

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

unter Berücksichtigung der bis 29. November 2017 eingegangenen Änderungswünsche

Arbeitsgruppe 5: „Pfungstadt-Lorsch“

2. Sitzung

Lorsch
26. Oktober 2017

Ort: Paul-Schnitzer-Saal, Museumszentrum Lorsch, Nibelungenstraße 35, 64653
Lorsch
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.10 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 29. März 2017

TOP 3 Überprüfung der Referenztrasse vs. Durchfahrung Darmstadt (Zusammenfassung der AG 4)

TOP 4 Aufträge aus der 1. Arbeitsgruppen-Sitzung am 29. März 2017

TOP 5 Überprüfung Vorzugstrasse im Jägersburger Wald

TOP 6 Lärmschutz im Bereich Langwaden/Einhausen

TOP 7 Dank und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 2. Sitzung Arbeitsgruppe „Pfungstadt-Lorsch“
Anlage 2 Präsentation DB Netz AG, DB Systemtechnik GmbH, Planungsgemeinschaft Umwelt
(Sporbeck/Drecker), Krebs + Kiefer
Anlage 3 Präsentation BI Mensch vor Verkehr
Anlage 4 Präsentation Hessenforst

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung (Zusammenfassung der AG 4)

Was sind die Vor- und Nachteile der jeweiligen Streckenführungen? Wie werden sie insgesamt bewertet?

- Die Streckenführungen wurden anhand der im BVWP und im zugehörigen PRINS vorgegebenen verkehrlichen Kriterien bewertet und verglichen. Zudem wurde die technische Machbarkeit der Streckenführungen betrachtet.
- Auf der Sitzung wurden die in der AG 4 ausführlich diskutierten Ergebnisse der Untersuchung zusammenfassend dargestellt. Aus Sicht der DB Netz AG werden mit der Referenztrasse im Gegensatz zu den Streckenführungen durch Darmstadt alle verkehrlichen Ziele erreicht. Die bauliche Umsetzbarkeit gestaltet sich einfacher. Fragen und Anmerkungen der Teilnehmer aus AG 4 werden auf der Sitzung am 16. November weiter besprochen.
- Bei einigen Teilnehmern besteht weiterhin Klärungsbedarf über das Ausmaß und die rechtliche Bindekraft der Planungsvorgaben. Es wurde sich darauf verständigt, dass die DB Netz AG ihre Handlungsgrundlagen nochmals in schriftlicher Form aufbereitet. Die Teilnehmenden der AG werden darum gebeten, offen gebliebene Fragen an die Bahn zu senden.

Östliche/westliche Trassenführung entlang der BAB 67

Welche potenziellen Auswirkungen hat eine östliche Trassenführung entlang der BAB 67 verglichen mit einer westlichen? Wie werden diese bewertet?

- Die unterschiedlichen Varianten zur Streckenführung entlang der BAB 67 (Asymmetrischer Ausbau West/Ost/Lage der NBS auf Bestandstrasse der Autobahn mit westlichem Autobahnausbau) wurden im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen verglichen und bewertet.
- Aus umweltfachlicher Sicht ist der asymmetrische Ausbau Ost zu bevorzugen, da insbesondere der Verlust von FFH-Lebensraumtypen in dieser Variante am geringsten ist.
- Um die damit verbundene Beeinträchtigung durch den Anschnitt von westexponierten Waldrändern zu vermindern, wurde die Anlage von gestuften Waldrändern und die frühzeitige Unterpflanzung im Vorfeld der Baumaßnahmen vorgeschlagen. Die Gespräche zur möglichen Ausgestaltung dieser Maßnahmen werden fortgesetzt.

Lärmschutz im Bereich Langwaden/Einhausen

Was ist der derzeitige Stand der Schutzfallanalyse für den Bereich Langwaden/Einhausen? Was sind die Vor- und Nachteile einer geländegleichen Trassenführung verglichen mit einem bergmännischen Tunnel?

