

**Protokollentwurf –
noch nicht vom Beteiligungsforum freigegeben**

unter Berücksichtigung der bis zum 18. Juni 2018 eingegangenen Änderungswünsche

Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar

4. Sitzung

Gernsheim

8. Mai 2018

Ort: Stadthalle Gernsheim, Georg-Schäfer-Platz 1, 64579 Gernsheim
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.30 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 3. Forumssitzung vom 04. Dezember 2017

TOP 3 Präsentation BI NOBL

TOP 4 Bericht aus den Arbeitsgruppen

TOP 5 Zeitplan/Nächste Schritte

TOP 6 Dank und Abstimmung der Pressebotschaften

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 4. Sitzung Beteiligungsforum
Anlage 2 Präsentation DB Netz AG
Anlage 3 Präsentation BI NOBL
Anlage 4 Presseinformation des Beteiligungsforums

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Deutsche Bahn

Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter für das Land Baden-Württemberg der DB AG, begrüßt die Teilnehmer des Beteiligungsforums im Namen der Bahn. Er sieht das Beteiligungsforum, welches nun zum vierten Mal tagt, auf einem guten Weg. Eine gemeinsame Zielsetzung sowie der kritisch-konstruktive Dialog seien wesentlich für den Planungsprozess zur Neubaustrecke und eine gute Basis für die weiteren Schritte.

Er wünscht den Teilnehmenden einen guten Sitzungsverlauf.

Begrüßung Moderation

Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zur vierten Sitzung des Beteiligungsforums (**Anlage 1**). Er bedankt sich bei den Gastgebern für die erneute Bereitstellung des Raumes. Er stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Präsentation der Bürgerinitiative BI NOBL
- Der Bericht aus der Sitzung der Arbeitsgruppen 2 sowie der gemeinsamen Sitzung der Arbeitsgruppen 4 und 5
- Erläuterung des Zeitplans zum Vorhaben

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die vorab versandte Agenda und fragt, ob über die Verzahnung des informellen und formellen Verfahrens durch die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) ebenfalls gesprochen werde. Ein Vertreter der Bahn erklärt, dass dies unter TOP 5 mitbehandelt werde. Anschließend wird die Tagesordnung ohne Änderungen angenommen.

Herr Eggert erklärt, dass in den vergangenen Sitzungen vermehrt die Bitte geäußert wurde, die anstehenden Planungsschritte klarer aufzuzeigen. Es müsse stärker verdeutlicht werden, an welchem Punkt sich die Teilnehmenden einbringen könnten und wann Entscheidungen verbindlich gefällt werden würden. Dieses Bedürfnis werde auf der heutigen Sitzung adressiert, aber auch zukünftig noch stärker berücksichtigt. Er erläutert, dass einige Arbeitsgruppen bereits häufig getagt hätten, während die Arbeit im Untersuchungsraum Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim derzeit ruhe. Grund sei die Knotenuntersuchung Mannheim, deren Ergebnisse noch nicht vorlägen.

Der Moderator weist darauf hin, dass zwei Teilnehmeranfragen zum Umgang mit der Presseinformation eingegangen seien. Es sei darum gebeten worden, die Botschaften der Presseinformation im Vorfeld einer Sitzung an die Teilnehmenden zu senden. Zudem sei ein Änderungsvorschlag im Nachgang der vergangenen Sitzung eingereicht worden. Er bittet um Verständnis, dass beide Anfragen nicht berücksichtigt werden könnten. Die Pressebotschaften würden oftmals noch auf der Sitzung entwickelt oder verändert, sodass eine Vorabversendung nicht möglich sei. Man stimme die Botschaften mit allen Teilnehmenden zum Ende der Sitzung ab, sodass Änderungsvorschläge einzelner im Nachgang der Sitzung problematisch wären.

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

Herr Eggert erklärt, dass zum Protokoll der vergangenen Sitzung keine Änderungsvorschläge eingegangen seien. Die Teilnehmenden haben ebenfalls keine Änderungsvorschläge, sodass das Protokoll als formell verabschiedet gilt.

