

**Protokollentwurf –
noch nicht vom Beteiligungsforum freigegeben**

(inkl. der bis zum 11.2. eingereichten Änderungsvorschläge)

Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar

8. Sitzung

Mannheim

6. Dezember 2019

Ort: Jugendherberge Mannheim, Rheinpromenade 21, 68163 Mannheim
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 7. Forumssitzung vom 11.6.2019
- TOP 3 Betrachtete Varianten zwischen Lorsch und Mannheim
- TOP 4 Umweltfachliche Bewertungsergebnisse
- TOP 5 Technische, verkehrliche und wirtschaftliche Bewertungsergebnisse
- TOP 6 Gesamtbewertungsergebnis
- TOP 7 Ausblick/Nächste Schritte

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste 8. Sitzung Beteiligungsforum
- Anlage 2 Präsentation DB Netz AG und der Planungsgemeinschaft Umwelt
- Anlage 3 Presseinformation des Beteiligungsforums

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Variantenvergleich im Raum Lorsch-Mannheim

Welche Varianten wurden untersucht?

- Die Umweltgutachter sowie die Bahn prüften insgesamt acht mögliche Streckenführungen im Raum Lorsch–Mannheim, unter anderem den Vorschlag des Kreises Bergstraße.
- Drei Varianten sehen dabei eine diagonale Streckenführung zwischen Lorsch und Mannheim vor (e-Varianten). Zusätzlich wurden insgesamt fünf Bündelungsvarianten der Neubaustrecke mit der Autobahn geprüft (f-Varianten). Die Varianten unterscheiden sich zudem in den jeweiligen Tunnelanteilen.

Bewertungsergebnisse

Welche Ergebnisse hatte der Variantenvergleich?

- Von den insgesamt 8 Varianten schneidet aus umweltfachlicher Sicht die Schnelle Tunneldiagonale (e3) am besten ab. Diese sieht einen Tunnel im Vogelschutzgebiet im Bereich von Neuschloß und im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen von Lampertheim vor. Dadurch vermeidet sie eine oberirdische Neuzerschneidung auf einer Strecke von über 10 km. Aus verkehrlicher, wirtschaftlicher und technischer Sicht ist die Variante e1 die beste Variante. Diese sieht eine komplett oberirdische Streckenführung vor.
- In der Gesamtabwägung kommt die Bahn zu dem Ergebnis, dass die Variante e3 aus genehmigungsrechtlicher, umweltfachlicher und verkehrlicher Sicht die vorzugswürdige Variante ist.
- Die Mitglieder des Beteiligungsforums erachten die gewählte Vorzugsvariante als gute Basis für weitere Diskussionen. Insbesondere die Auswirkungen der geplanten Neubaustrecke auf den Wald und das Grundwasser, Potenziale für die Nahverkehrsentwicklung sowie die Anbindung im Mannheimer Norden sollen allerdings weitergehend betrachtet werden.
- Auf einem Planungsworkshop Anfang des Jahres 2020 können die Teilnehmenden die Bewertungsergebnisse nochmals detailliert mit dem Projektteam der Bahn besprechen und offene Fragen klären. Die Bahn wird bis dahin eine gegenüberstellende Betrachtung eines Tunnels in bergmännischer und offener Bauweise vornehmen.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Hessen, begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums. Es sei erfreulich, dass auch Mitglieder des Bundestages und des Landtages an der heutigen Sitzung teilnehmen. Er verweist auf das erste Beteiligungsforum, welches vor genau drei Jahren getagt habe. In der Zwischenzeit seien zahlreiche fachliche Diskussionen und Gespräche geführt worden. Eine erste Entscheidung im Raum Weiterstadt sei bereits gefallen. Eine weitere wichtige Entscheidung stehe auf der heutigen Sitzung an. Der eingeschlagene Weg des Dialogs sei richtig. Er wünscht eine gute Veranstaltung.

