

Protokollentwurf –
noch nicht vom Beteiligungsforum freigegeben

Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar

11. Sitzung

Online

13.11.2020

Ort: Online
Dauer: 14:00 Uhr – 16:45 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, ifok
Protokoll: Julian Koepff / Martin Wachter, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme der Protokolle der 9. und 10. Sitzung des Beteiligungsforum am 25.05.2020 und 01.07.2020

TOP 3 Ostlage vs. Westlage: Vergleich NBS-Streckenführung entlang der Autobahnen A5 / A67

TOP 4 Gesamtvariantenentscheid

TOP 4.1 Umweltfachliche Bewertungsergebnisse

TOP 4.2 Verkehrlich / Betrieblich / Wirtschaftliche Bewertungsergebnisse

TOP 4.3 Gesamtbewertungsergebnis

TOP 5 Nächste Schritte

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation DB Netz AG
Anlage 2 Presseinformation des Beteiligungsforums

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:**Ostlage vs. Westlage: Vergleich NBS-Streckenführung entlang der Autobahnen A5 / A67**Welche der beiden Lagen entlang der Autobahnen ist vorzugswürdig?

Die Ostseite entlang der Bundesautobahnen 5 und 67 ist aus Sicht der Bahn weiterhin vorzugswürdig, Dies wird insbesondere dadurch begründet, dass 5 Siedlungen weniger bei der Ostlage betroffen sind, 6 Hektar weniger Natura 2000 Gebiete tangiert und 150 Mio. € eingespart werden. Zudem ist die Ostlage nördlich und südlich von Darmstadt vom Regierungspräsidium Darmstadt 2004 raumgeordnet worden.

GesamtbewertungsergebnisWelche Ergebnisse brachte die Gesamtbewertung?

- Die Bewertung nach den Kriterien erbrachte folgende Ergebnisse:
 - Aus umweltfachlicher Sicht ist Variante IV.a insgesamt die vorzugswürdige Variante.
 - Aus verkehrlich-betrieblich-wirtschaftlicher Sicht sind die Varianten II, II.a, II.b und III die besten Varianten.
- In der Abwägung wurden folgende verbliebene Varianten sukzessive ausgeschlossen:
 - Variante IV.a wegen hoher Zusatzkosten, längerer Fahrzeit sowie innerstädtischer Baustellen in Darmstadt
 - Varianten II.a und III wegen höherer Schallbetroffenheiten in Darmstadt
 - Variante II wegen der Zerschneidung des Westwaldes
- Am Ende der Gesamtbewertung verbleibt Variante II.b als Vorzugsvariante.
- Die ausgewählte Vorzugsvariante wird von den Mitgliedern des Beteiligungsforums unterschiedlich bewertet – von befürwortend bis hin zu kritisch.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden zur digitalen Sitzung des Beteiligungsforums Rhein/Main-Rhein/Neckar. Die Vorzugsvariante sei nun ermittelt und die Spannung entsprechend hoch.

Begrüßung Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Hessen, begrüßt die Teilnehmenden. Das digitale Format habe sich bewährt. Das Treffen markiere einen wichtigen Tag für das Projekt. Ausgehend von einer Vielzahl von Optionen habe man im Laufe des Dialogprozesses noch weitere Varianten in die Untersuchungen einbezogen. Heute gehe es darum, welche Lösung die folgenden vier Kriterien am besten vereine: Lärm vermeiden, Natur schonen, Bahnverkehr attraktiver gestalten und Städte in der Region zusammenführen. Es sei zudem ein wichtiger Tag für die Starke Schiene, der Dachstrategie der Deutschen Bahn und der Bundesregierung, denn die Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim leiste dazu einen großen Beitrag. Im Beteiligungsforum sei in den vergangenen Jahren ein intensiver Dialog mit der Region geführt worden. Zahlreiche Argumente seien ausgetauscht, viele Aspekte diskutiert worden. Man sei sich sicher, dass das nun Ausgearbeitete die Interessen der Region bestmöglich berücksichtigt. Der heutige Tag markiere nicht das Ende des Dialogs; der Austausch im Beteiligungsforum werde fortgesetzt. Dennoch sei heute ein wichtiger Meilenstein für die Schiene in Deutschland und für die Region erreicht.

