

**Protokollentwurf –
noch nicht von der Arbeitsgruppe freigegeben**

unter Berücksichtigung der bis 21. Juli 2017 eingegangenen Änderungswünsche

Arbeitsgruppe 1: „Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim“

2. Sitzung

Lampertheim
19. Juni 2017

Ort: Stadthaus Lampertheim, Römerstraße 102, 68623 Lampertheim
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 18. Januar 2017

TOP 3 Vorstellung Sachstand Knotenuntersuchung Mannheim

TOP 4 Abgrenzung der Projekte östliche Riedbahn und Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar

TOP 5 Grundlagen der Verkehrslenkung

TOP 6 Dank und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 2. Sitzung Arbeitsgruppe „Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim“
Anlage 2 Präsentation, DB Netz AG
Anlage 3 „FAQ zur Verkehrslenkung“, DB Netz AG
Anlage 4 Präsentation, Dr. Gunther Mair, IG BRN21
Anlage 5 Streckenkarte zur Östlichen Riedbahn

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Stadt Lampertheim

Bürgermeister Gottfried Störmer begrüßt die Teilnehmenden der Sitzung in Lampertheim. Die Stadt Lampertheim sei sowohl von einer Bestandsstrecke als auch von der geplanten Neubaustrecke betroffen. Im Hinblick auf die mögliche Streckenführung im Suchraum Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim betont er, dass eine diskutierte Variante die Zerschneidung des Erholungswaldes von Lampertheim sowie die enge Trassenführung entlang von Siedlungsgebieten zur Folge hätte. Dies sei zu vermeiden. Ziel sei es, die unterschiedlichen Interessen bestmöglich bei der Planung in Einklang zu bringen.

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der zweiten AG-Sitzung „Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim“ (**Anlage 1**). Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Die Vorgehensweise bei der Knotenuntersuchung Mannheim
- Der Unterschied zwischen den Projekten östliche Riedbahn und Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar
- Die Grundlage und Funktionsweise der angestrebten Verkehrslenkung

Er erläutert, dass die ursprünglich für den 1. Juni 2017 angesetzte Arbeitsgruppen-Sitzung „Verkehrskonzeption“ verschoben werden musste. Bislang lägen noch keine verkehrsgelenkten Zugzahlen für 2025 vor, sodass viele offene Fragen nicht hätten beantwortet werden können. Die Sitzung werde bei Vorlage der relevanten Informationen dementsprechend nachgeholt. Wie in der Vergangenheit auch, könnten zudem weitere Sitzungen angesetzt werden, sofern entsprechender Gesprächsbedarf gesehen werde.

Diskussion/Anmerkungen

Terminplan

Ein Teilnehmer merkt an, dass gemäß der derzeitigen Planung der Streckenverlauf im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim zum Ende des Jahres 2018 festgelegt werde. Er bittet um einen Zeitplan, auf dem die Planungsschritte in den kommenden Monaten ersichtlich seien. Es sei wichtig, nicht erst über das Endergebnis der Untersuchungen, sondern bereits über Zwischenstände informiert zu werden.

Ein Vertreter der DB Netz AG verweist auf die Präsentation der vorausgegangenen zweiten Sitzung des Beteiligungsforums. Dort seien die anstehenden Planungsschritte für die jeweiligen Streckenabschnitte aufgeführt. Konkrete Aussagen zum möglichen Trassenverlauf könnten erst nach Vorlage der Knotenuntersuchung Mannheim getroffen werden. Der Bund werde seine Untersuchung voraussichtlich im zweiten Quartal 2018 abschließen. Nach einer Strukturierung der Ergebnisse könne somit in der zweiten Hälfte des Jahres 2018 in die Trassenfindung eingestiegen werden.

