

Protokoll

Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar

3. Sitzung

Erzhausen

4. Dezember 2017

Ort: Bürgerhaus Erzhausen, Rodenseestraße 5, 64390 Erzhausen
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.30 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 2. Forumssitzung vom 04. Mai 2017

TOP 3 Präsentation IG BRN21

TOP 4 Bewertung der rechtlichen Verbindlichkeit des BVWP

TOP 5 Neue Finanzierungsbedingungen für Bedarfsplanvorhaben

TOP 6 Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen

TOP 7 Das Infomobil

TOP 8 Dank und Abstimmung der Pressebotschaften

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 3. Sitzung Beteiligungsforum
Anlage 2 Präsentation DB Netz AG
Anlage 3 Präsentation IG BRN 21
Anlage 4 Präsentation Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Anlage 5 Presseinformation des Beteiligungsforums

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung der Gemeinde Erzhausen

Rainer Seibold, Bürgermeister der Gemeinde Erzhausen, begrüßt die Teilnehmenden. Er zeigt sich erfreut, dass die Gemeinde bereits zum zweiten Mal als Sitzungsort ausgewählt worden ist. Die Neubaustrecke sei auch für Erzhausen ein wichtiges Projekt. Er wünscht den Mitgliedern des Beteiligungsforums eine gute Sitzung und eine frohe Weihnachtszeit.

Begrüßung Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen der DB AG, begrüßt die Teilnehmer des Beteiligungsforums im Namen der Bahn. Es sei schön, dass sich auch Mitglieder des Deutschen Bundestages für eine Teilnahme am Beteiligungsforum entschieden hätten. Er bedankt sich bei Herrn Seibold für die Bereitstellung der Räumlichkeiten. Herr Dr. Vornhusen führt aus, dass der Beteiligungsprozess vor etwa einem Jahr begonnen habe. Er hoffe, dass sich die Teilnehmenden in dieser Zeit mit dem Format angefreundet hätten, auch wenn nicht zu jedem Punkt der Planung vollständige Übereinstimmung herrsche. Dies betreffe etwa die Rahmenbedingungen, die der Bundesverkehrswegeplan 2030 für das Projekt vorgebe. Ebenso fehlten derzeit noch die Zugzahlprognosen für das Jahr 2030, was auch für die Bahn die Planungen erschwere. Dies sei allerdings zugleich ein Zeichen dafür, dass das Beteiligungsverfahren bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt in den Planungen ansetze.

Im weiteren Prozess gelte es insbesondere den Themenkomplex Lärmentwicklung weiter zu betrachten. Das Beteiligungsforum biete die Gelegenheit, solche Themen ausführlich zu diskutieren und einer gemeinsamen Lösung schrittweise näherzukommen. Darin liege ein großer Vorteil des Beteiligungsprozesses.

Begrüßung Moderation

Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zur dritten Sitzung des Beteiligungsforums (**Anlage 1**). Er erläutert, dass seit der letzten Sitzung vier der fünf Arbeitsgruppen teilweise mehrfach getagt hätten. Die Sitzungstermine für das kommende Jahr befänden sich derzeit in Planung. Wie in der Vergangenheit auch, könnten bei darüber hinausgehendem Klärungsbedarf zusätzliche Sitzungen einberufen werden. Zudem stellt er Herrn Lanz vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur vor. Er habe sich bereit erklärt, auf der Sitzung die neuen Finanzierungsbedingungen für Bedarfsplanvorhaben vorzustellen. Weitere Themen der Sitzung seien insbesondere

- die Erläuterung der rechtlichen Verbindlichkeit des BVWP
- der aktuelle Planungsstand sowie die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen

Zudem sei eine Anfrage der IG BRN21 eingegangen, mit der Bitte einen Kurzvortrag halten zu können. Die Präsentation sei unter TOP 3 vorgesehen. Die Tagesordnung wird ohne Änderung angenommen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 04. Mai 2017

Martin Wachter, Protokollführer, stellt die aufgenommenen Änderungsvorschläge des Protokolls vom 4. Mai 2017 vor. Ein Teilnehmer bittet um eine Ergänzung im Abschnitt „Erstellung von Gutachten“. Er

habe den Wunsch geäußert, externe Referenten und Gutachter im Beteiligungsprozess hinzuziehen zu können.

