

Protokollentwurf –
noch nicht vom Beteiligungsforum freigegeben

Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar
10. Sitzung

Online
01.07.2020

Ort: Online
Dauer: 15.00 Uhr – 16:30 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Julian Koepff / Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Vorschläge aus dem 9. Beteiligungsforum zum Raum Darmstadt

TOP 3 Ergebnis der Prüfungen

TOP 4.1 Prüfergebnisse des Teilnehmersvorschlags IV.1

TOP 4.2 Prüfergebnisse des Teilnehmersvorschlags V/VI.1

TOP 4.3 Prüfergebnisse der Teilnehmersvorschläge II.1 und III.1

TOP 4.4 Prüfergebnisse des Teilnehmersvorschlags II.3

TOP 4 Variantenübersicht für Gesamtvariantenvergleich – Stand Juli 2020

TOP 5 Nächste Schritte

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation DB Netz AG

Anlage 2 Presseinformation des Beteiligungsforums

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Eingegangene Teilnehmersvorschläge zur Streckenführung im Raum Darmstadt

Wie viele Vorschläge wurden untersucht?

- Die Bahn prüfte auf Anregung der Teilnehmenden fünf weitere Trassenvorschläge im Raum Darmstadt aus verkehrlich-betrieblicher, technischer sowie umweltfachlicher Sicht.
- Die Vorschläge beziehen sich dabei auf die Hauptvarianten II bis VI.

Bewertungsergebnisse

Welche Ergebnisse hatte die Untersuchung?

- Die Prüfung erbrachte folgende Ergebnisse:
 - Variante IV.1 (Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Nordkopf des Hbf Darmstadt) wird als zusätzliche Variante in den Vergleich aufgenommen. Da der Umbau des Nordkopfes auch für die Varianten V und VI umsetzbar wäre, ergeben sich darüber hinaus die zusätzlichen Varianten V.4 und VI.4.
 - Variante V/VI.1 (Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die Neubaustrecke südlich von Darmstadt) wird als Option in die Varianten V und VI aufgenommen.
 - Die Vorschläge zu einer Verbindungsspanne in der Nähe Pfungstadts (Variante II.1 und III.1) schneiden aus umweltfachlicher und verkehrlich-betrieblicher Sicht schlechter ab als die Hauptvarianten und werden nicht weiterverfolgt.
- Der Vorschlag II.3 (eingleisige güterverkehrstaugliche Südanbindung Darmstadt entlang der E-schollbrücker Straße in Kombination mit einer eingleisigen Weiterstädter Kurve) befindet sich derzeit noch in der Prüfung.
- Der Gesamttrassenvergleich ist für die kommenden zwei Beteiligungsforen vorgesehen, die nach der Sommerpause stattfinden werden. Im Anschluss an die Entscheidung über die Gesamttrasse beginnt die Erarbeitung der über das gesetzliche Maß hinausgehenden Forderungen der Region für die Parlamentarische Befassung.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Deutsche Bahn

Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums. Auf der Sitzung werde sich hauptsächlich mit den unterschiedlichen Vorschlägen zur Streckenführung im Raum Darmstadt und Pfungstadt befasst. Es werde aufgezeigt, welche Varianten im Gesamttrassenentscheid berücksichtigt und welche Vorschläge nicht weiterverfolgt werden. Er bedankt sich bei den Mitgliedern des Beteiligungsforums für die Teilnahme.

Begrüßung Moderation

Der Moderator begrüßt die Teilnehmenden und erläutert, wie sie über das Chat-Fenster an der Diskussion teilnehmen können. Die eingegangenen Fragen würden gesammelt und zum jeweiligen Tagesordnungspunkt beantwortet werden. Er weist darauf hin, dass das Protokoll der vergangenen 9. Sitzung vom 25.05.2020 auf der Sitzung noch nicht verabschiedet werde, um den Teilnehmenden mehr Zeit für die Prüfung zu geben. Stattdessen werde es im kommenden 11. Beteiligungsforum gemeinsam mit dem vorliegenden Protokoll verabschiedet.