Der Moderator erläutert, dass die Arbeitsgruppen tagen würden, sobald neue Informationen vorlägen. Die Anregung des Teilnehmers werde berücksichtigt und man bemühe sich um eine frühzeitige Terminierung der Arbeitsgruppensitzungen. Da Verzögerungen in der Planung jedoch nicht auszuschließen

ßen seien, bittet er die Teilnehmer um Verständnis, sollten Sitzungen aufgrund fehlender Daten verschoben werden.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 18. Januar 2017

Martin Wachter, Protokollführer, stellt die eingegangenen Änderungen zum Protokollentwurf der Sitzung vom 18. Januar 2017 vor. Er weist darauf hin, dass Inhalte aus der Präsentation nicht nochmals im Protokoll aufgeführt würden, um Dopplungen zu vermeiden. Es werden keine weiteren Änderungen vorgeschlagen. Damit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

Herr Eggert stellt fest, dass in der Vergangenheit Änderungsvorschläge eingegangen seien, die fachlich falsch seien. Er schlägt vor, diese nicht in das Protokoll mitaufzunehmen, sondern auf der Folgesitzung zu thematisieren und richtig zu stellen. Diese Vorgehensweise beziehe sich explizit auf fachlich falsche Angaben und nicht auf unterschiedliche Interpretationen vorliegender Daten. Diese würden weiterhin protokolliert. Es werden keine Einwände erhoben.

TOP 3 Vorstellung Sachstand Knotenuntersuchung Mannheim

Jörg Ritzert, Projektleiter der NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar, DB Netz AG, stellt den Sachstand zur Knotenuntersuchung Mannheim vor.

Diskussion/Anmerkungen

Güterverkehr im Pfingstbergtunnel

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die Darstellung auf Folie 9 (siehe **Anlage 2**) und weist darauf hin, dass nachts Güterzüge im Pfingstbergtunnel verkehren würden. Ein anderer Teilnehmer möchte wissen, warum der von der Neubaustrecke kommende, nächtliche Güterverkehr nicht durch den Pfingstbergtunnel geleitet werden könne.

Ein Vertreter der DB Netz AG stimmt zu, dass derzeit Güterzüge im Pfingstbergtunnel verkehren. Die verfügbaren Kapazitäten seien damit jedoch ausgereizt. Weiterer Güterverkehr könne aufgrund des Tunnelbegegnungsverbots mit Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs nicht aufgenommen werden. Ebenso sei eine Vergrößerung des Pfingstbergtunnels nicht denkbar. Daher werde der Pfingstbergtunnel als Anschlussmöglichkeit einer Güterverkehrsumfahrung in der Knotenuntersuchung Mannheim nicht mitbetrachtet

Querverkehre West-Ost und „Rail-freight“-Korridore

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob Güterverkehr von West nach Ost – etwa aus Frankreich in Richtung Stuttgart – in der Knotenuntersuchung Mannheim mitbetrachtet werde. Ein weiterer Teilnehmer weist auf den „Rail-freight“-Korridor hin, der von Metz nach Mannheim führe.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass der Güterverkehr auf der West-Ost-Relation in den Prognosezugzahlen einbezogen sei, ihm aber zahlenmäßig eine geringe Bedeutung zukomme. Die europäischen Güterzugkorridore seien ebenso in den Prognosedaten implementiert und fließen in die Knotenuntersuchung mit ein.

Umfang der Knotenuntersuchung Mannheim

Ein Teilnehmer fragt, ob die dargestellten Punkte auf den Folien 6-9 (siehe **Anlage 2**) vollumfänglich die Vorgehensweise der DB-Knotenuntersuchung widerspiegeln würden. Ein anderer Teilnehmer fragt, ob Transitverkehre in der Knotenuntersuchung mitbetrachtet würden.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass sich die Folien auf die Gegenüberstellung des Lastenheftes der IG BRN21 mit dem Vorgehen der Bahn bezögen. Transitverkehre beziehe man in die Betrachtung mit ein.

Ein Teilnehmer bittet die Bahn, Klarheit in Bezug auf den genauen Untersuchungsauftrag der Knotenuntersuchung zu schaffen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass zunächst der Zulauf auf den Knoten Mannheim im Hinblick auf verfügbare Kapazitäten ermittelt werde und im Anschluss mögliche Laufwege im Knoten Mannheim geprüft würden, um daraus den möglichen Bedarf an Ausbaumaßnahmen zu bestimmen. Dies sei das Ziel der Knotenuntersuchung.