Zur Vermeidung von Missverständnissen wird zudem eine Änderung des Abschnitts „Bundesverkehrswegeplan und verkehrliche Zielsetzung“ beschlossen. Die ursprünglich vorgeschlagene Fassung zur „Frage einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 250 km/h“ wird in eine „Entwurfsgeschwindigkeit von 300km/h“ geändert. Darüber hinaus gibt es keine Änderungsvorschläge. Das Protokoll gilt somit als formell verabschiedet.

Herr Eggert führt aus, dass die Versendung der Unterlagen im Nachgang der Sitzung bislang über einen für alle einsehbaren Verteiler per Mail erfolgt sei. Dies biete den Teilnehmenden die Möglichkeit, bei Bedarf auch unter einander Kontakt aufzunehmen und sei so im Beteiligungsforum abgestimmt worden. Da jedoch vermehrt datenschutzrechtliche Bedenken geäußert worden seien, schlägt der Moderator vor, die Empfänger der Mail bei der Versendung zu verbergen. Durch die Teilnehmerlisten bliebe den Teilnehmern die Möglichkeit zur Vernetzung untereinander weiter erhalten. Die Teilnehmenden stimmen dieser Vorgehensweise zu.

Diskussion/Anmerkungen

DB-Präsentation aus der vergangenen Sitzung des Beteiligungsforums

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Präsentation der DB Netz AG des letzten Beteiligungsforums im Nachgang geändert und im Anschluss veröffentlicht worden sei. Dies sei eine Abweichung von der bisherigen Vorgehensweise, ausschließlich gezeigte Präsentationen zu veröffentlichen.

Ein Vertreter der DB Netz AG betont, dass keine inhaltlichen Änderungen an der Präsentation vorgenommen wurden. Lediglich die grafische Darstellung der Arbeitsergebnisse sei auf Bitten der Teilnehmer überarbeitet worden, da diese hätten falsch interpretiert werden können.

Der Moderator weist darauf hin, dass diese Vorgehensweise auf der Sitzung mit den Teilnehmenden besprochen und abgestimmt worden sei.

TOP 3 Präsentation IG BRN 21

Dr. Gunther Mair stellt die Präsentation der IG BRN21 vor (**Anlage 3, Folie 1-14**).

Diskussion/Anmerkungen

Sitzungsmodus

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf den Vorschlag der IG BRN21, die Presse für die Sitzungen zuzulassen. Die bisherige Praxis, nicht öffentlich zu tagen, habe sich in diesem und vergleichbaren Dialogprozessen bewährt. Jedem Teilnehmer sei es zudem freigestellt, seine Meinung gegenüber der Presse zu vertreten. In der Vergangenheit habe sich dabei allerdings auch gezeigt, dass die Sachlage oftmals medial falsch dargestellt werde. Das Forum diene der inhaltlichen Arbeit und solle daher weiter nicht öffentlich tagen.

Der Moderator erläutert, dass die Arbeitsweise und der Umgang mit der Öffentlichkeit im gemeinsamen Selbstverständnis festgehalten sei und mit den Teilnehmenden abgestimmt wurde. Öffentliche Sitzungen hätten oftmals zur Folge, dass lediglich Standpunkte ausgetauscht würden und die inhaltliche Arbeit in den Hintergrund rücke. Die Arbeit des Beteiligungsforums werde transparent gemacht, indem alle Dokumente online gestellt würden und zu jeder Sitzung des Beteiligungsforums eine gemeinsame Pressemitteilung herausgegeben werde.

