

Erneuerung Kreuzungsbauwerke Mannheim-Friedrichsfeld

Ergebnisniederschrift über den Besprechungstermin am 27.06.2014 in Mannheim

Karlsruhe, den 30.07.2014

Az.: 24-3824.1-3/272



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

1. Besprechungsort:
Stadt Mannheim, Collini-Center, Collinistraße 1, Zimmer-Nr. 420 (4. OG)
2. Besprechungstag:
27.06.2014 (09.30 – 11.45 Uhr)
3. Besprechungsleitung
Herr Thorsten Maiwald (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 24, Recht, Planfeststellung) – Besprechungsleiter (BL)
Frau Kirsten Grobs (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 24, Recht, Planfeststellung) – Organisation
4. Vorhabenträger:
DB Netz AG
5. Weitere Beteiligte/Anwesende:
Für den Vorhabenträger
 - Frau Anja Busam (DB ProjektBau, Projektleitung)
 - Herr Rainer Dörr (DB ProjektBau, Projektingenieur)
 - Herr Günther Lohr (DB ProjektBau, Verfahrensberatung)
 - Frau Andrea Neumann (E+B Umwelt, Umweltgutachterin)Herr Thomas Kilian (Stadt Mannheim, Fachbereich Grünflächen und Umwelt)
1 Vertreter der MVV Energie AG
1 Vertreter des NABU
2 Vertreter des Umweltforums Mannheim
1 Vertreterin der IHK
1 Vertreter von PRO BAHN Rhein-Neckar
6. Verfahrensgegenstand:
Antrag auf Planfeststellung für die Erneuerung der Kreuzungsbauwerke in Mannheim-Friedrichsfeld
7. Wesentliche Inhalte/Ergebnisse:

Begrüßung

BL Maiwald begrüßt die Anwesenden zum Besprechungstermin und stellt sich, Frau Kirsten Grobs und die Anwesenden vor. Anschließend erläutert er, dass das Regierungspräsidium zuständige Anhörungsbehörde für den Bau und die Änderung bundeseigener Eisenbahnbetriebsanlagen sei. Das Vorhaben betreffe eine bundeseigene Eisenbahn der DB. Zuständige Planfeststellungsbehörde sei das Eisenbahn-Bundesamt, das auf der Grundlage der Anhörung und des Anhörungsberichts des Regierungspräsidiums die abschließende Entscheidung zu treffen habe.

Organisatorische Hinweise und Fragen

BL Maiwald geht zusammenfassend auf die Gründe ein, die, auch auf Anregung des Vorhabenträgers, maßgeblich dafür gewesen seien, auf einen förmlichen Erörterungstermin zu verzichten (insbesondere: keine einzige Privateinwendung zu keinem Thema in diesem Verfahren). Mit dem heutigen Besprechungstermin sei aber allen Stellen, die Stellungnahmen abgegeben hätten, die Möglichkeit einräumt worden, diese mündlich zu besprechen.

BL Maiwald weist darauf hin, dass eine Anwesenheitsliste geführt wird. Er macht ferner darauf aufmerksam, dass eine Niederschrift gefertigt werde, die aber nur das Wesentliche zusammenfassend darstellen werde. Zu diesem Zweck werde der Verlauf der Besprechung mittels eines Tonträgers aufgenommen. Die Bandaufnahme werde unmittelbar nach Erstellung der Niederschrift gelöscht. Allerdings sei beabsichtigt diese Niederschrift auf der Internetseite des Regierungspräsidiums einzustellen, auf der sich auch die Planunterlagen befänden. So könne sich auch die betroffene Öffentlichkeit über den weiteren Fortgang informieren. Schließlich fasst er den bisherigen Verfahrensablauf kurz zusammen.

Erläuterung des Vorhabens

Auf Bitte von BL Maiwald wird das Vorhaben von Frau Busam nochmals in den wesentlichen Zügen vorgestellt.

Die Nutzungsdauer der zwei Kreuzungsbauwerke in Mannheim-Friedrichsfeld sei ausgelaufen. Die Bauwerke müssten erneuert werden, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Angesichts neuer Richtlinien zur Baukonstruktionshöhe müsste dabei die

Strecke 4061 abgesenkt werden. Ferner werde ein Umbau der Weiche im Abzweig Ziehbrunnen erforderlich. Als Folge müssten Signale, Oberleitungen und Kabeltrassen angepasst werden.

