

**Protokollentwurf –
noch nicht vom Beteiligungsforum freigegeben**

unter Berücksichtigung der bis zum 22. Juli 2019 eingegangenen Änderungswünsche

Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar

7. Sitzung

Weiterstadt
11. Juni 2019

Ort: Bürgerzentrum Weiterstadt, Carl-Ulrich-Straße 9 - 13, 64331 Weiterstadt
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 18.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Robin Rieprich, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Abnahme des Protokolls der 6. Forumssitzung vom 12.4.2019
- TOP 3 Vortrag Herr Bennert: aktuelle Erkenntnisse zu extra-auralen Gesundheitsschäden infolge Verkehrslärm
- TOP 4 Bewertungskriterien Umwelt, Verkehr, Technik, Wirtschaftlichkeit
- TOP 5 Variantenvergleich der Güterverkehrsanbindung im Raum Weiterstadt und Umgebung
- TOP 6 Weitere Trassierungsvorschläge aus dem Beteiligungsforum
- TOP 7 Nächste Schritte

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste 7. Sitzung Beteiligungsforum
- Anlage 2 Präsentation DB Netz AG
- Anlage 3 Presseinformation des Beteiligungsforums
- Anlage 4 Skript zum Vortrag „aktuelle Erkenntnisse zu extra-auralen Gesundheitsschäden infolge Verkehrslärm“
- Anlage 5 Trassenvorschläge aus der Region

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Variantenvergleich der Güterverkehrsanbindung im Raum Weiterstadt und Umgebung

Was sind die Ergebnisse des Variantenvergleichs für die mögliche Güterverkehrsanbindung im Raum Weiterstadt?

- Die Anbindung der bestehenden Strecke Mainz—Darmstadt an die Neubaustrecke (NBS) ist bei Führung der NBS entlang der A5 und A67 notwendig, um den nächtlichen Güterverkehr auf die NBS leiten zu können. Im Segmentvergleich für den Raum Weiterstadt prüften die Bahn und die Umweltgutachter insgesamt vier Varianten.
- Mitglieder des Forums haben zur Optimierung der Variante d (Spange Groß-Gerau – Griesheim) Vorschläge für alternative Trassenführungen eingebracht. Die Vorschläge wurden geprüft und mit der ursprünglichen Variante d verglichen. Eine der alternativen Trassenführungen schneidet besser als die ursprüngliche Variante ab und wird als Variante d (neu) in den Segmentvergleich einbezogen.
- Im Segmentvergleich schneidet die „Kurze Weiterstädter Kurve“ (Variante a) nördlich von Weiterstadt im Vergleich aus umweltfachlicher, technischer und wirtschaftlicher Sicht am besten ab. Diese Variante wird deshalb in den großräumigen Variantenvergleich für die Neubaustrecke aufgenommen.

Umgang mit Trassierungsvorschlägen aus dem Beteiligungsforum und weiteres Vorgehen

Was passiert mit den weiteren Trassierungsvorschlägen aus dem Beteiligungsforum? Was sind die nächsten Schritte im Beteiligungs- und Planungsprozess?

