

Protokoll

Arbeitsgruppe 3: „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“

1. Sitzung

Bürgerhaus, Erzhausen

08. März 2017

Ort: Bürgerhaus Erzhausen, Rodenseestraße 5, 64390 Erzhausen
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 Ziele der Arbeitsgruppe

TOP 3 Gesetzliche und methodische Grundlagen zum Thema Lärm

TOP 4 Schalltechnische Untersuchung an Bestandsstrecken aufgrund von Verkehrslenkung

TOP 5 Dank und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 1. Sitzung Arbeitsgruppe „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“
Anlage 2 Präsentation Jörg Ritzert, DB Netz AG
Anlage 3 Präsentation Holger Köppe, BI NOBL
Anlage 4 Präsentation Hans-Jörg Terno, DB Systemtechnik GmbH
Anlage 5 Zugzahlen an den Bestandsstrecken

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der ersten AG-Sitzung „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“ (**Anlage 1**). Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Vorstellung der Ziele der Arbeitsgruppe
- Präsentation der BINOBL
- Präsentationen zu den gesetzlichen und methodischen Grundlagen zum Thema Lärm
- Klärung von offenen Fragen

Der Moderator erklärt, dass auf den Sitzungen der Arbeitsgruppen Fotos gemacht werden. Es werden keine Einwände erhoben. Ralf Eggert bittet die Teilnehmenden, sich mit Namen und Institution vorzustellen.

TOP 2 Ziele der Arbeitsgruppe

Der Moderator erläutert, dass auf der ersten Sitzung des Beteiligungsforums die Gründung von fünf Arbeitsgruppen beschlossen wurde und verweist auf den dort bereits diskutierten Entwurf des Selbstverständnisses.

Ziel der heutigen Sitzung sei es, den Austausch mit den Teilnehmenden zur Lärmentwicklung an den Bestandsstrecken zu beginnen und die Grundlagen zur Schalluntersuchung zu besprechen. Themen und Vorschläge aus dem Teilnehmerkreis würden im Verlauf des Prozesses immer wieder aufgenommen und diskutiert. Dabei solle Klarheit geschaffen werden, welche Maßnahmen durch die DB Netz AG umsetzbar seien, an welcher Stelle gegebenenfalls die Politik eine Entscheidung treffen müsse und wo gesetzliche oder technische Bestimmungen eine Durchführung verhinderten.

Er führt aus, dass alle gezeigten Präsentationen im Nachgang an die Teilnehmer versendet und auf der Projekthomepage online gestellt würden. Die Sitzung werde in Form eines Ergebnisprotokolls dokumentiert. Innerhalb von zwei Wochen erhielten die Teilnehmer per Mail den Erstentwurf des Protokolls und könnten innerhalb von 14 Tagen Änderungsvorschläge einreichen. Sofern die Vorschläge nicht im Widerspruch zueinander stünden und in dieser Form auf der Sitzung thematisiert wurden, fließen sie in die zweite Fassung des Protokolls ein. Dieses werde als Entwurf gekennzeichnet auf der Projekthomepage veröffentlicht. Die formelle Verabschiedung des Protokolls erfolge auf der darauffolgenden Sitzung. Generell werde bei den Protokollen auf die Nennung von Namen der Teilnehmer verzichtet, da dies einen offeneren Austausch ermögliche.

Der Moderator appelliert an die Teilnehmer, sich innerhalb der angegebenen Fristen für die Sitzungen anzumelden. Zur Erleichterung der Planung schlägt er für die kommenden Sitzungen vor, die Bestuhlung auf Basis der fristgerechten Anmeldungen vorzunehmen und zum Erhalt einer arbeitsfähigen Gruppengröße jede Institution nur durch eine Person vertreten zu lassen. Unangemeldete Teilnehmer

bzw. weitere Teilnehmer einer bereits vertretenen Institution könnten in der zweiten Reihe an der Sitzung teilnehmen. Nach Abgabe eines Stimmungsbildes wird dieser Vorgehensweise zugestimmt.