Begrüßung Stadt Mannheim

Christian Specht, erster Bürgermeister der Stadt Mannheim, begrüßt die Teilnehmenden. Er wünscht den Mitgliedern des Beteiligungsforums eine informative Veranstaltung und gute Ergebnisse.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zur achten Sitzung des Beteiligungsforums (**Anlage 1**). Er bedankt sich bei der Stadt Mannheim für die Bereitstellung der Räumlichkeiten. Das Beteiligungsforum tage stets an unterschiedlichen Orten in der Region. Für zukünftige Sitzungen seien auch Veranstaltungsorte in anderen Kommunen, etwa in Lampertheim oder Lorsch, denkbar. Der Moderator erläutert, dass im Vorfeld der Sitzung die Frage aufgekommen sei, weshalb die Arbeitsgruppen derzeit nicht tagten. Er betont, dass die jeweiligen Themen, insbesondere Lärmschutz an der Bestandsstrecke, nicht vergessen worden seien. Die Wünsche aus der Region seien bekannt und würden auch zukünftig in weiteren Sitzungen aufgegriffen werden. Die Arbeitsgruppen pausierten derzeit, da gemeinsam mit den Teilnehmenden beschlossen wurde, sich erst nach einer Entscheidung zur Vorzugsvariante wieder zu treffen. Auch die parlamentarische Befassung sei im Nachgang des Variantenentscheids noch als wichtiger Meilenstein vorzubereiten.

Herr Eggert verweist auf das große mediale Interesse an der heutigen Sitzung. Im Nachgang der Sitzung sei deswegen ein Pressegespräch geplant, in dem die Präsentation der Sitzung nochmals gezeigt und erläutert werde.

Er stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Darstellung der unterschiedlichen Varianten im Raum Lorsch - Mannheim
- Vorstellung der Bewertungsergebnisse der Varianten
- Erläuterung zur Auswahl der Vorzugsvariante

Die Tagesordnung wird ohne Änderung angenommen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 7. Forumssitzung vom 11.6.2019

Martin Wachter, Protokollführer, erklärt, dass insgesamt drei Ergänzungsvorschläge zum Protokoll eingegangen seien. Diese werden von den Teilnehmenden nicht beanstandet. Es werden keine weiteren Änderungsvorschläge eingereicht. Das Protokoll gilt somit als formell verabschiedet.

TOP 3 Betrachtete Varianten zwischen Lorsch und Mannheim

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die unterschiedlichen Varianten im Raum Lorsch–Mannheim vor (siehe **Anlage 2**, Folien 2-19). Mit den Teilnehmenden wird vereinbart, zunächst den vollständigen Variantenvergleich vorzustellen, bevor in die Frage- und Diskussionsrunde eingestiegen wird.

TOP 4 Umweltfachliche Bewertungsergebnisse

Burkhard Fahnenbruch, Planungsgemeinschaft Umwelt, erläutert die umweltfachliche Bewertung der unterschiedlichen Varianten (siehe **Anlage 2**, Folie 20-27). Aus umweltfachlicher Sicht schneide die Diagonale mit langem Tunnel (e3) am besten ab und sei vorzugswürdig.

TOP 5 Technische, verkehrliche und wirtschaftliche Bewertungsergebnisse

Herr Ritzert präsentiert die Bewertungsergebnisse des Variantenvergleichs aus technisch, verkehrlich und wirtschaftlicher Sicht (siehe **Anlage 2**, Folie 28-29). Die oberirdische Diagonale (Variante e1) ist unter diesen Gesichtspunkten vorzugswürdig.

TOP 6 Gesamtbewertungsergebnis

Herr Ritzert stellt die Gesamtbewertungsergebnisse vor (siehe **Anlage 2**, Folie 30-38). Unter Berücksichtigung aller Kriterien komme die Bahn zu dem Ergebnis, dass die „Schnelle Tunneldiagonale“ (Variante e3) insgesamt die beste Variante darstellt und somit die Vorzugsvariante ist.

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Ritzert, dass Folie 29 die Kostendifferenzen zwischen den Varianten darstelle; ausschließlich bei Variante f5 sei dabei ein Tunnel in bergmännischer Bauweise in die Berechnung eingeflossen. Alle anderen Varianten unterstellten einen Tunnel in offener Bauweise. Dies sei auf der Folie missverständlich formuliert. Die entsprechende Folie wird im Nachgang der Sitzung korrigiert.