- Teilnehmende des Forums haben mehrere Trassierungsvorschläge für weitere Streckenabschnitte bei der Bahn eingereicht. Diese werden in den kommenden Schritten des Variantenvergleichs intensiv geprüft.
- Im nächsten Prüfschritt soll über die mögliche Streckenführung im Raum Lorsch – Mannheim-Waldhof entschieden werden. Anschließend wird die Gesamt-Vorzugsvariante festgelegt. Die Entscheidung für den großräumigen Variantenvergleich ist bis Anfang 2020 vorgesehen.
- Einige Teilnehmende fordern, eine viergleisige Neubaustrecke als weiteren Vorschlag der Region zu prüfen und in den Variantenvergleich aufzunehmen. Diese ist jedoch laut der Verkehrsprognose des BVWP aus kapazitiver Sicht nicht notwendig und aus Sicht der Bahn damit nicht genehmigungsfähig. Daher kann sie nicht in den Variantenvergleich aufgenommen werden.
- Ende Juni 2019 wird ein Planungsworkshop stattfinden, in dem die Ergebnisse der Variantenprüfung zur möglichen Güterverkehrsanbindungskurve bei Weiterstadt nochmals detailliert erläutert werden. Außerdem können offene Fragen zu den Trassierungsvorschlägen aus dem Forum und zur Viergleisigkeit geklärt werden.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Hessen, begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums. Er bedankt sich bei den Teilnehmenden dafür, dass diese eine Reihe von Vorschlägen für Streckenführungen der Neubaustrecke eingereicht haben. Die Bahn werde diese Vorschläge intensiv prüfen. In der heutigen Sitzung würden die Bewertungsergebnisse zu den möglichen Güterverkehrsanbindungsvarianten im Raum Weiterstadt vorgestellt. Dabei hätten bereits Vorschläge des Forums dazu geführt, dass infrage kommende Varianten optimiert wurden. Anschließend hebt Herr Dr. Vornhusen hervor, dass Mitglieder des Bundestages es ermöglichen konnten, an der Sitzung teilzunehmen. Er dankt diesen, ebenso wie den anderen Forumsmitgliedern, für ihr Kommen und wünscht eine erfolgreiche Sitzung.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zur siebten Sitzung des Beteiligungsforums (**Anlage 1**). Er stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Erläuterung der Bewertungsergebnisse zu den Güterverkehrsanbindungsvarianten im Raum Weiterstadt und Umgebung
- Vorstellung von weiteren Trassierungsvorschlägen aus dem Beteiligungsforum
- Ausblick auf die anstehenden Schritte im Planungs- und Beteiligungsprozess

Zudem habe Horst Bennert, IG NBS Weiterstadt, darum gebeten, einen Vortrag über extra-aurale Gesundheitsschäden infolge von Verkehrslärm halten zu können. Herr Eggert erläutert, dass eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit Verkehrslärm wichtig sei, aber im Rahmen des Projektes hierzu keine Lösung gefunden werden kann. Er schlägt vor, dennoch Herrn Bennert Raum für einen Vortrag zu geben. Dies sei unter Tagesordnungspunkt 3 vorgesehen. Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

Blick in die Werkstatt zum Bahnknoten Mannheim

Anschließend berichtet Herr Eggert, dass – wie im letzten Beteiligungsform angekündigt – ein „Blick in die Werkstatt“ zum Bahnknoten Mannheim stattgefunden habe. Eingeladen zu dem Termin am 6. Juni 2019 hatte Herr Dr. Stefan Geweke, Projektleiter der DB Netz AG für die Projekte im Korridor Mannheim – Karlsruhe. In der Veranstaltung wurde der aktuelle Stand zur Vorbereitung der Planungen und der Öffentlichkeitsbeteiligung für den Bahnknoten Mannheim vorgestellt. Der Planungsumfang wird derzeit final mit dem Bundesverkehrsministerium und dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt. Den Auftakt für den Beteiligungsprozess für das Projekt Mannheim – Karlsruhe wird eine öffentliche Informationsveranstaltung bilden. Diese wird voraussichtlich im vierten Quartal 2019 stattfinden.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 6. Forumssitzung vom 12.4.2019

Herr Eggert erklärt, dass keine Änderungsvorschläge zum Protokoll der 6. Sitzung des Beteiligungsforums eingegangen seien. Die Teilnehmenden erheben keine Einwände. Das Protokoll gilt damit als formell verabschiedet.

TOP 3 Vortrag Herr Bennert: aktuelle Erkenntnisse zu extra-auralen Gesundheitsschäden infolge Verkehrslärm

Horst Bennert, IG NBS Weiterstadt, verweist in seinem Vortrag auf aktuelle Forschungen zu möglichen extra-auralen Gesundheitsschäden durch Verkehrslärm. Das Skript zum Vortrag ist der **Anlage 4** zu entnehmen.

TOP 4 Bewertungskriterien Umwelt, Verkehr, Technik, Wirtschaftlichkeit

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt in einem kurzen Rückblick die Methodik zur Variantenbewertung in den Bereichen Umwelt, Verkehr, Technik und Wirtschaftlichkeit vor (siehe **Anlage 2**, Folien 3-7).