TOP 3 Präsentation BI NOBL

Bernd Höppner stellt die Präsentation der BI NOBL vor (**Anlage 3, Folie 1-8**).

Diskussion/Anmerkungen

Aufgabenstellung und Zuschnitt der Arbeitsgruppen

Die Teilnehmenden diskutieren über den Vorschlag, eine neuen Arbeitsgruppe „Güterverkehr“ zu gründen. Darin solle sich unter anderem mit der Möglichkeit einer überregionalen viergleisigen Neubaustrecke befasst werden.

Ein Vertreter der Bahn weist darauf hin, dass viele der in der Präsentation enthaltenen Punkte bereits in den Arbeitsgruppen behandelt worden seien bzw. dies in Zukunft noch geschehe. So sei die Möglichkeit einer viergleisigen Neubaustrecke in der Arbeitsgruppe „Verkehrskonzeption“ untersucht worden. Der Vorschlag einer reinen Güterverkehrsneubaustrecke sei darüber hinaus bereits Bestandteil der Untersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) sowie der vorausgegangenen Mittelrheinstudie gewesen. Die Abwicklung des Güterverkehrs im Raum Mannheim werde nach Vorliegen der Knotenuntersuchung in der Arbeitsgruppe „Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim“ besprochen. Je nach Ergebnis der Knotenuntersuchung werde diese Frage zudem im späteren Dialogprozess zum Abschnitt Mannheim-Karlsruhe diskutiert. Generell gelte, dass die Bahn nur auf Grundlage eines vom Bund formulierten Planungsauftrags tätig werden könne. Dieser umfasse eine zweigleisige Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim. Die Einrichtung einer zusätzlichen Arbeitsgruppe erachte er zum gegenwärtigen Zeitpunkt daher als nicht zielführend.

Herr Höppner stimmt zu, dass seine Vorschläge nicht im Projektauftrag enthalten seien. Das geplante Vorhaben biete aber keine Lösung für die Güterzugbelastung der Bestandsstrecken am Tag und greife deswegen zu kurz. Daher solle es das Ziel sein, eine Aufgabenstellung zu entwickeln, die dieses Problem löse. Die Zeit, welche die Teilnehmenden in den Dialogprozess investierten, müsse auch für die Entwicklung dieser Vorschläge genutzt werden. Es sei wichtig, dass sich die Gemeinden frühzeitig einbringen und innerhalb des Beteiligungsprozesses zu einem Konsens über die notwendigen Maßnahmen gelangen. Ansonsten sei die Gründung eines „Gegenforums“ zur Erörterung dieser Fragen zu erwägen.

Ein Vertreter der Bahn erklärt, dass die Schallentwicklung entlang der Bestands- und Neubaustrecke auch innerhalb des Projekts eine große Rolle spiele. Wenn sich aus den Planungen ergäbe, dass eine Änderung der Aufgabenstellung notwendig ist, sei dies entsprechend gegenüber dem Bund zu formulieren. Die Planungen seien aber noch nicht so weit fortgeschritten, um dies beurteilen zu können.

Ein anderer Teilnehmer bemerkt, dass der Vorschlag des Teilnehmers inhaltlich nachvollziehbar sei, die Bahn jedoch keinen Planungsauftrag für eine viergleisige Neubaustrecke habe. Diese Forderung ziele letztlich auf eine Veränderung des BVWP ab und müsse daher an den Bund gerichtet werden. Solange kein Planungsauftrag vorliege, sehe er die Einrichtung einer neuen Arbeitsgruppe skeptisch.

