

Protokoll

Arbeitsgruppe 4: „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“

2. Sitzung

Darmstadt
12. September 2017

Ort: Justus-Liebig-Haus (Dr. Günter-Ziegler-Saal), Große Bachgasse 2, 64283
Darmstadt
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.10 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Juliane Leinker, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 16. März 2017

TOP 3 Streckenführung im Raum Darmstadt und Umgebung

TOP 4 Dank und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 2. Sitzung Arbeitsgruppe „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“
Anlage 2 Präsentation DB Netz AG

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Streckenführung im Raum Darmstadt und Umgebung

Anhand welcher Kriterien wurden die Streckenführungen verglichen?

- Die Streckenführungen wurden zum einen anhand der im BVWP und im zugehörigen PRINS vorgegebenen **verkehrlichen Kriterien** bewertet und verglichen. Dazu zählen u.a.:
 - Das Ziel der Kapazitätssteigerung im Korridor Frankfurt – Mannheim
 - Eine Fahrzeitverkürzung von 9 min im Fernverkehr zwischen Frankfurt Hbf – Mannheim Hbf /Trassierungsgeschwindigkeit von 300 km/h
 - Entlastung der Kommunen von nächtlichem Güterverkehr
 - Anbindung der Strecke Mainz-Darmstadt zur Führung für nächtlichen Güterverkehr
 - Führung der NBS entlang A67 (Bündelung) und gemeinsame Planung/Realisierung
- Zum anderen wurde die **technische Machbarkeit** bewertet und verglichen. Dazu gehören u.a.:
 - Bauliche Umsetzung / kritische Abschnitte und Zwangspunkte
 - Behinderung während der Bauphase
 - Eingriffe in betroffene Firmen

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

- Die Referenztrasse erreicht alle verkehrlichen Ziele und ist technisch im Vergleich zu den Durchführungsvarianten deutlich einfacher umsetzbar.
- Nachteil der beiden Durchführungen von Darmstadt ist, dass sie nicht alle verkehrlichen Ziele erreichen, insbesondere nicht die Fahrzeitverkürzung von 9 min sowie die nächtliche Entlastung der Kommunen vom Güterverkehr. Außerdem führen sie im Bereich des Hauptbahnhofes Darmstadt zu Kapazitätsminderungen.
- Technisch weisen beide Durchführungsvarianten auch deutliche Nachteile auf, insbesondere aufgrund der großen Eingriffe und langjährigen Bauphasen im Darmstädter Stadtgebiet.
- Die Diskussion wurde in der Sitzung nicht beendet, es herrschte keine abschließende Einigkeit über die Bewertung der DB. Die Teilnehmer sind aufgefordert zur nächsten Sitzung ihre Fragen und Anmerkungen zur Bewertung der DB einzureichen.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der zweiten AG-Sitzung „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“ (**Anlage 1**). Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. Thema der heutigen Sitzung ist:

- Die Betrachtung und der Vergleich der unterschiedlichen Vorschläge der Streckenführung im Raum Darmstadt

Zu dem Thema sollen in der heutigen Sitzung folgende Fragen behandelt werden:

- Anhand welcher Kriterien wurden die jeweiligen Streckenführungen verglichen?
- Was sind die Vor- und Nachteile der jeweiligen Streckenführungen und wie bewertet die DB sie insgesamt?

Herr Eggert kündigt an, dass das heutige Thema sehr umfangreich ist und daher die Betrachtung der Anbindungsmöglichkeiten der Bestandsstrecke Mainz – Darmstadt an die Neubaustrecke in der nächsten Sitzung Mitte November behandelt werden soll.

Herr Eggert merkt an, dass es im Vorfeld der Sitzung erneut Anfragen gab, Stellungnahmen und Positionspapiere einzelner Interessengruppen an den Verteiler der AG zu verschicken. Er weist darauf hin, dass sich die Mitglieder des Beteiligungsforums darauf geeinigt hatten, von einer Nutzung des Verteilers für solche Zwecke abzusehen. Er erläutert, dass Punkte, die in die Diskussion eingebracht werden sollen, gerne für die Tagesordnung einer Sitzung angemeldet und dann in Form einer Präsentation, die ans Protokoll angehängt wird, vorgestellt werden können.