Variantenprüfung und Güterzugbypass

Ein Teilnehmer möchte wissen, welche nördlichen Zulaufstrecken bei der Knotenuntersuchung betrachtet werden und welche Kapazitäten ein möglicher Güterzugbypass aufweise.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass aus nördlicher Richtung alle relevanten Bestandsstrecken (Main-Neckar-Bahn, Riedbahn, Strecke Mainz-Worms-Mannheim) sowie die Neubaustrecke einbezogen würden. Die maximale Kapazität eines Güterzugbypasses entspreche jener der skizzierten Neubaustrecke, also 140 Güterzüge in der Nachtzeitscheibe. Im Zuge der Planung werde eine Übersicht erstellt, die den Bedarf, die maximale Kapazität und die Zahl nicht verlagerbarer Güterzüge auf den relevanten Zulaufstrecken bei Tag und bei Nacht ausweisen. Dabei würden auch mögliche Anschlusspunkte einer Güterverkehrsumfahrung an den Knoten Mannheim sowie deren Auswirkungen untersucht. Er betont, dass die Knotenuntersuchung lediglich den infrastrukturellen Bedarf im Knoten Mannheim, aber nicht den genauen Trassenverlauf festlege.

Maximale Güterzugkapazität auf der Neubaustrecke

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob der Fernverkehr in den Randzeiten, insbesondere zwischen 22 und 23 Uhr, berücksichtigt worden sei. Dies führe zu einer Reduzierung der verfügbaren Güterzugkapazitäten. Ein anderer Teilnehmer betont, dass in Zukunft mit einer deutlichen Steigerung des Fernverkehrs in der Nachtzeit zu rechnen sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG führt aus, dass der An- und Ablaufbetrieb des Schienenpersonenfernverkehrs noch nicht mit einbezogen sei. Bislang fehlten dazu noch die erforderlichen Daten. **Die Berücksichtigung des Fernverkehrs in den Randzeiten führe voraussichtlich zu einer geringeren Güterzugkapazität auf der Neubaustrecke.** In Bezug auf das Betriebskonzept zur Neubaustrecke verweist er auf die Vorgaben des Bundes im Zielnetzfahrplan 2030. Dieser sei öffentlich zugänglich.

[Ergänzung im Nachgang: Das entsprechende Dokument ist unter folgendem Link abrufbar:

http://www.bvwp-projekte.de/schiene/img/Netzgrafiken_Zielfahrplan_BVWP2030.pdf

Güterzuggeschwindigkeit und notwendige Kurvenradien

Ein Teilnehmer fragt, welche Zuggeschwindigkeiten beim Güterverkehr unterstellt worden seien und wie sie sich eine Veränderung der Geschwindigkeit auf die Kapazität auswirke.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass 100 km/h als Geschwindigkeit der Güterzüge unterstellt worden sei. Eine Steigerung der Güterzuggeschwindigkeit wirke sich positiv auf die Kapazität der Strecke aus.

Der Teilnehmer erkundigt sich nach dem mindestens notwendigen Kurvenradius für die besagte Güterzuggeschwindigkeit. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, die entsprechenden Informationen nachzureichen.

[Ergänzung im Nachgang: Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h kann der Kurvenradius im Regelfall auf 420 m reduziert werden]

Kapazitätsunterschied zwischen Main-Neckar-Bahn und der Neubaustrecke

Ein Teilnehmer möchte wissen, weshalb die Main-Neckar-Bahn eine geringere Maximalkapazität (74 Güterzüge zwischen 22-6 Uhr) aufweise als die Neubaustrecke.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass auf der Main-Neckar-Bahn auch nachts eine relativ große Zahl an Nahverkehrszügen verkehrten. Dies wirke sich negativ auf die verfügbaren Kapazitäten für den Güterverkehr aus.