Begrüßung Verkehrsministerium des Landes Hessen

Tarek Al-Wazir, Verkehrsminister des Landes Hessen, heißt die Teilnehmenden ebenfalls willkommen. Er erinnert an den Entstehungskontext des Beteiligungsforums vor fünf Jahren. Damals habe man mit der Region dazu beigetragen, dass der Planungsprozess neu aufgestellt und in Gang gebracht wurde. Die Auftaktveranstaltung in Darmstadt habe einen langen Stillstand des Projektes beendet, im Folgejahr habe der Beteiligungsprozess begonnen. Heute sei ein wichtiger Meilenstein erreicht. Er freue sich, diesen Tag gemeinsam erleben zu können. Das Beteiligungsforum Rhein/Main/Rhein-Neckar sei in vielerlei Hinsicht ein beispielgebendes Verfahren. Er dankt der Deutschen Bahn für das Beschreiten dieses Weges. Das Verfahren habe Zeit und Energie gekostet, aber die Planungen seien dadurch letztlich besser und schneller geworden. Das gemeinsame Ziel heiße: Mehr Schiene in Deutschland und in Hessen. Gleichzeitig sei alles dafür zu tun, dass einerseits die Belastung für Mensch und Umwelt so gering wie möglich und andererseits die erreichte Entlastung so groß wie möglich sei. Die Arbeit des Forums sei nicht beendet, sondern gehe weiter. Nun stünden eventuelle Optimierungen und Fragen zum Lärmschutz sowie zu den Ausgleichsmaßnahmen im Vordergrund. Dies solle weiter beraten und Anregungen aufgenommen werden.

Er erinnert: Der Engpass zwischen Frankfurt und Mannheim sei ein großes Problem für alle Verkehrsarten, sowohl für Nah- und Fernverkehr als auch für den Güterverkehr. Er und die Region wünschten sich mehr Kapazitäten im Nahverkehr. Der erwartete Güterverkehrszuwachs solle nicht auf der

Straße, sondern vor allem auf der Schiene stattfinden. Es sei Ziel, nachts Güterverkehr von der Bestandsstrecke zu nehmen. Außerdem wolle man den Takt der S7 verdoppeln und das Terminal 3 an die Schiene anbinden. Man arbeite an deutlich besseren Nahverkehrsangeboten wie dem Hessen-Express. Ein verbesserter Lärmschutz entlang der Bestandsstrecken ist aus Sicht von Herrn Al-Wazir von hoher Bedeutung. Aus seiner Sicht seien Bestands- und Neubaustrecken in dieser Hinsicht Teil desselben Projekts.

Er wünscht den Beteiligten gutes Gelingen und einen guten Dialog.

Der Moderator erläutert im Anschluss den Teilnehmenden, wie sie dem Vortrag folgen und sich beteiligen können.

Vorstellung der Tagesordnung

Der Moderator stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Nochmaliger Vergleich der Streckenlage östlich und westlich der Autobahn
- Gesamtvariantenentscheid zur Streckenführung zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof
- Ausblick auf die nächsten Schritte

Darüber hinaus kündigt er einen Planungsworkshop für den 2. Dezember an. Im Anschluss an die heutige Sitzung sei zudem eine Pressekonferenz geplant. Neben der Pressemitteilung der Deutschen Bahn werde auch das Beteiligungsforum wieder Eckpunkte für eine Presseinformation abstimmen und verabschieden.

TOP 2 Abnahme der Protokolle der 9. und 10. Sitzung des Beteiligungsforum am 25.05. und 01.07.2020

Der Moderator berichtet, dass zum Protokoll der 9. Sitzung des Beteiligungsforums keine Änderungswünsche eingegangen seien. Zum Protokoll der 10. Sitzung sei ein ausführlicher Kommentar an die Bahn versendet worden. Viele dieser Inhalte seien zudem auch an die Mitglieder des Beteiligungsforums versandt worden. Ansonsten seien keine Änderungswünsche eingegangen. Die Teilnehmenden haben keine weiteren Anmerkungen. Der Vorschlag des Moderators, beide Protokolle ohne Änderungen zu verabschieden, wird angenommen.