Auf Nachfrage der Vertreter des Umweltforums bestätigt Frau Busam, dass die Absenkung der Strecke der Konstruktionshöhe des Überwerfungsbauwerks geschuldet sei. Die Absenkung sei einerseits zwar merklich, andererseits aber nicht einschneidend und stelle im Ergebnis kein Problem dar. Herr Lohr ergänzt, dass das Vorhaben vom Neubau der Autobahnbrücke nicht tangiert sei.

Frau Busam wendet sich dann der Darstellung der Baustelleneinrichtungsflächen zu. Die Hauptlogistik erfolge dabei über das Schienennetz, damit die Belastung für die Anwohner so gering wie möglich bleibe. Zeitlich sollten im Jahre 2016 das Baufeld freigeräumt und die Kabel umverlegt werden. 2017 sollten die Verbauarbeiten beginnen, mit einer ersten größeren Sperrpause im Mai 2017 auf der Strecke 4060. Nach Einbau der Hilfsbrücke solle das Rahmenbauwerk erstellt werden. Im Anschluss daran solle die Hilfsbrücke umgelagert werden. Dazu sei bereits im Jahr 2018 eine weitere Sperrpause vorgesehen. Dann solle zur Strecke 3601 gewechselt werden, mit einem vergleichbaren Procedere. Die Inbetriebnahme sei im August 2019 vorgesehen.

Auf Bitte von BL Maiwald, die wesentlichen Punkte zusammenzufassen, die das Vorhaben von einer bloßen Sanierung zu einer planfeststellungsrelevanten Änderung machten, benennt Herr Lohr die eisenbahntechnisch deutliche Absenkung der Gleise, insbesondere bei der Strecke 4061 sowie geänderte Bauhöhe und Konstruktion der Bauwerke.

Auf Nachfrage der Vertreter des Umweltforums antwortet Herr Lohr, dass die Strecke maximal um etwa einen halben Meter abgesenkt werde. Auf weitere Nachfrage bestätigt Herr Lohr, dass bei der Maßnahme, dass aktuelle Regelwerk eingehalten werde, weil an dieser Stelle kein Bestandsschutz bestehe. Frau Busam ergänzt, dass von der Absenkung nur die Strecke 4061 betroffen sei.

Der Vertreter der MVV Energie AG interessiert sich für den genauen Bereich der Absenkung, weil sich ein Leitungsbestand in Höhe der Fußgängerüberführung Metzgerstraße befinde. Unter Heranziehung der Planunterlagen wird dieser Bereich im Folgenden näher konkretisiert. Danach gelangt der Vertreter der MVV Energie AG zu der Einschätzung, dass Leitungen der MVV nicht im Baufeld lägen.

Auf Frage der Vertreter des Umweltforums antwortet Herr Lohr, dass die maximale Streckenneigung 12,5 ‰ betrage.

BL Maiwald fragt nach, ob es noch grundsätzliche Verständnisfragen zum Vorhaben gebe. Nachdem dies nicht der Fall ist, schließt er diesen Punkt ab.

Leitungsfragen

BL Maiwald gibt dem Vertreter der MVV Energie AG die Gelegenheit, die schriftlichen Ausführungen zu konkretisieren. Der Vertreter der MVV Energie AG gibt daraufhin zu verstehen, dass nach den heutigen Ausführungen des Vorhabenträgers die Leitungen außerhalb des Baufeldes lägen, die MVV also nicht tangiert wäre. Allerdings vertrete er nur die Gewerke Gas, Wasser und Fernwärme. Die Stromseite könne er grundsätzlich nicht beurteilen. Nach nochmaliger Heranziehung der Planunterlagen gelangt der Vertreter der MVV Energie AG jedoch insgesamt zu der Einschätzung, dass keine Betroffenheit bestehe.

BL Maiwald weist darauf hin, dass der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme ausgeführt habe, er nehme die Hinweise der MVV Energie AG zur Kenntnis. BL Maiwald geht davon aus, dass der Vorhabenträger damit auch zusage, dass die Ausführungsplanung mit den Leitungsträgern abgestimmt werde.

Der Vorhabenträger sagt zu, die Ausführungsplanung mit den Leitungsträgern abzustimmen, soweit sie betroffen sind.

