

Protokoll

Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar

6. Sitzung

Gernsheim

12. April 2019

Ort: Stadthalle Gernsheim, Georg-Schäfer-Platz 1, 64579 Gernsheim
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 11.00 Uhr – 15.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 5. Forumssitzung vom 08. Februar 2019

TOP 3 Variantenvergleich - Streckenvarianten

TOP 4 Planungsgemeinschaft Umwelt: Variantenvergleich – Systematik, Kriterienkatalog, beispielhafte Darstellung einer Auswertung

TOP 5 Umgang mit Forderungen der Region zur Vorzugsvariante

TOP 6 Dank und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 6. Sitzung Beteiligungsforum
Anlage 2 Präsentation DB Netz AG
Anlage 3 Presseinformation des Beteiligungsforums

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Variantenspektrum und weitere Vorgehensweise

Welche Varianten werden geprüft? Was sind die kommenden Schritte im Beteiligungsprozess?

- Die Bahn stellte auf der Sitzung insgesamt sechs Hauptvarianten für die Neubaustrecke sowie mehrere Untervarianten für den Raum Darmstadt und Lorsch-Mannheim vor.
- Die Varianten werden anhand eines umfassenden Kriterienkatalogs bewertet. Dieser umfasst sowohl technische, verkehrliche und wirtschaftliche als auch umweltfachliche Kriterien. Die umweltfachliche Bewertung der unterschiedlichen Varianten erfolgt über eine quantitative Auswertung der betroffenen Kriterien der Schutzgüter nach Gesetz über die Umweltverträglichkeit und einer qualitativen Überprüfung der Ergebnisse. In Bezug auf den Kriterienkatalog wurde insbesondere auf die Quer- und Folgewirkungen beim Anschnitt von Waldrändern hingewiesen.
- Einige Teilnehmende des Beteiligungsforums kritisieren, dass eine westliche Trassenführung entlang der A67 sowie ein langer Tunnel auf der Höhe von Lorsch (Konsenstrasse) nicht im bisherigen Variantenspektrum enthalten ist. Sie fordern die Aufnahme weiterer kleinräumiger Variantenvorschläge in die Untersuchungen. Die Teilnehmenden werden gebeten, Vorschläge zur Streckenführung in den kommenden Wochen bei der Bahn einzureichen.
- Die Planungen der Bahn sehen vor, die Anbindung der Neubaustrecke an die Bestandsstrecke in Mannheim-Waldhof aufwärtskompatibel für den südlich liegenden Korridor zu gestalten. Alle Streckenführungen durch den Knoten Mannheim bleiben so möglich.
- Mitglieder des Beteiligungsforums unterstreichen die Bedeutung einer langfristigen Lösung für das steigende Güterverkehrsaufkommen in der Region. Einige Teilnehmer treten für eine gemeinsame Betrachtung der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar und dem Korridor Mannheim–Karlsruhe ein.
- Das Beteiligungsforum diskutierte zudem über die mögliche Gründung eines Projektbeirats. Die Gespräche sollen fortgesetzt werden, sobald eine schriftliche Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums vorliegt.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Gastgeber

Peter Burger, Bürgermeister der Schöfferstadt Gernsheim, begrüßt die Teilnehmenden. Er freut sich, dass das Beteiligungsforum erneut in Gernsheim tagt und wünscht eine erfolgreiche Sitzung.

Begrüßung Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Hessen, begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums. Er bedankt sich bei den Ministerien des Landes Hessen und Baden-Württemberg für die Teilnahme und die gemeinsame Ausrichtung des Beteiligungsforums. Er bittet um Verständnis, dass der Termin des Beteiligungsforums auf eine Sitzungswoche des Bundestages gefallen sei.