Schwere Güterzüge und nicht verlagerbarer Güterverkehr

Ein Teilnehmer fordert, dass die Neubaustrecke für die Nutzung aller Güterzugarten ausgelegt werde. Ansonsten verblieben die längsten und schwersten Güterzüge zwangsläufig auf den Bestandsstrecken. Er fragt, mit welcher maximalen Längsneigung bei der Streckenführung geplant werde.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass im Korridor Frankfurt-Mannheim Güterzüge mit einer Länge von bis zu 740m fahren würden. Diese könnten ebenfalls auf der Neubaustrecke verkehren. Das zulässige Maximalgewicht für Güterzüge betrage auf der Neubaustrecke voraussichtlich 1800 Bruttotonnen. Circa 90% aller Güterzüge wiesen ein Gewicht unterhalb des Wertes aus. Damit könne die überwiegende Mehrheit des Güterverkehrs auf der Neubaustrecke fahren. Die Trasse werde dazu in einer maximalen Längsneigung von 12,5 Promille trassiert.

Er betont, dass die Länge und das Gewicht der Züge in keinem Zusammenhang zu der dargestellten Menge nicht verlagerbarer Güterzüge (siehe **Folie 10, Anlage 2**) stehe. Wesentlich seien dabei vielmehr die Start- und Zielbahnhöfe der Güterzüge, die eine bestimmte Einfahrt in den Knoten Mannheim nötig machen würden.

Ein Teilnehmer bittet um die Zusendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zur Neubaustrecke, um ein besseres Verständnis zu den zugrunde gelegten technischen Parametern zu erhalten. Ein Vertreter der DB Netz AG weist darauf hin, dass sich aus dem Dokument keine Schlüsse auf die Ausgestaltung und den Betrieb der Neubaustrecke ziehen ließen. Das Dokument werde dem Teilnehmer dennoch zur Verfügung gestellt.

[Ergänzung im Nachgang: Das entsprechende Dokument ist unter folgendem Link abrufbar: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2014_356_R_0001&from=DE]

Feststellung des zulässigen Maximalgewichtes von Güterzügen

Ein Teilnehmer bittet um eine Erläuterung, welche technischen Gründe dazu führen, dass Güterzüge ab einem bestimmten Gewicht eine Trasse nicht mehr befahren dürften.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass dies von der Länge und dem Neigungswinkel der Rampe sowie dem Gewicht des Güterzuges abhängt. Es werde geprüft, ob ein stehender Güterzug bei der

gewählten Neigung losfahren könne oder nicht. Wenn dies nicht der Fall sei, könne der Güterzug die entsprechenden Strecken nicht befahren.

Verbindung Lampertheim-Ladenburg/Eisenbahnbrücke bei Ladenburg

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern bei einem Güterzugbypass eine mögliche Verknüpfung der Riedbahn mit der Main-Neckar-Bahn geprüft werde. Die Verbindung könne von Lampertheim aus über die Neubaustrecke und den Güterzugbypass führen und bei Ladenburg an die Main-Neckar-Bahn angeschlossen werden. In diesem Zusammenhang verweist er auf die Eisenbahnbrücke bei Ladenburg, deren Bauzustand nur die langsame Durchfahrt von Güterzügen ermögliche. Er fragt, inwiefern die Bahn im Falle einer Umfahrung technische Maßnahmen an der Brücke erwäge.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass dies im Rahmen der weiteren Knotenuntersuchung geprüft werde.

Variantenprüfung zwischen Mannheim Schönau und Mannheim Rangierbahnhof

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass zwischen Mannheim Schönau und Mannheim Rangierbahnhof je nach Streckenführung ein starkes Gefälle zu berücksichtigen sei. Die möglichen Laufwege im Knoten Mannheim seien daher insbesondere auf ihre technische Machbarkeit zu prüfen.

Berücksichtigung des Nahverkehrs in der Knotenuntersuchung Mannheim

Ein Teilnehmer regt an, bei der Knotenuntersuchung Mannheim einen 15-Minuten-Takt des Nahverkehrs als zusätzliches Szenario zu unterstellen.