- Nach aktuellem Stand der Schutzfallanalyse würden in einer möglichen Vorzugsvariante aktiver Schallschutzmaßnahmen 24 ungelöste Schutzfälle in Langwaden und ggf. 5 ungelöste Schutzfälle in Einhausen verbleiben. Sofern als zusätzliche Schallschutzmaßnahme eine Kombination aus Schienenstegdämpfern und Schallabsorbern auf der festen Fahrbahn technisch umsetzbar ist, könnten alle Schutzfälle in Langwaden und Einhausen mit aktiven Maßnahmen

gelöst werden.

Bei verbleibenden ungelösten Schutzfällen erfolgt zusätzlich eine Überprüfung des passiven Schallschutzes.

- Mit dem vorgeschlagenen bergmännischen Tunnel könnten in Verbindung mit einer Schallschutzwand im Bereich Hähnlein alle Schutzfälle gelöst werden. Die Tunnelvariante wäre dabei mit erheblichen Mehrkosten verbunden.

ENTWURF

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Stadt Lorsch

Christian Schönung, Bürgermeister der Stadt Lorsch, begrüßt die Teilnehmenden und erklärt, dass er sich auf die Gespräche zur Suche nach einer möglichst konsensfähigen Trasse freue.

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der zweiten AG-Sitzung „Pfungstadt-Lorsch“ (**Anlage 1**). Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. Neben der Bahn gebe es weitere Präsentationen durch einen Vertreter der Bürgerinitiative Mensch vor Verkehr e.V. sowie von HessenForst. Themen der heutigen Sitzung sind insbesondere:

- Zusammenfassung der Überprüfung der Referenztrasse ggü. Durchfahung Darmstadts
- Die Überprüfung der Vorzugstrasse Jägersburger Wald
- Lärmschutz im Bereich Langwaden/Einhausen

Herr Eggert weist auf den kommenden Termin des Beteiligungsforums hin, das aufgrund zahlreicher Teilnehmeranfragen verschoben wurde. Die Sitzung findet am folgenden Termin statt:

- Beteiligungsforum: **4. Dezember 2017** (ursprünglich 21. November)

Außerdem gibt er folgende neue AG-Termine bekannt:

- AG Lärmentwicklung Bestandsstrecken: **6. November 2017**
- AG Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung: **16. November 2017**

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 29. März 2017

Martin Wachter, Protokollführer, stellt die eingegangenen Änderungsvorschläge zum Protokoll der Sitzung vom 29. März 2017 vor. Die Änderungen werden ohne weitere Ergänzungen angenommen. Somit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

TOP 3 Überprüfung der Referenztrasse vs. Durchfahung Darmstadt (Zusammenfassung der AG 4)

Der Moderator erläutert, dass auf der vergangenen Sitzung der AG 4 („Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“) der Vergleich der Referenzvariante mit der Durchfahung Darmstadts in größerer Detailtiefe behandelt worden sei. Es sei sich darauf verständigt worden, dass die Teilnehmenden

ihre Einwände und Fragen der Bahn zusenden, um auf dieser Grundlage die Gespräche in der nächsten Sitzung fortzuführen. Auf Wunsch der Teilnehmenden würden die entsprechenden Folien erst zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht werden.

Jörg Ritzert, DB Netz AG, erklärt, dass sich die Überprüfung der Referenztrasse hauptsächlich auf die Streckenführung im Raum Darmstadt beziehe. Da dies jedoch auch wesentliche Auswirkungen auf die Streckenführung im Raum Pfungstadt-Lorsch habe, wolle man mit der Zusammenfassung der Ergebnisse in der heutigen Sitzung den gleichen Wissenstand herstellen.

Raimund Strauch stellt die Präsentation „Aktuelle Situation und Alternativvorschlag von Mensch vor Verkehr e.V.“ vor (**Anlage 3, Folie 1-10**). Im Anschluss präsentiert Jörg Ritzert, DB Netz AG, die Zusammenfassung der „Überprüfung Referenztrasse vs. Durchfahrung Darmstadt mit Bündelung BAB 5 / BAB 67“ (**Anlage 2, Folie 3-8**).