TOP 3 Ostlage vs. Westlage: Vergleich NBS-Streckenführung entlang der Autobahnen A5 / A67

Herr Ritzert, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden. Er bedauert, dass für den wichtigen Meilenstein keine Präsenz-Veranstaltung möglich sei. Anschließend präsentiert er Skizzen des Forstamts Lampertheim zu einer Trassenlage westlich der A5 und A67 sowie die Ergebnisse der Untersuchung

des Vorschlags (siehe **Anlage 1, Folien 2-5**). Die Ostseite entlang der Bundesautobahnen 5 und 67 sei weiterhin vorzugswürdig.

TOP 4 Gesamtvariantenentscheid

Herr Ritzert ruft den Teilnehmenden die bisher gegangenen Planungsschritte in Erinnerung und erläutert die zehn Varianten, aus denen die Vorzugsvariante ausgewählt wurde (siehe **Anlage 1, Folien 6-13**).

TOP 4.1 Umweltfachliche Bewertungsergebnisse

Herr Ritzert zeigt für jede Variante die Schallbetroffenheiten in Darmstadt und Weiterstadt ohne Lärmschutzmaßnahmen (siehe **Anlage 1, Folie 15**). Anschließend stellt Herr Fahnenbruch, Projektleiter der Planungsgemeinschaft Umwelt: Planungsbüro Drecker + FROELICH & SPORBECK, die umweltfachlichen Bewertungsergebnisse der zehn Varianten vor (siehe **Anlage 1, Folien 16-24**). Die Bewertung erfolgte entlang der Schutzgüter nach Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz. Aus umweltfachlicher Sicht sei Variante IV.a insgesamt die vorzugswürdige Variante.

Abschließend stellt Herr Fahnenbruch den effektiven Waldverbrauch dar (siehe **Anlage 1, Folie 25**).

TOP 4.2 Verkehrlich / Betrieblich / Wirtschaftliche Bewertungsergebnisse

Herr Ritzert stellt die Bewertungsergebnisse der verkehrlich-betrieblich-wirtschaftlichen Untersuchung vor (siehe **Anlage 1, Folien 26-29**). Aus verkehrlich-betrieblich-wirtschaftlicher Sicht seien die Varianten II, II.a, II.b und III die besten Varianten.

TOP 4.3 Gesamtbewertungsergebnis

Herr Ritzert präsentiert das Gesamtbewertungsergebnis und die Auswahl der Vorzugsvariante (siehe **Anlage 1, Folien 30-40**). Da sich keine Variante in beiden Zielsystemen als vorzugswürdig erweise, sei eine Abwägung notwendig. Im Detailvergleich der fünf verbliebenen Varianten (II, II.a, II.b, III und IV.a) wurden schrittweise einzelne Varianten ausgeschlossen. Am Ende der Gesamtbewertung verbleibe Variante II.b als Vorzugsvariante.

Anschließend zeigt Herr Ritzert Visualisierungen der Vorzugsvariante II.b (siehe **Anlage 1, Folien 41-50**).

Diskussion zum Gesamtvariantenentscheid

Der Moderator dankt den Teilnehmenden für die Geduld und die zahlreichen Fragen und Kommentare im Chat-Fenster. Im Planungsworkshop am 2. Dezember sei Gelegenheit, um zahlreiche Aspekte genauer zu betrachten. Dazu gehörten zum Beispiel die Definition von Schallbetroffenheiten, mögliche

Ausgleichs- und Kompensationsflächen, Lärmschutz an der Bestandsstrecke, die Lage von Tunnelportalen sowie zusätzliche Visualisierungen der Vorzugsvariante.