Ein anderer Teilnehmer erwidert, dass ein Zielkonzept 2025 entwickelt worden sei, bei dem sowohl die bestehenden Anmeldungen als auch realistische Erweiterungsoptionen für den Nahverkehr enthalten seien. Diese hätten die Verkehrsverbünde und das Land Baden-Württemberg entsprechend bei dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) eingereicht. Eine Aufnahme des 15-Minuten-Taktes in die Knotenuntersuchung sei nicht sinnvoll, da dies keine realistische Option darstelle.

Vorgehensweise der DB Netz AG und des Bundes bei der Knotenuntersuchung Mannheim

Ein Teilnehmer fordert eine stärkere Trennung der Begrifflichkeiten „Knoten“ und „Großknoten“ Mannheim. Zudem weist er darauf hin, dass das BMVI eine Fahrplanstrategie 2030+ entwickelt habe und mahnt eine vorausschauende Planung der DB Netz AG an. Vor diesem Hintergrund sei es unter anderem noch unklar, welche Zugzahlen für den Nahverkehr in die Knotenuntersuchung einfließen. Er fragt, inwiefern es Unterschiede bei der Knotenuntersuchung durch den Bund und durch die Bahn gebe.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass sich die diskutierten Maßnahmen stets auf den Großknoten Mannheim bezögen, sodass die exakte terminologische Unterscheidung aus seiner Sicht von nachgeordneter Relevanz sei. Wichtiger seien die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans, aus denen sich die relevanten Maßnahmen für das Projekt Rhein/Main-Rhein/Neckar sowie ergänzende Maßnahmen ableiten ließen.

Prinzipiell werde bei der Knotenuntersuchung der DB Netz AG und des Bundes eine möglichst gleiche Vorgehensweise verfolgt, um so zu vergleichbaren und damit belastbaren Ergebnissen zu gelangen. Derzeit stehe die Bahn mit dem Bund im Austausch darüber, ob die Verkehrslenkung in die Knotenun-

tersuchung miteinfließen solle. Dies sei aus der Sicht der Bahn von essenzieller Bedeutung, da sich daraus gegebenenfalls andere infrastrukturelle Bedarfe ergäben.

TOP 4 Abgrenzung der Projekte östliche Riedbahn und NBS RMRN

Der Moderator stellt Dr. Stefan Geweke, Projektleiter für den Raum Mannheim-Karlsruhe, vor. Dieser stehe den Teilnehmern bei Fragen zu dem Streckenabschnitt Mannheim-Karlsruhe zur Verfügung. Herr Dr. Gunter Mair, IG BRN21, stellt die Präsentation „Zusammenhang Gesamtkonzept – Umfahrung Mannheim“ (**Anlage 4, Folien 1-8**) vor. Im Anschluss präsentiert Herr Ritzert, DB Netz AG, die Folie zur „Abgrenzung der Projekte östliche Riedbahn und NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar“ (**Anlage 2, Folien 12-13**).

Diskussion/Anmerkungen

Datengrundlage

Ein Vertreter der DB Netz AG erkundigt sich nach der Datengrundlage für die präsentierten Annahmen der IG BRN21. Die Bahn habe bereits genauere Zahlen, etwa zum prozentualen Anteil des Transitverkehrs, vorgelegt.

Herr Mair führt aus, dass zur Bestimmung der Güterzugzahlen eine jährliche Steigerung des Güterverkehrs um 1 Prozent bis zum Jahr 2050 angenommen wurde. Es gehe dabei weniger um die realitätsgetreue Abbildung der Zugzahlen, sondern um die Verdeutlichung von Größenordnungen und den damit verbundenen Auswirkungen auf das Schienennetz.

Ausbau des Nahverkehrsangebots

Ein Teilnehmer merkt an, dass der Nahverkehr zwar der Nutznießer einer zweigleisigen östlichen Riedbahn, aber nicht der Auslöser für die Reaktivierung der Gleise gewesen sei. Erst nach der Entscheidung zur Instandsetzung sei die Erweiterung des S-Bahn-Angebots beantragt worden.