Vorstellung der Tagesordnung

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Die Darstellung der Teilnehmervorschläge im Raum Darmstadt aus dem 9. Beteiligungsforum
- Die Vorstellung der Prüfergebnisse zu den Vorschlägen
- Die Erläuterung der nächsten Schritte

TOP 3 Vorschläge aus dem 9. Beteiligungsforum zum Raum Darmstadt

Herr Ritzert präsentiert den Teilnehmenden die Vorschläge, welche die Bahn in den vergangenen Wochen geprüft hat (siehe **Anlage 1, Folien 1-5**). Zwei Vorschläge sind in der vergangenen 9. Sitzung des Beteiligungsforums neu hinzugekommen, drei bereits bekannte Vorschläge wurden zudem tiefergehend geprüft.

TOP 4 Ergebnis der Prüfungen

Herr Ritzert erläutert den Teilnehmenden das Vorgehen zur Ermittlung der Vorzugsvariante. Im Anschluss gibt er einen Überblick zu den Bewertungsergebnissen der Bahn (siehe **Anlage 1, Folien 6-23**).

TOP 4.1 Prüfergebnisse des Teilnehmerschlages IV.1

Der Vorschlag IV.1 (Anbindung der Bestandsgleise an die Neubaustrecke im Nordkopf des Hauptbahnhofs Darmstadt) ist technisch und verkehrlich-betrieblich grundsätzlich möglich. Aus umweltfachlicher Sicht ist der Vorschlag im Vergleich zur zugehörigen Hauptvariante IV als geringfügig vorteilhaft zu bewerten. Aufgrund des entfallenden Kreisels, den geänderten Umbaumaßnahmen im Nordkopf des Hauptbahnhofs Darmstadt und des dadurch entstehenden verkehrlichen Zusatznutzens gegenüber der Hauptvariante geht der Vorschlag als zusätzliche Variante in den Gesamtvariantenvergleich ein.

Der beschriebene Umbau des Nordkopfes im Darmstädter Hbf ist auch für Varianten V und VI umsetzbar. Die entsprechenden Varianten werden deshalb als Varianten V.4 und VI.4 in den Gesamtvariantenvergleich aufgenommen.

TOP 4.2 Prüfergebnisse des Teilnehmerschlages V/VI.1

Der Vorschlag V/VI.1 (Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die Neubaustrecke bei Darmstadt-Eberstadt) ist technisch und verkehrlich-betrieblich grundsätzlich möglich. Aus umweltfachlicher Sicht ist der Vorschlag als gleichwertig zu den Hauptvarianten V und VI zu bewerten. Da die höhere betriebliche Flexibilität durch die hohe Auslastung der Main-Neckar-Bahn tagsüber nicht genutzt werden kann, entsteht kein Zusatznutzen für den Personenverkehr. Damit ist der Vorschlag auch verkehrlich-betrieblich als quasi gleichwertig zu den Hauptvarianten V und VI zu bewerten. Der Vorschlag wird deshalb als Option in die Varianten V und VI aufgenommen. Sollte entweder die Variante V oder VI im Gesamttrassenentscheid als Vorzugstrasse ausgewählt werden, wird die Option nochmals untersucht.

TOP 4.3 Prüfergebnisse der Teilnehmerschläge II.1 und III.1

Die Vorschläge II.1 und III.1 (Verschiebung der Südanbindung Darmstadts nach Pfungstadt) wurden gemeinsam geprüft, da sie dieselbe Streckenführung im Raum Pfungstadt vorsehen.

Die Vorschläge sind aus verkehrlich-betrieblicher Sicht schlechter zu bewerten als die Hauptvarianten II und III. Südlich von Darmstadt würden ICE-Linien für ca. 9 km die Main-Neckar-Bahn nutzen, bevor sie auf die Neubaustrecke ausfädeln. Da diese Züge erst später auf 300 km/h beschleunigen könnten, wäre die Fahrtzeit um ca. 3,5 Minuten länger. Darüber hinaus würden die zusätzlichen Züge die Betriebsqualität der Main-Neckar-Bahn weiter beeinträchtigen.