TOP 5 Variantenvergleich der Güterverkehrsanbindung im Raum Weiterstadt und Umgebung

Herr Ritzert erklärt das Vorgehen beim großräumigen Variantenvergleich. Dieser erfolgt in drei Schritten. In der heutigen Sitzung werden die Bewertungsergebnisse für die Anbindung der bestehenden Strecke Mainz – Darmstadt an die Neubaustrecke vorgestellt. Das Ergebnis dieses Segmentvergleichs geht in die Hauptvarianten I und II ein.

Im nächsten Schritt erfolge zunächst die Entscheidung zur Streckenführung im Raum Lorsch – Mannheim-Waldhof, die voraussichtlich im nächsten Beteiligungsforum vorgestellt wird. Anschließend wird die Gesamt-Vorzugsvariante festgelegt (siehe **Anlage 2**, Folien 9-10). Nur wenn die Neubaustrecke entlang der A5 und A67 geführt wird (Hauptvarianten I oder II), ist eine neue Güterverkehrsanbindung der Strecke Mainz – Darmstadt notwendig, um den nächtlichen Güterverkehr auf die Neubaustrecke leiten zu können.

Herr Ritzert stellt den Untersuchungsraum und die vier ursprünglichen Varianten a-d für die Güterverkehrsanbindung vor (siehe **Anlage 2**, Folien 12-15). Für die Variante d (Spange Groß-Gerau – Griesheim) haben Mitglieder des Beteiligungsforums zwei kleinräumige alternative Trassenführungen vorgeschlagen.

Trassierungsvorschläge aus dem Beteiligungsforum

Im Folgenden stellt Herr Ritzert gemeinsam mit Burkhard Fahnenbruch, Planungsgemeinschaft Umwelt, die Trassierungsvorschläge aus dem Beteiligungsforum sowie einen Vergleich der Vorschläge mit der ursprünglichen Variante d vor. Die Vorschläge aus dem Forum werden für den Vergleich als „d1“ und „d2“ benannt. Im Ergebnis schneidet die Variante d2 besser als die ursprüngliche Variante d ab und wird als Variante d (neu) in den folgenden Segmentvergleich aufgenommen (siehe **Anlage 2**, Folien 17-26).

Diskussion/Anmerkungen

Kostenvergleich der Varianten d und d2

Ein Teilnehmer möchte wissen, worin die Minderkosten der Variante d2 gegenüber Variante d von ca. 130 Millionen Euro begründet liegen. Herr Ritzert erklärt, die Kostendifferenz käme durch längere Tunnelabschnitte sowie höhere Bauwerkskosten bei der Variante d zustande.

Betroffenheiten Griesheim

Anschließend fragt ein Teilnehmer, ob bei der Variante d2 ein längeres Stück der Trasse in freier Strecke an Griesheim vorbei geführt würde als bei Variante d. Herr Ritzert verneint dies und weist darauf hin, dass die Variante d2 bei Griesheim ebenfalls zu großen Teilen im Trog und im Tunnel verlaufen würde. Da die Variante d2 jedoch in größerer Distanz zur Stadt verlief, wären die Betroffenheiten durch Schall für die Griesheimer Bürger bei der Variante d2 geringer als bei Variante d.

Umweltfachliche Bewertungsergebnisse sowie Technische, verkehrliche und wirtschaftliche Bewertungsergebnisse und Gesamtbewertungsergebnis

Im Vergleich der Anbindungsvarianten a-c und d (neu) erläutert Herr Ritzert und Herr Fahnenbruch, dass die Variante a (Kurze Weiterstädter Kurve) sowohl in den Bereichen Umwelt und Raumordnung, als in den Bereichen Verkehr, Technik und Wirtschaftlichkeit am besten abschneidet (**Anlage 2**, Folien 28-43). Somit ist Variante a die Vorzugsvariante für die Güterverkehrsanbindung der Strecke Mainz – Darmstadt und wird in den Hauptvarianten I und II berücksichtigt.

Diskussion/Anmerkungen

Weiterer Umgang mit der Anbindungsvariante

Ein Teilnehmer betont, dass die kurze Weiterstädter Kurve für die Güterverkehrsanbindung nur benötigt werde, wenn eine der Güterverkehrsführungen über Darmstadt in den späteren Prüfschritten ausgeschlossen werde.