Abschließend zu TOP 1 weist Herr Eggert darauf hin, dass auf Anfrage zahlreicher Teilnehmer die Termine für folgende zwei Sitzungen verschoben wurden:

- AG Pfungstadt – Lorsch: **26. Oktober 2017** (ursprünglich 5. Oktober)
- Beteiligungsforum: **4. Dezember 2017** (ursprünglich 21. November)

Außerdem gibt Herr Eggert folgenden neuen AG-Termin bekannt:

- AG Lärmentwicklung Bestandsstrecken: **6. November 2017**

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 16. März 2017

Herr Eggert stellt die eingegangenen Änderungen zum Protokollentwurf der Sitzung vom 16. März 2017 vor. Die Änderungen werden sämtlich angenommen. Es wird eine weitere Protokolländerung mündlich vorgeschlagen, die ebenfalls angenommen wird. Damit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

TOP 3 Vorstellung Sachstand

Jörg Ritzert, Projektleiter der NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar, DB Netz AG, stellt die verkehrlichen Ziele und Vorgaben für die Neubaustrecke vor und erläutert den sich daraus ergebenden Verlauf der Referenztrasse im Raum Darmstadt (**Anlage 2**, Folien 1-8).

Diskussion/Anmerkungen

Verbindlichkeit des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens 2004 sowie sonstiger Ziele der Raumordnung

Mehrere Teilnehmer zweifeln an, dass die von der DB vorgestellte Referenztrasse der Raumordnung von 2004 entspreche und erläutern, dass viele der heutigen Vorgaben für die Trassenführung auch damals schon bestanden hätten – mit dem Ergebnis, dass eine Durchfahrung Darmstadts damals als raumverträglichste Variante festgestellt worden sei. Herr Ritzert erklärt, dass durch den BVWP 2030 zahlreiche Vorgaben für die Neubaustrecke hinzugekommen seien, darunter die Fahrzeitverkürzung von neun Minuten zwischen Frankfurt – Mannheim, die Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h, die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten für den Güterverkehr, die nächtliche Entlastung der Anwohner vom Schienengüterverkehr sowie die gemeinsame Umsetzung mit der A67. Insofern seien die Projektziele seit 2004 erweitert worden, was im Ergebnis zu einer neuen Referenztrasse führe. Herr Ritzert und ein Vertreter der Rechtsabteilung des Vorhabenträgers führen aus, dass für die Erlangung des konkreten Baurechts ein Planfeststellungsverfahren notwendig sei, das mit einem Planfeststellungsbeschluss abschließe. Die Planfeststellungsbehörde entscheide schlussendlich über die (beantragte) Streckenführung und müsse sich im Rahmen der Abwägung mit den in Betracht kommenden Varianten auseinandersetzen. Im Übrigen könne die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss eine Zielabweichung aussprechen, so denn die Antragstrasse überhaupt von Zielen im Sinne von verbindlichen Vorgaben in Raumordnungsplänen abweiche. Ein eigenständiges Zielabweichungsverfahren nach den Regeln des Raumordnungsgesetzes und des Hessischen Landesplanungsgesetzes sei daneben nicht notwendig.

Auch nach längerer Diskussion herrscht weiterhin Uneinigkeit zu diesem Punkt. Trotz der expliziten Darlegung des Standpunkts durch die Vertreter der DB fordern mehrere Teilnehmer die DB auf, den Sachverhalt juristisch prüfen zu lassen und in der nächsten Sitzung der AG einen Vertreter des EBA oder des Regierungspräsidiums (RP) hinzuzuziehen, um die Diskussionen in diesem Punkt beenden zu können und mit juristischer Klarheit gemeinsam im Planungsprozess voranschreiten zu können. Die seit Beginn des Beteiligungsforums herrschende Unklarheit in diesem Punkt sei demotivierend für die beteiligten Akteure. Der Moderator bittet die Vertreter der DB intensiv zu prüfen, inwieweit sie dem Wunsch nachkommen können. Gleichzeitig merkt er an, dass das EBA seiner Erfahrung nach nicht an Sitzungen des informellen Beteiligungsprozesses teilnimmt. Falls EBA und RP nicht zu einer Teilnahme an der nächsten AG bereit sind, könne ggf. ein Jurist des Vorhabenträgers nochmals die Rechtslage erläutern.

