

Protokoll

Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar

9. Sitzung

Online

25.05.2020

Ort: Online
Dauer: 15.00 Uhr – 17:00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Julian Koepff / Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 8. Forumssitzung vom 25.05.2020

TOP 3 Gesamtvariantenvergleich

TOP 4 Streckenführung im Raum Darmstadt

TOP 4.1 Prüfergebnisse der Teilnehmervorschläge zu Hauptvariante II

TOP 4.2 Prüfergebnisse der Teilnehmervorschläge zu Hauptvariante IV

TOP 4.3 Prüfergebnisse der Teilnehmervorschläge zu Hauptvariante V/VI

TOP 5 Teilnehmervorschläge im Raum Langwaden-Lorsch

TOP 6 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

Wieviel Vorschläge wurden untersucht?

- Die Bahn prüfte insgesamt acht eingegangene Teilnehmersvorschläge im Raum Darmstadt darauf, ob sie die vorgegebenen Projektziele erfüllen sowie auf ihre verkehrlich-betriebliche sowie technische Umsetzbarkeit.
- Zwei der Vorschläge beziehen sich dabei auf die Hauptvariante II, drei Vorschläge auf die Hauptvariante IV und drei Vorschläge auf Hauptvariante V bzw. VI.

Bewertungsergebnisse

Welche Ergebnisse hatte die Untersuchung?

- Von den insgesamt acht eingegangenen Vorschlägen werden vier tiefergehend untersucht. Dazu zählen
 - Variante II.1: Verschiebung der eingleisigen Südanbindung Darmstadts nach Süden in den Bereich Pfungstadt
 - Variante IV.1: Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Hbf Darmstadt
 - Variante V/VI.1: Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS südlich von Darmstadt
 - Variante V/VI.2 Alternative Trassenführung zwischen Gräfenhausen und Darmstadt-Eberstadt
- Die übrigen Varianten mussten ausgeschieden werden, da sie aus verkehrlich-betrieblicher Sicht nicht den Anforderungen genügten, den notwendigen technischen Prämissen nicht entsprachen oder bereits in der Raumordnung umweltfachlich negativ bewertet wurden.
- Auf der Sitzung wurden zusätzlich folgende Vorschläge eingebracht, die im weiteren Verfahren geprüft werden:
 - Anknüpfend an Variante III wird eine zweigleisige Südanbindung an die Neubaustrecke auf der Höhe Pfungstadts geprüft.
 - Ebenso wird eine Kombination aus einer eingleisigen Südanbindung Darmstadts für den Fern- und Güterverkehr in Richtung Norden sowie eine westliche eingleisige Anbindung an die Neubaustrecke durch die Weiterstädter Kurve für den Güterverkehr in Richtung Süden untersucht.
 - Die Vorschläge V/VI.1 und V/VI.2 wurden im Nachgang zum Beteiligungsforum zu einer Variante kombiniert und ersetzen die ursprünglichen Vorschläge.
- In Bezug auf den anstehenden großräumigen Variantenvergleich betonen einige Mitglieder des Beteiligungsforums, dass eine aufwärtskompatible Ausgestaltung der Strecke wichtig sei.
- Teilnehmer unterstreichen, dass mögliche Auswirkungen der Neubaustrecke auf den Wald angesichts des voranschreitenden Klimawandels besonders zu berücksichtigen seien.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zur neunten Sitzung des Beteiligungsforums.

Begrüßung Deutsche Bahn

Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums und bedankt sich für die große Resonanz auf die Einladung. Er betont, dass es gerade in der derzeitigen ungewöhnlichen Situation wichtig sei, weiter im Dialog zu bleiben. Die heutige Sitzung behandle die Trassenvorschläge der Teilnehmenden im Raum Darmstadt sowie den Vorschlag aus der Region zur Streckenführung im Abschnitt Langwaden-Lorsch. Die Entscheidung zum großräumigen Variantenvergleich werde voraussichtlich im Herbst fallen. Das Beteiligungsforum solle dann möglichst wieder als Präsenzveranstaltung stattfinden.