Reaktivierung des zweiten Gleises der östlichen Riedbahn

Die Teilnehmer diskutieren über das Verhältnis zwischen der Reaktivierung des zweiten Gleises der östlichen Riedbahn und der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar. Ein Teilnehmer erklärt in Bezug auf den Bundesverkehrswegeplan, dass die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar Bestandteil des Korridor Mittelrhein: Zielnetz I sei und verweist auf Maßnahmenbeschreibung des Projektinformationssystems (PRINS): „2. Gleis MA-Käfertal – MA Rbf“. Damit umfasse der Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1 explizit das zweite Gleis zwischen Mannheim-Käfertal und dem Rangierbahnhof.

Ein Vertreter der DB Netz erläutert, dass die Reaktivierung der östlichen Riedbahn, die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar und das 2. Gleis MA-Käfertal–MA-Rbf drei verschiedene Projekte seien: Die Reaktivierung des zweiten Gleises der östlichen Riedbahn sei die Strecke zwischen Mannheim Käfertal und Mannheim Hauptbahnhof. Dieser Streckenabschnitt sei weiterhin zweigleisig gewidmet, werde heute jedoch nur eingeleisig befahren. Er sei also bereits als zweigleisiger Schienenweg ausgewiesen, der in dieser Form auch im BVWP zugrunde gelegt sei. Aus diesem Grund sei dieser Abschnitt kein Bestandteil des Zielnetz I im Korridor Mittelrhein.

Das Projekt Rhein/Main–Rhein/Neckar verlaufe von Zeppelinheim nach Mannheim Waldhof und sei nur ein Teil des gesamten Zielnetzes I. Das zweite Gleis Mannheim-Käfertal–Mannheim Rangierbahnhof sei eine weitere Maßnahme des Zielnetzes I, die jedoch nicht zum Projekt Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar gehöre.

In der Knotenuntersuchung Mannheim werde der Abschnitt Mannheim-Käfertal-Mannheim Rangierbahnhof unter der Annahme einer eingleisigen und einer zweigleisigen Streckenführung betrachtet. Im Falle der östlichen Riedbahn in Richtung Hbf werde hingegen die Zweigleisigkeit bei der Knotenuntersuchung vorausgesetzt und bei der Verkehrslenkung miteinbezogen. Für Fragen zu diesem Projekt stehe der dortige Projektleiter Reiner Oepen zur Verfügung.

Ein Teilnehmer erklärt, dass die Projekte angesichts ihrer Wechselwirkungen im Gesamtkontext betrachtet werden müssten und kritisiert in diesem Zusammenhang die Aufteilung der Streckenabschnitte auf unterschiedliche Projektleiter.

Ein anderer Teilnehmer bittet um die jeweiligen Streckennummern und km-Angaben für die diskutierten Streckenabschnitte. Ein Vertreter der DB Netz AG sagt zu, die entsprechenden Informationen an das Protokoll anzuhängen.

*[Ergänzung im Nachgang: Die Instandsetzung des zweiten Gleises der östlichen Riedbahn betrifft die Strecke 4010 im Bereich ca. km 1,7 bis km 5,3. Die zweigleisige Anbindung des Rangierbahnhofs aus dem BVWP bezieht sich auf die Anbindung der Strecke 4052 an die Strecke 4010 im Abzweig Rennplatz. Siehe **Anlage 5**.]*

Lärmschutz an der östlichen Riedbahn

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass der Lärmschutz nicht an der gesamten östlichen Riedbahn verbessert werde, sondern lediglich in den Bereichen mit geänderter Gleisführung. Ein anderer Teilnehmer kritisiert, dass die neue Neckarbrücke an der östlichen Riedbahn lediglich den Bau von Lärmschutzwänden bis zu einer Höhe von 80 cm zulasse. Daraus resultiere eine erhebliche Lärmbelastung für die Umgebung.

Ein Teilnehmer erläutert, dass die Frage nach einer ein- oder zweigleisigen Widmung der östlichen Riedbahn weitreichende Konsequenzen für den Lärmschutz habe. So finanziere der Bund bei dem Ausbau einer Strecke die Lärmvorsorge, nicht aber bei der Reaktivierung eines Gleises. Sofern der zweite Fall zutrefte, sei die östliche Riedbahn eine Bestandsstrecke und müsse unter diesem Gesichtspunkt in der entsprechenden Arbeitsgruppe behandelt werden.