Kritik an Transparenz und Methodik

Der Moderator erklärt, dass die IG BRN21 wichtige inhaltliche Beiträge zum Beteiligungsforum leiste. Es sei jedoch bedauerlich, dass etwa im Zusammenhang der Lärmberechnung von „mathematischen Taschenspielertricks“ gesprochen werde. Dies erwecke einen falschen Eindruck, da die Vorgehensweise der Bahn gesetzlich vorgegeben sei und deutschlandweit gleich durchgeführt werde. Die inhaltlichen Vorschläge und Forderungen bezögen sich zudem oftmals auf Daten, die die Bahn zur Verfügung gestellt habe. Vor diesem Hintergrund sei die Kritik an einer intransparenten Information nicht nachvollziehbar. Eine inhaltliche Auseinandersetzung über die Interpretation der Daten werde bereits geführt und sei auch weiterhin wichtig.

Ein Vertreter der Deutschen Bahn zeigt sich enttäuscht über die Wortwahl der Präsentation. „Tabuisierung“ und „Salamitechnik“ entsprächen nicht der Zielsetzung der Bahn und dem Anspruch des Beteiligungsprozesses. Er hoffe darauf, dass die Bahn im weiteren Prozessverlauf noch stärker vermitteln könne, dass das genutzte Wording nicht zutreffend sei.

Herr Dr. Mair erklärt, dass es Ziel des Vortrags gewesen sei, die Funktionalität des Forums weiter zu verbessern. Dabei seien auch Widersprüche und Kritik von Seiten der Teilnehmenden zu akzeptieren. Ein anderer Teilnehmer führt aus, dass viele Vorschläge aus dem Teilnehmerkreis unter Verweis auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen und Vorgaben nicht weiterverfolgt würden. Auch wenn die Gesetzeslage nicht in das Aufgabengebiet der Bahn falle, sei die in der Präsentation geäußerte Frustration nachvollziehbar. So seien insbesondere die Anwohner an den Bestandsstrecken bereits heute einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt und sähen sich nun mit völlig unzureichenden rechtlichen Rahmenbedingungen konfrontiert. Er wünsche sich von dem Beteiligungsforum und der Bahn mehr Information zu diesen Themen, um so die Politik zu den notwendigen Veränderungen bewegen zu können.

Ein anderer Teilnehmer kritisiert, dass die Planung der Neubaustrecke von Nord nach Süd vorgenommen werde und eine Auseinandersetzung mit der Verkehrskonzeption verschoben worden sei. Er fordert eine Entwicklung der Verkehrskonzeption durch einen Projektbeirat.

TOP 4 Bewertung der rechtlichen Verbindlichkeit des BVWP

Christopher Wißmanns, Deutsche Bahn AG, präsentiert die Bewertung der Bahn zur rechtlichen Verbindlichkeit des BVWP (**Anlage 2, Folie 3-6**).

Diskussion/Anmerkungen

Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim

Ein Teilnehmer weist daraufhin, dass die sog. Variante „Mannheim direkt“, die kürzeste Streckenführung zwischen Lorsch und Mannheim, noch nicht in einem Raumordnungsverfahren geprüft worden sei und eine solche Trassenführung daher noch nicht feststehen könne.

Herr Wißmanns erläutert, dass der BVWP den Bedarf einer zweigleisigen Neubaustrecke festgestellt habe. Das Projektinformationssystem (PRINS) beschreibe dabei das Modellprojekt, welches die verkehrlichen Ziele erfülle und ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweise. Die genaue Trassenführung werde erst in der Planung erarbeitet. Dabei sei zu berücksichtigen, mit welcher Variante die Planungsziele am besten erreicht werden könnten.

Notwendige Entwurfsgeschwindigkeit

Ein Teilnehmer erklärt, dass der BVWP zwar eine Entwurfsgeschwindigkeit von 300km/h vorgebe. Es sei jedoch nicht klar, warum diese Geschwindigkeit im nördlichen Teil der Strecke erreicht werden müsse, während im südlichen Bereich dazu noch keine Festlegung getroffen werde.