Begrüßung Moderation

Der Moderator erläutert den Teilnehmenden, wie sie über das Chat-Fenster an der Diskussion teilnehmen können. Die gewählte technische Lösung sei so einfach und niederschwellig wie möglich gehalten, um technische Schwierigkeiten zu minimieren und allen Mitgliedern die Beteiligung an der Diskussion zu ermöglichen. Er weist darauf hin, dass die Sitzungen des Beteiligungsforums gemäß Selbstverständnis nicht öffentlich sind und dies auch für diese virtuell stattfindende Sitzung gelte.

Da virtuelle Veranstaltungen für alle Beteiligten anspruchsvoller seien, habe man sich zudem entschieden, die Sitzungsdauer auf zwei Stunden zu begrenzen. Die eingegangenen Fragen würden gesammelt und, sofern nicht während der Sitzung behandelt, spätestens bis zur kommenden Sitzung beantwortet.

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

- Darstellung der eingegangenen Teilnehmervorschläge im Raum Darmstadt
- Prüfung der Vorschläge aus technischer und verkehrlich-betrieblicher Sicht
- Erläuterung der nächsten Schritte

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 8. Forumssitzung vom 06.12.2019

Der Moderator erklärt, dass insgesamt fünf Änderungsvorschläge 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 Gesamtvariantenvergleich

Jörg Ritzert, DB Netz AG, erläutert das Verfahren zum großräumigen Variantenvergleich und ordnet die heutige Sitzung in den Gesamtprozess ein (siehe **Anlage 1, Folien 4-7**). Die Vorzugsvarianten für die Güterzuganbindung der Strecke Mainz–Darmstadt sowie für den Abschnitt zwischen Lorsch und Mannheim-Waldhof seien bereits ermittelt worden. Heute gehe es um die Vorschläge von Forumsgliedern zum Raum Darmstadt. Varianten, zu denen keine Vorschläge eingegangen seien, würden in den kommenden Sitzungen des Beteiligungsforums wieder behandelt. Die Ergebnisse des großräumigen Variantenvergleichs würden im Herbst im Beteiligungsforum vorgestellt und diskutiert.

TOP 4 Streckenführung im Raum Darmstadt

Herr Ritzert stellt die Vorschläge der Forumsglieder vor (siehe **Anlage 1, Folien 8-27**). Zu den insgesamt acht eingegangenen Vorschlägen haben die Teilnehmenden im Vorfeld der Sitzung bereits Fact-Sheets erhalten. Zwei der Vorschläge seien Hauptvariante II zuzuordnen, drei Vorschläge Hauptvariante IV und drei Vorschläge Hauptvariante V bzw. VI. Auf dem heutigen Termin gehe es um den ersten Schritt der Abschichtung (siehe **Anlage 1, Folie 10**), bei dem die Vorschläge auf ihre verkehrlich-betriebliche Umsetzbarkeit sowie auf die Erfüllung der vorgegebenen Projektziele überprüft werden.

Herr Ritzert erläutert, dass vier Vorschläge die Projektziele grundsätzlich erfüllen und aus verkehrlich-betrieblicher Sicht umsetzbar wären. Er gibt einen Überblick zu den Bewertungsergebnissen der Bahn:

TOP 4.1 Prüfergebnisse der Teilnehmerschlüsse zu Hauptvariante II

- Variante II.1 (Verschiebung der eingleisigen Südanbindung Darmstadts nach Süden in den Bereich Pfungstadt) ist sowohl technisch als auch verkehrlich-betrieblich grundsätzlich möglich und wird daher für den Vergleich mit Hauptvariante II näher betrachtet.
- Variante II.2 (Fernbahnhof Darmstadt West) ist technisch möglich, erfüllt jedoch nicht die verkehrlichen Ziele: Sie ermöglicht keine Verknüpfung zwischen den Fernverkehren untereinander sowie dem Nahverkehr im Darmstädter Hauptbahnhof. Zudem ist die Variante nicht aufwärtskompatibel zum Entwurf des Deutschlandtaktes. Die Variante wird daher für den Vergleich nicht weiter betrachtet.

TOP 4.2 Prüfergebnisse der Teilnehmerschlüsse zu Hauptvariante IV

- Variante IV.1 (Anbindung der Bestandsgleise an die NBS im Hbf Darmstadt) ist sowohl technisch als auch verkehrlich-betrieblich grundsätzlich möglich und wird daher für den Vergleich mit Hauptvariante IV näher betrachtet.