Diskussion/Anmerkungen

Umfang rechtlicher Planungsvorgaben

Ein Teilnehmer weist daraufhin, dass weiterhin Unklarheit darüber herrsche, welche der präsentierten Projektziele rechtlich bindend seien und welche sich aus finanzieller oder betriebswirtschaftlicher Notwendigkeit ergäben. Dies sei etwa für die Frage der zu erzielenden Fahrzeitverkürzung von zentraler Bedeutung.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass das Eisenbahnbundesamt die Teilnahmeanfrage abgelehnt habe und vom Regierungspräsidium bislang keine Antwort vorliege. Mehrere Teilnehmer kritisieren das Fernbleiben der beiden Behörden, da diese zur Konkretisierung der Planungsgrundlage hätten beitragen können. Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass das Regierungspräsidium in seiner Rolle sowohl als Anhörungsbehörde als auch als Träger öffentliche Belange keine Aussage zur rechtlichen Bindungswirkung des BVWP und PRINS geben könne.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass auf der vergangenen Sitzung der AG 4 bereits ausführlich über die Handlungsgrundlage der Bahn gesprochen worden sei und ein Vertreter der Bahn dazu Auskunft gegeben habe. Er bittet darum, diese Argumentation nochmals schriftlich aufzubereiten.

Ein Vertreter der DB Netz AG sagt dies zu. Die Teilnehmenden könnten zudem ihre Fragen zu den Planungsvorgaben an die Bahn senden und würden darauf eine Antwort erhalten. **Unabhängig davon wird die neutrale Klärung der rechtlichen Planungsvorgaben von Teilnehmerseite weiterhin als notwendig angesehen.**

Stellung des BVWP

Ein Teilnehmer führt aus, dass die aus den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans von der DB abgeleitete Referenztrasse keine unumstößliche Vorgabe sei, sondern die Vorgaben mit allen anderen Belangen, wie etwa des Privateigentums oder der Umwelt abzuwägen seien, bevor eine Strecken-

führung bestimmt werden könne. Eine Trasse könne insbesondere nicht ohne Umweltverträglichkeitsprüfung geplant werden.

Ein Vertreter der DB Netz AG weist darauf hin, dass der Bundesverkehrswegeplan mit dem Bundes-schienenwegeausbaugesetz in Gesetzesform überführt worden sei. Erfülle eine vorgeschlagene Streckenführung die im BVWP enthaltene verkehrliche Zielsetzung nicht, seien keine weiteren Prüfungen notwendig, da für diese Trassenführung keine Aussicht auf Umsetzung bestehe.

BVWP und Streckenführung entlang der BAB 5/BAB 67

Ein Teilnehmer führt aus, dass das Projektinformationssystem des BVWP lediglich eine Bündelung mit der BAB 5 und der BAB 67 vorschreibe. Daraus ließe sich nicht ableiten, mit welcher der beiden Autobahnen die Neubaustrecke gebündelt werden solle. Er übt Kritik daran, dass sich die Deutsche Bahn für die gemeinsame Planung der Neubaustrecke mit dem Autobahnausbau durch Hessen Mobil eingesetzt habe.

Ein Vertreter der DB Netz AG widerspricht und erläutert, dass PRINS südlich des Darmstädter Kreuzes eine Bündelung mit der BAB 67 vorsehe. Ansonsten ergebe die ebenfalls enthaltene Vorgabe zur gemeinsamen Umsetzung der Neubaustrecke mit dem Ausbau der BAB 67 keinen Sinn.

[Ergänzung im Nachgang: Die relevante Passage im PRINS lautet: „Führung der autobahnparallelen Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim in Bündelung mit der BAB 5 und der BAB 67 (südlich des Darmstädter Kreuzes) und gemeinsame Umsetzung mit dem Sanierungs- und Ausbaubedarf der BAB 67.]

Ein anderer Teilnehmer ergänzt, dass die gemeinsame Planung der Neubaustrecke mit dem Ausbau der BAB 67 nicht auf Bestreben der Bahn, sondern auf den Wunsch des damaligen Projektbeirates zurückzuführen sei.