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt Hans Jörg Terno von der DB Systemtechnik GmbH als zuständigen Schallgutachter vor. Jörg Ritzert erklärt, dass die Projektplanung der DB Netz AG und die gutachterliche Tätigkeit zur Erarbeitung der Schallgutachten unabhängig voneinander abliefen und es in diesem Sinne keinerlei Unterschied mache, ob ein externes Ingenieurbüro oder ein Mitarbeiter der DB Systemtechnik mit der Aufgabe betraut werde.

Diskussion/Anmerkungen

Organisatorisches

Ein Teilnehmer bittet darum, die Tagesordnung einige Tage vor Sitzungstermin per Mail an die Teilnehmer zu versenden. Der Moderator erklärt, die Bitte bei den kommenden Sitzungen zu berücksichtigen.

TOP 3 Gesetzliche und methodische Grundlagen zum Thema Lärm

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die Präsentation zum „Unternehmensziel Lärmschutz“ vor (**Anlage 2, Folie 1-5**).

Holger Köppe, BINOBL, stellt die Forderungen zum Thema Lärmschutz vor (**Anlage 3, Folie 1-15**).

Diskussion/Anmerkungen

Gefahrguttransporte und Unfallpläne

Unter Bezugnahme auf die Präsentation der BINOBL erklärt ein Vertreter der DB Netz AG, dass die Bahn den Verkehrsbetrieb auf Basis von Regelwerken und Richtlinien durchführt, denen eine entsprechende Sicherheitsbetrachtung vorausginge. Diese würden auch vom Eisenbahnbundesamt abgenommen werden, sodass er derzeit noch keine Notwendigkeit zur Diskussion von Unfallplänen sehe. Die geforderte gesonderte Wegführung von Gefahrguttransporten sei ein Thema, welches in der AG „Verkehrskonzeption“ anzusiedeln sei. Im Hinblick auf die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung des Güterverkehrs merkt er an, dass dies zu einer Fahrzeitverlängerung, zu einer Minimierung der Kapazitäten im Schienennetz und zu einer Steigerung der Transportkosten führe. Damit wäre der Transport von Gütern auf der Schiene unwirtschaftlich.

Einbeziehung der Gesundheitskosten und Immobilienwertverluste durch Verkehrslärm

Ein Teilnehmer fordert, dass nicht nur Reisezeitgewinne, sondern auch gesundheitliche Kosten durch Verkehrslärm in die Nutzen-Kosten-Untersuchung mit einfließen müssten. Ein Vertreter der DB Netz AG merkt an, dass die Nutzen-Kosten-Untersuchung durch den Bund durchgeführt worden sei und weist auf die Präsentation des Gutachters des Bundes, Herrn Pohl (AG „Verkehrskonzeption“, 27.1.2017), hin. Dabei wurde den Kosten, welche durch einen Anstieg der Lärmbelastung entstünden, mithilfe von wissenschaftlichen Befragungen ein monetärer Wert zugewiesen. Dieser sei zur Bewertung der projektbedingten Lärmentwicklung herangezogen worden.

Darüber hinaus fänden auf der Neubaustrecke die strengen Grenzwerte der Lärmvorsorge Anwendung. Konkrete Aussagen zum Umgang mit der Lärmentwicklung an den Bestandsstrecken könne man treffen, wenn die Zugzahlprognosen des Bundes und erste Ergebnisse des Schallgutachtens vorlägen. Eine Untersuchung der Immobilienpreisentwicklung entlang der Bestandsstrecken werde nicht vorgenommen, da dies nicht den gesetzlichen Vorgaben entspreche.

Messstellen BETUWE-Linie

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass im Schallgutachten eine Berechnung und keine Messung des Schallpegels vorgenommen werde. Forderungen nach der Aufstellung von Messstellen müssten an den Bund gerichtet werden. Er führt darüber hinaus aus, dass ihm auch nach Rücksprache mit den zuständigen Kollegen keine Informationen zu den genannten Messstationen an der BETUWE-Linie vorlägen. Herr Köppe verweist auf die Aussagen eines niederländischen Projektbeteiligten auf einer Tagung des Deutschen Städtetages in Düsseldorf. Er sagt zu, die entsprechende Quelle zur Verfügung zu stellen.