In Bezug auf die vergangene Sitzung stellt Herr Vornhusen fest, dass der vorgestellte Zeitplan für das Vorhaben von einigen Teilnehmenden als sehr knapp empfunden wurde. Es sei nicht das Ziel der Bahn, dass ein zügiges Voranschreiten der Planung zu Lasten des ebenso notwendigen Dialogs gehe. Er betont, dass hinreichend Zeit zur Diskussion der unterschiedlichen Varianten und zur Besprechung offener Fragen vorhanden sei.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zur sechsten Sitzung des Beteiligungsforums (**Anlage 1**). Er bedankt sich bei dem Gastgeber und stellt anschließend die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Erläuterungen zum Verlauf der unterschiedlichen Varianten der Neubaustrecke
- Besprechung der Methodik und des Kriterienkatalogs zum Variantenvergleich
- Austausch zum Umgang mit den Forderungen aus der Region und der Parlamentarischen Befassung

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen. Herr Eggert erläutert, dass sich das Format der Sitzung von den bisherigen Beteiligungsforen unterscheidet. Für die Besprechung der einzelnen Streckenverläufe seien Themenstände im Foyer vorgesehen, an denen Projektmitarbeiter der Bahn zur Klärung von Fragen zur Verfügung stünden. Damit könnten mehr Aspekte in größerer Detailtiefe behandelt werden, als dies im großen Plenum möglich sei.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 08. Februar 2019

Herr Eggert erklärt, dass keine Änderungsvorschläge zum Protokoll der 5. Sitzung des Beteiligungsforums eingegangen seien. Die Teilnehmenden erheben keine Einwände. Das Protokoll gilt somit als formell verabschiedet.

TOP 3 Variantenvergleich - Streckenvarianten

Jörg Ritzert, DB Netz AG, präsentiert die unterschiedlichen Streckenvarianten zum Verlauf der Neubaustrecke. (**Anlage 2, Folie 1-22**). Im Anschluss erfolgt die Besprechung der einzelnen Varianten an

den jeweiligen Infoständen im Foyer. [Anmerkung: Alle Informationen zu den jeweiligen Varianten finden sich unter www.rhein-main-rhein-neckar.de].

Um 12 Uhr kommen die Teilnehmenden wieder im Plenum zusammen.

Der Moderator weist daraufhin, dass offene Punkte aus der Diskussion auch nochmals im Plenum von den Teilnehmenden vorgebracht werden können.

Diskussion/Anmerkungen

Viergleisigkeit

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob eine abschnittsweise viergleisige Neubaustrecke im Variantenvergleich geprüft werde.

Herr Ritzert antwortet, dass die Viergleisigkeit im vergangenen Jahr von Seiten der Bahn geprüft worden sei. Diese sei aus kapazitiver Sicht nicht notwendig. Angesichts der fehlenden planrechtlichen Genehmigungsfähigkeit könne sie nicht in den Variantenvergleich einbezogen werden.

Mögliche Umfahrungs- und Tunnelvarianten für den Knoten Mannheim

Ein Teilnehmer fragt, ob die Neustrecke mögliche Einbindungspunkte für eine Umfahrung Mannheims oder einer Tunnelführung im Stadtgebiet vorsehen werde.

Herr Ritzert erläutert, dass die Neubaustrecke so konzipiert werde, dass sie aufwärtskompatibel sei. Das bedeute, dass damit etwa eine Tunnelführung in Mannheim nicht ausgeschlossen werden würde.

Streckenführung entlang der A67

Ein Teilnehmer betont, dass in der Politik und in den Verbänden der Region Konsens zur gewünschten Streckenführung bestehe. Diese sehe insbesondere einen langen bergmännischen Tunnel auf der Höhe Lorsch vor sowie eine Querung auf die Westseite der Autobahn in einem nördlich gelegeneren Streckenabschnitt. Diese beiden Punkte fänden sich in der Variantenauswahl nicht wieder. Die Strecke solle zudem bis zum Viernheimer Dreieck entlang der A67 geführt werden.

Herr Ritzert weist darauf hin, dass die angesprochenen Varianten auf der Höhe des Darmstädter Kreuzes östlich entlang der A67 geführt werden müsse. Im daran anschließenden südlichen Abschnitt lägen auf der Westseite der Autobahn Natura 2000-Gebiete. Dies wirke sich nachteilig auf die Möglichkeiten einer westlichen Trassenführung aus. Die geforderte Tunnelführung könne im Rahmen der parlamentarischen Befassung behandelt werden.