Herr Wißmanns weist darauf hin, dass die Planung zur Neubaustrecke sowohl im Norden als auch im Süden gemäß BVWP auf eine Entwurfsgeschwindigkeit von 300km/h auszurichten sei.

Fahrzeitverkürzung von 9 Minuten

Ein Teilnehmer erklärt, dass er sich bei den juristischen Erläuterungen der Bahn eine klarere Aufteilung in rechtliche Vorgaben, der Begründung und daraus abgeleitete Ziele gewünscht hätte. Er führt zudem aus, dass die vorgegebenen 9 Minuten Fahrzeitverkürzung eine möglichst kurze Streckenführung nötig machen würde. Mit dem Ziel der maximalen Fahrzeitverkürzung werde die konkrete Trassenführung demnach schon präjudiziert. Zugleich gebe es aber im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim gemäß PRINS einen Suchraum. Er zweifle daher daran, dass die 9 Minuten Fahrzeitverkürzung als feste Größe anzusehen seien.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die im PRINS untersuchte Variante eine Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h aufweise und von Frankfurt Hbf bis Mannheim Hbf 9 Minuten Fahrzeitverkürzung erbringe. Es bräuchte sehr gute Gründe, um von diesen Zielen abzuweichen. Richtig sei, dass „Mannheim direkt“ die kürzest mögliche Streckenführung im Suchraum sei. Er weist jedoch darauf hin, dass derzeit noch nicht klar sei, ob auch mit einer anderen Trassenführung die angestrebte Fahrzeitverkürzung erreicht werden könne. Die Planungen stünden zudem in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Knotenuntersuchung Mannheim.

Bündelungsgebot

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf das Bündelungsgebot, welches gemäß der Bahn bei der Trassenführung entlang der A5/A67 zu berücksichtigen sei. Er weist darauf hin, dass die Variante „Mannheim direkt“ gegen ein solches Bündelungsgebot verstoßen würde.

Ein anderer Teilnehmer fragt, ob das Bündelungsgebot im juristischen Sinne „zu beachten“ oder „zu berücksichtigen“ sei.

Herr Wißmanns erklärt, dass es sich bei dem Bündelungsgebot um eine Abwägungsdirektive handele, die zu berücksichtigen sei. Sie sei in den Abwägungsvorgang einzustellen, könne aber bei entgegengesetzten Belangen überwunden werden. Dies könne beispielsweise der Fall sein, wenn Natura 2000 Gebiete bei einer Bündelung betroffen wären. Berücksichtigung sei daher der richtige Begriff.

Verbindlichkeit der 300km/h

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die vorgegebenen 300 km/h für die Bahn oder lediglich für die Trassenführung verbindlich seien.

Ein anderer Teilnehmer möchte wissen, welche Zuggeschwindigkeit bei der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnis unterstellt worden seien. Er verweist darauf, dass die neue ICE-Generation lediglich für eine Maximalgeschwindigkeit von 250km/h ausgelegt sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die Schieneninfrastruktur nicht alleine für die Deutsche Bahn, sondern potenziell für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gebaut werde. Die Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h sei daher für die Trassenführung verbindlich. Die nächste ICE-Generation erreiche zwar nicht die 300km/h. Dies müsse jedoch nicht zwangsläufig auch für die übernächste Generation zutreffen. Zudem verfügten andere Eisenbahnverkehrsunternehmen wie etwa SNCF über

Züge, die eine Maximalgeschwindigkeit von 300 km/h erreichten. Bei der Ermittlung des NKV sei eine Maximalgeschwindigkeit von 300km/h bei einigen, aber nicht allen Zügen unterstellt worden.