Ein Teilnehmender dankt im Namen des Kreises Bergstraße für die Präsentation und die umfassenden Untersuchungen. Die Ergebnisse seien aus Sicht der Menschen an der Bergstraße insgesamt positiv zu bewerten. Anders als die Bündelung mit der A5 entspreche die nun gewählte Bündelung mit der A67 teilweise der Konsenstrasse. Es gehe für den Kreis Bergstraße jedoch nicht nur um das Wo, sondern auch um das Wie: Die Belastung für die Menschen in den betroffenen Ortschaften müsse möglichst minimiert werden, insbesondere in Einhausen, Langwaden, Lorsch und Lampertheim. Aus seiner Sicht seien weitere Tunnelabschnitte notwendig. Die Bauweise des Tunnels durch den Lampertheimer Wald sei zudem ein relevantes Thema. Es sei bereits bekannt, dass Lärmschutz für den Kreis Bergstraße von größter Bedeutung sei. Er freue sich, dass der Verkehrsminister die Auffassung teile, dass die Bestandsstrecken Teil des Projekts seien und demnach Lärmschutz nach Neubaukriterien erwartet werden könnten. Die Konsenstrasse bleibe für die Akteure an der Bergstraße der qualitative Maßstab und die nun ermittelte Vorzugsvariante erfülle die damit verbundenen Vorgaben nicht vollständig. Anhand der qualitativen Kriterien der Konsenstrasse, insbesondere den Eingriffen in den Schutz von Mensch und Umwelt, würde nun die Vorzugsvariante mit der Konsenstrasse verglichen. Er sei gespannt auf die Verkehrsprognose im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und zeigt sich skeptisch, ob die ermittelte Trasse ausreichende Kapazitäten für die Fortentwicklung des ÖPNV schaffen werde. Nun gehe es aber zunächst darum, die geplanten zwei Gleise so zu bauen, dass die Bergstraße gut damit leben könne.

Für die Stadt Darmstadt dankt ein Teilnehmender der Bahn für die nachvollziehbare Bewertung und die Einordnung der Ergebnisse. Er plädiert bei allen Detaildiskussionen für eine Betrachtung des Potenzials, das die vorgestellten Ergebnisse bergen. In den vergangenen Jahren habe es viel Engagement gegeben, um eine gemeinsame Variante zu finden. Der Teilnehmende äußert sich zufrieden über die ermittelte Vorzugsvariante. Darmstadt verfüge damit über eine Anbindung nach Norden und Süden und eine stündliche Fernverkehrsverbindung in beide Richtungen sei eine realistische und wichtige Perspektive. Zudem sei eine deutliche Reduktion des nächtlichen Güterverkehrs auf der Main-Neckar-Bahn zu erwarten. Dies sei eine gute Nachricht, besonders für die Bürgerinnen und Bürger in der Heimstättensiedlung. Die ermittelte Vorzugsvariante greife die Grundsatzüberlegungen der Stadt Darmstadt auf und vermeide eine Zerschneidung des Westwaldes, was er ebenfalls begrüßt. Weiterhin sei keine Güterverkehrsstrasse entlang der Eschollbrücker Straße geplant. Die ermittelte Vorzugsvariante werde zudem weitgehend im Tunnel unterhalb der Eschollbrücker Straße geführt. Er betont: Die gewählte Variante sei im Kriterium Schallschutz die beste Variante und bedeute geringstmögliche Eingriffe in die städtische Struktur. Alle anderen Varianten wären mit einer deutlich höheren Belastung für die Bürgerinnen und Bürger Darmstadts einhergegangen. Die ICE-Züge würden zudem nicht nachts fahren. Die Südanbindung sei eine wichtige Infrastruktur und der damit einhergehende Eingriff vertretbar. In der Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung werde man nun sehr genau nach Möglichkeiten suchen, den geplanten Tunnel zu verlängern.