Herr Bolte unterstreicht, dass die Güterverkehrsanbindung im Raum Weiterstadt Teil der Hauptvarianten I und II sei. Damit alle Hauptvarianten valide verglichen werden können, sei es zunächst notwendig gewesen, die beste Variante für den Raum Weiterstadt zu finden. Die kurze Weiterstädter Kurve werde aber nur umgesetzt, wenn im großräumigen Variantenvergleich eine der genannten Hauptvarianten zur Vorzugsvariante erklärt werde. Der Segmentvergleich sei daher noch keine Vorfestlegung.

Tunnellänge bei Variante a

Herr Ritzert erläutert, dass für die Variante a nur ein kurzes zusätzliches Tunnelstück unter der BAB 5 zur Einbindung in die Neubaustrecke notwendig sei. Die Strecke müsse bei Weiterstadt auf das Niveau der Haupttrasse herabgeführt werden, um eine Einfädung in die östlich von Weiterstadt im Tunnel verlaufende Haupttrasse zu ermöglichen.

Stellungnahme HessenForst zu den Bewertungskriterien

Ein Teilnehmer verweist auf eine Stellungnahme von HessenForst zu den Bewertungskriterien für den Variantenvergleich, insbesondere zu Querwirkungen und Zerschneidungswirkungen bei Waldflächen. Er fragt, ob diese Punkte beim Variantenvergleich berücksichtigt wurden. **Herr Fahnenbruch antwortet, dass die Inhalte der Stellungnahme insgesamt berücksichtigt würden bei allen Variantenprüfungen (siehe TOP 6), dass sie aber bei den Anbindungsvarianten im Raum Weiterstadt keine erhebliche**

Entscheidungsrelevanz haben, weil Waldflächen nur geringfügig betroffen seien. Der Teilnehmer bittet darum und hält es fachlich für geboten, dass insbesondere bei den Kriterien Querwirkungen und Zerschneidung sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Bewertung erfolgt und dass auch deren Auswirkungen auf andere Schutzgüter entsprechend betrachtet werden.

Errechnung der Schall-Betroffenheiten

Ein Teilnehmer fragt, ob bei den errechneten Schall-Betroffenheiten für den Variantenvergleich auch Betroffenheiten an den Bestandsstrecken einbezogen wurden. Herr Ritzert erläutert, die Betroffenheiten im gesamten Dreieck Groß-Gerau – Weiterstadt – Griesheim seien erfasst worden. Dies schließt Betroffenheiten an der Bestandsstrecke ein. Auch Züge, die aus Groß-Gerau in Richtung Darmstadt geleitet werden, seien bei den Betroffenheiten berücksichtigt. Auf Nachfrage bestätigt Herr Ritzert außerdem, dass somit auch die Verkehrslenkung auf den Strecken in die Erhebung einbezogen wurde.

Veränderungen im Gütertransport durch technologische Entwicklungen

Ein Teilnehmer verweist auf technologische Entwicklungen im Bereich des Gütertransportes. So könnten Handelsgüter in den nächsten Jahren beispielsweise vermehrt von Drohnen transportiert werden. Er möchte wissen, ob solche Entwicklungen in den Zugzahlprognosen, die den Planungen zugrunde liegen, berücksichtigt werden. Herr Ritzert antwortet, die Planungsgrundlage für das Projekt sei die Verkehrsprognose aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030. Annahmen über die zukünftige Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel würden in der Prognose berücksichtigt. Da der Transport von Waren per Drohne keine Großgüter mit langen Laufwegen umfasse, werde sich dieser mittelfristig nicht auf den Schienengüterverkehr auswirken.

Steigung bei der Anbindungsvariante

Ein weiterer Teilnehmer fragt, für welche Steigung die Anbindungsvariante im Raum Weiterstadt ausgelegt werde. Herr Ritzert antwortet, die Strecke werde so geplant, dass sie mit maximal 12,5 Promille Steigung den Erfordernissen für den Güterverkehr entspreche.