Politische Beschlüsse zur Streckenführung entlang der BAB 67

Die Teilnehmer diskutieren über die politischen Beschlüsse der Region zur Streckenführung. Ein Teilnehmer zeigt sich verwundert, dass mit der Streckenführung entlang der BAB 5 erneut eine Variante eingebracht werde, die klar nachteilig sei und gegen die sich die Region in der Vergangenheit bereits deutlich positioniert habe. Ein weiterer Teilnehmer weist daraufhin, dass die Region im Konsens den politischen Beschluss für eine Streckenführung entlang der BAB 67 gefasst habe. Ein Teilnehmer merkt an, dass dieser Konsens nur unter der Bedingung eines langen bergmännischen Tunnels zustande gekommen sei.

Bedeutung der Fahrzeitverkürzung und Referenztrasse in PRINS

Ein Teilnehmer erläutert, dass PRINS lediglich eine Entwurfsgeschwindigkeit von 300km/h vorgebe, jedoch keine exakten Fahrzeitgewinne vorschreibe. Die Bedeutung der Referenzvariante im BVWP dürfe zudem nicht überschätzt werden. Es sei unumgänglich, eine Trassenführung für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses sowie zur Einschätzung der Umweltverträglichkeit zugrunde zu le-

gen. Er verweist auf die Planungen zur „Ausbau-/Neubaustrecke Hanau-Würzburg/Fulda“ (HWF), bei der die Streckenführung der sog. „Mottgers-Spange“ als Berechnungsgrundlage diene. Dabei sei jedoch klar gewesen, dass damit keine Vorentscheidung zur tatsächlichen Trassenführung gefällt wurde, sondern diese noch entwickelt werden müsse. Dasselbe gelte für das Projekt „Rhein/Main-Rhein/Neckar“ (RMRN) und die Streckenführung entlang der BAB 67.

Ein Vertreter der DB Netz AG verweist in Bezug auf die Fahrzeitverkürzung auf den Zielnetzfahrplan des Bundes, aus dem sich die zu erzielenden Fahrzeitgewinne ergäben. Dies sei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zu Grunde gelegt worden und somit eine Planungsprämisse.

Er weist zudem auf den Unterschied zwischen den beiden genannten Projekten hin. So hätten im Vorfeld von HWF zunächst zwei Projekte existiert, nämlich die Strecke Hanau-Würzburg und Hanau-Fulda, bei der sich die jeweiligen Projektnutzen gegenseitig aufzuheben drohten. Daher seien die Projekte zusammengefasst worden. Im PRINS sei dabei der Planungsauftrag hinterlegt, beide Alternativen zu untersuchen. Bei RMRN gebe es hingegen eine klare Aussage für die Referenzvariante entlang der BAB 67. Die im PRINS enthaltenen Vorgaben seien also unterschiedlich. Daraus würden sich die unterschiedlichen Herangehensweisen in der Planung erklären.

Bündelung der Neubaustrecke mit der BAB 5 südlich des Darmstädter Kreuzes

Ein Teilnehmer schlägt vor, die Neubaustrecke erst südlich des Darmstädter Kreuzes mit der BAB 5 zu bündeln.

Ein Vertreter der DB Netz AG merkt an, dass eine solche Streckenführung zunächst eine Querung auf die östliche Seite des hessischen Rieds bedeute, um weiter im Süden erneut auf die westliche Seite zu wechseln. Dies hätte einen deutlich längeren Streckenverlauf und die Maximierung der Landschaftszerschneidung zur Folge.

TOP 4 Aufträge aus der 1. Arbeitsgruppen-Sitzung am 29.3.2017

Walter Trautmann, Krebs + Kiefer, sowie Burkhard Fahnenbruch, Planungsgemeinschaft Umwelt (Sporbeck/Drecker), beantworten die Aufträge aus der 1. Arbeitsgruppen-Sitzung (**Anhang 2, Folie 9-15**).