Betrachtung von Schall im BVWP und der Mittelrheinstudie

Ein Teilnehmender bemängelt das bisherige Verfahren zum Umgang mit Güterverkehrslärm. Die Korridorstudie Mittelrhein, die als wesentliche Planungsgrundlage herangezogen werde, sei in vielen Aspekten wissenschaftlich nicht haltbar. Im BVWP sei die Lärmbelastung zwar in die Nutzen-Kosten-Untersuchung eingeflossen, habe aber nahezu keine Auswirkungen auf die tatsächliche Projektbewertung gehabt. Ergebnisse umfangreicher wissenschaftlicher Studien, wie etwa die vom Land Hessen mitfinanzierte NORAH-Studie, würden hingegen nicht thematisiert. Er schlägt vor, die Autoren der Studie einzuladen und fordert, den Güterverkehrslärm größere Bedeutung beizumessen.

Betrachtung der Schallentwicklung im Rahmen des Beteiligungsprozesses

Ein Teilnehmer merkt an, dass der Güterverkehrslärm das Hauptproblem des Vorhabens sei, da die Grenzwerte des Lärmschutzes deutlich zu hoch lägen. Er wünsche sich, dass das Bundesverkehrsministerium erkläre, wie der zunehmende Güterverkehr in Deutschland abgewickelt werden solle.

Ein anderer Teilnehmer betont, dass zunächst inhaltliche Grundlagen zur Schallentwicklung geschaffen werden müssten, bevor über notwendige Schallschutzmaßnahmen gesprochen werden könne. Die dafür notwendigen Untersuchungen fielen in das Arbeitsportfolio der Bahn und würden durchgeführt. Die Fragestellung werde in der Arbeitsgruppe „Lärmentwicklung an den Bestandsstrecken“ behandelt.

Ein Teilnehmer richtet an die Mitglieder des Beteiligungsforums die Bitte, sich noch etwas zu gedulden und den Prozess weiter zu begleiten. Es seien bereits lange Fachdiskussionen bis ins Detail geführt worden. Die Gespräche zum Thema Schallentwicklung seien jedoch noch nicht beendet. Die Bahn habe ihre Vorgehensweise erläutert. Dies gelte es nun zu bewerten. Die Stadt Pfungstadt habe dazu eine Betroffenheitsstudie inklusive unterschiedlicher Entwicklungsszenarien und unter Einbeziehung des Umgebungslärms anfertigen lassen. Wichtig sei, eine konkrete juristische Handhabe zu entwickeln, auf deren Grundlage die Bahn ihre Planungen gegebenenfalls korrigieren könne. Diese befinde sich aber noch in Erarbeitung.

Ein Teilnehmer führt daraufhin aus, dass die Entlastung der Bestandsstrecken von Lärm immer wieder Thema sei. Es sei zu bemängeln, dass die Wirkung von Flüsterbremsen in die Schalluntersuchungen mit einfließen, obwohl dieser Effekt deutschlandweit und nicht alleine projektspezifisch gelte. Er appelliert an die anwesenden Politiker, die geäußerten Bedenken ernst zu nehmen. Stuttgart 21 sei ein Beispiel dafür, dass Vorhaben durchgeführt würden, welche schon aus heutiger Sicht nicht mehr sinnvoll erschienen. Die Bedeutung des Vorhabens für die kommenden Jahrzehnte sei in der Planung zu berücksichtigen. Er begrüßt die Ausführungen des Vorredners und unterstützt es, diese Anregungen weiterzuverfolgen.

Aufwärtskompatibilität der Infrastruktur

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass sich aus dem jetzt geplanten Vorhaben keine Einschränkungen für spätere kapazitätssteigernde Infrastrukturmaßnahmen ergeben sollten. Die Aufwärtskompatibilität der Maßnahmen sei sicherzustellen.

Betrachteter Streckenabschnitt

Aus der Sicht eines Teilnehmers verstehe es die Bahn lediglich als ihren Auftrag, eine Neubaustrecke zwischen Zeppelinheim und Mannheim Waldhof zu planen. Es müsse aber der gesamte Korridor Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe untersucht werden. Insbesondere die Knotenuntersuchungen

Frankfurt und Mannheim könnten zu Ergebnissen mit erheblichen Auswirkungen auf die Verkehrskonzeption kommen.

