnet, dargestellt, die ab Lorsch nach Südwesten in Richtung Neuschloß/Lampertheim durch den Wald führt. Die Bahn kann die angestrebte Fahrzeitverringerung nach unserer Ansicht nur mit diesem Streckenverlauf erreichen, jedoch nicht mit den im ROV dargestellten Kurvenradien am Viernheimer Dreieck und den entsprechend möglichen, reduzierten Geschwindigkeiten. Darauf in der Arbeitsgruppensitzung angesprochen, vermied es der Vertreter der Bahn, dazu eine Aussage treffen.</p> <p>"Mannheim-Direkt" ist im ROV nicht als Variante enthalten und bewertet worden. Sollte die Bahn diese Variante anstreben, muss u.E. ein neues Raumordnungsverfahren durchgeführt werden.</p> <p>Bei der Streckenführung entlang der A67, am Viernheimer Dreieck nach Westen abbiegend, wird kein neues ROV erforderlich werden.</p>
	<p>Ungeachtet der Aussage, dass erst nach dem Vorliegen der Knotenstudie Mannheim Planungen und Trassenfestlegungen für den Abschnitt Lorsch bis Mannheim erfolgen, gehen wir davon aus, dass die Bahn bereits jetzt schon detaillierte Planungen durchführt.</p>
	<p>In der Arbeitsgruppensitzung hat der Fahrgastverband ProBahn einen weiteren Streckenverlauf dargestellt und propagiert, der ebenfalls keine geprüfte Variante des ROVs ist: die Strecke verläuft ab Darmstadt entlang der A5 nach Süden, südwestlich von Schwanheim nach Südwesten und erreicht die A67 östlich von Einhausen.</p>

	<p>Lärmaktionsplan 3. Runde, Teilplan Straßenverkehr und Ballungsräume: Bürgerbeteiligung:</p> <p>Mensch vor Verkehr hat hierzu eine Stellungnahme beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht.</p> <p>Unsere Stellungnahme behandelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Feststellung der aktuellen Lärmsituation</li> <li>• Vorschläge und Maßnahmen</li> <li>• Die Definition von ruhigen Gebieten, wie Weltkulturerbe Lorsch, Riedforsten, Weschnitzinsel, Wattenheimer Brücke.</li> <li>• Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung Lorsch und Einhausen</li> <li>• Zuwachs der Logistikunternehmen in der Region, die von der günstigen Verkehrsanbindung profitieren und entsprechenden LKW-Verkehr mit sich bringen.</li> </ul> <p>Die Stellungnahme ist auf unserer Homepage eingestellt.</p> <p>Die Kommunen Lorsch und Einhausen geben ebenfalls Stellungnahmen ab.</p> <p>Auf der Webseite des Landes Hessen - HLNUG sind Themenkarten zum Lärm abrufbar. Die von Herrn Strauch präsentierte Karte zeigt im Verlauf der Hauptverkehrsstraßen deutlich in dunkelrot hoch lärmbelastete Bereiche, die bis in die Ortslagen von Lorsch und Einhausen reichen.</p> <p>Es wurde in der Versammlung darüber diskutiert, ob nicht angesichts der Knappheit an LKW-Stellplätzen die großen Supermarkt-Parkplätze über Nacht zur Verfügung gestellt werden könnten und die Kommunen Einfluss gelten machen könnten.</p>
--	---

### TOP 3: Bericht über eine komplette Satzungsänderung

	<p>Herr Strauch informierte zunächst über den Antrag von Mensch vor Verkehr zur Anerkennung als Umweltverband. Umweltverbände sind klageberechtigt. Der Antrag läuft seit ca. 1 1/2 Jahren. Herr Bgm. Glanzner war im letzten halben Jahr stark in das Antragsverfahren involviert, um mit Herr Schweighart, Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Details abzustimmen.</p> <p>Herr Bgm. Glanzner berichtete, dass mehrfach Nachforderungen vorgebracht und von uns erfüllt worden seien. Die Bestätigung über den Eingang der Antragsunterlagen liege vor.</p> <p>Mitglieder mit entsprechender Kompetenz waren zu benennen. Es sei in diesem Zusammenhang wichtig, immer unsere Kontakte zu den Behörden nachzuweisen. Es wurde gefordert, die Satzung entsprechend im Hinblick auf die Umwelt und unseren Wirkungskreis entsprechend zu formulieren und zu ändern. Herr Schweighart habe Hinweise zu Formalien der Satzung gegeben.</p> <p>Die Satzungsänderung ist Grund für die außerordentliche Mitgliederversammlung.</p> <p><b>Der Entwurf der geänderten Satzung war den Mitgliedern von Mensch vor Verkehr zusammen mit der Einladung zur Mitgliederversammlung übermittelt worden.</b></p>
--	--