Vorgehen für den Variantenvergleich

Ein Teilnehmer zeigt sich verwundert, dass bereits über den Verlauf einzelner Varianten gesprochen werde. In anderen Beteiligungsverfahren wie etwa zur ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda seien zunächst Raumwiderstände erfasst worden, auf deren Grundlage Varianten entwickelt wurden. Diese seien erst im darauffolgenden Schritt geprüft und verglichen worden. Zudem habe sich die Nutzung des Geoinformationssystems KorFin als sehr hilfreich für die Planung erwiesen.

Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, betont, dass sich die Rahmenbedingungen der Projekte unterscheiden. Im genannten Beispiel habe noch keine Raumordnung vorgelegen. Daher sei ein sehr großer Suchraum definiert worden, in dem zunächst 1000 Varianten entwickelt wurden. Diese seien dann auf 13 Variantenkombinationen verdichtet worden. Die Situation bei der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar sei eine andere. Dort sei die Raumordnung bereits abgeschlossen. Auf diesen

Grundlagen könne aufgebaut werden. KorFin sei insbesondere dann nützlich, wenn das Projektgebiet starke Höhendifferenzen aufweise. Zwischen Frankfurt und Mannheim handele es sich um eher flaches Gelände.

Ein anderer Teilnehmer zeigt Verständnis dafür, dass KorFin nicht zur Planung der Neubaustrecke genutzt werde. Er weist darauf hin, dass bei Rhein/Main-Rhein/Neckar zwar eine Raumordnung vorliege, die Ziele der Regionalplanung stimmten jedoch nicht mit den Plänen der Bahn überein. Das sei problematisch. Auf Nachfrage erklärt der Teilnehmer, dass er kein neues Raumordnungsverfahren fordere, aber eine rechtliche Prüfung dieser Frage durch die Bahn empfehle.

Der Teilnehmer führt zudem aus, dass nicht nur im Rahmen der parlamentarischen Befassung, sondern bereits im vorgelagerten Planungsprozess Kritikpunkte aufgenommen und in die Abwägung mit einzubeziehen seien. Dies gelte etwa für den Bereich Darmstadt. Dort sei der vorgesehene Tunnel zu kurz.

Herr Bolte erwidert, dass der Variantenvergleich unter fachlichen Gesichtspunkten objektiv durchgeführt werden müsse. Am Ende des Prozesses stehe dann eine aus den Kriterien klar abgeleitete Vorzugsvariante. Wenn die Region anschließend eine längere Streckenführung im Tunnel fordere, dann werde dies in die Forderungsliste für die parlamentarische Befassung aufgenommen. Diese werde dem Bundestag zur Entscheidung vorgelegt, welcher der Bahn wiederum den Planungsauftrag für einen längeren Tunnel erteilen könne. Die Bahn könne der Entscheidung des Bundestages aber nicht vorweggreifen.

Kriterienkatalog

Ein Teilnehmer erklärt, dass die unterschiedlichen Varianten umfassend zu betrachten seien. Dies schließe sowohl die Schutzgüter Mensch und Umwelt ein als auch betriebliche Gesichtspunkte.

Herr Ritzert verweist auf die nachfolgende Vorstellung des Kriterienkatalogs, in der die genannten Aspekte in großer Detailtiefe betrachtet würden.

Kleinräumige Variantenvorschläge

Ein Teilnehmer plädiert dafür, kleinräumige Variantenvorschläge aus dem Teilnehmerkreis in den Vergleich mit aufzunehmen. Es sei unverständlich, weshalb die bisherigen Vorschläge aus der Region bislang nicht im Variantenvergleich auftauchten.

Herr Ritzert antwortet, dass die Bahn offen für Vorschläge der Teilnehmenden sei und diese prüfen werde.

TOP 4 Planungsgemeinschaft Umwelt: Variantenvergleich – Systematik, Kriterienkatalog, beispielhafte Darstellung einer Auswertung

Burkhard Fahnenbruch, Planungsgemeinschaft Umwelt, präsentiert das Vorgehen für den anstehenden Variantenvergleich. (**Anlage 2, Folie 23-45**).