BL Maiwald weist ferner darauf hin, dass dem Eisenbahn-Bundesamt für gewöhnlich folgende Nebenbestimmung vorgeschlagen wird:

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um, insbesondere dort, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine detaillierte Vorprüfung und Vorabstimmung nicht vorgenommen werden konnte, Schäden und sonstige über das baubedingt Notwendige hinausgehende Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen zu vermeiden. Dazu gehört insbesondere

- eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung,
sowie

- die rechtzeitige Abstimmung mit den in Betracht kommenden Leitungsträgern.

Das sei auch vorliegend beabsichtigt. Der Vertreter der MVV Energie AG hält dies für ausreichend und verabschiedet sich.

BL Maiwald stellt fest, dass Vertreter von sonstigen Leitungsträgern nicht erschienen sind und schließt darauf diesen Punkt ab.

Bauliche Unfallverhütung

BL Maiwald stellt fest, dass die Eisenbahn-Unfallkasse auf die Einladung zur Besprechung nochmals ausgeführt habe, sie gehe davon aus, dass die maßgeblichen Regelwerke eingehalten würden, so dass im Moment kein Besprechungsbedarf gesehen werde.

BL Maiwald fragt nach, ob es zu diesem Punkt noch Fragen gebe. Nachdem dies nicht der Fall ist, schließt er ihn ab.

Natur- und Artenschutz

BL Maiwald stellt fest, dass dazu zwei Stellungnahmen vorliegen, vom NABU und, sich anschließend, vom Umweltforum. Er gibt sodann dem Vertreter des NABU Gelegenheit, die schriftliche Stellungnahme zu erläutern.

Der Vertreter des NABU bedauert, dass das Gutachten aus Sicht des NABU sehr knapp gehalten worden sei, insbesondere zum methodischen Vorgehen. Ein zentrales Problem sei darüber hinaus, dass der NABU Stellung nehmen solle, ohne den zu beurteilenden Bereich – mangels Zutrittserlaubnis – aus eigener Anschauung zu kennen. Das sei nicht akzeptabel.

Im Übrigen sei jedoch vom Gutachterbüro ausführlich auf die Stellungnahme des NABU geantwortet worden. Zu begrüßen seien:

- die Kartierung der Ausgleichsflächen;
- die Überprüfung auf das Vorhandensein von Zauneidechsen;
- das dreijährige Monitoring;

- die ökologische Baubegleitung.

Angeregt werde, die Erstellung des Gutachtens und das Monitoring – wegen möglicher Interessenskonflikte – grundsätzlich an verschiedene Gutachterbüros zu vergeben.

Frau Neumann weist nochmals darauf hin, dass zugesagt worden sei das Vorkommen von Zauneidechse und Mauereidechse auf den CEF-Flächen durch drei Kartiergänge von Mai bis August zu überprüfen. Wesentliche Ergebnisse des ersten Kartiergangs (Anfang Juli):

- die CEF-Flächen seien randlich bereits besetzt;
- die Zahl der Eidechsen die dort festgestellt worden seien, sei überschaubar;
- auf den Flächen 1 bis 10 sei deutliches Aufwertungspotential vorhanden;
- es seien im gesamten Raum immer noch keinerlei Zauneidechsen festgestellt worden;
- es sei auch die Kabelzufahrt nochmals überprüft worden.

Nach einer kurzen Diskussion zwischen BL Maiwald, dem Vertreter des NABU und Herrn Lohr zu der Frage, ob und wie den Verbänden zukünftig möglicherweise die Begehung von Bahngelände ermöglicht werden könnte, wendet sich BL Maiwald mit der Bitte an Herrn Kilian, die Einschätzung des amtlichen Naturschutzes zu den geplanten Maßnahmen darzulegen, insbesondere auch zum vorgeschlagenen Monitoring und zur Handhabung der erst noch stattfindenden Kartiergänge.