	<p><b>Herr Strauch stellte Punkt für Punkt die Satzung und die geänderten/neuen Passagen vor, erläuterte diese und gab Gelegenheit zu Fragen.</b></p>
	§ 2 (1) ... "Kreis Bergstraße"... muss als Wirkungskreis zwingend genannt werden.
	§ 2 (2): viele Vereine und die beiden Kommunen sind bei uns Mitglied, daher ist dieser Punkt wichtig.
	§ 2 (3): z.B. die aktuelle Infoveranstaltung in Langwaden.
	§ 2 (4): Mensch vor Verkehr nimmt an Arbeitsgruppen und Beteiligungsforen teil.
	§ 3 (1) (In der <u>Abgabenordnung</u> sind die Kriterien aufgeführt, unter deren Voraussetzung ein Verein steuerbegünstigt ist.)
	§ 3 (3) ... Aufwendungen werden auf Antrag erstattet ... - Beispiel: Personen von Mensch vor Verkehr müssen nach Berlin zu einem Treffen beim Ministerium entsandt werden.
	§ 3 (4): Steuerberater empfehlen, diese Formulierung in Vereinssatzungen aufzunehmen.
§4(2)	<p>§ 4 (2): Es erfolgte hier eine Diskussion mit dem Ergebnis, eine <u>Ergänzung</u> vorzunehmen; der Punkt lautet:</p> <p>Die Mitgliedschaft wird durch eine schriftliche Beitrittserklärung erworben, über deren Annahme der Vorstand <u>durch eine schriftliche Mitteilung</u> entscheidet. Die Entscheidung des Vorstandes ist dem Antragsteller schriftlich mitzuteilen. Die Entscheidung ist nicht zu begründen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.</p>
	§ 4 (4): (per Einwurfeinschreiben); es wurde über den Fall diskutiert, dass der Betreffende unbekannt verzogen sein kann.
§4(5) c	<p>§ 4 (5) c.: Der Satz wurde aus der Mustersatzung entnommen. Es wurde über den Satz diskutiert und die Frage gestellt, wer dies beurteile und das Problem bestehe, dass wir als Verein dies nicht juristisch beurteilen könnten. Es gibt Vereine, die beim Eintritt eine Ehrenerklärung fordern. Es wurde vorgeschlagen, dass der Verein eine Ethikkommission benennt, die hier Entscheidungen trifft. Ebenfalls wurde vorgeschlagen, dass Mensch vor Verkehr sich eine Geschäftsordnung gibt, die dies regelt. Herr Dr. Reiter wies darauf hin, dass Mensch vor Verkehr nicht aktiv werden könne, wenn dieser Passus in der Satzung fehlt und daher unbedingt enthalten sein muss.</p> <p>Es wurde eine <u>Ergänzung</u> beschlossen; der Punkt lautet:</p> <p>bei <u>schriftlichen oder mündlichen</u> Äußerungen rechts- bzw. linksextremer, rassistischer, sexistischer oder fremdenfeindlichen Haltungen innerhalb und außerhalb des Vereins.</p>
	§ 7 (4) a.: (oder sein Vertreter im Amt) wurde neu aufgenommen, da die Bürgermeister vielfältige Verpflichtungen haben und oft bei Terminkonflikten nicht selbst erscheinen können.