Umweltfachliche Prüfung

Ein Teilnehmer weist erneut darauf hin, dass der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 lediglich den Bedarf einer Neubaustrecke feststelle, jedoch keine Trassenführung festgelegt sei. Aus der im Projektinformationssystem des BVWP enthaltenen „Strategischen Umweltprüfung“ gehe hervor, dass durch die Neubaustrecke (NBS) mehrere FFH-Gebiete tangiert werden. Somit sei es nach Ansicht des

Teilnehmers unerlässlich, dass die verschiedenen Vorschläge umweltfachlich geprüft und verglichen werden, um die umweltverträglichste Streckenführung auszuwählen. Der Teilnehmer stellt den Antrag, dass in der nächsten oder übernächsten Sitzung die Vorschläge ausführlichst nach umweltfachlichen Kriterien betrachtet und verglichen werden sollen. Dies sei für ihn Grundvoraussetzung für die weitere Zusammenarbeit.

Herr Ritzert bestätigt, dass mit dem Bau der Trasse natürlich Eingriffe in die Natur vorgenommen würden. Er verdeutlicht gleichzeitig, dass zunächst sichergestellt sein müsse, dass die ausgewählte Trassenführung die verkehrlichen Ziele erreiche. Wenn eine Variante die verkehrlichen Ziele nicht erfülle, müsse sie umweltfachlich gar nicht erst geprüft werden, da sie dann sowieso nicht in Frage käme. Für diejenige(n) Variante(n), die die verkehrlichen Ziele erfüll(t)e(n), werde die DB selbstverständlich eine ausführliche umweltfachliche Prüfung durchführen.

Güterverkehrszahlen

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass sehr unterschiedliche Angaben für die Güterverkehrszahlen kursieren und vertritt die Meinung, dass die von der DB angegebenen 140 Züge auf der NBS zu hoch gegriffen seien. Die Mittelrheinstudie gehe sogar von 160 Güterzügen aus, was er für noch unrealistischer hält. An anderer Stelle würden hingegen nur 84 Güterzüge genannt.

Dazu erläutert Herr Ritzert, dass die unterschiedlichen Zugzahlen u.a. daher rührten, dass bei manchen Angaben bereits eine Verkehrslenkung unterstellt sei, also die Verlagerung von Güterzügen von Riedbahn und Main-Neckar-Bahn auf die NBS. Auch die von der DB angegebenen 140 Güterzüge unterstellen eine solche Verkehrslenkung. Herr Ritzert weist darauf hin, dass 2004 im damaligen Raumordnungsverfahren lediglich von 40 „leichten“ Güterzügen ausgegangen worden sei, ohne dies weiter zu spezifizieren. Die DB rechnet heute mit Güterzügen von 1.600 – 2.000 t.

Potenziale vor Ort

Ein Teilnehmer verweist auf die Ergebnisse einer Studie (ZIV-Studie) „Netz 21 – Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar: Anbindung Darmstadt“ des Zentrums für integrierte Verkehrssysteme aus 2000, die feststellte, dass durch eine Durchfahrung Darmstadts zusätzlich 500.000 Fahrgäste/Jahr gewonnen werden könnten. Es sei wichtig, bei den Planungen zur NBS auch die Potenziale vor Ort zu berücksichtigen und zu heben.

Herr Ritzert bestätigt, dass der regionale Nutzen für Darmstadt durch eine Durchfahrt natürlich höher sei, als bei einer direkten Trassenführung von Frankfurt nach Mannheim. In der angesprochenen ZIV-Studie wurde allerdings auch beschrieben, dass die direkte Trassenführung einen höheren Zuwachs der Bahnverkehrsleistung in Deutschland ergebe als eine Durchfahrung. Auch die Mittelrheinstudie habe eindeutig festgestellt, dass die Nachteile für die durchfahrenden Reisenden im Zug bei einer Durchfahrt durch Darmstadt deutlich größer als die Vorteile durch die potenziell Zusteigenden in Darmstadt wären. Aus Sicht des Bundes generierten die Durchfahrten im Vergleich zu einer Direktverbindung Frankfurt – Mannheim einen deutlich geringeren verkehrlichen Nutzen.