Nutzen der Fahrzeitgewinne/Deutschlandtakt

Für einen Teilnehmer ist unklar, welcher ökonomische Nutzen mit der Fahrzeitverkürzung verbunden ist. Auf der einen Seite bildeten die Fahrzeitgewinne einen wesentlichen Teil des Nutzens in der Wirtschaftlichkeitsberechnung und würden die Rentabilität des Vorhabens sicherstellen. Dies sei zu begrüßen. Auf der anderen Seite seien die 9 Minuten Fahrzeitgewinne für den ICE-Nutzer nicht per se wertvoll, sondern nur, wenn dadurch bessere Anschlussmöglichkeiten vorhanden seien. Generell gelte, dass die Vorgaben des BVWP nicht für immer festgeschrieben seien, sondern bei entsprechendem politischen Willen auch verändert werden könnten.

Ein anderer Teilnehmer fragt, ob die angestrebte Fahrzeitverkürzung in einen Fahrplan mit verbesserten Umsteigemöglichkeiten eingebettet sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG antwortet, dass dem BVWP ein Zielnetzfahrplan zugrunde liege, in dem die jeweiligen Trassen sowie die zu erbringenden Fahrzeiten für das gesamte deutsche Schienennetz definiert seien.

Ein Teilnehmer verweist auf den integralen Taktfahrplan, den sog. Deutschlandtakt, der sich seit geraumer Zeit in Bearbeitung befinde. Erst wenn dieser veröffentlicht sei, könne der Nutzen der angestrebten Fahrzeitverkürzung aus Kundensicht geprüft werden. Die Vorgaben der Zielnetzfahrpläne wären nicht endgültig. In diesem Zusammenhang müsse zudem auch eine Abstimmung zu den Regionalfahrplänen stattfinden.

Herr Lanz bestätigt, dass sich der Fahrplan für einen Deutschlandtakt (Zielfahrplan 2030 plus) derzeit noch in der Bearbeitung befinde. Dieser Fahrplan baue aber auf dem Zielfahrplan 2030 des BVWP auf und entwickle diesen mit zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen und Bedienungsangeboten weiter. Um einen Deutschlandtakt realisieren zu können, sei es daher von großer Bedeutung, die im BVWP vorgegebenen Fahrzeitverkürzungen zu erreichen.

Verhältnis der Knotenuntersuchung Mannheim zu den Planungszielen

Ein Teilnehmer fragt, was passiere, wenn die Ergebnisse der Knotenuntersuchung Mannheim nicht mit den Vorgaben des BVWP vereinbar seien.

Herr Wißmanns erklärt, dass die Knotenuntersuchung keine Auswirkungen auf die Planungsziele habe. Ein Vertreter der DB Netz AG ergänzt, dass sich die Trassenführung hingegen ändern könne.

TOP 5 Bewertung der rechtlichen Verbindlichkeit des BVWP

Alexander Lanz, BMVI, präsentiert die neuen Finanzierungsbedingungen für Bedarfsplanvorhaben (**Anlage 4, Folie 1-13**).

Diskussion/Anmerkungen

Teilnahme des Bundes am Beteiligungsforum

Ein Teilnehmer möchte wissen, warum ein Vertreter des Bundes nicht dauerhaft am Beteiligungsforum teilnimmt.

Herr Lanz erläutert, dass die DB Netz AG als Vorhabenträger für die Planung der Neubaustrecke verantwortlich sei. Der Bund gebe gerne Auskunft und Informationen zu Fragen in seinem Aufgabengebiet, wie der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung. Ebenso sei denkbar, dass der Bund zu anderen

Aspekten in seinem Verantwortungsbereich, beispielsweise zur Strategie Leise Schiene, informiere, sollten dazu Fragen bestehen. Die Planung der Trasse sei aber Aufgabe des Vorhabenträgers, so dass der Bund von einer kontinuierlichen Teilnahme an solchen Dialogprozessen absehe. Ein Teilnehmer erklärt, dass er eine Präsentation durch einen Vertreter des Lärmsanierungsprogramms begrüßen würde.