	<p>§ 7 (4) c.: Herr Groß wies darauf hin, dass die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. anerkannter Umweltverband ist und dies bei unserem Antrag förderlich sein kann.</p>
	<p>§ 7 (6): Revisoren: Es wurde auf Anfrage mitgeteilt, dass eine mehrmalige Wiederwahl zulässig ist.</p>
§8 (4)	<p>§ 8 (4): Nach Diskussion wurde eine <u>Ergänzung</u> vorgenommen; der Punkt lautet: Eine außerordentliche Mitgliederversammlung ist auf Verlangen eines Drittels der Mitglieder einzuberufen und <u>oder</u> wenn die Interessen des Vereins dies erfordern.</p>
§ 8 (5)	<p>§ 8 (5): Nach Diskussion wurde eine <u>Ergänzung</u> vorgenommen; ; der Punkt lautet: Jedes Mitglied kann schriftlich <u>oder elektronisch</u> Anträge zur Tagesordnung der Mitgliederversammlung einbringen. Über die Anträge wird in der Mitgliederversammlung entschieden. Die Anträge müssen sieben Kalendertage vor der Mitgliederversammlung dem Vorstand in Schriftform vorliegen.  Zugleich wurde darauf hingewiesen, dass eine normale E-Mail nicht rechtssicher sei.</p>
	<p>Es lag ein <u>Antrag</u> vor, dass ein verhindertes Mitglied per Vertretungsvollmacht sein Stimmrecht delegieren können soll.  Es wurde hierüber diskutiert. Herr Loseries nannte hier seine Erfahrungen bei Mitgliedschaften in bundesweit tätigen Vereinen, bei denen sonst eine weite Anreise zu Versammlungen erforderlich wäre und plädierte für die Vertretungsvollmacht. Anderen Mitgliedern sind keine Vereine bekannt, die eine solche Regelung haben. Dagegen wurde ausgeführt, dass eine Briefwahl o.dgl. das Thema Abstimmungen sehr komplex machen würde. Auch gibt es bei uns keine Mindestteilnehmerzahl an Mitgliedern, um die Versammlung beschlussfähig zu machen.  Der Antrag fand keine Zustimmung.  Jedoch wurde Bereitschaft bekundet, sich damit zu befassen, falls hier zu echten Problemen käme. Es besteht immer die Möglichkeit, dem Vorstand sein Votum mitzuteilen.</p>
	<p>§ 10 (1): aus der bisherigen Satzung übernommen.</p>
	<p>§ 10 (2): " ... Lorsch, ...": Sitz des Vereins ist Lorsch, daher muss hier zwingend ausschließlich Lorsch genannt werden, die Nennung von Einhausen ist rechtlich nicht zulässig.</p>

## TOP 4: Beschlussfassung über die Satzungsänderung

Nachdem keine Fragen und weitere Anregungen mehr vorgebracht wurden, wurde über den Satzungsentwurf, in der Form mit den genannten Änderungen und Ergänzungen abgestimmt.

**Für den Satzungsentwurf stimmten  
dagegen stimmte  
Enthaltungen:**

**35 Mitglieder,  
1 Mitglied,  
keine.**

**Somit wurde die Satzungsänderung angenommen und beschlossen.**

## TOP 5: Aussicht und weiteres Vorgehen 2018

Qualifiziertes Einbringen in den Arbeitsgruppen und Beteiligungsforen der DB Neubaustrecke: (Sitzungstermine)
AG1 Lorsch - Viernheim - Mannheim: derzeit noch sehr unbestimmt, bis die Knotenstudie Mannheim vorliegt. Dienstag, 24.04.2018 Dienstag, 11.09.2018
AG 2 Verkehrskonzeption Donnerstag, 22.02.2018
AG 3 Lärmentwicklung Bestandsstrecken Dienstag, 16.10.2018
AG 4 Darmstadt und Umgebung: hier besteht noch überhaupt keine Einigkeit. Dienstag, 17.04.2018 - gemeinsam mit AG5
Ag 5 Pfungstadt-Lorsch: Nach Willen der Bahn kommt hier nur die Trassen entlang der A67 in Frage und es wird heftig gestritten. Dienstag, 17.04.2018 - gemeinsam mit AG4 Dienstag 18.09.2018
Beteiligungsforum, in dem die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen vorgetragen werden. Dienstag, 08.05.2018 Montag, 12.11.2018
Die Präsentationen und Protokolle aus den Sitzungen der Arbeitsgruppen und dem Beteiligungsforum sind unter den Stichworten "Beteiligungsforum, Rhein, Main, Neckar" auf einer von der DB eingerichteten Webseite zu finden; ein Link führt ebenfalls von unserer Homepage dorthin.
Am 11.04.2018 um 20:00 Uhr findet unsere Jahreshauptversammlung, mit Vorstandswahlen, im Sitzungssaal der Feuerwehr Lorsch statt.
Neubürgerempfang Lorsch: 22.09.2018, Neubürgerempfang Einhausen: 23.06.2018.