Anschließend fährt Herr Ritzert mit seinem Vortrag fort und stellt die Betrachtung der Referenztrasse nach den technischen Kriterien vor (**Anlage 2**, Folien 9-14).

Diskussion / Anmerkungen

Begriffsklärungen

Auf Nachfrage einiger Teilnehmer erläutert Herr Ritzert folgende technische Begriffe:

- Tunnel in offener Bauweise: Bei dieser Bauart wird von der Oberfläche aus eine Baugrube ausgehoben, in der dann Bodenplatte und Wände betoniert werden. Anschließend wird der Deckel hergestellt und die Baugrube wieder verfüllt. Diese Bauweise führt zwangsläufig zu Beeinträchtigungen des oberirdisch umliegenden Verkehrs.
- Bergmännische Tunnelbauweise: Bei dieser Bauweise wird der Tunnel unterirdisch erstellt, z.B. mit Hilfe von Baggern oder Vortriebsbohrmaschinen. Da die Bauarbeiten weitestgehend unterirdisch stattfinden, haben sie in der Regel geringeren Einfluss auf das oberirdische Geschehen.
- Trog: Um einen Trog herzustellen, wird ähnlich wie beim Tunnel in offener Bauweise eine Baugrube ausgehoben, deren Wände und Boden betoniert werden. Ein Trog ist nach oben offen und hat im Vergleich zu einem Tunnel weniger schallschützenden Effekt. Seitlich oberhalb eines Trogs müssen Bäume weggeschnitten werden, um zu vermeiden, dass Bäume oder Astwerk auf die Trasse fallen. Dies ist bei einem Tunnel nicht notwendig.
- Widerlager: Als Widerlager wird im Brückenbau das Bauteil bezeichnet, das den Übergang zwischen der Brückenkonstruktion und dem Erddamm herstellt.

Abstand zwischen NBS und A5 nördlich von Darmstadt

Auf Nachfrage einiger Teilnehmer erläutert Herr Ritzert, dass die Referenztrasse im Bereich von Darmstadt entweder direkt an der A5 oder teilweise unterhalb der A5 liege (vgl. Querschnitte auf den Folien). Die Linienführung auf den Karten erwecke zum Teil den Eindruck, als liege die Trasse der NBS in einigem Abstand zur A5, was Zwickelflächen entstehen lassen würde. Herr Ritzert verdeutlicht jedoch, dass dies lediglich eine Visualisierungsthematik sei, da die zugrunde gelegten Karten noch nicht die zukünftig umgebaute, verbreiterte Autobahn darstellen. Herr Ritzert bietet an, für die nächste Sitzung skizzenhafte Visualisierungen mit einer verbreiterten Autobahn vorzubereiten.

In wenigen Fällen weiche die Referenztrasse der NBS von der Autobahn ab. Dies habe entweder trassierungstechnische Gründe, um durch passende Kurvenradien die Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h sicherstellen zu können, oder aber es liege daran, dass beispielsweise ein Autobahnkreuz oder das Widerlager einer Straßenbrücke umfahren werden müsse.

Schallschutz

Ein Teilnehmer fragt, warum die DB den geplanten Trog nicht durchgängig mit einem Deckel versehe, um einen höheren Schallschutz zu erzielen. Er weist darauf hin, dass eine freiwillige Optimierung des Schallschutzes seitens der DB den Konsens für eine Trasse sicherlich erhöhen würde.

Dazu erläutert Herr Ritzert, dass das Schallgutachten derzeit erstellt werde und die Ergebnisse abzuwarten seien. Sollten die Grenzwerte der Lärmvorsorge auch mit einem Trog eingehalten werden, würde ein Tunnel aus Bundesmitteln, also Steuergeldern, nicht finanziert werden. Generell sei die DB verpflichtet, die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens sicherzustellen. Er verdeutlicht auch, dass die DB keine Eigenmittel in zusätzlichen übergesetzlichen Schallschutz investieren werde. Herr Ritzert betont aber, dass die heutigen Visualisierungen sicherlich noch keinen Endzustand der Planungen darstellen. Er schlägt vor, die vertiefenden Planungen und die Ergebnisse der Schalluntersuchung abzuwar-

ten, um dann in einem nächsten Schritt zu eruieren, ob sich daraus überhaupt noch Differenzen zu den Vorstellungen der Anrainerkommunen ergeben.