Bestandsstrecke Mainz - Groß-Gerau - Biblis

Ein Teilnehmer betont, die höhenfreie Güterverkehrsanbindung von der NBS zur Strecke nach Mainz werde laut den Prognosen für 38 Züge geplant. Dabei sei eine höhenfreie Anbindung im Bereich Groß-Gerau sehr viel wichtiger. Denn die im Februar 2018 genannte Zugzahlen sähen vor, dass dort 140 Güterzüge von der Riedbahn auf die Strecke nach Mainz wechseln sollten (jeweils mit Gegenrichtung). Wer den Knoten GG-Dornberg – Groß-Gerau kenne, bekomme da Zweifel an der Leistungsfähigkeit.

Herr Ritzert antwortet, die Bestandsstrecke zwischen Groß-Gerau und Mainz biete ausreichende Kapazitäten, sodass dort bislang keine Maßnahmen geplant seien.

Ein anderer Teilnehmer fragt, ob ein Ausbau der Bestandsstrecke von Groß-Gerau in Richtung Biblis geplant sei. Tobias Bückle, DB Netz AG, merkt an, dass Ertüchtigungsmaßnahmen an dieser Strecke vorgesehen seien. Dies werde jedoch im Rahmen eines anderen Projektes passieren und stehe nicht im direkten Zusammenhang zur NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar.

Betroffenheiten Weiterstadt

Ein Teilnehmer betont, dass Weiterstadt bereits durch Fluglärm, die Autobahn 5 und die Bestandsstrecke stark vom Lärm betroffen sei. Die Stadt sei nicht bereit, neben der Neubaustrecke für den Personenfernverkehr eine weitere Belastung durch die Güterverkehrsanbindung zu akzeptieren. Notwendig sei ein Entgegenkommen gegenüber der Stadt, etwa durch eine Tieferlegung der Bestandsstrecke.

Ein anderer Teilnehmer fragt, ob sich die Umsetzung der Variante a auf den Ausbau des Bahnhofes in Weiterstadt auswirke.

Herr Ritzert verneint dies. Da die Maßnahmen für die „Weiterstädter Kurve“ östlich des Bahnhofes verortet wären, sei dieser nicht betroffen.

In einer Pause der Forumssitzung haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, an Infoständen den Variantenvergleich für die Güterverkehrsanbindung nachzuvollziehen und offene Punkte mit dem Projektteam der Bahn und dem Umweltgutachter zu klären.

Nach der Pause kommen die Teilnehmenden wieder im Plenum zusammen. Der Moderator fragt, ob in den Pausengesprächen weitere für das Forum relevante Punkte oder Fragen aufgekommen sind.

Unterscheidung Siedlungsflächen und Gewerbegebiete

Ein Teilnehmer fragt, ob bei den Raumwiderstandsklassen zwischen Siedlungsflächen und Gewerbegebieten unterschieden worden sei. Herr Fahnenbruch antwortet, im Untersuchungsraum Weiterstadt seien sowohl Siedlungsflächen als auch für Gewerbe genutzte Flächen grundsätzlich in die Raumwiderstandsklasse „sehr hoch“ eingestuft worden. Die Schallprognosen beim Schutzgut Mensch berücksichtigen jedoch die Unterschiede zwischen Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten. Herr Ritzert sagt zu, dass grundsätzlich beim Variantenvergleich zwischen Siedlungsflächen und Gewerbegebieten unterschieden werde.

Umgang mit übergesetzlichen Forderungen der Region

Ein anderer Teilnehmer fragt, ob die Bahn ein Angebot machen könne, wie die Auswirkungen der Strecke auf Weiterstadt gemindert werden könne. Herr Bolte verweist auf den Auftrag der Bahn, anhand von transparenten Kriterien eine Vorzugsvariante zu definieren. Über die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen, etwa im Bereich des Lärmschutzes, könne die Bahn nicht entscheiden. Im Rahmen der Parlamentarischen Befassung würden die Forderungen der Region durch die Bahn gesammelt und an das Bundesverkehrsministerium (BMVI) weitergeleitet. Der Bundestag werde dann über die Finanzierung der Forderungen entscheiden.

Ein Teilnehmer fragt, was passieren würde, sollte der Bundestag die Finanzierung der Forderungen ablehnen. Herr Bolte antwortet, dass es bisher keine Erfahrungswerte zur Parlamentarischen Befassung gebe. Da derzeit die ersten Projekte durch diesen Prozess gehen, sei bald besser einzuordnen, wie sich der Bund zu übergesetzlichen Forderungen verhalte. Er gehe aber davon aus, dass der Bund sinnvolle Forderungen nicht ablehnen werde, da auch der Bund ein starkes Interesse an einer vertraglichen Umsetzung der Projekte habe.