Aus umweltfachlicher Sicht schneiden die Vorschläge im Vergleich zu den Hauptvarianten II und III ebenfalls schlechter ab, da mit ihnen insbesondere deutlich größere Eingriffe in Natura2000-Gebiete verbunden wären. Die Vorschläge werden für den Vergleich daher nicht weiter betrachtet.

TOP 4.4 Prüfergebnisse des Teilnehmerschlages II.3

Der Vorschlag II.3 (eingleisige güterverkehrstaugliche Südanbindung Darmstadts entlang der Eschollbrücker Straße in Kombination mit einer eingleisigen Weiterstädter Kurve) befindet sich derzeit noch in

der Prüfung. Nach den Sommerferien ist klar, ob der Vorschlag für den Gesamtvariantenvergleich weiter betrachtet wird oder nicht.

TOP 5 Variantenübersicht für Gesamtvariantenvergleich – Stand Juli 2020

Herr Ritzert präsentiert den Teilnehmenden eine Übersicht über die neun Varianten, die in den Gesamtvariantenvergleich eingehen. Die Bahn prüfe zudem, ob mit dem Vorschlag II.3 noch eine zehnte Variante in den Vergleich einbezogen wird (siehe **Anlage 1, Folien 24-25**).

Fragen und Antworten zum großräumigen Variantenvergleich und dessen Methodik

Berücksichtigen die Planungen zur Neubaustrecke Zuwächse im Personen- und Güterverkehr, die sich aus politischen Vorgaben zum Klimaschutz ergeben könnten? Wenn ja, auf welcher Datenbasis bzw. in welchem Umfang? Ist Platz eingedacht worden für weitere Gleise, die später gegebenenfalls benötigt werden?

Für die Bahn sind die Prognosezugzahlen des Bundes und die sich daraus ergebenden Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan maßgeblich. Der Bund nimmt alle 5 Jahre eine Bedarfsplanüberprüfung vor, bei der anhand der aktuellsten Prognosedaten untersucht wird, ob neue Engpässe im Schienennetz entstehen. Je nachdem, welche Ergebnisse diese Prüfung liefert, können sich neue Projekte bzw. Anforderungen ergeben. Nach derzeitigem Kenntnisstand der Bahn werden sich perspektivisch keine zusätzlichen Mehrverkehre im Personenfernverkehr zwischen Frankfurt und Mannheim gegenüber den bisher geplanten Konzepten ergeben. Die Bahn geht gegenwärtig nicht davon aus, dass damit Änderungen in der Planung zur Neubaustrecke verbunden sind.

Wie wird die Bergsträßer Konsenstrasse beim Gesamtvariantenvergleich berücksichtigt?

Die vorgeschlagene Streckenführung der „Bergsträßer Konsenstrasse“ im Bereich Lorsch – Mannheim wurde im achten Beteiligungsforum im Rahmen des Variantenentscheids geprüft. Aus Sicht der Bahn ist die „Schnelle Tunneldiagonale“ vorzugswürdig. Bei dem langen bergmännischen Tunnel von Langwaden bis Lorsch handelt es sich um eine übergesetzliche Forderung. Im Falle einer Führung der Neubaustrecke entlang der A67 wird sie zur Vorbereitung der Parlamentarische Befassung nochmals aufgegriffen.

Gemäß Aussagen in der Presse können die Kostenberechnungen erst nach der Parlamentarischen Befassung erfolgen. Die Parlamentarische Befassung findet jedoch nach dem Variantenentscheid statt, in den bereits Kostenschätzungen eingehen sollen. Wann werden also die Kostenermittlungen der einzelnen Varianten einander gegenübergestellt?

Die Gesamtkosten setzen sich aus zwei Kostenermittlungen zusammen: Erstens die geschätzten Kosten der jeweiligen Varianten, die in den Variantenentscheid eingehen. Diese werden im Vorfeld des Entscheids ermittelt. Im Nachgang werden die Kosten ermittelt, die sich aus Forderungen ergeben, die

über das gesetzliche Maß hinausgehen. Über die Finanzierung dieser Maßnahmen kann der Deutsche Bundestag anschließend im Rahmen der parlamentarischen Befassung entscheiden.