Ein weiterer Teilnehmer pflichtet Herrn Ritzert bei und unterstreicht, dass die Deutsche Bahn sich natürlich an ihre Vorgaben halten müsse. Umso wichtiger sei es für die Kommunen, dass sie justiziablen Gründe fänden, aus denen sich ein Anspruch auf Zusatzleistungen ergäbe.

Konkretheit der Planungen

Ein Teilnehmer wundert sich, dass der von der DB vorgestellte Verlauf der Referenztrasse im Raum Darmstadt schon sehr konkret sei und fragt, ob es keine alternative Linienführung für die Referenztrasse gäbe. Herr Ritzert erläutert, dass sich durch die Ergebnisse des Schallgutachtens in Nuancen noch Veränderungen ergeben könnten.

Darstellung der Anschlussstellen Richtung Weiterstadt

Ein Teilnehmer vermisst in der Präsentation die Darstellung der möglichen Anschlussstellen Richtung Weiterstadt. Herr Ritzert erläutert, dass dies in der für Mitte November anberaumten Sitzung vorgesehen sei.

Herr Ritzert fährt mit seinem Vortrag fort und präsentiert die technischen Details für die Durchführungen Darmstadts mit anschließender Bündelung entweder mit der A5 oder der A67 (**Anlage 2**, Folien 15-30).

Anpassung der Darstellung

Herr Ritzert sagt zu, die Übersicht in der Gesamtkarte (vgl. Folie 15) so anzupassen, dass klar ist, welche der eingezeichneten Vorschläge bei Umsetzung einer anderen Streckenführung wegfallen würden.

Wegfall der Güterverkehrsgleise am Darmstädter Hbf

Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt die DB, dass die Logistikgleise am Hbf, die bei einer Durchfahrung Darmstadts ersatzlos zurückgebaut werden müssten, derzeit u.a. zur Anlieferung des dort ansässigen Autologistikers dienen.

Situation am Darmstädter Hbf

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die durch eine Durchfahrung Darmstadts verursachte Situation zu massiven Kapazitätsengpässen am Hbf führen würde. Das entfallende Bahnsteiggleis 12 werde bereits heute u.a. für Züge nach Pfungstadt genutzt. Langfristige Entwicklungsmöglichkeiten für den Nahverkehr wären nicht mehr möglich, da es keine zusätzlichen Gleis- und Bahnsteigkapazitäten gäbe und der Bahnhof Richtung Westen durch den Trog der NBS begrenzt wäre.

Ein anderer Teilnehmer merkt an, dass im Raumordnungsverfahren 2004 eine deutlich günstigere Variante für den Darmstädter Hbf enthalten sei, die platzsparender durch den Hbf führe. Dem stellt ein Vertreter der DB entgegen, dass diese Streckenführung heutzutage aus rechtlichen und sicherheitstechnischen Gründen nicht mehr realisierbar sei. Unter anderem müssten Tunnelröhren heute jeweils separat, voneinander getrennt realisiert werden. Daraus ergebe sich die Notwendigkeit, den Abstand zwischen den durchgehenden Gleisen bereits im Bereich des Hauptbahnhofs entsprechend zu vergrößern. Dies führe wiederum dazu, dass der vorhandene Platz für eine Anordnung der durchgehenden

den Gleise zwischen den erforderlichen Bahnsteiggleisen nicht mehr ausreichend ist und die Bahnsteiggleise sowie ein dazwischenliegender Mittelbahnsteig zwischen den durchgehenden Gleisen angeordnet werden muss. Zudem lägen heute aufgrund der eingangs beschriebenen neuen Vorgaben des BVWPs andere Trassierungsparameter vor, so dass der heutige Vorschlag nicht mit der damaligen Streckenführung vergleichbar sei.