Diskussion/Anmerkungen

Differenzierung von Siedlungsgebieten

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Fahnenbruch, dass Siedlungsgebiete bei der Erfassung von Schallbetroffenheiten in unterschiedliche Kategorien gemäß 16. BImSchV eingeteilt werden. So werde etwa zwischen Gewerbe-, Misch- und reinen/allgemeinen Wohngebieten unterschieden. Bei der Betrachtung von Erholungsgebieten wird eine derartige Differenzierung hingegen nicht stattfinden.

Parkplätze und Rastanlagen

Ein Teilnehmer weist auf die Rastanlagen und Tankstellen hin, die bei der Planung zur Neubaustrecke zu berücksichtigen seien. Es sei wichtig, alle Möglichkeiten zur engen Bündelung von Schiene und Straße auszuloten.

Herr Ritzert antwortet, dass dies geprüft worden sei. Bei der Raststätte Pfungstadt könne beispielsweise eine Bündelung durch eine Streckenführung in Tieflage gewährleistet werden.

Westwald in Darmstadt

Ein Teilnehmer fordert, den Westwald in Darmstadt als Bannwald zu betrachten. Dazu habe man bereits in der Vergangenheit in mehreren Briefen die zuständigen Stellen in Darmstadt aufgefordert. Zwar werde der Westwald von Seiten des Regierungspräsidiums weiterhin nicht offiziell als Bannwald anerkannt, er erfülle dennoch alle Kriterien für diese Einordnung.

Herr Fahnenbruch weist darauf hin, dass der Westwald nur als Bannwald betrachtet werden könne, wenn er auch als solcher deklariert werde. Dies sei derzeit nicht der Fall.

Aus der Sicht eines anderen Teilnehmers ist es wichtig, die unterschiedlichen Funktionen eines Waldes in die Betrachtung miteinzubeziehen. Beim Westwald handele es sich um einen multifunktionalen Wald. Er solle dementsprechend als hochwertig bewertet werden.

Schonwald und Schutzwald

Ein Teilnehmer gibt den Hinweis, dass in Hessen keine Schonwälder existierten, sodass dieses Kriterium im Variantenvergleich nicht geprüft werden müsse. Schutzwälder würden im Kriterienkatalog hingegen fehlen und sollten zusätzlich mit aufgenommen werden.

Regelbreite einer zweigleisigen Neubaustrecke

Ein Teilnehmer empfindet die angegebene Regelbreite von 20 Metern für eine zweigleisige Neubaustrecke als zu gering. Bestehende zweigleisige Strecken würden einen deutlich größeren Raum in Anspruch nehmen.

Herr Ritzert erläutert, dass sich die Regelbreite aus dem Musterquerschnitt für zweigleisige Neubaustrecken ergebe. Er sagt zu, diesen im Nachgang der Sitzung in die Präsentation aufzunehmen. [*Anmerkung: Die Regelquerschnitte sind auf Folie 46 in der Anlage 2 aufgeführt.*]

Zerschneidungswirkung

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Zerschneidungswirkung lediglich als Kriterium für das Schutzgut Fläche auftauche. Tatsächlich sei die Zerschneidungswirkung aber für nahezu alle Kriterien der Umweltverträglichkeitsuntersuchung relevant. Unzerschnittene verkehrsarme Räume müssten als weiteres Kriterium aufgenommen werden.

Herr Fahnenbruch erklärt, dass die Zerschneidungswirkung bei einer Reihe von Kriterien mitbetrachtet werde, etwa beim Artenschutz und bei der Bewertung der Eingriffe in Vogelschutzgebiete. Die Zerschneidungswirkung fließe ebenso in der qualitativen Betrachtung in den Variantenvergleich mit ein.