Ein Vertreter der Bahn antwortet, dass im Knoten Mannheim mehr untersucht werde als lediglich die Anbindung in Waldhof. Der Untersuchungsraum beginne bereits deutlich nördlich von Mannheim und Ende im Süden etwa auf der Höhe von Schwetzingen. Da viele Strecken an diesem Punkt zusammenliefen, sei es auch die Ansicht der Bahn, dass der Raum Mannheim großräumiger zu betrachten ist.

Der Moderator fasst die bisherigen Diskussionsergebnisse zusammen. Der Vortrag habe sich insbesondere mit zwei Themen befasst, nämlich der Möglichkeit einer östlichen Güterverkehrsumfahrung Mannheims sowie einer überregionalen Güterverkehrsumfahrung mit vier Gleisen. Das erste Thema werde in der Knotenuntersuchung Mannheim betrachtet. Auch eine viergleisige Neubaustrecke sei von der Bahn im Rahmen der Verkehrskonzeption untersucht worden. Es bestehe Einigkeit in dem Punkt, dass der Bund die relevante Stelle für Veränderungen des Planungsauftrags sei. Vor diesem Hintergrund gab es zum Vorschlag einer neuen Arbeitsgruppe sowohl befürwortende als auch kritische Stimmen. Ergebnis sei, dass es gegenwärtig nicht zu einer eigenständigen Arbeitsgruppe kommen werde, auch wenn dies für einige Teilnehmer nicht befriedigend sei. Das Thema Lärm werde allerdings im Rahmen des Projektes weiterbetrachtet, sobald neue Daten vorlägen. In Bezug auf die vorgebrachte NORAH-Studie führt er aus, dass sie viele Erkenntnisse zur übergeordneten Betrachtung von Lärm liefere. Die Gutachter seien seines Wissens nach auch bei der Erstellung von Gesetzesvorhaben zum Umgang mit Schall herangezogen worden. Bereits in den vergangenen Sitzungen sei jedoch darauf hingewiesen worden, dass Veränderungen der gesetzlichen Grundlagen nur vom Bund beschlossen werden könnten und diese Veränderungen nicht projektspezifisch, sondern übergreifend wirksam werden würden. Er sei daher sehr skeptisch, ob im Rahmen des Beteiligungsforums eine Veränderung der gesetzlichen Grundlagen erwirkt werden könne.

TOP 4 Bericht aus den Arbeitsgruppen

Jörg Ritzert, DB Netz AG, berichtet aus der Arbeitsgruppe „Verkehrskonzeption“ (**Anlage 2, Folie 2-11**).

Diskussion/Anmerkungen

Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens

Ein Teilnehmer empfindet die auf Folie 11 gezeigte Bewertung der „Kosten + Genehmigungsfähigkeit“ als problematisch, da einige Informationen zur Bewertung der Genehmigungsfähigkeit (z.B. Knotenuntersuchung Mannheim) noch nicht vorlägen. Ein Vertreter der Bahn erklärt, dass diese Bewertung auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse vorgenommen wurde. Der Moderator schlägt vor, den Betreff „Erwartbar“ zusätzlich in die entsprechende Zeile aufzunehmen. Dem wird zugestimmt.

Planungsauftrag

Ein Teilnehmer fragt, in welchem Dokument der genaue Planungsauftrag des Vorhabens festgeschrieben sei. Aspekte wie etwa die Entwurfsgeschwindigkeit der Neubaustrecke würden sich nicht aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ergeben.

Ein Vertreter der Bahn erläutert, dass sich die Vorgaben von Projekten des Bedarfsplans nicht explizit aus einem einzelnen Schreiben ergäben. Sie seien -teilweise implizit - im BVWP, dem dazugehörigen Projektinformationssystem sowie den zugrundeliegenden Gutachten enthalten.

Ein anderer Vertreter der Bahn ergänzt, dass jedes Bedarfsplanprojekt einen Startpunkt habe. Dies sei die jährlich stattfindende Fulda-Konferenz, auf welcher der Planungsauftrag zwischen der Bahn, dem Eisenbahnbundesamt und dem Bundesverkehrsministerium geklärt werde. Darüber hinaus gebe es planungsbegleitende Gespräche. Darüberhinausgehende Schritte seien im Verfahren nicht vorgesehen.