Nach der Präsentation pausiert das Beteiligungsforum für 20 Minuten. Die Teilnehmenden können in dieser Zeit die Bewertungsergebnisse nochmals an den Stellwänden detaillierter betrachten und offene Fragen mit dem Projektteam klären. Im Anschluss kommen die Teilnehmenden wieder im Plenum zusammen.

Diskussion/Anmerkungen

Bewertung der Variante/Möglichkeiten der Aufforstung und potenzielle Auswirkungen auf das Grundwasser

Ein Teilnehmer bedankt sich bei der Bahn für die interessante Präsentation. Die Vorgehensweise sei nachvollziehbar. Er verweist darauf, dass der Kreis Bergstraße Ideenträger der Konsenstrasse sei. Aus Sicht des Kreises Bergstraße habe die Bahn mit der heutigen Auswahl der Vorzugsvariante e3 gezeigt, dass die Forderungen der Region funktional auch mit einer anderen Streckenführung zu erreichen sind. Es zeige die Bereitschaft der Bahn, aufwendige Maßnahmen zu ergreifen, um die Region zu schonen. Dies sei zu begrüßen. Eine abschließende Beurteilung der Streckenführung könne allerdings erst nach Festlegung der Gesamtvorzugsvariante erfolgen. Man sei aber auf einem guten Weg. Er weist auf die Grundwasserproblematik in der Region hin. Er fragt, ob bei einem Tunnel in offener Bauweise eine anschließende Aufforstung in diesen Bereichen möglich sei. Zudem möchte er wissen, wie groß der Flächeneingriff im Bereich der Tunnelportale sei, verglichen mit einem Tunnel in bergmännischer Bauweise.

Herr Ritzert antwortet, dass auch bei Tunneln in bergmännischer Bauweise eine abschnittsweise Trogführung nötig sei, um die Gleise anschließend unterirdisch führen zu können. Die Gleise müssten dabei soweit gespreizt werden, dass sie in zwei Tunnelröhren münden können. Dies habe ebenfalls einen erheblichen Flächeneingriff zur Folge.

In Bezug auf die Aufforstung erklärt er, dass der aktuelle Planungsstand noch keine Aussagen zur genauen Art des Bewuchses zulasse. Er weist darauf hin, dass der Tunnel vor allem zur Schonung des Vogelschutzgebietes benötigt werde. Dieses Ziel werde mit der Variante e3 erreicht.

Kosten für Kompensation und Entschädigung für den Wegfall landwirtschaftlicher Flächen

Ein Teilnehmer fragt, ob die Kosten für den temporären Wegfall landwirtschaftlicher Nutzflächen berücksichtigt worden seien. Zudem seien die Kosten baustellenbegleitender Schutzmaßnahmen auf der Höhe Neuschloß sowie Wartungskosten von Tunnelbauwerken zu berücksichtigen.

Herr Ritzert nimmt Bezug auf die angegebenen Kosten auf Folie 30 (**Anlage 2**). Die Kostendifferenz zwischen den Varianten e3 und f5 liege bei 265 Mio. €. Um die Genehmigungsfähigkeit der Variante f5 herzustellen, würden aufgrund weiterer Tunnelanteile nochmalige Mehrkosten von 265 Mio. € anfallen. Die Kostendifferenz zur Variante e3 liege damit insgesamt bei 530 Mio. €. Angesichts dieser großen Kostenunterschiede und dem hohen Tunnelanteil aller Varianten seien die Wartungskosten von Tunnelbauwerken nicht entscheidungserheblich. Baustellenbegleitende Schutzmaßnahmen seien ebenso bei allen Varianten notwendig und könnten erst in einem späteren Planungsschritt konkretisiert werden. Die Höhe der Entschädigungszahlungen für die Landwirtschaft hänge von einer Reihe sehr individueller Faktoren ab, etwa der Intensität der Bewirtschaftung und die Vegetationsperioden. Alle Entschädigungszahlungen würden dabei gutachterlich ermittelt. Angesichts der großen Kostendifferenzen habe dies jedoch keinen Einfluss auf die Variantenentscheidung.