Querwirkung und Folgewirkungen

Ein Teilnehmer weist auf die besondere Beeinträchtigung westexponierter Waldränder sowie die Querwirkung bei Eingriffen in den Wald hin. Dies habe er bereits in der Vergangenheit in einer

Stellungnahme deutlich gemacht. Es gebe keine wissenschaftliche Musterlösung für diesen Themenkomplex, da das Ausmaß der Eingriffe sehr stark von der individuellen Beschaffenheit des Waldes abhängen. Das Alter des Waldstücks und die Baumart habe aber erheblichen Einfluss auf die Empfindlichkeit der Waldgebiete und das Ausmaß potenzieller Querwirkungen. Die Einteilung in empfindliche und weniger empfindliche Waldgebiete sei deswegen notwendig.

Ein anderer Teilnehmer bekräftigt dies und appelliert daran, diese qualitativen Aspekte stärker zu berücksichtigen.

Herr Fahnenbruch antwortet, dass die Umweltgutachten auf Grundlage der gesetzlichen Rahmenbedingungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen erstellt werden müssten. Demnach habe die Beeinträchtigung von Lebensraumtypen bei einer westlichen Führung entlang der Autobahn eine besonders hohe Bedeutung. Die Auswirkungen einer östlichen Trassenführung auf den Wald könnten mithilfe abgestufter Waldränder hingegen reduziert werden.

Bedeutung der qualitativen Bewertung im Variantenvergleich

Ein Teilnehmer betont die große Bedeutung einer qualitativen Bewertung im Rahmen des Variantenvergleichs. Die Zerschneidungswirkung könne nicht allein quantitativ in Metern bestimmt werden, sondern müsse durch eine zusätzliche qualitative Gewichtung ergänzt werden. Dies gelte ebenso für Kaltluftentstehungsgebiete. Dort sei beispielsweise zu prüfen, wie relevant die Gebiete für bestimmte Stadtteile seien, um zu einer abschließenden Bewertung gelangen zu können.

Herr Fahnenbruch stimmt dem zu und betont, dass im Anschluss an eine quantitative Bewertung nochmals eine qualitative Betrachtung inklusive einer verbal-argumentativen Beurteilung erfolge. Es werde also vorgegangen wie vom Teilnehmenden beschrieben.

Stellungnahme des Kreises Bergstraße

Ein Teilnehmender weist auf eine Stellungnahme des Kreises Bergstraße zum Kriterienkatalog hin. Nicht alle vorgebrachten Punkte seien in den Kriterienkatalog aufgenommen worden, sodass man um weitere Erläuterungen bitte.

Herr Ritzert sagt eine detaillierte schriftliche Beantwortung der offenen Punkte zu.

Bedeutung der Umwelt für die Planungen

Unter Bezugnahme auf die derzeitige „Fridays for Future“-Bewegung bittet ein Teilnehmer darum, der Umwelt einen sehr großen Stellenwert bei der Variantenbewertung einzuräumen.

Herr Fahnenbruch antwortet, dass dies zum einen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung geschehe. Zum anderen weist er darauf hin, dass die Förderung des Schienenverkehrs insbesondere dem Ziel diene, den verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß zu reduzieren.

TOP 5 Umgang mit Forderungen der Region zur Vorzugsvariante

Herr Ritzert präsentiert den Vorschlag der Bahn zum Umgang mit den Forderungen aus der Region. **(Anlage 2, Folie 47-50).**

Diskussion/Anmerkungen

Gesundheitliche Auswirkungen von Schall

Ein Teilnehmer weist auf eine neu erschienene Zusammenfassung im Deutschen Ärzteblatt hin. Diese befasse sich mit extraauralen Lärmwirkungen. Es werde dabei bereits bei geringer Schallbelastung

ein Zusammenhang mit einem erhöhten Herzinfarktrisiko festgestellt. Er bietet den Teilnehmenden an, bei weiteren Fragen für Auskünfte zur Verfügung zu stehen.