Entlastung Bestandsstrecken vom Schienengüterverkehr am Tag/Streckenführung der Neubaustrecke

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Bezeichnung „Keine Engpässe am Tag vorhanden“ bei einer zweigleisigen Neubaustrecke (**Anhang 2, Folie 11**, rechte Spalte) missverständlich sei. Auf den Bestandsstrecken in Mannheim sei noch ungeklärt, ob es zu Engpässen komme.

Ein Vertreter der DB Netz AG verweist auf die Darstellung der Folie 7, welche auf Anregung der Teilnehmer seit der letzten Sitzung verändert wurde. Dort sei konkretisiert worden, dass sich die Aussagen zur Neubaustrecke nur auf den Bereich zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof bezögen. Damit habe man versucht, dieses Missverständnis aufzulösen.

Ein anderer Teilnehmer betont, dass die Entlastung der Bestandsstrecken vom Güterverkehr lediglich aus kapazitiver Sicht bewertet worden sei. Für viele Teilnehmenden sei in dieser Frage jedoch die Entlastung der Bestandsstrecken vom Güterverkehrslärm das entscheidende Kriterium.

Ein Vertreter der Bahn erwidert, dass es sich bei der Tabelle um die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Verkehrskonzeption“ handle. Demzufolge sei sich darin mit Kapazitätsfragen auseinandergesetzt worden. Die Lärmentwicklung entlang der Bestandsstrecken werde in der entsprechenden Arbeitsgruppe behandelt. Dort sei auch verdeutlicht worden, dass die Veränderung des Schalls im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werde.

Ein Teilnehmer findet die Grafik im Grundsatz nachvollziehbar. Er betont, dass mit der Bezeichnung „Neubaustrecke“ jedoch keine explizite Streckenführung verbunden sein dürfe, da mehrere Varianten zur Diskussion stünden.

Ein Vertreter der Bahn antwortet, dass sich die Darstellung nur auf Verkehrskonzepte beziehe und keine Aussage zur Streckenführung enthalte.

Vorgehensweise der Planung

Ein Teilnehmer kritisiert, dass die Neubaustrecke geplant werde, ohne dass die Kapazitäten der Knoten im Anfangs- und Endpunkt geklärt seien.

Ein Vertreter der Bahn erklärt, dass dieses Vorgehen vom Bund gewählt wurde. Es handle sich um ein zweistufiges Verfahren. Zunächst werde überprüft, auf welchen Strecken Engpässe bestünden und durch welche Maßnahmen diese aufgelöst werden würden. Die Untersuchung führte zur Aufnahme der Neubaustrecke in den vordringlichen Bedarf des BVWP. Im zweiten Schritt werde überprüft, ob die betroffenen Verkehrsknoten über die notwendigen Kapazitäten verfügen. Deswegen seien die Knotenuntersuchungen im potenziellen Bedarf aufgeführt. Sollten die Untersuchungen zeigen, dass zusätzliche Maßnahmen in den Knoten notwendig sind, werde dies auch in den Planungen zur Neubaustrecke berücksichtigt.

Herr Ritzert fährt im Anschluss mit der Präsentation der Ergebnisse der gemeinsamen Sitzung von Arbeitsgruppe 4 und 5 fort (**Anlage 2, Folie 12-24**).

Bewertung des BVWP durch das Umweltbundesamt

Ein Teilnehmer verweist auf eine Stellungnahme des Umweltbundesamtes. Darin kritisiere die Behörde die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans. Dieser berücksichtige die erheblichen Umweltauswirkungen der Neubaustrecken nicht angemessen, sodass bereits die Vorgaben des BVWP einen Mangel aufwiesen und einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssten.