Offene und bergmännische Bauweise des Tunnels

Ein Teilnehmer begrüßt, dass sich das Beteiligungsforum nun mit konkreten Trassenvorschlägen befasse und eine oberirdische Streckenführung in weiten Teilen des Waldes ausgeschlossen worden sei. Er erachtet die Auswirkungen der Bauarbeiten auf das Grundwasser als problematisch und befürchtet, dass dies negative Folgen für den angrenzenden Wald haben könnte. Zudem müssten auch bei Variante e3 noch zahlreiche Bäume gefällt werden. Er bittet um eine Gegenüberstellung der Auswirkungen eines Tunnels in offener und bergmännischer Bauweise. Ein bergmännischer Tunnel stelle aus Sicht Lampertheims gegenwärtig weiterhin die beste Lösung dar.

Herr Ritzert antwortet, dass bei der schnellen Tunneldiagonalen insgesamt am wenigsten Bäume gerodet werden müssten. Auch in Bezug auf den Grundwasserschutz schnitten die Varianten mit einer diagonalen Streckenführung besser ab als die Bündelungsvarianten. Er sagt zu, die Unterschiede zwischen einer offenen und bergmännischen Tunnelbauweise für den kommenden Planungsworkshop aufzubereiten.

Beurteilung der Vorzugsvariante

Ein Teilnehmer erklärt, dass die bisherigen Beteiligungsforen von Seiten der Stadt Mannheim und des Regionalverbandes kritisch begleitet wurden. Die heutige Sitzung zeige aber, dass sich das Warten gelohnt habe. Die dargestellte Abwägung sei plausibel. Sie bilde eine gute Grundlage für weitere Gespräche und habe auch im Vergleich zu anderen Infrastrukturverfahren eine hohe Qualität. Für den Nahverkehr sei die schnelle Tunneldiagonale sehr positiv zu bewerten und eröffne neue Möglichkeiten

für die Bestandsstrecken. Ebenso sei mit der Variante e3 eine Durchfahrung von Ortslagen wie Lampertheim vom Tisch. Die Variante biete die maximalen Ausbaumöglichkeiten für den S-Bahn-Verkehr. Die Schallbelastung werde von derzeit 7.000 Wohneinheiten auf etwa 1.000 reduziert. Dies sei ein großer Erfolg.

Die Stadt Mannheim habe vor 25 Jahren in einer vergleichbaren Situation lediglich einen gedeckelten Trog durchsetzen können. Vor diesem Hintergrund sei die nun von der Bahn vorgeschlagene Überdeckung des Tunnels mit 4-5 Meter Erde und anschließender Möglichkeit zum Bewuchs ein großer Planungsfortschritt. Dies sei anzuerkennen. Die Variante ermögliche zudem eine Tunnelführung im städtischen Gebiet Mannheims. Den Übergang von der Neubaustrecke in den Knoten Mannheim sei zukünftig detailliert weiter zu betrachten. Die gewählte Vorzugsvariante finde aber insgesamt seine volle Zustimmung.

Ein anderer Teilnehmer erklärt, dass die Planungen einen großen Schritt vorangekommen seien. Die Region habe sich im Vorfeld des Beteiligungsforums in einem Positionspapier inhaltlich abgestimmt. Die darin enthaltenen Forderungen seien weitestgehend erfüllt. Mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser seien aber weiter detailliert zu betrachten.

Entwicklung des Nahverkehrs

Die Teilnehmenden diskutieren über die zukünftige Entwicklung des Nahverkehrs auf den Bestandsstrecken. Ein Teilnehmer bemängelt, dass die zusätzlichen Kapazitäten der Neubaustrecke nicht ausreichend seien, um den Öffentlichen Personennahverkehr auf den Bestandsstrecken nachhaltig zu fördern. Er fordert, dass die Trassenplanung stärker verkehrskonzeptionelle Überlegungen einbindet. Ziel müsse es sein, langfristig den schienengebundenen Personen- und Güterverkehr zu stärken. Dies sei in der geplanten Form nicht möglich. Weitere Gleise seien notwendig.

Ein Teilnehmer ergänzt, dass der Zeithorizont zur Entwicklung des Nahverkehrs weiter als 10 Jahre reichen müsse, um die Zukunftsfähigkeit der Planung zu gewährleisten.