Kriterien zur Lärmentwicklung an Bestandsstrecken

Ein Teilnehmer merkt an, dass bereits heute in einigen Abschnitten der Bestandsstrecke die Grenzwerte zum Lärmschutz deutlich überschritten würden. Er erhoffe sich von der AG, dass Kriterien und Mindeststandards in Bezug auf den Lärmschutz definiert werden, die es an den Bestandsstrecken einzuhalten gelte.

Der Moderator erklärt, dass das Ausloten der Möglichkeiten zum Lärmschutz, die Diskussion von Lärmwertobergrenzen und die Betrachtung der konkreten Lärmsituation in den einzelnen Streckenabschnitten zentrale Themen der AG seien und auch auf den Folgesitzungen diskutiert würden.

Halbierung des Schienenverkehrslärms

Ein Teilnehmer erkundigt sich, auf welchen Zeitraum sich die von der DB Netz AG angestrebte Halbierung des Schienenverkehrslärms bezieht und ob damit die Lärminderung der einzelnen Zugfahrten oder des Mittelungspegels gemeint sei. Ein weiterer Teilnehmer fragt, wie groß die Differenz im Schienenverkehrslärm sei, wenn man eine 0%ige und eine 100% Umrüstung der Güterzüge auf Verbundstoffsohle zu Grunde lege.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die Halbierung des Schienenverkehrslärms einer Senkung um 10db entspräche und man dafür die Lärmsituation in den Jahren 2000 und 2020 vergleiche. Die angestrebte Lärminderung beziehe sich auf das gesamtdeutsche Schienennetz und werde zu 50% durch die Einführung sogenannter Flüsterbremsen und zu 50% durch das Lärmsanierungsprogramm des Bundes erreicht. Die durchschnittliche Lärminderung, welche durch die Umrüstung von Grauguss- auf Verbundstoffsohlen erreicht werde, betrage demnach 5db.

Freiwilliges Lärmsanierungsprogramm des Bundes an den Bestandsstrecken

Ein Teilnehmer fragt, wieviel Kilometer im Zuge des Programms des Bundes bereits lärmsaniert wurden und mithilfe welcher Maßnahmen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass bislang circa 1600 Streckenkilometer lärmsaniert worden seien und dies bis zum Jahr 2020 auf insgesamt 2000 Streckenkilometer gesteigert werde. Die Sanierung erfolge hauptsächlich durch die Errichtung von Schallschutzwänden und den Einbau von Schallschutzfenstern.

Verbot lauter Güterwagen

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt ein Vertreter der DB Netz AG, dass das zukünftige Verbot lauter Güterwagen durch die Bundesregierung auch für ausländische Gesellschaften gelte. Ein entsprechender Gesetzesentwurf des Bundesverkehrsministerium liegt seit Ende 2016 vor.

Schienenbonus und Berücksichtigung ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen

Ein Teilnehmer fragt, ob beim Schallgutachten auch die Emissionen von Güterzügen ausländischer Eisenbahnverkehrsunternehmen betrachtet würden.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass bei der Schalluntersuchung nicht zwischen Güterzügen ausländischer und deutscher Eisenbahnverkehrsunternehmen unterschieden werde und alle auf der entsprechenden Strecke verkehrenden Züge im Gutachten berücksichtigt würden.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt ein Vertreter der DB Netz AG, dass der Schienenbonus abgeschafft worden sei und demzufolge weder bei der Neubaustrecke noch bei der Bestandsstrecke angerechnet werde.

Innovationsforschung

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob die Bahn zur Minderung des Schienenverkehrslärms an Innovationen, etwa im Bereich der Materialtechnik, forscht.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass bei DB Cargo das Thema Bremsen derzeit von prioritärer Bedeutung sei. Er könne keine Angaben machen, ob darüber hinaus zu weiteren Maßnahmen geforscht werde, werde sich aber erkundigen.