Ein Teilnehmer regt an, dass auf dem kommenden Planungsworkshop mögliche Lärmschutzmaßnahmen aufgezeigt werden sollten, um die Schallbelastung im Raum Weiterstadt zu senken. Herr Bolte erklärt, dass die Bahn zur Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung die Forderungen der Region planen und bepreisen werde. Vor dem großräumigen Variantenentscheid sei jedoch noch nicht klar, ob die Güterverkehrsanbindung im Raum Weiterstadt gebraucht werde. Daher sei es zu diesem Zeitpunkt noch zu früh für solche detaillierten Untersuchungen.

Herr Bolte fasst die Ergebnisse aus der Diskussion zusammen. Die Bahn nehme wahr, dass die Region bei Umsetzung der Anbindung zusätzlichen Lärmschutz fordere. Das Thema werde vertiefend behandelt, wenn der großräumige Variantenentscheid vorliegt. Ein möglicher Raum für die Diskussion sei die Arbeitsgruppe „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“.

Ein Teilnehmer fordert, zusätzliche Kosten für den Lärmschutz von Anfang an in die Berechnung der Gesamtkosten für die Varianten einzubeziehen. Dies könne bewirken, dass andere Varianten im Vergleich besser abschneiden. Herr Ritzert betont, die DB Netz AG habe den Auftrag, eine finanzierungs- und genehmigungsfähige Variante zu planen. Dabei seien auch die gesetzlichen Vorgaben für den Lärmschutz zu berücksichtigen. Diese spiegeln sich im Kriterienkatalog wider. Somit können keine Kosten für übergesetzliche Forderungen in den Variantenvergleich einbezogen werden.

Herr Bolte ergänzt, bei den Güterverkehrsanbindungsvarianten im Raum Weiterstadt falle das Ergebnis eindeutig für Variante a aus, auch in Bezug auf Belastungen für Mensch und Umwelt. Somit würde sich das Ergebnis des Variantenvergleichs auch nicht ändern, wenn die Kosten durch übergesetzlichen Lärmschutz höher wären.

Ein anderer Teilnehmer fragt, wie mit Betriebskosten für Neubaustrecken umgegangen werde. Herr Bolte antwortet, diese würden vom Bund mit in das Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV) für das Projekt eingerechnet.

TOP 6 Weitere Trassierungsvorschläge aus dem Beteiligungsforum

Herr Ritzert gibt einen Überblick über weitere Trassenvorschläge aus dem Beteiligungsforum (**Anlage 2**, Folien 48-54). **Ein Teilnehmer stellt die Bergsträßer Konsenstrasse vor, die vom Landkreis Bergstraße, von den betroffenen Kommunen und von Bundestags- und Landtagsabgeordneten in politischen Resolutionen mehrfach positiv beschlossen wurde. (siehe Folie 49 in Anlage 2).** Die Vorschläge werden in den kommenden Schritten des Variantenvergleichs geprüft.

Ein Teilnehmender bittet darum, die ungekürzten Vorschläge an alle Forumsmitglieder zu versenden. Hierzu gibt es keinen Widerspruch aus dem Forum. Die Vorschläge werden im Nachgang der Sitzung durch die Bahn versendet und sind dem Protokoll als **Anlage 5** beigefügt.

Vertreter der IG „Kein ICE entlang der Eschollbrücker Straße“ stellen klar, dass ihr Vorschlag keine zwei Neubaustrecken umfasst. Vielmehr handele es sich bei dem Vorschlag um eine Kombination einer NBS mit Vorbeifahrt an Darmstadt (Hauptvariante I) und der Nutzung der bestehenden Main-Neckar-Bahn. Über die Main-Neckar-Bahn sollten weiterhin Fernzüge geleitet werden, die Darmstadt anfahren.