Aus der Sicht eines anderen Teilnehmers profitiere lediglich der Nahverkehr auf der Riedbahn, nicht aber auf der Main-Neckar-Bahn. Auf der Main-Neckar-Bahn sei lediglich ein Anstieg des Güterverkehrs zu befürchten.

Herr Ritzert verweist auf den Bundesverkehrswegeplan, dem ein Verkehrskonzept zu Grunde liege. Dieses Konzept werde im Deutschland-Takt weiterentwickelt. Der aktuelle Entwurf sehe dabei die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar vor und berücksichtige sowohl den Nah- als auch den Fernverkehr.

Auf Nachfrage erklärt Herr Ritzert, dass der Nahverkehrsbedarf für den Deutschland-Takt über die zuständigen Bundesländer angemeldet werde. Durch die Verlagerung des schnellen ICE-Verkehrs tagsüber auf die Neubaustrecke schaffe man zusätzliche Kapazitäten auf den Bestandsstrecken.

Ein Teilnehmer ergänzt, dass die Bestandsstrecken auch aus Sicht des Verkehrsverbundes gegenwärtig die Kapazitätsgrenzen erreicht hätten. Die S-Bahnen könnten nicht pünktlich fahren, weil keine ausreichenden Kapazitäten nördlich von Mannheim existierten. Aus demselben Grund seien neue Verbindungen oder Haltepunkte im Nahverkehr derzeit nicht möglich. Die zügige Umsetzung der zweigleisigen Neubaustrecke sei deswegen essenziell für die Region und die Entwicklung des Nahverkehrs.

Tobias Bückle, DB Netz AG, stimmt dem zu. Er verweist darauf, dass der Verkehrsverbund beispielsweise eine Ausweitung der S6 über Bensheim wiederholt beantragt habe. Die Bahn müsse dies jedoch wegen fehlender Kapazitäten stets ablehnen. Die geplante Neubaustrecke sei nötig und könne

die zusätzlich benötigten Kapazitäten schaffen und das beantragte Nahverkehrsangebot auch umsetzen.

Streckenführung südlich von Lorsch

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Variante e3 eine abschnittsweise oberirdische Streckenführung südlich von Lorsch vorsehe. Er fragt, wie hoch die Kosten für eine zusätzliche Tunnelführung in diesem Bereich sein würden.

Herr Ritzert führt aus, dass der entsprechende Abschnitt etwa 2 bis 2,5 km lang sei. Es gebe weder umweltfachlich noch topographisch eine Begründung, die eine Tunnellage in diesem Bereich rechtfertigen würde. Eine Finanzierung durch den Bund sei daher fraglich. Für einen Tunnel in offener Bauweise würden schätzungsweise weitere 110 Mio.€ Mehrkosten anfallen.

Rettungssysteme

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Ritzert, dass für Strecken in Tunnelführung ein Tunnelrettungskonzept zu erstellen sei. Alle 1000 Meter ab Beginn des Tunnelportals sei ein Notausstieg vorzusehen, für den etwa 1500 qm Aufstellflächen nötig sind. Das Rettungskonzept werde in der entsprechenden Planungsphase mit den zuständigen Feuerwehren und Kommunen abgestimmt.

Möglichkeiten zur Einreichung von Stellungnahmen

Ein Teilnehmer betont, dass auf der Sitzung nicht ausreichend Zeit bleibe, um die Bewertungsergebnisse detailliert nachvollziehen zu können. Er bittet um die Möglichkeit, auch im Nachgang der Sitzung Stellungnahmen abgeben zu können, die für das weitere Verfahren zu berücksichtigen sind.

Er weist darauf hin, dass die vom Forstamt Lampertheim eingereichte Variante eine engste Bündelung der Neubaustrecke mit der Autobahn vorsieht, von der Bahn aber nicht geprüft worden sei. **Außerdem seien die Querwirkungen von der Trasse links und rechts in die Fläche trotz mehrfacher Anmerkung nicht geprüft worden.**