Ist bereits entschieden, ob die Neubaustrecke in Bündelung mit der Bundesautobahn 67 verlaufen wird?

Nein, bisher ist dazu keine Entscheidung gefallen.

Wurden die besonderen Anforderungen an den Grundwasserschutz einbezogen, falls die Neubaustrecke für den Güterverkehr verwendet werden soll?

Die Neubaustrecke wird als Mischverkehrsstrecke geplant. Der Eintrag des Güterverkehrs wird in der Planung berücksichtigt. Alle von den Planungen berührten Wasserschutzgebiete und die damit einhergehenden Anforderungen sind bekannt.

Wird die Kompatibilität mit dem möglichen Bau einer neuen Bundesstraße 3 in den Planungen berücksichtigt?

Für diese Überlegungen liegen der Deutschen Bahn bisher keine Erkenntnisse oder Planungen vor.

Wann befasst sich das Beteiligungsforum mit den Auswirkungen der Neubaustrecke auf die Kommunen entlang der Bestandsstrecken?

Das Thema wird bei der Vorbereitung der Parlamentarische Befassung nochmals aufgegriffen und behandelt.

Fragen und Antworten zur Streckenführung der unterschiedlichen Varianten

Verläuft die Neubaustrecke bei den Varianten V und VI entlang der A 5 auf der Ostseite der Main-Neckar-Bahn?

Bei den Varianten V und VI verläuft die Trasse zwischen Darmstadt und Pfungstadt westlich der Main-Neckar-Bahn in relativ enger Bündelung. Südlich von Pfungstadt würde sie dann westlich der Bundesautobahn 5 verlaufen.

Was bedeutet „nördliche Riedquerung“?

Mit der „nördlichen Riedquerung“ ist die Riedquerung nördlich von Lorsch gemeint, im Gegensatz zur Riedquerung südlich von Lorsch gemäß Variante VI.

Könnte die Verbindungsspanne bei Pfungstadt (Varianten II.1 und III.1) um einige hundert Meter weiter nach Norden verschoben werden, sodass es zu keiner Beeinträchtigung des Natura2000-Gebietes kommen würde?

Eine Verschiebung in Richtung Norden hätte zur Folge, dass die Ausfädelung anders ausgestaltet werden müsste. Um eine solche Streckenführung zu realisieren, müsste in die Bebauung südlich Pfungstadts eingegriffen und Häuser abgerissen werden.

Macht die höhenfreie Verbindung der Neubaustrecke mit der Main-Neckar-Bahn zwischen Darmstadt und Eberstadt (Variante V/VI.1) den Anbindungskreisels sowie die „Spinne“ im Darmstädter Norden überflüssig?

Nein, der Anbindungskreisels und die Verbindungskurve nach Süden sind notwendig, weil die Güterzüge in den Tagesrandlagen (22 bis 0 Uhr bzw. 5 bis 6 Uhr) die Nahverkehre in Darmstadt Hauptbahnhof beeinträchtigen würden.

Sind betriebliche Fragen wie die Notwendigkeit einer 270°-Verbindung im Norden von Darmstadt (Varianten IV, V, VI) rechnerisch nachzuweisen?

Ja, die Notwendigkeit muss nachgewiesen werden. Aus ingenieurtechnischer Sicht ist die Trassierung des Kreisels möglich.

Ist es richtig, dass in Vorschlag V.1 tagsüber auch zusätzliche Personenverkehre auf der Main-Neckar-Bahn möglich sind?

Die Main-Neckar-Bahn ist bereits heute stark ausgelastet. Zusätzliche ICE-Verkehre auf der Main-Neckar-Bahn sind daher sehr unwahrscheinlich. Deswegen entsteht tagsüber durch die vorgesehene Verbindung kein zusätzlicher verkehrlicher Nutzen.

Ist der Ausbau der Bundesautobahn 67 durch FFH-Gebiet bereits genehmigt?