- Variante IV.2 (Anbindung der Bestandsgleise an den Güterverkehrskreis der NBS) ist technisch machbar. Die Konstruktion eines Fahrplans für den Güterverkehr ist hingegen nicht möglich. Für die nächtliche Auslastung entsteht zudem kein weiterer Nutzen zur Entlastung der Bestandsstrecke vom Güterverkehr. Wegen ihrer verkehrlich-betrieblichen Nachteile wird die Variante nicht weiter betrachtet.
- Variante IV.3 (Anbindung der Bestandsgleise an den NBS-Tunnel unter dem Gewerbegebiet „Kelley-Barracks“ südlich Hbf Darmstadt) kann wegen der notwendigen Prämissen technisch nicht realisiert werden. Die Variante wird für den Vergleich daher nicht weiter betrachtet.

TOP 4.3 Prüfergebnisse der Teilnehmervorschläge zu Hauptvariante V/VI

- Variante V/VI.1 (Anbindung der Main-Neckar-Bahn an die NBS südlich von Darmstadt) ist sowohl technisch als auch verkehrlich-betrieblich grundsätzlich möglich und wird daher für den Vergleich mit Hauptvariante V bzw. VI näher betrachtet.
- Variante V/VI.2 (Alternative Trassenführung zwischen Gräfenhausen und Darmstadt-Eberstadt) ist technisch und verkehrlich-betrieblich grundsätzlich möglich und wird für den Vergleich mit Hauptvariante V bzw. VI näher betrachtet. Bei einigen Bestandteilen des Vorschlags handelt es sich um übergesetzliche Forderungen (z.B. Tunnel unter Strecke Mainz-Darmstadt und Abschnitt Kläranlage) oder um Maßnahmen, die nicht projektbedingt sind (Umbau und Tunnelung des Zweifalltorwegs). Für den Vergleich mit der Hauptvariante werden diese Elemente nicht weiter betrachtet.
- Variante V.3 (Ursprüngliche Riedquerung/Wasserversorgervariante) wurde bereits in der Raumordnung untersucht und gegenüber der Hauptvariante V umweltfachlich negativ bewertet. Da sie im Rahmen der naturschutzrechtlichen Alternativenprüfung ausscheidet, wird sie für den Vergleich nicht weiter betrachtet.

Auf Anregung einiger Mitglieder des Beteiligungsforums wird beschlossen, drei weitere Trassenvorschläge zu prüfen:

- Zweigleisige nach Süden in den Bereich Pfungstadt verschobene Südanbindung Darmstadt aufbauend auf Variante III
- Kombination der Verknüpfungen mit der Neubaustrecke und der Main-Neckar-Bahn aus den vorgeschlagenen Trassenvarianten V/VI.1 und V/VI.2
- Kombination aus eingleisiger Südanbindung Darmstadt (Trassenverlauf gemäß Hauptvariante III) für SPfV und GV in Richtung Norden und westlicher Anbindung der Weiterstädter Kurve (gemäß Hauptvariante II) für GV in Richtung Süden

Fragen und Antworten zur Streckenführung der Hauptvarianten und den Trassenvorschlägen

Ist Variante II.1 auch güterzugtauglich?

Da kaum Tunnellagen und nur geringe Längsneigungen vorliegen, kann die Strecke von Güterzügen befahren werden. Die Querung sieht allerdings lediglich ein Gleis vor, sodass die Kapazitäten für den Güterverkehr stark eingeschränkt sind.

Wird bei Variante II.1 auch das Pfungstädter Moor berührt?

Diese Variante verläuft westlich durch das EU-Vogelschutzgebiete „Hessische Altneckarschlingen“ zu welchem das Pfungstädter Moor als Teilgebiet hinzugehört.

Variante IV sieht eine eingleisige Südanbindung Darmstadts vor. Gibt es dazu Pläne und eine Simulation für den benötigten eingleisigen Tunnel mit Länge und dessen Ein- und Ausgang? Sind Fußgängerquerungen vorgesehen?

Pläne zur Südanbindung liegen vor und werden im Laufe der Planung weiter konkretisiert. Die verfügbaren Informationen zu den Varianten können von den Mitgliedern des Beteiligungsforums auf dem vorgesehenen Planungsworkshop eingesehen werden. Grundsätzlich sehen die Planungen zu Variante IV auch die Möglichkeit von Fußgängerquerungen vor. Sollte Variante IV die Vorzugsvariante werden, wird dies in den kommenden Planungsschritten detaillierter betrachtet.