Diskussion/Anmerkungen

Grenzlastberechnung

Ein Teilnehmer zeigt sich verwundert, weshalb eine projektspezifische Grenzlastberechnung für das maximal zulässige Gefälle bei Güterzugverkehr notwendig sei und fragt, ob nicht auf verallgemeinerbare Erkenntnisse aus anderen Projekten zurückgegriffen werden könne.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass bei der Grenzlastberechnung die Länge der Rampe von entscheidender Bedeutung sei. Ebenso relevant sei, ob die Rampe planmäßige Betriebshalte aufwei-

se oder nicht. Wenn ein Güterzug auf einer Rampe zum Stehen komme, müsse er aus eigener Kraft losfahren können. Die Berechnungen würden für die gesamte Strecke durchgeführt.

Betriebszufahrt bei Einhausen

Herr Trautmann erläutert auf Nachfrage eines Teilnehmers nochmals die Planungen für die BAB-Betriebszufahrt für den Winterdienst gegenüber der Ortslage Einhausen. Diese Betriebszufahrt besteht bereits heute und soll auch in Zukunft erhalten bleiben.

Eine weitere nicht öffentliche Zufahrt auf die BAB besteht heute in Höhe der Ortslage Langwaden. Es handelt sich um eine Rettungszufahrt für Einsatzkräfte. Der Erhalt dieser Zufahrt wurde in der Planungszeit 2012 von den zuständigen Organisationen des Landkreises Bergstraße gefordert. **Da die Anbindung im 10m Pufferstreifen der DB (Strecke zu BAB) liegen soll, ist nicht mit einer zusätzlichen Waldinanspruchnahme durch die Betriebszufahrt zu rechnen.**

Anschlussstelle Gernsheim / L 3345

Ein Vertreter der Bahn erläutert, dass eine Umfahrung der Anschlussstelle Gernsheim, die zu weiteren Waldverlusten geführt hätte, vermieden werden kann. Waldrodungen seien jedoch durch die Verlegung der L 3345 parallel zur NBS und deren Anbindung an die L 3261 erforderlich.

TOP 5 Überprüfung Vorzugstrasse im Jägersburger Wald

Herr Kluge, HessenForst, stellt die Präsentation „Randschäden durch Waldrodungsmaßnahmen“ (**Anlage 4, Folie 1-6**) vor. Herr Fahnenbruch präsentiert im Anschluss die „Überprüfung der Vorzugstrasse im Jägersburger Wald“ (**Anlage 2, Folie 16-26**).

Diskussion/Anmerkungen

Aufwuchsbeschränkungen entlang der Neubaustrecke

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt ein Vertreter der DB Netz AG, dass die 30 Meter breite Aufwuchsbeschränkung entlang der Trasse unabhängig von der gewählten Variante gelte. Das Gehölz in Trassennähe dürfe eine bestimmte Höhe nicht überschreiten, um insbesondere der Gefahr von Oberleitungsschäden durch umfallende Bäume vorzubeugen.

Voranbaumaßnahmen

Ein Teilnehmer begrüßt die vorgeschlagenen Voranbaumaßnahmen. Es sei sinnvoll, deutlich vor Beginn der Rodung mit diesen Maßnahmen zu beginnen. Durch gestufte Waldränder und die frühzeitige Unterpflanzung könnten die Auswirkungen auf sensible Waldbereiche reduziert werden. Die Zeitspanne zwischen Funktionsverlust des Waldgebietes und Funktionswiederaufbau werde so potenziell verkürzt. Zugleich sei diese Maßnahme kein Allheilmittel und Auswirkungen durch die Rodung blieben weiterhin bestehen. Zudem käme eine Durchführung dieser Maßnahme einer Festlegung auf eine

bestimmte Trassenführung gleich, da dunkle Waldbereiche zwecks Unterpflanzung aufgelichtet werden müssten. Würde sich nach Beginn der Maßnahme doch für eine andere Variante entschieden, sei insbesondere HessenForst der Leidtragende.

Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass die betroffenen Waldgebiete bereits Vorschädigungen aufwiesen. Ursächlich dafür seien insbesondere Grundwasserabsenkungen und damit verbundene Sekundärschädigungen. Zugleich gebe es durch die Autobahn einen erhöhten Schadstoffeintrag, der ebenfalls Probleme nach sich ziehe. Die vorgeschlagenen Maßnahmen seien prinzipiell zu begrüßen, die Besonderheiten des Waldgebietes gelte es bei der Ausgestaltung aber zu berücksichtigen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erwidert, dass die Unterpflanzung in enger Abstimmung mit HessenForst vorgenommen werden würde.