Herr Ritzert erläutert, dass die „-1“-Lage des Trogs am Hbf unvermeidbar sei, da weiter südlich unter der Firma Döhler (nur bei Bündelung mit der A67 im weiteren Verlauf), unter der Straße „Am Kavalleriesand“ zwischen dem Hotel Maritim und dem Telekom-Gebäude sowie unter der Rheinstraße gequert werden müsse. Ein weiterer DB-Vertreter führt aus, dass die Streckenführung bei beiden Durchfahrungsansätzen im Darmstädter Hbf nicht ebenerdig bleiben könne. Aufgrund der Trassierungsparameter für den Güterverkehr (max. Streckenlängsneigung 12,5 ‰) in Verbindung mit den notwendigen Kurvenradien ergebe sich eine Quering westlich des Brückenwiderlagers der Rheinstraße im Kreuzungsbereich. Weiterhin ergebe sich aufgrund der Güterverkehrsleistung gemäß Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ die Notwendigkeit von zwei getrennten Tunnelröhren für die Richtungsgleise. Dadurch ergebe sich ein breiteres Baufeld als in den alten Raumordnungsstrassierungen.

Zugang zum Darmstädter Hbf

Mehrere Teilnehmer merken an, dass es schon heute regelmäßig zu Staus an dem einzigen vorhandenen Querbahnsteig komme. Um zukünftig lange Laufzeiten vom einzigen Zugang zum Ende eines langen ICEs zu vermeiden, müsse über einen zweiten Querbahnsteig nachgedacht werden.

Textliche Erläuterung zu technischer Machbarkeit

Ein Teilnehmer bittet darum, die technische Machbarkeit bzw. Nicht-Machbarkeit in allgemeinverständlicher textlicher Form aufzubereiten. Gerade die Teilnehmer, die den Sachverhalt in ihren Gremien darlegen müssten, bräuchten schlüssige und verständliche Erläuterungen, inwiefern sich Regelwerke geändert hätten und was heute im Vergleich zum Raumordnungsverfahren 2004 nicht mehr umsetzbar sei.

Veröffentlichung der Folien im Internet

Zahlreiche Teilnehmer raten eindringlich davon ab, die in der heutigen Sitzung gezeigten Folien unkommentiert ins Internet zu stellen. Die dargestellten Inhalte seien ohne weitere Erläuterungen sehr missverständlich und könnten von der Öffentlichkeit fehlinterpretiert werden. Es wird folgendes Vorgehen vereinbart:

- Die DB ergänzt die Folien um Erläuterungen/Kommentierungen der Planungsparameter und zeigt die Unterschiede zur Raumordnungsvariante deutlich auf (ca. 3-4 Seiten technische, aber verständliche Erläuterungen).
- Die Folien werden nach ihrer Überarbeitung in ca. 10 Tagen mit dem Protokoll an die Teilnehmer verschickt, damit diese sie durcharbeiten und ihre Fragen an die DB herausarbeiten können. Die DB bittet die Teilnehmer, ihre Fragen/Anmerkungen zur Vorbereitung der nächsten Sitzung bis zur letzten Oktoberwoche an Frau Darga zu schicken.
- Die Folien werden zunächst nicht ins Internet gestellt. Nach Abschluss der Diskussion werden die Folien veröffentlicht.

Nächtlicher Güterverkehr

Auf Nachfrage verdeutlicht Herr Ritzert erneut, dass die Anrainerkommunen durch die NBS deutlich vom nächtlichen Güterverkehr entlastet werden sollen, indem der Verkehr von den Bestandsstrecken auf die NBS verlagert würde. Für den Raum Darmstadt bedeute dies, dass die 140 prognostizierten Güterzüge nachts auf der Referenztrasse an Darmstadt vorbeifahren, wohingegen sie bei einer Durchfahrung Darmstadts nachts mitten durch die Stadt rollen würden. Herr Ritzert erläutert, dass die 140 Züge aus Richtung Mainz und über den Knoten Frankfurt kämen.