Umgang mit dem Korridor südlich von Mannheim-Waldhof/Viergleisigkeit

Ein Teilnehmer erachtet die Trennung der Vorhaben auf Höhe Mannheim-Waldhof als problematisch. Er spricht sich für eine gemeinsame Betrachtung der Korridore von Frankfurt bis Karlsruhe aus. Es müsse eine nachhaltige Lösung sowohl für die Bestandsstrecken als auch für den Knoten Mannheim und die Gemeinden südlich davon gefunden werden. Ohne eine Viergleisigkeit sei zu befürchten, dass die Anrainer entlang der Bestandsstrecken über den gesamten Tag einer erheblichen Schallbelastung ausgesetzt sind. Eine Verkehrsprognose für das Jahr 2050 sei zur langfristigen Beurteilung des Vorhabens notwendig. Er verweist auf den Brenner-Nordzulauf, bei dem eine solche Prognose bereits erstellt worden sei.

Herr Bolte antwortet, dass die Neubaustrecke so konzipiert werde, dass die Aufwärtskompatibilität für den Raum Mannheim gewährleistet ist. Denkbar sei etwa, dass die Neubaustrecke in Tieflage in Mannheim Waldhof ende, um so Anknüpfungspunkte für eine mögliche Tunnelführung in Mannheim zu gewährleisten. Für den Knoten Mannheim müsse aber zunächst fachlich detailliert erarbeitet werden, wie die Engpässe im Knoten Mannheim beseitigt werden können und wieviele Restkapazitäten im Schienennetz für zukünftige Entwicklungen verblieben.

Vorgehensweise im Beteiligungsprozess

Die Teilnehmenden diskutieren intensiv über den bisherigen Beteiligungsprozess und die Rolle eines möglichen Projektbeirats.

Ein Teilnehmer merkt in Bezug auf einen Projektbeirat an, dass ein solches Gremium eine größere Verbindlichkeit der Planungen und einen größeren Gestaltungsspielraum für die Region bieten würde als dies im bisherigen Beteiligungsforum der Fall sei.

Ein anderer Teilnehmer zeigt sich verärgert über den bisherigen Verlauf des Beteiligungsforums. Die Hinweise und Forderungen der Teilnehmenden fänden nicht die notwendige Beachtung. Ebenso seien die Variantenvorschläge nicht berücksichtigt worden. Dies habe zu einem erheblichen Vertrauensverlust geführt. Er fordert, für die weiteren Planungen ein neues Gremium unter Führung des Bundes zu etablieren.

Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass sich Bürgerinitiativen bereits über mehrere Jahrzehnte intensiv mit den Planungen auseinandersetzen und keine Fortschritte zu sehen seien. Ein Treffen der Bürgerinitiative mit einem Vertreter des Bundesverkehrsministeriums habe das Ergebnis gehabt, dass ein Projektbeirat gegründet werde. Er erwarte, dass dieses Gremium dann einen gemeinsamen Vorschlag zur Trassenführung entwickle.

Einige Teilnehmer bemängeln, dass die Planungen zur Neubaustrecke bereits sehr lange andauern und keine Fortschritte spürbar seien. Dies sei frustrierend.

Ein Teilnehmer widerspricht den bisherigen Einschätzungen. Er sei gegen einen Projektbeirat. Er wolle nicht, dass der Streckenverlauf intransparent unter politischen Gesichtspunkten festgelegt werde. Zudem bestehe im Teilnehmerkreis in Teilen nur eine geringe Bereitschaft, zu Beginn eingenommene Positionen zu hinterfragen. Dies sei problematisch. Mit der heutigen Darstellung der Variantenführungen und des Kriterienkatalogs sei ein deutlicher Fortschritt in den Planungen festzustellen. Herr Vornhusen nimmt Bezug auf die geäußerte Enttäuschung der Vorredner. Er betont, dass die Planung nach rechtsstaatlichen Prinzipien erfolgen müsse. Dies mache es notwendig, dass über die

Streckenführung unter objektivierbaren Gesichtspunkten entschieden werde. Dafür gebe es eine umfassende Zahl an Kriterien, die alle zu berücksichtigen seien und mit Daten hinterlegt werden müssten. Die vorausgegangene Diskussion zum Thema Wald habe gezeigt, dass auch die intensive Betrachtung einzelner Kriterien nötig und lohnend sei. In der Vergangenheit seien die Planungen oftmals nur im kleinen Kreis besprochen worden. Nun herrsche sehr große Transparenz. Auch Details der Planung müssten einer intensiven Prüfung standhalten. Dies sei aus Sicht der Bahn ein großer Mehrerfolg.