Für die Stadt Weiterstadt bemerkt ein Teilnehmender, dass die Kommune der große Verlierer der Abwägung sei. Man müsse nun schauen, wie man mit der Entscheidung umgehe. Man habe die Parlamentarische Befassung, über die noch Änderungen möglich seien. Man sei von vornherein gegen den nun ermittelten Trassenverlauf gewesen. Er äußert sich verwundert, dass bei der Bewertung des Schutzgutes Mensch vorhandene Vorbelastungen nicht berücksichtigt worden seien. Weiterstadt sei bereits unter anderem durch einen Flugplatz, den Flughafen, die Autobahn und die Bestandsstrecke betroffen, nun käme die Neubaustrecke hinzu. Die Entscheidung sei für Darmstadt und andere Akteure in der Region von Vorteil, für Weiterstadt hingegen von Nachteil. Mit der Anbindungskurve und der Neubaustrecke werde es nun zwei Großbaustellen in den nächsten Jahren geben. Neben den Güterzügen in der Nacht und den ICE-Zügen am Tag seien Einschränkungen während der Bauzeit zu erwarten. Sein Gesamtfazit falle daher für Weiterstadt sehr negativ aus.

Positiv vermerkt er für Weiterstadt die Chance auf Schallschutz nach Lärmvorsorge. Dies könne die Beeinträchtigungen etwas verringern. Die Abwägung der Bahn klinge nachvollziehbar für die Region. Er dankt der Deutschen Bahn und den Beteiligten für die Untersuchungen und die Präsentation.

Ein Teilnehmender dankt im Namen der Gemeinde Alsbach-Hähnlein für die ausführliche Präsentation und nennt die Abwägung nachvollziehbar. Aus Sicht seiner Gemeinde sei die Abwägung gut. Man habe immer für eine Bündelung mit der A67 plädiert. Die Vorzugsvariante vermeide eine erneute Zerschneidung der Gemeinde, die bereits durch die A5 und die Main-Neckar-Bahn geteilt sei. Die Bauarbeiten könnten nun in einem Schritt erfolgen. In Bezug auf die Streckenführung im Norden von Darmstadt spricht er sich für die Führung der Neubautrasse auf der Ostseite der A5 aus. Der Schallschutz in Richtung Hähnlein müsse im weiteren Prozess gemeinsam besprochen werden.

Für die Gemeinde Lorsch sei die Höhenlage der Trasse und die Bauweise des Tunnels nicht zu akzeptieren, so ein weiterer Teilnehmender. Man habe keinen Vorteil durch eine an der Gemeinde vorbeiführende Trasse, die Waldflächen in Anspruch nehme und auf der tagsüber ICE-Züge und nachts Güterzüge die Bevölkerung beeinträchtigten. Die Deutsche Bahn plane einen offenen Trassenbau direkt neben der bestehenden Wohnbebauung. Hier seien noch Nacharbeiten erforderlich.

Herr Ritzert antwortet, die Positionen seien bereits aus den Diskussionen und der gemeinsamen Arbeit bekannt. Der notwendige Schallschutz werde nun ermittelt. Er bietet an, die Schallschutzkonzeptionen in kleinerer Runde abzustimmen und das Thema gemeinsam für die Parlamentarische Befassung vorzubereiten.

Ein Teilnehmender schließt sich dem Vertreter der Gemeinde Lorsch an. Die Präsentation der Strecke sei unzufriedenstellend. Man habe oft darauf hingewiesen, dass eine oberirdische Streckenführung an Einhausen vorbei die dortige Bevölkerung sehr belaste. Der Teilnehmende erklärt, dass er mit der heute präsentierten Vorzugsvariante nicht einverstanden sei. Er plädiert für einen bergmännischen Tunnel. Dies sei auch breiter Konsens im Kreis Bergstraße. Er erkundigt sich, inwiefern nun noch Alternativvorschläge berücksichtigt werden können. Man habe einen entsprechenden Vorschlag

erarbeitet. Er fordert die Einrichtung eines Projektbeirats, den man von Seiten des Bundesverkehrsministeriums zugesagt bekommen habe.

Herr Ritzert bestätigt, dass Vorschläge zur ermittelten Vorzugsvariante II.b nun konkretisiert werden könnten. Vorschläge zur Optimierung seien willkommen und würden besprochen werden.

Der Teilnehmende ergänzt, es gehe um die konkrete Gestaltung der vorgestellten Trassenvariante. Die Vorschläge beträfen unter anderem einen bergmännischen Tunnel. Die Streckenführung entlang der A67 sowie die Direttissima nach Mannheim seien aus seiner Sicht weniger problematisch.