Der Moderator, Ralf Eggert, erklärt, dass zu Beginn des kommenden Jahres ein Planungsworkshop vorgesehen sei, auf dem die Entscheidung nochmals detaillierter besprochen werden könne. Es sei auch im Nachgang der Sitzung noch möglich, Hinweise und Fragen zu den Planungen an die Bahn zu senden. Er bittet die Teilnehmenden darum, Fragen vor dem Planungsworkshop an die Bahn zu senden, sodass ausreichend Zeit zur Beantwortung bleibe. **Eine spontane Besprechung offener Punkte auf dem Planungsworkshop sei gleichwohl möglich. Von Seiten der DB wird zugesagt, eingehende Stellungnahmen sachgerecht zu prüfen und gegebenenfalls zu berücksichtigen.**

Herr Ritzert antwortet, dass der angesprochene Trassenvorschlag nicht die geforderte Entwurfsgeschwindigkeit berücksichtige und die verkehrlichen Ziele somit nicht erfülle. Die Trasse müsse aber tauglich für den ICE-Verkehr sein und somit auf eine Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt werden. Daher habe man den Vorschlag nicht in den Variantenstrauß aufnehmen können.

Zustand des Hessischen Riedwaldes

Ein Teilnehmer verweist auf den Runden Tisch zur Grundwassersituation im Hessischen Riedwald. Die FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete drohten demnach zu versteppen. Auch im Bereich des Lampertheimer Walds gebe es Probleme. Es gelte des Verschlechterungsverbot, sodass von kumulativen Eingriffen in den Wald abzusehen sei. Für den Erhalt und die Erreichung der Entwicklungsziele

stehe das Land Hessen in der Verantwortung. Bei der Planung der Strecke sei darauf zu achten, die Auswirkungen auf den Wald zu minimieren. Dabei sei auch wichtig, welche Art von Bewuchs oberhalb des Tunnels vorgesehen werde. Das Thema soll frühzeitig angegangen werden.

Ein anderer Teilnehmer betont, dass es sich angesichts des künstlichen Standortes und der damit verbundenen Wuchshemmnisse voraussichtlich nicht mehr um Wald im üblichen Sinne (Hochwald) handeln könne. ~~dass es sich bei den neu zu bepflanzenden Flächen oberhalb des Tunnels um keinen natürlich gewachsenen Wald mehr handele.~~ Der voranschreitende Klimawandel werde darüber hinaus die Wiederaufforstung erschweren.

Umfahrung Mannheims und Eingriffe in den Wald

Ein Teilnehmer sagt, dass es in der Vergangenheit Überlegungen für eine autobahnparallele Güterzugumfahrung Mannheims gegeben habe. Sollte dieser Bypass in Kombination mit der schnellen Tunneldiagonale umgesetzt werden, hätte dies verheerende Folgen für den südhessischen Wald, weil er dann durch zwei Eisenbahntrassen gleichzeitig belastet und beeinträchtigt wäre. Der Teilnehmer kündigt an, diese Bedenken in einer Stellungnahme im Nachgang der Sitzung einzureichen. Ein anderer Teilnehmer möchte eine Versicherung der Bahn, dass ein Bypass Mannheims zukünftig nicht umgesetzt werde.

Herr Ritzert verweist auf die Optimierungsstudie, die der Bund zum Knoten Mannheim derzeit durchführe. Die Bahn könne nur auf Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse planen. Sobald Ergebnisse zur Optimierungsstudie vorlägen, würden sie auf mögliche Implikationen für die Planungen zur Neubaustrecke geprüft. Die Anbindung Mannheims an den ICE-Verkehr sei in jedem Falle gewährleistet.

Flächenverbrauch und Ausgleichsmaßnahmen

Ein Teilnehmer weist auf das Problem des Flächenverbrauchs durch die Neubaustrecke und den Ausbau der A67 hin. Circa 2000 Hektar Ausgleichsflächen würden nötig. Dies treffe insbesondere die Landwirtschaft in Südhessen, auch wenn die Notwendigkeit der Neubaustrecke anerkannt werde. Er erklärt, dass im mittleren und südlichen Ried eine Rheinwasserinfiltrationsanlage derzeit in Benutzung sei. Das Wasser werde dabei in einer Kläranlage weitergeleitet und zu Trinkwasser aufbereitet. Dies ermögliche die Grundwasserentnahme sowohl für die Bevölkerung, den Wald als auch für die Landwirtschaft. Die Anlage laufe aber derzeit bereits über ihrer Kapazität. Als Idee für eine Kompensationsmaßnahme schlägt er vor, ein zweites Werk zu bauen. Damit könnte auch das nördliche Ried infiltriert, steigende Bedarfe aus Frankfurt gedeckt und Eingriffe in das Grundwasser reduziert werden. Den Landwirten in der Region sei wichtig, eng mit dem Naturschutz zusammenzuarbeiten und bittet um Unterstützung dieser Idee.