Ein Vertreter der DB Netz AG unterstreicht, dass die östliche Riedbahn als Bestandsstrecke behandelt werde. Aufgrund der Fernwirkung der Neubaustrecke werde der Streckenabschnitt daher in der Schalluntersuchung mitbetrachtet.

TOP 5 Verkehrslenkung

Jörg Ritzert stellt die Grundlagen der Verkehrslenkung sowie das FAQ zur Verkehrslenkung vor (**Anlage 2, Folien 14-20; Anlage 3, Folien 1-6**).

Diskussion/Anmerkungen

Transeuropäische Güterverkehrskorridore

Ein Teilnehmer merkt an, dass drei von neun bestehenden transeuropäischen Güterverkehrskorridoren durch den Knoten Mannheim liefen. Diese genössen Trassenvorrechte, die ein juristisches Hindernis für die geplante Verkehrslenkung darstellen könnten. Er bittet um eine Einschätzung der Bundesnetzagentur als zuständige Genehmigungsbehörde zu den vorgestellten Plänen der Bahn. Ein anderer Teilnehmer unterstützt die Pläne zur Verkehrslenkung. Um deren Umsetzung zu gewährleisten, sei aber weiterhin eine gesetzliche Regelung zur Verkehrslenkung wünschenswert. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die Bitte an die zuständige Abteilung weitergegeben werde.

§ 57 Eisenbahnregulierungsgesetz

Ein Teilnehmer stellt fest, dass mit dem Paragraph §57 des Eisenbahnregulierungsgesetzes besondere Schienenwege ausgewiesen werden könnten, um bestimmte Verkehrsarten auszuschließen. Er fragt, wie genau über dieses Verfahren sichergestellt werden könne, dass Güterverkehre bei Nacht über die Neubaustrecke fahren.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die Verkehrslenkung in den Planfeststellungsunterlagen festgeschrieben werde und dementsprechend in die Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) überführt werde.

TOP 6 Dank und Ausblick

Der Moderator fasst die Ergebnisse der Sitzung zusammen. Bei der Knotenuntersuchung habe man an die Inhalte der ersten Arbeitsgruppe anknüpfen können. Er bedankt sich bei den Teilnehmenden für das Einbringen der Hinweise zur Knotenuntersuchungen Mannheim sowie bei der Bahn für deren intensive Bearbeitung. Es sei Klarheit zur Vorgehensweise der Knotenuntersuchung und den Umgang mit dem Lastenheft der IG BRN21 geschaffen worden. Zugleich seien auf der heutigen Sitzung weitere Details hinzugekommen, die bei dem Voranschreiten der Knotenuntersuchung zu berücksichtigen seien.

Im Hinblick auf die östliche Riedbahn seien unterschiedliche Positionen zur Einbeziehung der Maßnahme in den Projektkontext klargeworden. Einigkeit habe darüber geherrscht, dass der Streckenabschnitt im Hinblick auf zwei zentrale Themenfelder, nämlich der Verkehrslenkung und der Lärmentwicklung an Bestandsstrecken, in den jeweiligen Arbeitsgruppen behandelt werde.

Die Diskussion zur Verkehrslenkung habe gezeigt, dass das Instrument prinzipiell Unterstützung finde, aber weiterhin Unsicherheit und Misstrauen gegenüber den Umsetzungsmöglichkeiten bestehe. Dies sei angesichts der Neuheit des Instruments nachvollziehbar. Mit der Aufnahme der Verkehrslenkung in die Planfeststellungsunterlagen bestehe jedoch die Aussicht, die größtmögliche Verbindlichkeit für deren Umsetzung herzustellen. Er äußert sich skeptisch, inwiefern eine mögliche Stellungnahme der Bundesnetzagentur alle bestehenden Zweifel zur Verkehrslenkung ausräumen könne. Konkrete Aussagen der Genehmigungsbehörde seien zumeist erst bei der tatsächlichen Einreichung der Unterlagen zu erwarten.

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.