Ein Teilnehmender macht sich für die Trassenvariante V.a stark. Die nun ermittelte Vorzugsvariante sei erst seit kurzer Zeit im Gespräch, das erschwere die Prüfung und die Nachvollziehbarkeit der Abwägung. Die Ausführungen des Umweltgutachters seien auf den ersten Blick weitgehend plausibel. Allerdings sei er aus methodischer Sicht skeptisch, die Variante V.a hauptsächlich aufgrund der Synergie bei einem gleichzeitigen Ausbau der A67 auszuscheiden. Für eine zukünftige Prüfung müsse der Kostenvergleich nochmals detailliert betrachtet werden. Die Variante V.a ermögliche eine bessere Einbindung des Güterverkehrs. Sein Verband werde weiter am Beteiligungsforum teilnehmen, man sei jedoch enttäuscht über die kurzfristige Auswahl.

Ein Teilnehmender sagt, dass man die Abwägung, wie nun geschehen, vorausgesehen habe. Er zeigt sich enttäuscht, dass die technisch lösbaren Schallbetroffenheiten die Eingriffe in den Wald in der Abwägung so stark überrage. Die Abwägung Mensch gegen Wald sei aus seiner Sicht nicht sachgerecht. Man müsse gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutzmaßnahmen mit betrachten. Das Minimierungsgebot bei einem westseitigem Waldrandeingriff sei offenbar nicht richtig eingehalten. Die Bündelung mit der Autobahn 67 werde erschwert durch eine unterschiedliche Ausbaugeschwindigkeit. Zudem sei noch offen, ob die notwendigen Abstandsflächen und Zwickelbildung durch querende Brücken sowie Auf- und Abfahrten eine Bündelung überhaupt ermöglichen. Er bittet vor diesem Hintergrund um eine genauere Planung der Lärmschutzpotenziale und eine Bewertung der effektiven Bündelungsmöglichkeiten. Zudem plädiert er für die Verlagerung der Trasse zwischen Zeppelinheim und Lampertheim auf die Westseite der Autobahn A5 bzw. A 67.

Herr Ritzert gibt zu bedenken, dass es auch an der Autobahn 5 querende Brücken sowie Auf- und Abfahrten gebe. Eine Bündelung mit der Autobahn 67 lasse sich leichter gestalten, da sie verhältnismäßig gerade verlaufe. Die Deutsche Bahn dürfe als Vorhabenträger nicht singulär auf ein Kriterium schauen, sondern müsse eine Gesamtbetrachtung vornehmen und die Varianten gegeneinander abwägen. Die Varianten entlang der Autobahn 5 lösten für deutlich mehr Menschen eine Schallbetroffenheit aus als die Varianten entlang der Autobahn 67. Sie hätte zudem zur Folge, dass der Güterverkehr sowohl über die Neubaustrecke als auch über die Main-Neckar-Bahn entlang der Autobahn 5 geführt werden müsse.

Fragen und Antworten zum Gesamtvariantenentscheid

Wenn die Südanbindung Darmstadt nur für den Personenverkehr geplant ist, was passiert mit Güterverkehr aus dem Norden und dem Osten (FFM/Hanau/Aschaffenburg/Langen/Babenhausen)?

Diejenigen Güterverkehre aus dem Norden, die in Frankfurt auf die Riedbahn fahren, passieren Zepelinheim und werden dort auf die Neubaustrecke gelenkt. Güterverkehre aus Hanau/Aschaffenburg nach Darmstadt dagegen können mit der Vorzugsvariante nicht auf die Neubaustrecke geroutet werden und fahren weiter auf der Main-Neckar-Bahn. Das Potenzial an Güterzügen, die über Darmstadt nach Mannheim fahren, ist aus Sicht der Bahn jedoch begrenzt. Diese Verbindung besitzt daher für die Planungen keine hohe Relevanz. Alle Trassenvarianten, welche die Möglichkeit bieten, Güterzüge aus dem Osten durch Darmstadt zu leiten, hätten zugleich zur Folge, dass auch die weiteren Züge aus der Richtung Mainz vollständig durch Darmstadt geroutet werden müssten.