Ein Vertreter der Bahn erklärt, dass der Deutsche Bundestag das Bundeschienenwegeausbaugesetz sowie den zugehörigen Bedarfsplan als Anlage und damit auch indirekt den BVWP beschlossen habe. Bei der angesprochenen Unterlage handele es sich um eine Stellungnahme einer Behörde in einer bundesinternen Angelegenheit. Für die Bahn könne nur der BVWP die Handlungsgrundlage sein.

Variante IV des Raumordnungsverfahrens

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf den in Folie 14 dargestellten Abschichtungsprozess zur Entwicklung der Vorzugsvariante. Aus seiner Sicht sei es eindeutig, dass die Variante IV des damaligen Raumordnungsverfahrens, inklusive der vorgeschlagenen Riedquerung, nicht bereits im ersten Schritt ausgeschlossen werden könne. Auch im Rahmen der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) sei definiert, dass dem Eisenbahnbundesamt alle sich aufdrängenden Varianten vorgelegt werden müssten. Ein Ausschluss einer sich aufdrängenden Variante könne in dieser Phase nicht von der Bahn vorgenommen werden.

Ein Vertreter der Bahn erklärt, dass die Varianten gegen die Zielvorgaben der Raumordnung geprüft würden. Ergebnis der Überprüfung könne auch sein, dass eine Abweichung vom Regionalplan vorgenommen werden müsse.

Bewertungskriterien zum Variantenvergleich

Ein Teilnehmer weist auf die Stellungnahme hin, die Hessenforst zu den Bewertungskriterien und der Methodik des Variantenvergleichs verfasst habe. Es sei wichtig, dass nicht nur der reine Flächenverbrauch der Trasse bewertet werde, sondern ebenfalls Querwirkungen. Sonst sei zu befürchten, dass Waldbelange nicht adäquat berücksichtigt werden würden.

TOP 5 Zeitplan/Nächste Schritte

Herr Ritzert stellt die Präsentation „Zeitplan/Nächste Schritte“ vor. (**Anlage 2, Folie 25-29**).

Diskussion/Anmerkungen

Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

Ein Vertreter der Bahn erläutert, dass das Vorhaben Rhein/Main-Rhein/Neckar insgesamt dreiverkehrliche Wirkungen habe. Der erste Projektabschnitt sei dabei die Wallauer Spange, der zweite reiche von Zeppelinheim bis Darmstadt Nord. Der dritte wiederum verlaufe von Darmstadt bis Mannheim. Zur parlamentarischen Befassung seien alle Projektabschnitte vorgesehen, die sich in der Leistungsphase 1 und 2 befänden. Aus der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung ergäben sich einige Rahmenbedingungen und ein Musterablauf des Prozesses. Die Details zum Prozess seien in der BUV allerdings nicht festgelegt, sodass sich die Bahn dazu noch in Abstimmung mit dem BMVI befinde. Teil dieser Gespräche sei auch, wie mit den Planfeststellungsabschnitten 1 **von Zeppelinheim bis Darmstadt Nord** sowie 3 und 4 von Pfungstadt bis Lorsch umzugehen ist. Diese hätten die Leistungs-

phase 2 bereits abgeschlossen, sodass sie gemäß dem Wortlaut der BUV nicht mehr in die parlamentarische Befassung eingehen könnten. **Nach Vorliegen des Ergebnisses informiert die DB in den nachfolgenden Arbeitsgruppensitzungen.**

Einteilung der Planfeststellungsabschnitte

Ein Teilnehmer regt an, den Planfeststellungsabschnitt 1 von Zeppelinheim nach Darmstadt Nord bereits in Gräfenhausen enden zu lassen.

Ein anderer Teilnehmer betont, dass eine Grenzziehung der Planfeststellungsabschnitte in der Höhe von Lorsch angesichts der bestehenden Forderungen nach einem Tunnel nicht sinnvoll sei. Im Kreis Bergstraße gebe es eine eindeutige Positionierung. Diese sei bereits mehrfach in die Diskussion eingebracht worden. Er zeigt sich frustriert, dass die Bahn bislang nur abstrakte Folien präsentiert habe, konkrete Planungsergebnisse hingegen noch nicht gezeigt worden seien.