Herr Bolte verweist auf die Forderung einiger Teilnehmer, kleinräumige Variantenvorschläge weiterhin einbringen zu können. Er sagt dies zu und bittet die Teilnehmenden, entsprechende Vorschläge einzureichen. Wie die bestehenden Varianten auch, würden diese Vorschläge geprüft und bewertet werden. Nur durch die umfassende Betrachtung aller betroffenen Belange und Interessen könne am Ende über die Vorzugsvariante entschieden werden.

Der Moderator fasst die bisherigen Diskussionspunkte zusammen. Die vorgebrachten Punkte der Teilnehmenden seien nachvollziehbar. Es werde aber auch deutlich, dass es große Unterschiede in den Forderungen und den Erwartungen unter den Teilnehmenden gebe. Aus der Sicht einiger sei ein umfassender und großräumiger Variantenvergleich zwingend notwendig, während sich andere bereits einen stärkeren Fokus auf einzelne Varianten wünschten. Ebenso werde die Viergleichigkeit in Teilen des Plenums als mögliche zukunftsfähige Lösung erachtet, andere empfänden die Untersuchung und Diskussion des Themas hingegen als zeitintensiv und nicht zielführend. Es gebe also vielfältige Interessen, mit denen im Beteiligungsprozess umzugehen sei. In Bezug auf die kommenden Schritte weist Herr Eggert darauf hin, dass eine gerichtliche Überprüfung der Planungen bis hin zum Bundesverwaltungsgericht nicht ausgeschlossen werden könne. Deswegen sei die Ableitung der Vorzugsvariante über objektive Kriterien notwendig, auch wenn dieser Prozess viel Zeit und zuweilen auch Nerven koste.

Weiteres Vorgehen im Beteiligungsprozess

Herr Bolte merkt an, dass gegenwärtig noch keine Stellungnahme des BMVI zum Projektbeirat vorliege. In den kommenden Wochen werde die Bahn daher nochmals mit dem Ministerium in Kontakt treten und um eine schriftliche Stellungnahme bitten. Mit dem Trassenauswahlprozess befinde sich das Vorhaben nun in einer entscheidenden Phase. Den Gemeindevertreterinnen und -vertretern mache er das Angebot, sich in den jeweiligen Kommunen nochmals zu treffen, um ortspezifische Belange detailliert zu diskutieren. Sofern Interesse von Seiten der Kommunen bestehe, könnten diese sich gerne an die Bahn wenden.

Sowohl für die bereits vorgestellten Varianten als auch für potenzielle neue Vorschläge seien zudem Planungsworkshop vorgesehen, in denen die Details der Variantenbewertung besprochen werden könnten.

Blick in die Werkstatt „Knoten Mannheim“

Herr Stefan Geweke, Projektleiter der DB Netz AG für den Streckenabschnitt Mannheim—Karlsruhe, weist darauf hin, dass der Regionalbereich Südwest derzeit die Untersuchungen für den Knoten Mannheim vorbereite. Es werde derzeit ein Termin im kommenden Monat geplant, auf dem die Bahn einen Einblick in die aktuellen Projektvorbereitungen gebe und für Fragen zur Verfügung stehe. Der Termin werde sich spezifisch auf die Entwicklungen im Knoten Mannheim beziehen und richte sich

daher vor allem an Akteure aus dem Raum Mannheim sowie Interessierte aus der Arbeitsgruppe Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim.

TOP 6 Dank und Ausblick

Herr Ritzert präsentiert die kommenden Schritte (**Anlage 2, Folie 51-52**).

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden der Sitzung. Er verweist darauf, dass die Ferienzeiten in Hessen und Baden-Württemberg in diesem Jahr sehr ungünstig lägen, sodass gegebenenfalls eine Sitzung in den Pfingstferien stattfinden müsse.

Abschließend stimmen die Mitglieder des Beteiligungsforums die Botschaften für die Pressemitteilung zur Sitzung ab (**Anlage 3**).