Herr Ritzert sagt zu, diese Idee zu prüfen. Wichtig sei dabei, dass Kompensationsmaßnahmen die tatsächlich getätigten Eingriffe ausgleichen.

Berücksichtigung von Flüsterbremsen

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die auf Folie 18 dargestellten Prognosewerte 2030 die Wirkung der Flüsterbremsen auf die Schallentwicklung berücksichtigten.

Herr Ritzert antwortet, dass bei den Prognosezugzahlen 2030 eine 100% Umrüstungsquote unterstellt worden sei. Die Schallentwicklung werde aber wesentlich mehr durch die Verlagerung des nächtlichen Güterverkehrs auf die Neubaustrecke beeinflusst als durch diese technische Neuerung.

Verkehrslenkung

Ein Teilnehmer zweifelt daran, dass die angestrebte Verkehrslenkung zukünftig tatsächlich umgesetzt werden könne. Darüber hinaus sei es problematisch, dass die Bahn verkehrsgelenkte Zugzahlprognosen bei der Planung berücksichtigte, der Bund hingegen Prognosen ohne Verkehrslenkung bei der Betrachtung des Knoten Mannheim einbeziehe.

Tauglichkeit der Neubaustrecke für den Güterverkehr

Auf Nachfrage erklärt Herr Ritzert, dass die Strecke mit einer maximalen Gradienten von 12,5 Promille geplant werde. Damit könnten Züge bis zu 2.200 Tonnen pro Lok die Strecke befahren. Herr Bückle ergänzt, dass die typischen Güterzüge 1.600-1.800 Tonnen transportierten. Kohlezüge hätten ein Gewicht von etwa 4.000 Tonnen, würden dann aber mit 2 Loks fahren. Der Anteil von Zügen mit einem Gewicht oberhalb von 2.200 Tonnen liege im niedrigen einstelligen Prozentbereich.

Bundesverkehrswegeplan

Ein Teilnehmer bedankt sich bei der Bahn für die nachvollziehbare Herausarbeitung der Vorzugsvariante. Es sei klar geworden, weshalb die Variante die beste sei. Dank der transparenten Herleitung sei es nun auch möglich, dies der Öffentlichkeit in der Region zu vermitteln.

Die Diskussion im Beteiligungsforum habe aber auch nochmals verdeutlicht, dass der aktuelle Bundesverkehrswegeplan nicht mehr den Erfordernissen der Zeit und den Mobilitätsvorstellungen gerecht werde. Es brauche eine Trendwende beim Bundesverkehrswegeplan. Straßen müssten weniger gefördert, die Schiene gestärkt werden.

Zum Abschluss der Diskussion bittet die Moderation jeden Teilnehmenden um eine kurze Einschätzung zur heutigen Sitzung. Viele Teilnehmenden sehen die Ergebnisse grundsätzlich positiv und schätzen den konkreten und sachlichen Austausch auf der Sitzung. Die Belastungen für den Wald, die Entwicklungspotenziale für den Nahverkehr und die Auswirkungen auf das Grundwasser werden **teilweise sehr kritisch gesehen und** als zu vertiefende Themengebiete genannt. Auch die genaue Anbindung an den Mannheimer Norden solle nochmals detaillierter behandelt werden. Der erzielte Planungsfortschritt und die Nachvollziehbarkeit des Variantenvergleichs wird begrüßt.

TOP 7 Nächste Schritte/Ausblick

Herr Ritzert stellt die geplanten nächsten Schritte im Planungs- und Beteiligungsprozess vor (**Anlage 2**, Folie 39).

Der Moderator weist darauf hin, dass Anfang des kommenden Jahres ein Planungsworkshop vorgesehen sei und bittet die Teilnehmenden um ein Stimmungsbild. Etwa 30 Personen bekunden Interesse an dem Termin.

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**).