Es ist ein Ausbau der Bundesautobahn 5 geplant. Warum wird die Bündelung entlang der A67 als Vorteil erachtet?

Auch wenn der Ausbau der Bundesautobahn 5 im BVWP enthalten ist, gibt es dazu noch keine Planungen und keinen Planungsauftrag. Würde die Neubaustrecke entlang der A5 geführt, würde zunächst die A 67 ausgebaut und zeitgleich die Neubaustrecke an der A5 gebaut. Einige Jahre später käme dann der Ausbau der A5. Das würde drei Großbaustellen innerhalb von 15-20 Jahren in der Region bedeuten.

Wann können Visualisierungen der ermittelten Vorzugstrasse gezeigt und verwendet werden?

Die heute gezeigten Visualisierungen betreffen Punkte entlang der Strecke, die aus Sicht der DB anspruchsvolle Bauwerke beinhalten oder bereits in der Öffentlichkeit diskutiert wurden. Eine Visualisierung der gesamten Strecke wird im ersten Quartal 2021 sukzessive erfolgen.

Bei der Berechnung der Schallbetroffenheiten sind nicht alle vorgeschlagenen Tunnelanteile berücksichtigt worden. Wurden diese Tunnelanteile dennoch bei der Kostenermittlung mit eingerechnet?

Nein. Den Vergleichen zu Schallbetroffenheiten und zu den Kosten lagen dieselbe Trassenlagen (Höhen-/Tiefenlagen) der jeweiligen Varianten zugrunde. Tunnelführungen sind dort vorgesehen, wo sie aus planerischer und gesetzlicher Sicht nötig sind.

Der Moderator fasst zusammen: Einige Teilnehmende betonen, dass der Gesamtvariantenvergleich und die Abwägung nachvollziehbar waren. Im Detail stellen sich nun viele Fragen und die Teilnehmenden bitten um Zeit zur Bewertung der Ergebnisse. Die Bündelung, die bei der Bewertung eine große Rolle spiele, müsse im kommenden Planungsworkshop besprochen werden. Wichtige Themen auf dem Weg zur Parlamentarischen Befassung seien unter anderem der Eingriff in den Wald, Lärmschutz an der Bestandsstrecke sowie die Lage der Tunnelportale.

TOP 5 Nächste Schritte

Herr Ritzert beschreibt die kommenden Schritte des Projekts (siehe **Anlage 1, Folien 51-52**). Die Öffentlichkeitsbeteiligung und operative Projektarbeit liefen weiter parallel. Auch über die Parlamentarische Befassung hinaus solle der Dialog fortgesetzt werden. Er bittet die Mitglieder des Beteiligungsforums, ihre Fragen zu den heute präsentierten Sachverhalten bis zum 20.11.2020 per E-Mail an das Projektteam zu schicken. So könne der Planungsworkshop am 2. Dezember besser vorbereitet werden.

Anschließend beginne die Erarbeitung der Forderungen der Region, um sie in Form eines Berichtes beim Bundesverkehrsministerium einreichen zu können. Die Parlamentarische Befassung könne dann in der nächsten Legislaturperiode stattfinden.

Im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 zwischen Zeppelinheim und Darmstadt-Nord sei die Planfeststellung für April 2021 geplant. So könne der Hessen Express vorzeitig in Betrieb genommen werden. Über ein sogenanntes Deckblattverfahren sei gewährleistet, dass Forderungen der Region noch während des Baurechtsverfahrens einbezogen werden können.

Herr Bolte, DB Netz AG, beschreibt den Weg zur Einbringung der Vorzugsvariante (siehe **Anlage 1, Folien 53-54**). Er betont, man bemühe sich um größtmögliche Akzeptanz für die Planung. Die Parlamentarische Befassung diene in erster Linie dazu, das Gesamtprojekt für die Realisierung freizugeben. Nun gehe es um die Ausgestaltung der Vorzugsvariante II.b und die Frage, was sich die Region konkret an zusätzlicher technischer Ausstattung der Variante wünsche. Er resümiert drei zentrale Vorschläge und Forderungen der heutigen Veranstaltung:

- die schnelle Tunneldiagonale soll zwischen Lorsch und Mannheim in bergmännischer Bauweise umgesetzt werden;
- geplante Tunnel sollen verlängert werden;
- die Vorbelastungen entlang der Bestandsstrecke und der Wunsch nach Schallschutz über den Status quo hinaus sollen berücksichtigt werden.