	<p>Lärmaktionsplan Schiene (Bestandsstrecken):</p> <p>bis zum bis zum <b>7. März 2018</b> erhält die Öffentlichkeit die Gelegenheit, dem Eisenbahn-Bundesamt eine Rückmeldung zum Lärmaktionsplan Teil A und zu dem Verfahren selbst zu geben.</p> <p>Herr Strauch appellierte, persönliche Stellungnahmen einzureichen, nicht nur, wenn man in der Wohnung durch Bahnlärm betroffen ist, sondern auch bei Betroffenheit am Arbeitsplatz und in der Freizeit. Es gibt einen Fragenbogen des Eisenbahn Bundesamtes (ein Link auf unserer Homepage soll dorthin führen), der beim Verfassen einer Stellungnahme hilfreich ist.</p> <p>Der Vorstand von Mensch vor Verkehr beabsichtigt, eine eigene Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Schiene einzureichen.</p>
	<p>Nachhalten beim Anerkennungsverfahren von Mensch vor Verkehr als Umweltverband. Herr Strauch erwartet, bis zum Sommer 2018 einen Bescheid über den Antrag zu erhalten.</p>

## TOP 6: Verschiedenes

	<p>Auf Anfrage, wer über den Bau des von uns geforderten, langen bergmännischen Tunnels entscheide, erläuterte Herr Jäger den Anwesenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungsträger ist die Bahn.</li> <li>• Das Eisenbahn Bundesamt stellt den Plan fest.</li> <li>• Die Bundesrepublik finanziert das Projekt, d.h. für einen langen bergmännischen Tunnel müssen die Mittel beschlossen werden.</li> <li>• Das Eisenbahn Bundesamt prüft, ob die Planung mit den gesetzlichen Anforderungen konform ist (<i>Anm.: Es werden nur Schutzmaßnahmen vorgesehen, die die Einhaltung der zulässigen Grenzwerte ermöglichen. Es ist wirtschaftlich zu bauen, d.h. keine Maßnahmen über das unbedingt vorgeschriebenen hinaus</i>), oder:</li> <li>• der Bundestag beschließt Mittel über das gesetzliche Minimum hinaus; die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung BUV ermöglicht eine Förderung von Maßnahmen, die über das gesetzlich geforderte Minimum hinausgehen.</li> </ul>
	<p>Wir haben bisher stets mit unseren beiden Bundestagsabgeordneten Herrn Dr. Meister und Frau Lambrecht gesprochen. Mit dem nunmehr dritten Abgeordneten des Kreises Bergstraße, Herrn Mansmann soll nach Abschluss der Regierungsbildung Kontakt aufgenommen werden.</p>
	<p>Herr Strauch erläuterte die "Schutzfälle", wie die Bahn die von der Neubaustrecke zukünftig über die zulässigen Grenzwerte hinaus betroffenen Personen bezeichnet und sie als Kostenfaktor bewertet. Für den langen bergmännischen Tunnel ermittelt die Bahn 98.000 € je Schutzfall.</p> <p>Umgerechnet entspricht der Preis für den Tunnel dem Betrag, der in unserer Machbarkeitsstudie berechnet wurde.</p> <p>Bei der monetären Betrachtung ignoriert die Bahn die Kosten für Waldrodung und Landschaftsverbrauch, die durch den langen, bergmännischen Tunnel vermieden werden können. Es sind Argumente zu sammeln, dass die oberirdische Strecke nicht viel billiger wird als der geforderte Tunnel.</p>



	<p>Es wurde gefragt, was man unternehmen könne, sollte die Bahn nur den kürzstmöglichen Tunnel zu bauen beabsichtigen, der zur Unterquerung der A67 erforderlich ist, und ob mit einem neuen Raumordnungsverfahren zu rechnen sei.</p> <p>Es ist wichtig, Einwände zu machen, sollte es zu einem neuen ROV kommen.</p> <p>Beim Planfeststellungsverfahren ist es besonders wichtig, Anträge zu stellen, Anregungen, Bedenken und Einwände vorzubringen. Sie werden bewertet. Es gibt einen Bescheid mit Rechtsmittelbelehrung und die Möglichkeit für diejenigen, die Einwände im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgebracht haben, Klage zu erheben. Als Umweltverband hätte Mensch vor Verkehr Klagerecht.</p> <p>Stets sind die Fristen zu beachten!</p> <p>Mensch vor Verkehr ist gerne zu Hilfen bei Stellungnahmen bereit.</p>
	<p>Strecke "Mannheim-Direkt": nicht im Raumordnungsverfahren enthalten.</p> <p>Beim Streckenverlauf wie im ROV dargestellt und raumverträglich bewertet ist nicht damit zu rechnen, dass ein neues ROV notwendig wird.</p>
	<p>Herr Strauch bedankte sich bei den Anwesenden und schloss die Versammlung.</p>

Rainer Buchdunger