Schallschutzmaßnahmen

Ein Teilnehmer erklärt, dass auch die Erhöhung der Bahnsteigkante eine Maßnahme zum Schallschutz darstelle. Er regt an zu prüfen, inwiefern diese Maßnahme in Kombination mit kleineren Schallschutzwänden zu besserem Lärmschutz bei gleichzeitig geringeren städtebaulichen Auswirkungen führen könnte.

Verkehrsprognosen

Ein Teilnehmer merkt an, dass Faktoren wie beispielsweise Veränderungen im Schiffsverkehr oder das Aufkommen von Elektromobilität wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs und die Zugzahlen insgesamt haben können. Er fragt, inwiefern es bei der Erstellung der Zugzahlenprognosen zu einer ganzheitlichen Betrachtung aller Verkehrsarten komme.

Ein Vertreter der DB Netz AG stellt fest, dass die Deutsche Bahn mit den Zugzahlprognosen des Bundes arbeite, aber an deren Erstellung nicht beteiligt sei. Generell gelte, dass der Bund die Verkehrsarten einer volkswirtschaftlichen Bewertung unterziehe und dabei sowohl die Entwicklung der einzelnen Verkehrsarten als auch deren Wechselwirkungen mitbetrachte. So würden beispielsweise die Folgen von Änderungen im Schiffsverkehr auf den Schienengüterverkehr betrachtet und bei der Erstellung der Zugzahlenprognosen berücksichtigt werden.

TOP 4 Schalltechnische Untersuchung an Bestandsstrecken aufgrund Verkehrslenkung

Hans-Jörg Terno, DB Systemtechnik GmbH stellt die Präsentation zur „Schalltechnischen Untersuchung an Bestandsstrecken aufgrund Verkehrslenkung“ vor (**Anlage 3, Folie 5-12**).

Diskussion/Anmerkungen

Mitbetrachtung A5/A67

Ein Teilnehmer stellt fest, dass für die Bevölkerung nicht die Lärmentwicklung einer einzelnen Verkehrsart entscheidend sei, sondern die gesamte Lärmbelastung, die sich durch den Schienen-, Auto- und Flugverkehr ergebe. Dies gelte insbesondere für Pfungstadt, das nicht nur durch die Neubaustrecke, sondern auch durch den Ausbau der A5 und A67 betroffen sei. Er fragt, ob die steigende Lärmbelastung durch den Autobahnausbau bei der Entwicklung der Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt werde.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die Bahn den Auftrag habe, die Erweiterung der A67 beim Bau der Neubaustrecke mit zu planen und in ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren einzubringen. Dementsprechend würden beide Emissionsquellen beim Schallgutachten mitbetrachtet werden. Anders als die A67 stünde die A5 nicht im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 und werde unabhängig von den Entwicklungen an der Main-Neckar-Bahn geplant. Daher betrachte man in diesem Falle alleine die Lärmentwicklung durch den Schienenverkehr.

Ein Teilnehmer fügt hinzu, dass auch bei der A5 in Weiterstadt eine doppelte Lärmbelastung durch Schienen- und Straßenverkehr vorhanden sei und in den Blick genommen werden müsse. Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass der Ausbau des Autobahnkreuzes Darmstadt an der A5 ebenfalls von der DB geplant wird. Insofern gilt hier derselbe Sachverhalt wie südlich entlang der A67. Da es hier in der AG um die Bestandsstrecken geht, wird vorgeschlagen, die Schallschutzkonzeption entlang der NBS in Verbindung mit dem Ausbau entlang der A5/A67 in den jeweiligen Arbeitsgruppen „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“ sowie „Abschnitt Pfungstadt – Lorsch“ zu behandeln.

Verkehrslenkung

Ein Teilnehmer erklärt, dass neben den dargestellten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen die Verlagerung des Güterverkehrs im Schienennetz eine weitere Maßnahme zur Senkung des Lärms in Siedlungsgebieten darstelle. Es müsse eine maximale Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke angestrebt werden.