Aus Sicht von Herrn Kilian ist die heutige Lösung, die Eidechsen nicht wie ursprünglich geplant umzusiedeln, sondern durch eine Vergrämung aus dem Baufeld herauszubringen, konsensual unter Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde entwickelt worden. Sie sei seiner Meinung nach in der konkreten Situation die bestmögliche. Hinsichtlich der Kartierstandards sei anzumerken, dass der Zeitpunkt August unproblematisch sei, weil im August die größte Populationsgröße der Eidechsen mit Alt- und Jungtieren zu erwarten sei, d.h. eine maximale Kartierungsgröße. Hinzu komme, dass vorliegend im Prinzip eine etwas andere Lösung gewählt worden sei: man gehe nämlich von der Größe der Eingriffsfläche (ca. 8.000 qm) mit einer bestimmten Zahl von Tieren aus und böte eine gleichartige Fläche im gleichartigen Zustand an, so dass zu erwarten sei, dass die Tiere diese „Ersatzfläche“ problemlos „annahmen“. In Bezug auf das Monitoring teilt Herr Kilian zwar die vom Vertreter des NABU geäußerten Bedenken hinsichtlich möglicher Interessenskonflikte des Gutachterbüros nicht, sondern sieht eher Vorteile im Hinblick auf die bereits entwickelten Vorkenntnisse zur

örtlichen Situation, hält die Anregung, die Erstellung des Gutachtens und das Monitoring an verschiedene Gutachterbüros zu vergeben, aber dennoch für überlegenswert.

Auf die Nachfrage von BL Maiwald, ob für den Fall, dass die Maßnahme nicht wie erhofft wirke, im Rahmen des Monitoring bereits ein realistischer „Plan B“ vorhanden sei, führt Herr Kilian zunächst aus, er könne sich nicht vorstellen, was gegen die Wirksamkeit der Maßnahme sprechen sollte, da die neue Fläche von – mindestens – gleicher Größe und Habitatstruktur und die Vorlaufzeit ausreichend sei. Daraufhin ergänzen Herr Lohr und Frau Neumann, dass einerseits auf andere/weitere DB-Flächen zurückgegriffen oder dass die auf der vorgesehenen Fläche bereits aufgewerteten Habitatstrukturen nochmals weiter verbessert werden könnten (z.B. zusätzliche Stein- oder Totholzhaufen). Nach ihren zwischenzeitlich reichlichen Erfahrungen ist jedoch nach Einschätzung von Frau Neumann die Wahrscheinlichkeit, dass das vorgesehene Konzept nicht aufgehe, relativ gering.

Nach einem – weiteren – intensiven Gedankenaustausch zwischen dem Vertreter des NABU, Herrn Lohr, Frau Neumann und BL Maiwald zu den Gesichtspunkten „ökologische Baubegleitung“, „Monitoring“, „Zugangsmöglichkeiten“, „Zeitpunkt der Aufforderung zur Abgabe von Stellungnahmen“, „Planungsabläufe“, „Zeitpunkt der Offenlage“, „Information der Verbände“ und „frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ hält BL Maiwald als Zwischenbilanz fest, dass er den Vertreter des NABU so verstehe, dass aus dessen Sicht die vorgesehenen Maßnahmen grundsätzlich „in Ordnung“ seien, dass aber ein großer Wert auch auf die ökologische Baubegleitung und auf das Monitoring zu legen sei, was sich auch in den Planunterlagen und/oder entsprechenden Nebenbestimmungen wiederfinden sollte. Ebenso hält BL Maiwald als Zwischenergebnis fest, dass das vorgesehene Konzept einschließlich der Möglichkeiten eines „Plan B“ im Rahmen des Monitorings seitens der Naturschutzbehörde für plausibel und nachvollziehbar gehalten werde.

Auf nochmalige Nachfrage von BL Maiwald, ob seitens der Naturschutzbehörde insbesondere im Hinblick auf das Monitoring und die ökologische Baubegleitung weitere Forderungen bestünden, antwortet Herr Kilian, in Bezug auf das Monitoring sei der Naturschutzbehörde das Ergebnis zur Verfügung zu stellen. Der Vorhabenträger habe insoweit jährlich einen Bericht – mit Fotodokumentation – zu erstellen. Hinsichtlich der ökologischen Baubegleitung sei der Naturschutzbehörde das beauftragte Gutachterbüro zu benennen. Er gehe davon aus, dass mögliche Zweifelsfragen, die nicht nur Eidechsen, sondern insbesondere auch Vögel betreffen könnten, dann kurzfristig geregelt werden könnten.