Umgang mit Forderungen aus der Region

Ein Teilnehmer erläutert, dass in der Region ein Tunnel gefordert werde. Er fragt, ob das BMVI in solchen Fällen eine Empfehlung zu einem Vorschlag aussprechen würde oder ob dies dem parlamentarischen Verfahren überlassen sei.

Herr Lanz erklärt, dass die Verwaltung generell keine Empfehlung zu übergesetzlichen Maßnahmen aussprechen könne. Das BMVI werde die Forderungen inklusive ihrer Auswirkungen auf Aspekte wie der gesamtwirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Bewertung transparent darstellen. Der Vorhabenträger habe zudem die planrechtliche Umsetzbarkeit deutlich zu machen.

Gesundheitskosten in der Nutzen-Kosten-Berechnung

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Lanz, dass gesundheitliche Auswirkungen der Neubau-
strecke in Form von Unfallvermeidungskosten in die Nutzen-Kosten-Berechnung eingegangen seien.

Ergebnisse zur Knotenuntersuchung Mannheim

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass derzeit noch viele Daten als Arbeitsgrundlage fehlten, insbesondere zum Knoten Mannheim. Er fragt, wann mit Ergebnissen zu rechnen sei.

Herr Lanz erläutert, dass die Knotenuntersuchung Mannheim zwangsläufig der Erstellung des BVWP nachgelagert sei. Auf Basis einer Verkehrsprognose würden die Verkehre im BVWP auf das Bestandsnetz umgelegt. So würden die Engpässe im Bestandsnetz identifiziert. Zur Auflösung der Engpässe entwickle man im Anschluss die Projekte. Nachdem die großen Maßnahmen feststünden, werde im nächsten Schritt geprüft, wie der Verkehr durch die jeweiligen Knoten geführt werden könne. Diese Untersuchungen wiesen nochmals eine deutlich größere Detailtiefe auf und würden entsprechend Zeit in Anspruch nehmen. An diesem Punkt im Prozess stehe man derzeit. Ergebnisse seien voraussichtlich im kommenden Jahr zu erwarten.

Bedeutung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung für den weiteren Planungsprozess

Ein Teilnehmer unterstreicht die Bedeutung der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) für die weitere Projektplanung. In der Vergangenheit habe der Bund nur in Ausnahmefällen wie etwa am südlichen Oberrhein seine Bereitschaft signalisiert, besondere übergesetzliche Maßnahmen in Betracht zu ziehen. Die BUV sei ein Meilenstein, da der Bundestag nun grundsätzlich über Vorschläge aus den Beteiligungsverfahren entscheiden könne. Dies habe auch weitreichende Implikationen für das Beteiligungsverfahren. Übergesetzliche Forderungen könnten und sollten somit auch untersucht werden. Aufgabe des Beteiligungsforums sei es, eine Zahlen- und Faktenbasis zu schaffen, um auf dieser Basis Vorschläge für den Bundestag zu formulieren. Dabei sei klar, dass auch die finanziellen Ressourcen des Bundes begrenzt seien und dies entsprechend berücksichtigt werden müsse. Er habe Zweifel daran, ob sich ein Gremium wie das Beteiligungsforum mit etwa 100 Personen auf zwei bis

drei zentrale Vorschläge werde einigen können. Ein Projektbeirat mit einer Zahl von 20-30 Personen sei daher weiterhin nötig.