Ab Langwaden in Richtung Süden besteht Baurecht für den Ausbau der Bundesautobahn 67. Auf dieser Basis - ab Einhausen in Richtung Süden - ist die A 67 bereits ausgebaut. Im nördlichen Bereich des Projekts Rhein-Main/Rhein-Neckar bis einschließlich zum Kreuz und der Anschlussstelle Darmstadt ist ein Ausbau der A 67 auf sechs Spuren geplant. Der Planungsauftrag wurde erteilt, es besteht noch kein Baurecht. Vorhabenträger des Autobahnausbaus ist Hessen Mobil.

Wie soll die Trasse bei einer östlichen Streckenführung entlang der A67 im Bereich der FFH-Gebiete geführt werden?

Die jeweiligen Varianten sehen eine oberirdische Führung in engstmöglicher Bündelung mit der Autobahn vor.

Welche Varianten wurden im Hinblick auf eine Verschiebung der A 67 geprüft?

Um einen beidseitigen Eingriff in den Wald zu vermeiden, wurde ein asymmetrischer Ausbau der Autobahn auf östlicher und westlicher Seite untersucht. Aus Sicht der Bahn hat dazu bereits ein Austausch mit dem Fragesteller stattgefunden. Weiterhin wurden in der AG „Pfungstadt-Lorsch“ entsprechende Vergleiche vorgestellt. Die Bahn bewertet dabei die Auswirkungen einer östlichen gegenüber einer westlichen Erweiterung anders als er. Die Frage wird im Rahmen des Gesamtvariantenvergleichs nochmals aufgegriffen.

Der Fragesteller erwidert, dass ihm eine offizielle Behandlung des Trassenvorschlags „Verschiebung der BAB nach Westen“ nicht vorliegt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Strecke südlich von Lorsch aufgrund von Umweltbelangen in weiten Teilen im Tunnel geführt werden soll. Weshalb soll die Strecke nördlich von Lorsch im Falle einer Bündelung mit der A67 oberirdisch verlaufen?

Die Bundesautobahn 67 soll sechsspurig ausgebaut werden. Da die bestehende Straße bereits oberirdisch geführt wird, soll der Ausbau ebenfalls oberirdisch erfolgen. Anders als im Bereich Lorsch-Mannheim werden daher unabhängig von der in diesem Bereich eng gebündelt geführten Schienenneubaustrecke Eingriffe in den Wald nötig, zudem gibt es keine Neuzerschneidung. Die zusätzlichen, bahnbedingten Eingriffe sind vor diesem Hintergrund daher anders zu bewerten. Unvermeidbare Eingriffe in den Wald fließen in die Bewertung beim Gesamtvariantenvergleich mit ein.

Fragen und Antworten zum Projektzuschnitt des Vorhabens „Rhein/Main-Rhein/Neckar“

Wird ein mögliches drittes Gleis Groß Gerau-Dornberg – Riedstadt-Goddelau im Rahmen des Projektes Rhein-Main/Rhein-Neckar behandelt?

Sowohl die zweigleisige Neubaustrecke zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof als auch das genannte dritte Gleis sind im Bundesverkehrswegeplan als eine Maßnahme im „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ aufgeführt. Anders als bei der Neubaustrecke liegt der Bahn bisher kein Planungsauftrag von Seiten des Bundes vor. Falls der Bund diesen Auftrag erteilt, wird die Maßnahmen als eigenes Projekt geplant. Zur Einholung weiterer Auskünfte verweist die Bahn an das Bundesverkehrsministerium als zuständiger Ansprechpartner.

Aus Sicht des Fragestellers ist der Verweis der Bahn an das Bundesverkehrsministerium nicht ausreichend. Eine Behandlung des Themas im Beteiligungsforum sei nötig.

Weshalb soll in Darmstadt-Arheilgen für 18 Züge eine höhenfreie Verbindung hergestellt werden, in Groß-Gerau für 140 Züge jedoch keine?

Momentan besteht in Groß-Gerau für die knapp 70 Verkehre kein Bedarf für eine höhenfreie Verbindungskurve.

Anmerkungen und Kommentare der Mitglieder des Beteiligungsforums

Zusätzlich zu den Fragen haben die Mitglieder des Beteiligungsforums folgende Anmerkung zu den Planungen gegeben.