BL Maiwald versichert, die von der Naturschutzbehörde vorgebrachten Gesichtspunkte bei den Vorschlägen im Anhörungsbericht an die Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen. Man werde sich bei diesen und weiteren Vorschlägen ggf. auch an Vorschlägen aus anderen Verfahren auf der Gemarkung Mannheim orientieren.

Auf Nachfrage des Vertreters des NABU, ob der Vorhabenträger den Naturschutzverbänden die Ergebnisse des Monitorings parallel zur Übermittlung an die Naturschutzbehörde überlassen könnte, bemerkt Herr Lohr, dass der Vorhabenträger darüber nachdenken werde.

BL Maiwald weist insoweit darauf hin, dass seiner Ansicht nach jedenfalls über das UIG ein Einblick in die Berichte möglich sei. Damit wären die Informationen gewährleistet, soweit Interesse daran bestehe. Das wird im Ergebnis von Herrn Kilian bestätigt.

BL Maiwald fragt nach, ob es zum Punkt Natur- und Artenschutz noch Fragen gebe. Nachdem dies nicht der Fall ist, schließt er ihn ab.

Lärm

Die Vertreter des Umweltforums werfen die Frage auf, ob für ausreichenden Lärmschutz gesorgt werde. Darauf antwortet Herr Lohr, dass es vorliegend weder um freiwilligen Schallschutz, noch um Lärmsanierung ginge. Lärmvorsorge käme daher nur in Betracht, wenn die 16. BImSchV greifen würde. Das wäre der Fall, wenn sich die Situation aufgrund der Änderung verschlechtern würde. Das sei jedoch nicht der Fall, denn die wesentliche Änderung an der Bahnanlage, die Absenkung eines Gleises, führe sogar zur Reduktion von Emissionen, weil die Abschirmung durch die Tieferlegung verbessert würde. Das sei auch gutachterlich belegt. Lärmvorsorgemaßnahmen seien deshalb nicht erforderlich.

BL Maiwald fragt nach, ob es zum Lärm noch Fragen gebe. Das ist nicht der Fall.

Künftige Planungen und Entwicklungen

Nach einer kurzen Pause führt BL Maiwald in das Thema ein.

Im Anschluss geht die Vertreterin der IHK auf zwei Punkte ein:

- Seit einigen Tagen läge die aktualisierte Verkehrsprognose 2030 vor, die in den aktuellen Bundesverkehrswegeplan eingehen werde. Die Frage sei, ob sich dadurch Änderungen für das Projekt ergäben, das noch von der Verkehrsprognose 2025 ausgehe.
- Die weitere Frage sei, ob sich aus den feststehenden Planungen zum Umbau des Knotens Mannheim-Heidelberg und damit auch der künftigen Anbindung der Rhein-Neckar-Bahn weitere Eingriffe ergäben, die – zwangsläufig – zu erneuten Änderungen der jetzt vorgesehenen Änderungen führen müssten oder ob dies bereits berücksichtigt sei, so dass Geld nicht doppelt ausgegeben werden müsse.

Darauf erwidert Frau Busam, dass zum Zeitpunkt der Planung die Prognosezahlen 2025 die maßgeblichen gewesen seien und nicht erkennbar sei, dass neuere Prognosen zu wesentlichen Änderungen in der Beurteilung führen könnten. Die Bauwerke entsprächen den neuesten Regeln und dem Stand der Technik. Die Planung „Knoten Mannheim“ befinde sich dagegen erst in Vorplanung. Es gebe weder einen Entwurf, noch werde aktuell ein Genehmigungsverfahren angestrebt. Dies liege vielmehr noch in weiter Zukunft. Sie vermöge deshalb keine Konflikte mit der vorliegenden Planung zu erkennen.

Der Vertreter von PRO BAHN greift dies nochmals auf und äußert die Befürchtung, dass der status quo, der Istzustand der Gleislage, nicht kompatibel mit den künftigen Plänen sei, d.h. es sei zu befürchten, dass jetzt ein Ersatzbauwerk an einer Stelle errichtet werde, die bei künftigen Ausbauplanungen anderweitig benötigt worden wäre.

Darauf versichert Frau Busam nochmals, dass es insoweit keine Zwangspunkte gebe und in dem Feld, welches den Bahnknoten Mannheim irgendwann betreffen werde, nichts geändert werde.