Herr Lanz erklärt, dass die Vorschläge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach Abschluss der Vorplanung in eine parlamentarische Unterrichtung einfließen würden. Die Planungen befänden sich zu diesem Zeitpunkt noch auf einem vergleichsweise frühen Stand. Der Bundestag werde demnach nicht über konkrete Betroffenheiten oder die Höhe einer einzelnen Lärmschutzwand befinden können, sondern gegebenenfalls zu übergeordneten konkreten Fragestellungen z.B. der Trassenführung des Projektes eine Entscheidung treffen. Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert er, dass Vorschläge aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in zwei Kategorien unterteilt werden könnten. Vorschläge, die als sinnvoll und wirtschaftlich im Sinne der geltenden Regularien bewertet würden, würden direkt in die Planung des Vorhabenträgers mit einfließen. Gebe es hingegen Forderungen aus der Region, die über das gesetzliche Maß hinausgingen, fielen diese in die zweite Kategorie. Dort habe man sich bislang in einem Dilemma befunden. Die Bundeshaushaltverordnung habe nur für jene Maßnahmen eine Finanzierung vorgesehen, die unbedingt erforderlich und notwendig zur Erreichung der gesetzlichen Vorgaben seien. Insbesondere die Situation im Rheintal habe in der Vergangenheit aber bewiesen, dass sich die positiven volkswirtschaftlichen Effekte einer Trasse nur erzielen ließen, wenn die besondere regionale Betroffenheit entsprechende Berücksichtigung fände. Durch die BUV bestehe fortan die Möglichkeit, dass der Bundestag sich mit projektbezogenen, übergesetzlichen Forderungen im Einzelfall befasse und über deren Finanzierungsfähigkeit entscheide.

Der Moderator greift die Forderung nach einem Projektbeirat auf. Er stimmt zu, dass eine geringere Teilnehmerzahl die Ergebnisfindung beschleunigen und erleichtern könne. Zugleich steige damit die Gefahr, dass Entscheidungen auf Kosten unbeteiligter Dritter gefällt würden. Er empfinde es als positiv, dass die Interessen der Region in dieser Breite im Beteiligungsforum abgebildet würden. Grundsätzlich sei man jedoch auch bereit, über andere Formen der Zusammenarbeit nachzudenken, sollten sich diese im weiteren Prozessverlauf als vorteilhafter herausstellen.

Finanzierbarkeit von Vorschlägen aus dem Beteiligungsprozess

Ein Teilnehmer betont, dass die verfügbaren Haushaltsmittel sehr begrenzt seien und bereits an einer Vielzahl laufender Projekte gebunden seien. Er appelliert daran, dass die Vorschläge aus dem Beteiligungsforum diesen Umstand angemessen berücksichtigen.

Einbeziehung von Verspätungen in das Nutzen-Kosten-Verhältnis

Ein Teilnehmer weist daraufhin, dass Engpässe im Schienennetz ursächlich für etwa 80 Prozent der Verspätungen seien. Er möchte wissen, ob die Reduzierung von Verspätungen durch neue Streckenkapazitäten in die Nutzen-Kosten-Berechnung mit eingeflossen sei.

Herr Lanz bestätigt das. In der Methodik des BVWP werde dies unter dem Aspekt der Zuverlässigkeit betrachtet, monetär bewertet und als Nutzen in die Bewertung eingespeist.

TOP 6 Aktueller Stand und Bericht aus den Arbeitsgruppen

Herr Ritzert, DB Netz AG, stellt den aktuellen Arbeitsstand und den Bericht aus den Arbeitsgruppen vor (**Anhang 2, Folie 9-28**).

Diskussion/Anmerkungen

Informationen zu den Ist-Zugzahlen

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Bahn auf einer Sitzung der AG „Lärmentwicklung an den Bestandsstrecken“ die Zusendung von Zugzahlen zugesagt habe. Er fragt, wann mit der Zusendung zu rechnen sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass diese Zusage weiterhin Gültigkeit habe und derzeit die Ist-Zugzahlen überarbeitet würden. Die entsprechenden Zahlen würden noch vor der nächsten Sitzung verschickt werden.

Viergleisigkeit

Ein Teilnehmer bittet die Bahn darum, die von Bürgerinitiativen geforderte viergleisige Neubaustrecke inklusive Kostenermittlung zu prüfen. Ein anderer Teilnehmer weist auf die mögliche Lärmentlastung hin, die damit für die Anwohner entlang der Bestandsstrecken erreicht werden könne. Es sei klar, dass der Vorschlag gesetzlich nicht abgedeckt sei. Dennoch sei der Prüfungsantrag angesichts des steigenden Güterverkehrsaufkommens in der Region und den damit verbundenen Lasten für die Menschen sehr ernst zu nehmen.