Ein Teilnehmer stimmt nicht überein und betont, dass bei der Referenztrasse der Güterverkehr am Tag auf der Bestandsstrecke durch Darmstadt verbleiben würde und die Bewohner tagsüber somit weiterhin sehr hohen Lärmpegeln ausgesetzt blieben. Durch den Bau einer bestandsnahen NBS durch Darmstadt sieht er die Chance, sowohl die NBS als auch die Bestandsstrecke gemäß des heute geltenden besseren Schallschutzes (Lärmvorsorge) auszurüsten, z.B. durch eine gemeinsame Einhausung der Trassen, so dass die Anwohner sowohl am Tag als auch in der Nacht deutlich besser vor Lärm geschützt wären.

Herr Ritzert widerspricht dieser Darstellung und erläutert anhand der Folien, dass die technische Überprüfung der Durchführungen ergeben habe, dass die NBS aus einer Vielzahl trassierungstechnischer Gründe überwiegend nicht direkt neben die Gleise der Main-Neckar-Bahn gelegt werden könne. Damit wäre ein gemeinsamer Schallschutz an Bestands- und Neubaustrecke bei einer Durchfahrung Darmstadts nicht möglich.

Gemeinsame Lärmbetrachtung NBS und Bestandsstrecke

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert Herr Ritzert, dass eine Bündelung mit der Main-Neckar-Bahn auch südlich von Darmstadt aus trassierungstechnischen Gründen nicht machbar sei. Wenn eine Durchfahrung durch Darmstadt geplant werden sollte, dann würde nur eine Bündelung mit einer der beiden Autobahnen in Frage kommen. Insofern gäbe es auch keine gemeinsame Schallschutzbetrachtung der NBS und der Bestandsstrecke. Dies gelte im Übrigen genauso für die Riedbahn. Das genaue Vorgehen für die Betrachtung der Lärmentwicklung sei in der entsprechenden AG des Beteiligungsforums erläutert worden und werde dort weiterbetrachtet.

Anbindung Darmstadts an Personenfernverkehr

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die durch den BVWP vorgegebene Verbesserung der Anbindung Darmstadts an den Personenfernverkehr zwangsläufig nur durch eine Nord- und Südkurve erreicht werden könne. Mit der bisher ausschließlich fest vorgesehenen Nordkurve wäre die Anbindung deutlich weniger gut.

Pläne für Südanbindung

Auf Nachfrage eines Teilnehmers bestätigt Herr Ritzert, dass eine Südanbindung über die Gemarkung Pfungstadts nicht vorgesehen sei.

Abschließend plädiert ein Teilnehmer an die Gesamtrunde, keine Vorfestlegungen zu treffen, sondern die heutige Präsentation der DB zu nutzen, um sie intensiv zu prüfen, Fragen zu formulieren und Stellungnahmen abzugeben. Es sei klar, dass die Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Region dringend benötigt werde und zwar so schnell wie möglich. Gleichzeitig erinnert er daran, dass es Beschlüsse der Bürgermeister und des Landes Hessen für die A67-Variante gäbe und fordert die Vertre-

ter von Verbänden dazu auf, diese Beschlüsse zur Kenntnis zu nehmen und zu respektieren. Er vermutet darüber hinaus, dass es für eine A5-Variante keinen Zuspruch in den Kommunen entlang der Bergstraße geben werde. Er unterstreicht die Bedeutung der Vermeidung von Eingriffen in die Natur, sieht diese aber durch das geltende Recht sehr gut geschützt.

Zusammenfassung der Moderation

Der Moderator fasst die Themen für die nächste Sitzung wie folgt zusammen:

- Abschluss der verkehrlich-technischen Bewertung der Streckenführungen: Klärung der Rückfragen der Teilnehmer zur heutigen Präsentation
- Juristische Einschätzung/Klärung bzgl. der Raumordnung; Darstellung der Entscheidungsgrundlage des EBA
- Vorstellung der Anbindungsmöglichkeiten der Bestandsstrecke aus Richtung Mainz an die NBS

TOP 4 Dank und Ausblick

Der Moderator, Ralf Eggert, gibt den Termin für die nächste Sitzung der AG bekannt: **Donnerstag, den 16. November 2017**. Beginn der Sitzung ist 14 Uhr. Herr Eggert bittet die Teilnehmer, sich bis 18 Uhr Zeit zu nehmen, da sich bereits jetzt abzeichnet, dass die Agenda der nächsten Sitzung sehr voll werden könnte.

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