Ein anderer Teilnehmer merkt an, dass es im Interesse der Bürgerinnen und Bürger an der Riedbahn sei, den schnellen Personenfernverkehr von der Bestandsstrecke auf die Neubaustrecke zu verlegen. Nur so schaffe man die Kapazitäten zum gewünschten Ausbau und zur Erhöhung der Pünktlichkeit des Personennahverkehrs.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass es sich bei der Darstellung um die Möglichkeiten des Schallschutzes an der Infrastruktur handele. Zweifelsohne habe auch die angestrebte Verkehrslenkung Einfluss auf die Zugzahlen an den Bestandsstrecken. Die damit verbundenen Auswirkungen auf die Lärmentwicklung werde beim Vorliegen der verkehrsgelenkten Zugzahlprognosen in der AG behandelt. Zur Besprechung der Verkehrslenkung und deren Umsetzungsmöglichkeiten verweist er auf die AG Verkehrskonzeption, in der dieser Themenkomplex diskutiert werde. Der Moderator fügt hinzu, dass die Aufteilung der Themengebiete zu den jeweiligen Arbeitsgruppen dem Ziel diene, Teilaspekte des Projektes Rhein/Main-Rhein/Neckar strukturiert zu diskutieren und zugleich unnötigen Doppelaufwand zu vermeiden.

Untersuchungsraum Fernwirkung

Ein Teilnehmer führt aus, dass die geplante Neubaustrecke eine Fernwirkung auf den Raum südlich von Mannheim habe und demnach mitbetrachtet werden müsse. Ein weiterer Teilnehmer regt an, den Untersuchungsraum des Streckenabschnitts Groß-Gerau – Darmstadt nach Westen hin auszuweiten. Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass für den Streckenabschnitt Mannheim-Karlsruhe ein ähnliches Dialogformat geplant werde. Die Bestandsstrecken südlich Mannheims betrachte man in jedem Falle - es hänge aber wesentlich von der Knotenuntersuchung Mannheim ab, ob dies im Rahmen des Projekts Rhein/Main-Rhein/Neckar oder im geplanten Dialogformat zum Abschnitt Mannheim-Karlsruhe geschehe. Er betont zudem, dass auch die Forderung nach einer Ausweitung des Untersuchungsraums nachvollziehbar sei und man sich überlegen werde, inwiefern sich weiter westlich eine sinnvolle Planungsgrenze finden lasse. Generell gelte es, die Wünsche nach einer umfänglichen Betrachtung der Fernwirkung mit der Notwendigkeit eines handhabbaren Untersuchungsraums abzuwiegen.

Vergleich der Schienenverkehrslärmsituationen

Ein Teilnehmer möchte wissen, welche Szenarien zur Ermittlung der Lärmpegeldifferenzen herangezogen werden. Zudem wird gefragt, welche Umrüstungsquoten von Grauguss- auf Verbundstoffsohlen in den jeweiligen Szenarien angenommen werden. Ein anderer Teilnehmer fragt, inwiefern bereits durchgeführte Lärmsanierungsmaßnahmen am Bestandsnetz bei der Schalluntersuchung berücksichtigt würden.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass das Szenario „Prognose 2030 mit Neubaustrecke inklusive Verkehrslenkung“ mit der derzeitigen Ist-Situation sowie der Prognose 2030 ohne Neubaustrecke verglichen werde. Im Jahr 2030 gehe man von einer 100%igen Umrüstungsquote auf Verbundstoffsohlen aus. Herr Terno erklärt, dass bei der Betrachtung der Ist-Situation noch keine Entscheidung zur angenommenen Umrüstungsquote gefallen sei, da keine streckenspezifischen Daten vorlägen. Bereits umgesetzte oder geplante Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bestandsstrecke würden bei der Betrachtung der jeweiligen Szenarien mitberücksichtigt.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers führt ein Vertreter der DB Netz AG aus, dass das gewöhnliche Verfahren lediglich den Vergleich beider Prognosefälle vorsähe, man sich aber auch zu einem Vergleich mit der Ist-Situation entschlossen habe.