Wird in Hauptvariante V die Neubaustrecke an Langwaden entlangführen?

Nein, in Hauptvariante 5 erfolgt die Verschwenkung von der A 5 zur A 67 weiter südlich.

Liegt für die Unterquerung des Gewerbegebiets „Kelley-Barracks“ in Darmstadt eine Zustimmung der ansässigen Firmen vor? Wie wird die Statik sichergestellt? Sind Einschränkungen im Produktionsbetrieb zu erwarten?

Diese Fragen sind Teil kommender Planungsphasen, vor allem des noch durchzuführenden Bauverfahrens. In Bezug auf die die Statik und mögliche Einschränkungen im Produktionsbetrieb zeigen Erfahrungen aus anderen Projekten in Deutschland – z.B. die Unterquerung eines Hochregellagers eines Getränkekartonherstellers bei Limburg – dass diese Herausforderungen technisch lösbar sind.

Wie ist der Stand zum Vorschlag einer Westrodung entlang der A5 und A67 bei den Hauptvarianten III und IV?

Der Vorschlag wurde auf vergangenen Sitzungen bereits behandelt. Die Auswirkungen der Varianten auf den Wald werden im Rahmen des großräumigen Variantenvergleichs berücksichtigt.

Fragen und Antworten zur Methodik, den Projektzuschnitt und den großräumigen Variantenvergleich

Sehen alle Varianten eine Verbindung zwischen der Neubaustrecke und der Main-Neckar-Bahn vor?

Nein, nicht jede Variante sieht eine solche Verbindung vor. Beim großräumigen Variantenvergleich wird dieser Aspekt im Rahmen der verkehrlichen Bewertung mitberücksichtigt.

Wie wird Kritik an einzelnen Varianten in der Abwägung berücksichtigt?

Grundsätzlich ist eine gesetzeskonforme Abwägung aller sich aufdrängender Trassenvarianten notwendig. Die Bahn prüft dabei auch die Vorschläge, die von den Mitgliedern des Beteiligungsforums eingebracht wurden. Die anschließende Abwägung erfolgt anhand des vorgestellten Kriterienkatalogs und berücksichtigt den vorgegebenen rechtlichen Rahmen sowie die geltenden Richtlinien. Im Planfeststellungsverfahren überprüft die Behörde, ob diese Variantenabwägung umfassend und vollständig erfolgt ist.

Inwiefern werden die Varianten entsprechend § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) untersucht?

Die Prüfsystematik der Varianten und der Kriterienkatalog wurden in den vergangenen Sitzungen des Beteiligungsforums vorgestellt. Wie schon bei der Auswahl der Vorzugsvariante in Weiterstadt und zwischen Lorsch und Mannheim-Waldhof werden die verbleibenden Vorschläge aus umweltfachlicher und aus verkehrlich-betrieblicher Sicht und mit den Hauptvarianten verglichen. Im großräumigen Variantenvergleich werden alle zumutbaren Trassenalternativen betrachtet.

Werden die vier vorgestellten Trassenvorschläge hinsichtlich der Schutzgüter in derselben inhaltlichen Tiefe untersucht wie Variante I?

Insgesamt sind drei Prüfschritte vorgesehen. Im ersten Schritt erfolgt die Überprüfung der Vorschläge auf ihre technische und verkehrlich-betriebliche Umsetzbarkeit. Im zweiten Schritt werden die Vorschläge mit den Hauptvarianten verglichen. Im letzten Schritt erfolgt dann der großräumige Variantenvergleich. Alle Varianten werden dabei in derselben inhaltlichen Tiefe untersucht und anhand des bekannten Kriterienkatalogs bewertet. Sollten aber erkennbar sein, dass Vorschläge grundsätzlich bereits die verkehrliche Zielstellung nicht oder nur mit Einschränkungen erreichen, werden diese abgeschichtet und nicht weiter planerisch geprüft.

Werden Nutzen und Kosten von Trassenvarianten verglichen?

Ja, für alle Varianten der Gesamttrasse werden Kostenschätzungen vorgenommen. Die Kostendifferenzen sind ein wichtiges Bewertungskriterium für den Variantenentscheid. Gleichmaßen fließt auch der Nutzen der jeweiligen Varianten (z.B. Fahrzeitgewinne) mit in die Bewertung ein.