Ein weiterer Teilnehmer weist auf die Vorteile einer Tunnelführung entlang der Autobahn hin, wodurch die Eingriffe in Waldgebiete reduziert werden könnten.

Berücksichtigung der Waldfunktionen

Ein Teilnehmer bittet darum, bei der Entscheidung über eine ost- bzw. westseitige Trassenführung die unterschiedlichen Waldfunktionen (z.B. Klimaschutzfunktion, Erholungsfunktion) zu berücksichtigen. Frau Reinhartz, Planungsgemeinschaft Umwelt (Sporbeck/Drecker), erklärt, dass die unterschiedlichen Waldfunktionen bereits in den dargestellten Kategorien subsumiert seien. So sei etwa die Klimaschutzfunktion des Waldes durch das Bewertungskriterium „Verlust von Waldflächen“ mitberücksichtigt und für die Entscheidung relevant. Dennoch seien Kriterien wie der Verlust von FFH-Lebensraumtypen höher zu werten, da diese zulassungsversagend wirken und kaum überwunden werden könnten.

TOP 6 Lärmschutz im Bereich Langwaden/Einhausen

Jörg Ritzert und Hans-Jörg Terno, DB Systemtechnik GmbH, präsentieren den derzeitigen Stand der Schutzfallanalyse im Bereich Langwaden/Einhausen (**Anlage 2, Folie 26-44**).

Diskussion/Anmerkungen

Notwendige Tiefe eines bergmännischen Tunnels

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt ein Vertreter der DB Netz AG, dass ein Tunnel circa 10 Meter unterhalb der Erdoberfläche liegen müsse.

Darstellung der Lärmsituation und Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten

Ein Teilnehmer verweist auf das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz. Demnach sei in einem ersten Planungsschritt zu prüfen, wie sich die Lärmsituation in der Ist-Situation und im Bezugsfall darstelle. Im Anschluss sei die Streckenführung auf Optimierungsmöglichkeiten hin zu prüfen. Diese Prüfung sei der gezeigten Schutzfallanalyse vorgelagert.

Derzeitige Diskussionen in der Europäischen Union zum Thema Lärmschutz

Ein Teilnehmer weist auf derzeitige Bestrebungen auf EU-Ebene zur weiteren Stärkung des Lärmschutzes hin. Vor dem Hintergrund eines mehr als zehnjährigen Planungshorizontes fragt er, ob die derzeitigen Diskussionen bei den Planungen bereits berücksichtigt werden würden.

Ein anderer Teilnehmer erläutert, dass die Rechtslage zum Zeitpunkt der Planfeststellung entscheidend sei. Ändere sich die Rechtslage in dem Jahr, in dem die Planfeststellung erfolgen solle, müssten die Unterlagen entsprechend angepasst werden.

Der Moderator ergänzt, dass die Bahn nur auf Basis der geltenden Gesetze planen könne. Es könnten keine Werte einbezogen werden, die noch keinen Gesetzescharakter hätten.

Unterschiede bei der Berechnung der Kosten der Lärmschutzwände und des Tunnels

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Terno, dass bei der Untersuchung des Tunnels die reinen Baukosten betrachtet wurden und diese gemäß groben Schätzungen bei circa 330 Mio. € lägen (Mehrkosten gegenüber der geländegleichen Trassenführung). Bei den Kosten für die Lärmschutzwände seien hingegen bereits Aspekte wie die Instandsetzung miteinberechnet worden.

Streckenführung bei Lorsch

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die Trassenführung bei Lorsch und südlich von Lorsch von den Ergebnissen der Knotenuntersuchung Mannheim abhängen. Da die Ergebnisse noch nicht vorlägen, sei der Streckenabschnitt nicht betrachtet worden.

TOP 7 Dank und Ausblick

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