Ein Teilnehmer kritisiert, dass bei dem Vergleich des Ist-Zustands mit der Prognose-Situation die Lärminderung durch Flüsterbremsen miteinbezogen werde, obwohl diese Maßnahme nicht im Projektzusammenhang durchgeführt werde.

Prognosehorizont und Streckenauslastung

Ein Teilnehmer fordert, dass Zugzahlprognosen über das Jahr 2030 hinaus erstellt werden. Ansonsten arbeite man mit Zahlen, welche schon bei der Fertigstellung der Neubaustrecke überholt seien. Ein weiterer Teilnehmer weist auf die schon derzeit sehr hohe Auslastung der Bestandsstrecken hin und fragt, wieviel Spielraum man in Zukunft noch bei der Auslastung der Bestandsstrecke habe.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass man sich um die Erstellung von Prognosen über das Jahr 2030 hinaus bemühen werde, die Finanzierungsfähigkeit jedoch auf Basis der Prognose 2030 erfolgen müsse. Er weist darauf hin, dass Angaben zu den noch ungenutzten Streckenkapazitäten unter anderem davon abhingen, welche Annahmen man zu den Zugarten treffe, die zusätzlich auf der Stre-

cke verkehren würden. Diese Frage könne nochmals aufgegriffen werden, wenn die verkehrsgelenkten Zugzahlen vorlägen. Er sagt zu, aktuelle Zugzahlen an das Protokoll anzuhängen (**siehe Anlage 5**).

Ein Teilnehmer ergänzt, dass bei der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses Zugzahlprognosen berücksichtigt werden müssten, welche 10 bis 15 Jahre in die Zukunft reichten. Alles darüber hinaus sei gesetzlich nicht vorgesehen und bezogen auf die Methodik wissenschaftlich nicht haltbar.

Schwellenwerte für Lärmzuwachs an Bestandsstrecken

Herr Terno erläutert, dass die Fernwirkung an Bestandsstrecken im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sei. Dabei seien die Schwellenwerte von 70 db(A) tags / 60 db(A) sowie „nicht unerhebliche“ Lärmzuwächse relevante Kriterien. Sofern es oberhalb der Schwellenwerte zu einer weiteren Erhöhung des Lärmpegels komme, sei dieser Anstieg durch entsprechende Maßnahmen zu kompensieren. Ein Teilnehmer äußert die Befürchtung, dass auch nach Beendigung des Projekts die Lärmbelastung in einigen Siedlungsgebieten an der Bestandsstrecke oberhalb der genannten Schwellenwerte liegen würde. Auf die Frage eines Teilnehmers, ob es auch Fälle geben werde, in denen mit Verkehrslenkung eine Überschreitung der o.g. Schwellenwerte verbleibt, erwidert Herr Terno, dass dies nach erster Einschätzung in Einzelfällen nicht auszuschließen sei. Ein Teilnehmer kritisiert die Höhe der Schwellenwerte und weist darauf hin, dass bei der Betrachtung des Fluglärms Pegel von 50 db(A) als Kriterium herangezogen würden.

TOP 5 Dank und Ausblick

Ralf Eggert weist darauf hin, dass bislang keine weitere Sitzung der Arbeitsgruppe terminiert sei, da die Schalluntersuchung erst auf Grundlage der noch nicht vorliegenden Zugzahlprognosen 2030 beginnen könne. Er schlägt vor, dass die nächste AG-Sitzung terminiert werde, sobald neue Erkenntnisse vorlägen. Nach Abgabe eines Stimmungsbildes wird diesem Vorgehen zugestimmt. Der Moderator betont, dass sich die Teilnehmenden an die DB Netz AG wenden könnten, sofern sie im weiteren Prozessverlauf die Notwendigkeit einer weiteren Sitzung sehen.

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