- Teilnehmer betonen, dass die vollständige „Bergsträßer Konsenstrasse“ im Gesamtvariantenvergleich mit geprüft werden solle.

Der Moderator fasst die Sitzung zusammen und weist darauf hin, dass das Beteiligungsforum dem Austausch von Argumenten diene und dazu beitragen könne, dass sich unterschiedliche Positionen annähern. Angesichts der großen Zahl der Beteiligten sowie unterschiedlicher Interessenslagen sei es jedoch unwahrscheinlich, dass Einigkeit in allen Aspekten hergestellt werden könne. Dies betreffe unter anderem die Bewertung der Eingriffe in den Wald und die Frage nach einer Einbeziehung der Abschnitts Groß-Gerau – Riedstadt Goddelau in die Planungen. In diesen Punkten sei ein Dissens

festzustellen, der gegebenenfalls nicht aufgelöst werden könne. Dort gelange der informelle Beteiligungsprozess an seine Grenzen. Dazu gebe es dann die formellen Verfahren, in der über die Genehmigung des Vorhabens entschieden werde.

TOP 6 Nächste Schritte

Herr Ritzert beschreibt die kommenden Schritte des Projekts. Aufgrund der Komplexität der Ergebnisse würden voraussichtlich die kommende elfte und zwölfte Sitzung des Beteiligungsforums für die Vorstellung des Gesamtvariantenvergleichs genutzt. Am Ende der zwölften Sitzung stehe die Entscheidung über die Gesamttrasse. Im Nachgang beider Sitzungen sei jeweils ein Planungsworkshop vorgesehen.

Ziel sei, möglichst unmittelbar nach dem Gesamtvariantenentscheid in die Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung überzugehen. In der 13. Sitzung des Beteiligungsforums, geplant für November 2020, werde mit der Bearbeitung der Forderungen der Region für die Parlamentarische Befassung begonnen. Man hoffe, die Forderungen bis zum Ende des ersten Halbjahrs 2021 fertig erarbeitet zu haben, damit der entsprechende Bericht zur Jahreshälfte an das Bundesverkehrsministerium (BMVI) gesandt werden könne. Idealerweise finde die Parlamentarische Befassung dann im zweiten Halbjahr 2021 statt. Dieser Zeitplan müsse jedoch noch mit dem BMVI abgestimmt werden.

Anschließend stimmen die Mitglieder des Beteiligungsforums die Botschaften für die Pressemitteilung zur Sitzung ab (**Anlage 2**).

Verabschiedung

Der Moderator Ralf Eggert und Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, bedanken sich bei den Teilnehmenden der Sitzung für die zahlreichen Rückmeldungen und die Disziplin. In der intensiven Situation sei die Meinungsvielfalt unter den Teilnehmenden deutlich geworden.

Herr Bolte betont den Anspruch der Deutschen Bahn, dass die Entscheidungen für die Teilnehmenden nachvollziehbar sein sollen und der Gesamtvariantenvergleich nach objektiven Kriterien erfolgt. Er nimmt Bezug auf die geforderte Umsetzung der Bergsträßer Konsenstrasse und erläutert den Prozess zur Parlamentarischen Befassung. Im Anschluss an den Gesamtvariantenentscheid würden die über das gesetzliche Maß hinausgehenden Forderungen erarbeitet und im Hinblick auf Technik und Kosten bewertet werden. Nach Übermittlung des Dokuments an das BMVI werde das Ministerium die Angelegenheit dem Verkehrsausschuss des Bundestags vorlegen. Im Projekt Hanau-Gelnhausen, mit dem sich das Parlament im Mai 2020 befasste, habe sich bewährt, dass die Forderungen der Region in Entschlüsse der relevanten politischen Entscheidungsgremien überführt wurden, um so deren Legitimität zu steigern. Dieses Vorgehen regt er auch für die Planungen zur Neubaustrecke „Rhein/Main-Rhein/Neckar“ an. Dazu werde man im Nachgang des Variantenentscheids in den intensiven Austausch mit der Region treten.

Der Moderator schließt die Sitzung.