Nach einer weiteren Diskussion zwischen dem Vertreter von PRO BAHN, der Vertreterin der IHK, den Vertretern des Umweltforums, Herrn Lohr und Frau Busam, in der unter Heranziehung der Lagepläne, die möglichen Auswirkungen künftiger Ausbauplanungen nochmals in ihren wesentlichen Eckpunkten beleuchtet werden, stellt der Vertreter von PRO BAHN zusammenfassend fest, dass die Erneuerung der Kreuzungsbauwerke zwar weitestgehend auf die Zustimmung von PRO BAHN stoße,

dass aber naturgemäß höchstes Interesse daran bestünde, Kollisionen mit künftigen Ausbaumaßnahmen in diesem Bereich, insbesondere Großknoten Mannheim, Knoten Mannheim-Heidelberg, 2. Ausbaustufe S-Bahn Rhein-Neckar, zu vermeiden. Durch die Erneuerung der Kreuzungsbauwerke sollten diese Planungen nicht unmöglich gemacht werden. Daraufhin stellt Herr Lohr zusammenfassend fest, dass die künftigen Ausbauplanungen keine Auswirkungen auf die zu erneuernden Kreuzungsbauwerke hätten. Mit der jetzigen Maßnahme werde nichts verbaut, weil es auch nach der Erneuerung der Kreuzungsbauwerke in der vorgesehenen Form für alle im Augenblick zur Diskussion stehenden Vorhaben eine machbare Lösung gebe.

Die Nachfrage des Vertreters von PRO BAHN, ob er es richtig verstanden habe, dass Herr Lohr gesagt habe, die Grundüberlegungen für die Planung der kreuzungsfreien Ein- und Ausfädelung am Knoten Mannheim-Friedrichsfeld seien soweit vorangeschritten, dass jetzt gesagt werden könne, mit der Form der Erneuerung der Kreuzungsbauwerke würden keine Zwangspunkte geschaffen, die diese Maßnahme verhindern würden, wird von Herrn Lohr bejaht.

Der Vertreter von PRO BAHN stellt nochmals fest, dass aus seiner Sicht die Feststellung von Herrn Lohr, dass unter räumlichen Gesichtspunkten hier kein Konflikt entstehen könne, sehr wichtig sei, weil dies für ihn vorher nicht ganz so klar gewesen sei.

Die Vertreterin der IHK stimmt dem zu; auch für sie sei diese Klarstellung sehr wichtig gewesen.

BL Maiwald greift sodann die Ausführungen der Vertreterin der IHK zur Verkehrsprognose 2030 auf und bittet den Vorhabenträger nochmals um eine Aussage dazu.

Herr Lohr gibt zu verstehen, dass die Verkehrsprognose 2030 nicht bekannt sei. Er ist zwar der Auffassung, dass sich daraus für den konkreten Vorhabenbereich keine entscheidungserheblichen Auswirkungen ergeben dürften. Auf Bitte von BL Maiwald wird jedoch zugesagt, dies zu prüfen und eine Einschätzung abzugeben.

Der Vorhabenträger sagt zu, zu prüfen, ob die Verkehrsprognose 2030 entscheidungserhebliche Auswirkungen auf das konkrete Vorhaben hat und gegenüber der Anhörungsbehörde dazu eine Stellungnahme abzugeben.

BL Maiwald fragt nach, ob es zum Punkt künftige Planungen und Entwicklungen noch Fragen gebe. Nachdem dies nicht der Fall ist, schließt er ihn ab.

Sonstiges

Die Vertreter des Umweltforums interessieren sich für die Stellungnahme des VRN, insbesondere, ob von dort vergleichbare Fragen aufgeworfen worden seien.

BL Maiwald teilt daraufhin mit, dass der VRN geschrieben habe, von dortiger Seite bestünden keine Bedenken gegenüber der Maßnahme „Erneuerung Kreuzungsbauwerk in Mannheim-Friedrichsfeld“. Ergänzend weist BL Maiwald darauf hin, dass auch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur angehört worden sei, aber keine Stellungnahme abgegeben habe.

Nachdem keine Wortmeldungen mehr vorliegen, bedankt sich BL Maiwald bei den noch Anwesenden. Sodann schließt er den Besprechungstermin.

Thorsten Maiwald
(Besprechungsleiter)