Über diese Themen müsse im weiteren Prozess gesprochen werden, konkret in den Monaten Januar bis April 2021. Qualität gehe hier aber vor Geschwindigkeit. Er bittet die Teilnehmenden, ihre Forderungen möglichst detailliert an die DB zu übermitteln. So könnten sie genau untersucht und für die Parlamentarische Befassung aufbereitet werden, etwa bezogen auf die technische Machbarkeit und die entstehenden Kosten. Ziel sei eine umfassende und stichhaltige Unterlage für das Parlament, das die Forderungen der Region enthält. Er weist darauf hin: Nicht jede Forderung ist unbedingt übergesetzlich. Manches könne möglicherweise auch Teil der gesetzlichen Planung werden.

Herr Al-Wazir dankt allen Beteiligten der Sitzung für die Vorbereitung, die Präsentation und die Teilnahme. Auch wenn nicht alle glücklich seien, seien die Teilnehmenden wertschätzend miteinander umgegangen. Im Planungsworkshop könnten viele Themen nun vertieft bearbeitet werden, das sei gut. Allen sei klar, dass ein Projekt auf so engem Raum zwischen Rhein, Odenwald, Riedbahn, Main-Neckar-Bahn und den Autobahnen nicht einfach sei und viele Herausforderungen berge. Er

unterstreicht, dass der Streckenabschnitt einer der größten Engpässe im deutschen Bahnnetz sei. Er wirbt dafür, nicht das große Bild aus den Augen zu verlieren.

In Bezug auf den Güterverkehr gebe es eine große Unzufriedenheit mit den zahlreichen Lastkraftwagen auf den Autobahnen. Gleichzeitig verfüge die Bahn derzeit nicht über die notwendigen Kapazitäten, um diese Güter aufzunehmen. Der Güterverkehr werde voraussichtlich weiter zunehmen. Zudem sei eine Verlagerung von Kurz- und Mittelstreckenflügen auf die Schiene erwünscht. Es brauche also zusätzliche Kapazitäten im Schienennetz. Er hofft auf eine Fortsetzung der wertschätzenden Zusammenarbeit im Beteiligungsforum.

In Bezug auf die Parlamentarische Befassung erklärt er: Wenn der Deutsche Bundestag es ermögliche, über die gesetzlichen Grenzen der Planung hinauszugehen, sei dies positiv zu bewerten. Er weist jedoch darauf hin, dass für den Bau der Strecke bereits Ausgaben im Milliardenbereich eingeplant seien. Die finanziellen Spielräume für Mehrausgaben seien nicht unbegrenzt.

Der Moderator dankt dem Verkehrsminister für den Blick auf den Dialogprozess und den Bedarf des Projektes. Er bestätigt den wertschätzenden Umgang der Mitglieder des Beteiligungsforums untereinander.

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

Verabschiedung

Herr Bolte bedankt sich für die Teilnahme. In den vergangenen Tagen sei die Spannung wahrnehmbar gestiegen. Wichtig sei der Konsens, dass die Strecke nötig ist. Er lädt die Teilnehmenden ein, sich die dargelegten Sachverhalte nun genauer anzuschauen und im Planungsworkshop vertieft zu diskutieren. In der Planung sei man nun einen deutlichen Schritt weitergekommen. Es werde immer ein Diskurs mit verschiedenen Meinungen bleiben und das sei in Ordnung. Er lobt das hohe Niveau der Diskussionen im Beteiligungsforum. Die detaillierte Ausplanung und die Diskussionen über die Parlamentarische Befassung stellt er für das kommende Jahr in Aussicht.

Der Moderator dankt und schließt die Sitzung.