Was würde eine Entscheidung gegen einen Tunnel unter Mannheim für die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar bedeuten?

Die Neubaustrecke ist so geplant, dass sie eine Tunnelführung in Mannheim ermöglicht. Die „Schnelle Tunneldiagonale“ ist die Vorzugsvariante für die Haupttrassen I bis V. Die Schwerpunkte des Projekts Mannheim-Karlsruhe liegen jedoch eher auf der Anbindung des Rangierbahnhofs und der Verkehrsstrassierung in Richtung Karlsruhe. Wenn neue Entwicklungen im Knoten Mannheim

Umplanungen an der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar notwendig machen sollten, werden diese in den weiteren Planungen berücksichtigt.

Werden die Schutzgüter Lärmschutz und Naturschutz gemeinsam betrachtet?

Der Kriterienkatalog zur großräumigen Variantenprüfung umfasst alle relevanten Schutzgüter. Lärmschutz und Naturschutz bilden dabei gemeinsam mit weiteren Kriterien das Prüfraster für die umweltfachliche Bewertung.

Wie wird die Parlamentarische Befassung vorbereitet?

Die notwendigen Schritte für die Parlamentarische Befassung werden auf den kommenden Sitzungen des Beteiligungsforums erläutert. Die Vorbereitung der parlamentarischen Befassung kann nach der Wahl der Vorzugsvariante erfolgen.

Wird im Rahmen des Beteiligungsforums auch das dritte Gleis zwischen Groß-Gerau und Riedstadt behandelt?

Die Neubaustrecke „Rhein/Main-Rhein/Neckar“ sowie das dritte Gleis zwischen Groß-Gerau und Riedstadt sind im Projektinformationssystem PRINS dem Zielnetz 1 Mittelrhein zugeordnet. Der DB liegt derzeit kein Planungsauftrag des Bundes für das dritte Gleis vor. Es ist zudem nicht Teil des Projekts „NBS Frankfurt – Mannheim“ und wird daher nicht im Rahmen des Beteiligungsforums behandelt.

Werden andere Baumaßnahmen im Korridor Teil des Projektes „Rhein/Main-Rhein/Neckar“?

Nein. Maßnahmen, die außerhalb des Projektraums liegen oder eine andere verkehrliche Zielsetzung verfolgen, werden nicht Teil des Projekts Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar.

Fragen und Antworten zur Verkehrskonzeption

Auf welchen Abschnitten wird bei Variante IV eine Geschwindigkeit von 300 km/h möglich sein?

Variante IV sieht eine Durchfahrung Darmstadts vor. Die Streckenführung in diesem Abschnitt lässt eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h zu. Eine Geschwindigkeit von 300 km/h wäre erst südlich von Darmstadt möglich.

Kann die eingleisige Südanbindung Darmstadts aufwärtskompatibel gestaltet werden, sodass perspektivisch der Bau eines zusätzlichen Gleises möglich ist?

Die Südanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs mit Unterquerung des Gewerbegebiets „Kelley-Barracks“ lässt sich nur schwer aufwärtskompatibel gestalten. Dies würde erhebliche und kostenintensive Anpassungen bei der Anbindung des Hauptbahnhof-Südkopfes sowie der Ausgestaltung des Tunnels nötig machen.

Ist eine ICE-Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an die Neubaustrecke notwendig?

Der aktuelle Entwurf des Deutschlandtaktes sieht eine ICE-Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs vor. Die darin vorgesehenen Fahrzeiten zwischen Mannheim, Darmstadt und Frankfurt sind nur erreichbar, wenn eine Anbindung Darmstadts an die Neubaustrecke erfolgt. Wie Darmstadt an die Neubaustrecke angebunden wird, ist noch offen und wird beim großräumigen Variantenvergleich entschieden.

Können Güterzüge aus Richtung Aschaffenburg auf die Neubaustrecke in Richtung Süden geleitet werden?

Das ist abhängig von der konkreten Trassenvariante. Das Projektinformationssystem PRINS sieht für die Neubaustrecke lediglich eine Verkehrslenkung aus Richtung Westen vor. Wenn eine Trassenvariante die Lenkung von Verkehren aus Richtung Aschaffenburg zulässt und damit die betriebliche Flexibilität erhöht, wird dies in der Gesamttrassenbewertung berücksichtigt.