Ein anderer Teilnehmer merkt an, dass die Viergleisigkeit zugleich eine Güterzugumfahrung von Mannheim zur Folge habe. Er begrüße den Vorschlag der Viergleisigkeit. Es müsse aber klar sein, dass dazu im Forum Einigkeit erzielt werden müsse.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass der Anstieg der Güterzugzahlen im Korridor unstrittig sei. Es sei jedoch wichtig, dass sich die projektspezifischen Vorschläge auch innerhalb des gesteckten Projektrahmens befänden. Dieser sei im BVWP klar als zweigleisige Neubaustrecke zwischen Zeppelinheim und Mannheim definiert. Eine reine Güterverkehrsstrecke sei in der Mittelrheinstudie zudem wirtschaftlich abschlägig bewertet worden. Zum Thema Viergleisigkeit könne zwar ein weiterer Austausch in der AG Verkehrskonzeption stattfinden, allerdings nur in sehr geringer Detailtiefe.

Der Moderator zieht ein Resümee zu den positiven Aspekten des bisherigen Beteiligungsprozesses. Die Untersuchungen der DB Netz AG zu den vorgeschlagenen Überholgleisen sowie den geforderten Tunnel seien von den Teilnehmenden sehr positiv aufgenommen worden. Zudem hätten die Schalluntersuchungen für den nördlichen Abschnitt des Bestandsnetzes eine deutliche Lärmentlastung durch die Neubaustrecke ergeben. Mit der autobahnparallelen Führung entlang der A67 läge eine Variante vor, welche die planerischen Ziele erfülle und die den Güterverkehr nicht durch Darmstadt führe. Offen sei noch die Frage der Südanbindung Darmstadts, mit der sich im weiteren Prozess noch intensiv befasst werde. Mit der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung gebe es zudem eine wichtige gesetzliche Neuerung zum Umgang mit Vorschlägen aus der Bürgerbeteiligung. Es bleibe jedoch ebenso wichtig, innerhalb der gesetzlichen Vorgaben die bestmögliche Variante zu erarbeiten und die möglichen Optimierungspotenziale voll auszunutzen.

TOP 7 Das Infomobil

Gerd-Dietrich Bolte, Leiter Großprojekte Mitte, DB Netz AG, stellt das Projekt Frankfurt RheinMain Plus vor (**Anlage 2, Folien 30-31**). Das von der DB Netz AG erstellte Video zum Vorhaben wird abgespielt (das Video ist abrufbar unter <https://www.frmplus.de/>).

Diskussion/Anmerkungen

Berücksichtigung von Konfliktthemen

Ein Teilnehmer kritisiert das Video. Insbesondere der mögliche Verlust von Waldflächen und die damit verbundenen Umweltschäden fänden keine Erwähnung. Ein anderer Teilnehmer bedauert, dass Konfliktthemen, insbesondere beim Thema Umweltschutz, ausgespart worden seien. Ein weiterer Teilnehmer merkt an, dass der Güterverkehr trotz seiner Bedeutung für das Vorhaben im Video nicht enthalten sei.

Ein Vertreter der Deutschen Bahn betont, dass es sich bei der Bahn um das mit Abstand umweltverträglichste Verkehrsmittel handele. Bei allen notwendigen Diskussionen über Sachthemen dürfe nicht aus dem Blick verloren werden, dass die Neubaustrecke in der Summe etwas Positives für Deutschland und die Region bewirke. Dies darzustellen, sei der Ansatz des Videos gewesen.

TOP 8 Dank und Abstimmung der Pressebotschaften

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden der Sitzung. Abschließend stimmen die Mitglieder des Beteiligungsforums die Botschaften für die Pressemitteilung zur Sitzung ab (**Anlage 5**).