Diskussion/Anmerkungen

Viergleisigkeit

Ein Teilnehmer fordert, eine viergleisige Neubaustrecke als weiteren Vorschlag aus dem Beteiligungsforum aufzunehmen und zu prüfen. Die Teilnehmenden diskutieren das Thema intensiv. Herr Ritzert weist darauf hin, dass die Viergleisigkeit aus kapazitiver Sicht nicht notwendig sei. Angesichts der fehlenden planrechtlichen Genehmigungsfähigkeit könne sie nicht in den Variantenvergleich einbezogen werden. Wenn sich die Viergleisigkeit im weiteren Prozess als eine Forderung der Region herauskristallisieren sollte, könne diese in den Bericht an das BMVI zur Parlamentarischen Befassung aufgenommen werden. Herr Bolte ergänzt, Betroffenheiten für Mensch und Umwelt durch die Viergleisigkeit seien nicht zu rechtfertigen, da es keinen gesetzlichen Auftrag dafür gebe.

Mehrere Teilnehmer argumentieren, dass ohne die Viergleisigkeit auch mit dem Bau einer Neubaustrecke Engpässe im Schienennetz bestehen blieben.

Ein anderer Teilnehmer sieht ebenfalls einen erhöhten Bedarf für Kapazitäten, da davon auszugehen sei, dass mittelfristig immer mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert werde. Er betont aber, dass die Bahn verpflichtet sei, auf Basis der bestehenden Verkehrsprognosen zu planen.

Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, die deutschlandweiten Verkehrsprognosen basierten auf einem einheitlichen Prognosemodell. Die durch das Modell errechneten Zahlen könnten nicht aus politischen Gründen angepasst werden.

Der Moderator fasst die Eindrücke aus der Diskussion zusammen. Teilnehmende hätten darauf hingewiesen, dass aus ihrer Sicht die Kapazitäten für die Neubaustrecke ohne die Viergleisigkeit langfristig nicht ausreichend seien. Dies ließe sich aber nicht aus den bestehenden Verkehrsprognosen ableiten. Daher sei die Viergleisigkeit derzeit nicht genehmigungsfähig und könne nicht in den Variantenvergleich aufgenommen werden. Falls weiterer Gesprächsbedarf bestünde, könne das Thema im Planungsworkshop aufgegriffen werden. Das Forum habe sich aber bereits mehrfach zu dem Thema ausgetauscht und die grundlegenden Positionierungen der Mitglieder, wie auch der Bahn, seien deutlich geworden. Ziel solle es daher sein, die Diskussion zum Thema zeitnah zu einem Abschluss zu bringen.

TOP 7 Nächste Schritte

Herr Ritzert stellt die geplanten nächsten Schritte im Planungs- und Beteiligungsprozess vor (**Anlage 2**, Folie 56). Die Trassierungsvorschläge aus dem Forum müssten nun intensiv geprüft und planerisch aufbereitet werden. Ziel sei es, möglichst noch im Jahr 2019 die Gesamt-Vorzugsvariante festzulegen. Aufgrund der umfangreichen Vorschläge der Region könne sich der Variantenentscheid jedoch noch auf Anfang 2020 verschieben.

Der Moderator stellt das Konzept für den Planungsworkshop am **24. Juni 2019** im **Bürgerzentrum Weiterstadt** vor. Im Rahmen des Workshops werden die Ergebnisse der Variantenprüfung zur möglichen Güterverkehrsanbindungskurve bei Weiterstadt nochmals detailliert erläutert. Dazu besteht die Möglichkeit, sich mit den Planern auszutauschen. Die Diskussion zur Viergleisigkeit könne im Rahmen der Veranstaltung noch einmal aufgegriffen werden. Außerdem können offene Fragen zu den weiteren Trassierungsvorschlägen aus dem Forum geklärt werden. Auf einen zentralen Vortrag wird dabei verzichtet. Die Mitglieder des Beteiligungsforums können über den gesamten Veranstaltungszeitraum die Veranstaltung besuchen und wieder verlassen.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass am 24. Juni 2019 ein Termin stattfindet, an dem viele Kommunen aus der Region teilnehmen. Die Zeiten für den Workshop werden daher angepasst auf **15 bis 20 Uhr**.

Verabschiedung

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden der Sitzung. Abschließend stimmen die Mitglieder des Beteiligungsforums die Botschaften für die Pressemitteilung zur Sitzung ab (**Anlage 3**).