Finden die Klimaschutzziele der Bundesregierung und sich daraus gegebenenfalls ergebenden höheren Zugzahlen Berücksichtigung in der Variantenprüfung?

Die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar erhöht die Flexibilität und Kapazität des Bahnnetzes und trägt damit aktiv zur Erfüllung der Klimaschutzziele bei. Der Umfang des Projekts basiert auf dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan und den geltenden Zugzahlenprognosen 2030. Wenn das Bundesverkehrsministerium im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung zusätzliche Engpässe identifiziert, wird deren Beseitigung als neues Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Werden über die Variante „Schnelle Tunneldiagonale“ Güterzüge aus Richtung Norden sowohl von der Neubaustrecke als auch von der Riedbahn aus in einen künftigen Tunnel ab Mannheim-Blumenau einfahren können?

Ja, die Variante „Schnelle Tunneldiagonale“ ist aufwärtskompatibel. Die Anbindung an einen möglichen Tunnel unter Mannheim ist sowohl für die Neubaustrecke als auch für die Riedbahn möglich.

Anmerkungen und Kommentare der Mitglieder des Beteiligungsforums

Zusätzlich zu den Fragen haben die Mitglieder eine Reihe an Hinweisen und Anmerkungen zu den Planungen gegeben.

- Einige Teilnehmende betonen, dass eine Anbindung der Strecke aus Aschaffenburg an die Neubaustrecke sinnvoll sei, da sie eine höhere betriebliche Flexibilität ermögliche. Vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende sehen sie es zudem als vorteilhaft an, wenn die Strecke aufwärtskompatibel ausgestaltet wird.
- Die möglichen Auswirkungen der Neubaustrecke auf den Wald werden von Mitgliedern des Beteiligungsforums kritisch bewertet. Der Klimawandel werde die bereits problematische Situation des Waldes weiter verschärfen, sodass die Eingriffe in diese Gebiete vermieden bzw. minimiert werden sollten.

- Aus der Sicht einiger Teilnehmenden ist eine Tunnelführung im Raum Langwaden-Lorsch aus Gründen des Lärm- und Umweltschutzes nötig. Ein Teilnehmer erklärt, dass der geforderte Tunnel die Referenz für den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm darstelle. Andere Mitglieder des Beteiligungsforums merken an, dass sich Lärmschutz nicht allein durch einen Tunnel erzielen lasse. Eine Tunnelführung gehe zudem mit deutlichen Kostensteigerungen einher.
- Viele Teilnehmenden würden es begrüßen, wenn die Varianten im Raum Darmstadt nochmals vertiefend in einem Planungsworkshop besprochen werden könnten.

TOP 5 Teilnehmervorschläge im Raum Langwaden-Lorsch

Herr Ritzert stellt den Teilnehmenden den Vorschlag aus der Region vor. Dieser sieht einen Tunnel zwischen Langwaden und Lorsch vor. Der Tunnel lässt sich durch das Projekt im Rahmen des gesetzlich vorgesehenen Maßes zum Lärmschutz nicht realisieren und stellt somit eine übergesetzliche Forderung dar. Er kann bei der Vorbereitung der parlamentarischen Befassung nochmals tiefergehend betrachtet werden.

TOP 6 Nächste Schritte

Herr Ritzert beschreibt die kommenden Schritte des Projekts. Zunächst würden die vier verbliebenen Vorschläge mit der jeweiligen Hauptvariante verglichen und noch vor den Sommerferien in einer weiteren Sitzung des Beteiligungsforums vorgestellt. Aus heutiger Sicht werde diese Sitzung erneut digital stattfinden. In einer weiteren Sitzung nach den Sommerferien werde der Gesamttrassenvergleich vorgestellt. Da ein solcher Vergleich mit der daraus folgenden Gesamttrassen-Entscheidung digital nur schwer angemessen zu vermitteln sei, solle diese Sitzung möglichst wieder im Präsenzformat stattfinden. Eventuell sei auch ein Hybridformat möglich. In der darauffolgenden Sitzung des Beteiligungsforums werde die Parlamentarische Befassung behandelt.

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 Disziplin sowie die Hinweise im Vorfeld. Man habe die Chance genutzt, trotz der ungünstigen Umstände im Gespräch zu bleiben. Der Moderator schließt die Sitzung.