Ein Vertreter der Bahn unterstreicht, dass es auch das Anliegen der DB sei, möglichst konkret die Streckenführungen in den einzelnen Abschnitten zu besprechen. Zugleich bestimmten auch die Teilnehmenden mit, über welche Themen schwerpunktmäßig gesprochen werde. So sei in der Vergangenheit viel Zeit darauf verwendet worden, über grundsätzliche Fragen, etwa zur Verkehrskonzeption, zu diskutieren. Der Fokus könne in Zukunft stärker auf die konkrete Trassenplanung gelegt werden, sofern dies von den Teilnehmenden gewünscht werde.

Im Hinblick auf die Forderungen aus der Region ergänzt er, dass der Prozess zur Parlamentarischen Befassung bereits im Beteiligungsforum vorgestellt worden sei. In der BUV sei man allerdings von Projekten ausgegangen, deren Abschnitte sich in der gleichen Leistungsphase befänden. Dies sei bei Rhein/Main-Rhein/Neckar allerdings nicht der Fall. Er wiederholt, dass die Abschnitte Pfungstadt-Lorsch und **Zeppelinheim – Darmstadt Nord** gemäß BUV nicht für die parlamentarische Befassung vorgesehen seien. Die Bahn würde dazu Abstimmungen mit dem Bund führen.

Planfeststellungsabschnitte und Knoten Mannheim

Ein Teilnehmer fragt, weshalb die Planfeststellungsabschnitte nur bis Mannheim Waldhof reichten.

Ein Vertreter der Bahn antwortet, dass die Einteilung der Abschnitte relativ flexibel sei und auf den gegenwärtigen Projektzuschnitt basiere. Dieser ende derzeit in Mannheim-Waldhof. Zugleich untersuche die Knotenstudie Mannheim einen deutlich größeren Bereich. In Abhängigkeit von den Ergebnissen könne sich der Projektzuschnitt daher nochmals ändern.

Linienfindungsverfahren

Ein Teilnehmer empfindet es als problematisch, die sechs Planfeststellungsabschnitte unabhängig voneinander in das Genehmigungsverfahren einzubringen. Nachdem die Bahn das Raumordnungsverfahren zurückgezogen habe, sei strenggenommen ein Linienfindungsverfahren notwendig. Dies sei auch aus sachlichen Gründen geboten, da die Projektabschnitte miteinander zusammenhängen und eine Gesamtsicht auf die Linienführung erforderlich machten.

Ein Vertreter der Bahn widerspricht. Die Bahn könne kein Raumordnungsverfahren zurückziehen. Richtig sei, dass das ruhende Planfeststellungsverfahren zwischen Zeppelinheim und Erzhausen zurückgezogen wurde. Das abgeschlossene Raumordnungsverfahren habe weiterhin Gültigkeit. Für den Fall, dass die Bahn die Streckenführung entlang der A67 als vorzuzugswürdig einstufe, müsse sie natürlich die Abweichung von der Regionalplanung begründen. Die Bahn habe bereits in den entsprechenden Arbeitsgruppensitzungen verdeutlicht, dass die Durchfahrung Darmstadts nach gegenwärtigem

Kenntnisstand nicht vorteilhaft wäre. Der dargestellte Planungsablauf basiere auf der Prämisse, dass die bisherige Argumentationskette Bestand habe. Dies treffe auch auf den Planfeststellungsabschnitt 1 von Zeppelinheim bis Darmstadt Nord zu. Generell gelte, dass neue Erkenntnisse, etwa aus der Knotenstudie, eine nochmalige Überprüfung der Planungen zur Folge habe.

Er fügt hinzu, dass die Wallauer Spange unabhängig von anderen Abschnitten behandelt werden könne, da sie geographisch von den anderen Streckenabschnitten entfernt sei und eine gesonderte verkehrliche Rolle erfülle.

Einstieg in das formelle Verfahren und rechtssichere Planung

Ein Teilnehmer begrüßt, dass die Planungen zur Neubaustrecke vorangingen, da die Strecke möglichst schnell gebaut werden solle. Dennoch sei das Thema Schallschutz noch nicht in ausreichender Tiefe behandelt worden. Bevor die Bahn in das formelle Verfahren einsteige, sei es notwendig, mögliche Zweifel gegenüber den Planungsvorgaben und Prämissen formulieren zu können. Im Bereich des Lärmschutzes bestünden bei der Stadt Pfungstadt ernsthafte Zweifel, ob die Planungsvorgaben rechtsfest seien. Bevor die Infrastruktur für die kommenden Jahrzehnte beschlossen werde, müssten allen Beteiligten die Auswirkungen des Vorhabens klar bewusst sein. Die betroffenen Gemeinden müssten daher eine gemeinsame Linie finden, wie sie die Planungen der Bahn bewerten und diese hilfreich begleiten könnten. Derzeit habe noch keine Kommune Initiative ergriffen. Er kündigt an, dass die Stadt Pfungstadt im August oder September die betroffenen Kommunen zu einem Treffen einladen werde.

Ein Vertreter der Bahn begrüßt die Ankündigung des Teilnehmers. Die Aufnahme von planungsrelevanten Hinweisen sei ein wesentliches Ziel des Beteiligungsverfahrens, sodass dies der richtige Weg sei. Er stimmt zu, dass Klarheit zu den vorgebrachten Punkten geschaffen werden sollte, bevor das Planfeststellungsverfahren beginne.

Deutschlandtakt

Ein Teilnehmer verweist auf den Deutschlandtakt, der bis Ende des Jahres vorliegen soll. Die Ergebnisse seien im Anschluss noch mit den Bundesländern und den Fachverbänden abzustimmen. Insbesondere die Stellung des Knotens Darmstadt sei derzeit noch ungeklärt. Er plädiert dafür, die Ergebnisse des Deutschlandtaktes in die Variantenentscheidung einfließen zu lassen. Zunächst müsse der Taktfahrplan bekannt sein, bevor die dafür notwendige Infrastruktur geplant und gebaut werden könne.

Ein Vertreter der Bahn erklärt, dass der Deutschlandtakt nicht zwangsläufig Auswirkungen auf die Planungen habe. Sollte es jedoch Auswirkungen geben, werde darüber gesprochen, sobald die Ergebnisse vorliegen.

Festlegung der Vorzugsvariante

Ein Teilnehmer bittet darum, dass die Variantenbewertung den zuständigen Arbeitsgruppen vorgestellt werde, bevor die Vorzugsvariante festgelegt wird.

Ein Vertreter der Bahn sagt dies zu.

Der Moderator fasst die Ergebnisse der Sitzung zusammen. Grundsätzlich sei eine skeptische Haltung der Teilnehmenden deutlich geworden, die Planfeststellungsabschnitte unabhängig voneinander

zu betrachten. Es sei nochmals betont worden, dass die Schallentwicklung von übergeordneten Interesse für die Beteiligten ist. Zudem sei der klare Wunsch geäußert worden, die Planungen weiter zu konkretisieren, um auf den Sitzungen in größerer Detailtiefe diskutieren zu können. Die Initiative des Teilnehmers, durch ein Treffen der betroffenen Kommunen eine gemeinsame Linie zu finden und Hinweise und Anmerkungen zu den Planungen einzubringen, sei auch vor diesem Hintergrund zu begrüßen. In Bezug auf den vorgestellten Zeitplan führt Herr Eggert aus, dass schnelle Planungsfortschritte von Teilnehmenden einerseits begrüßt worden seien. Andererseits sei auch Skepsis angesichts verbleibender offener Fragen geäußert worden.

Er weist darauf hin, dass die Bahn und zwei Teilnehmende aus dem Beteiligungsforum ein Treffen zur Besprechung offener Punkte plane. Relevante Ergebnisse des Gesprächs würde den Mitgliedern des Beteiligungsforums mitgeteilt werden.

TOP 6 Dank und Abstimmung der Pressebotschaften

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