

Protokollentwurf –  
noch nicht vom Beteiligungsforum freigegeben

[inkl. der bis zum 31.1.2023 eingegangenen Änderungsvorschläge]

---

Beteiligungsforum NBS Frankfurt–Mannheim  
16. Sitzung

Online  
05.12.2022

---

Ort: Online  
Dauer: 14:00 Uhr – 16:30 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, ifok  
Protokoll: Martin Wachter, ifok

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 15. Sitzung des Beteiligungsforums am 9.03.2022

TOP 3 Aktueller Sachstand in den Planfeststellungsabschnitten

TOP 4 Zugzahlen

TOP 5 Schallgutachten

TOP 6 Generalsanierung Riedbahn

TOP 7 Ausblick und Verabschiedung

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Präsentation DB Netz AG  
Anlage 2 Presseinformation des Beteiligungsforums

## Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

### Aktueller Sachstand zu den Planfeststellungsabschnitten (PFA)

#### Wie ist der Planungsstand in den Planfeststellungsabschnitten der Neubaustrecke?

- Für den Abschnitt zwischen Zeppelinheim und der Nordanbindung Darmstadt werden die Antragsunterlagen für das formelle Genehmigungsverfahren überarbeitet. Dazu hat die DB den Antrag auf Planfeststellung im Oktober 2022 zurückgezogen.
- Im Oktober dieses Jahres untersuchte die Bahn den Baugrund in Weiterstadt. Ab Februar nächsten Jahres folgen weitere Baugrunduntersuchungen in den Streckenabschnitten bei Darmstadt. Zwischen Pfungstadt und Einhausen laufen aktuell die Kartierungen der vorhandenen geschützten Pflanzen und Tierarten. Die Anträge auf Planfeststellung sollen für diese Streckenabschnitte 2024/2025 gestellt werden.
- Im Abschnitt zwischen Lorsch und Mannheim schließt die Bahn die Vorplanung im Jahr 2023 ab. Um kleinräumige Varianten einer unterirdischen Streckenführung bewerten zu können, führt die Bahn Baugrunduntersuchungen durch. Geprüft wird, ob abschnittsweise eine bergmännische Tunnelbauweise zum Einsatz kommen könnte.

#### Warum wurde der Antrag auf Planfeststellung im Planfeststellungsabschnitt 1 zurückgezogen?

- Eine Überarbeitung der Unterlagen ist notwendig, da die neue Zugzahlprognose 2030 Deutschland-Takt vorliegt und die Unterlagen entsprechend aktualisiert werden müssen. Darüber hinaus gibt es zwischen der Bahn und dem Eisenbahn-Bundesamt noch Abstimmungsbedarf zu den Ausgleichsmaßnahmen und zum Zeitpunkt des erforderlichen Zielabweichungsverfahrens zum Regionalplan Südhessen. Die Rücknahme des Antrags hat keinen Einfluss auf die Entscheidung zum Streckenverlauf und die anderen Abschnitte der Neubaustrecke

### Zugzahlprognose

#### Welche Veränderungen ergeben sich aus der neuen Zugzahlprognose 2030 Deutschland-Takt?

- Die neue Zugzahlprognose enthält nun auch die im Deutschland-Takt vorgesehenen Züge. Dies führt insbesondere tagsüber gegenüber BVWP 2030 zu einer Steigerung der Zugzahlen im Personenverkehr:
- Auf der Riedbahn sollen demnach (alle Verkehrsarten 2030, Deutschlandtakt gegenüber BVWP 2030) 33 Züge im nördlichen Bereich und 60 Züge im südlichen Bereich zusätzlich verkehren.
- Die Zugzahlen auf der Neubaustrecke erhöhen sich im Tagzeitraum um bis zu 93 Züge.
- Die Nordanbindung Darmstadt sollen laut der neuen Prognose 77 statt 46 Züge (SPFV+SPNV) passieren.
- Auf der südlichen Main-Neckar-Bahn sind nun 33 Zugfahrten mehr vorgesehen.

### Schallschutzgutachten

Wie ist der aktuelle Stand zum Schallschutzgutachten?

- Das Schallgutachten für die Neubaustrecke wird derzeit mit den Zugzahlen der Prognose 2030 Deutschland-Takt aktualisiert. Die Ergebnisse sollen im Jahr 2023 vorliegen.

**TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung****Begrüßung Moderation**

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums zur 16. Sitzung und bedankt sich für deren Teilnahme. Er erläutert die Technik der Online-Sitzung und bittet die Teilnehmenden darum, ihre Fragen und Anmerkungen mündlich vorzutragen. Im Anschluss übergibt er das Wort an Thorsten Krenz, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Baden-Württemberg.

**Begrüßung Deutsche Bahn**

Herr Krenz begrüßt die Teilnehmenden. Er erläutert, dass die Planungen gut vorankommen. Derzeit untersuche man den Baugrund entlang der geplanten Neubaustrecke. Im südlichen Abschnitt prüfe man zudem kleinräumige unterirdische Varianten der Streckenführung. Auch in der Kommunikation zum Projekt sei im Sommer viel geschehen. Bei der Tour des Infomobils habe das Projektteam Halt an zehn Stationen in der Region gemacht und Gespräche mit mehr als 1000 Bürger:innen geführt. Er bedankt sich bei den Kommunen für deren organisatorische Unterstützung.

Herr Krenz erklärt, dass die Bahn im Planfeststellungsabschnitt 1 den Antrag auf Planfeststellung zurückgezogen habe. Dies habe zu einigen Fragen in der Region geführt. Heute nehme man sich ausreichend Zeit, um dies zu erläutern und bestehende Fragen zu klären. Er wünscht den Teilnehmenden eine gute Sitzung.

**Vorstellung der Tagesordnung**

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

- Abnahme des Protokolls der letzten Sitzung
- Aktueller Sachstand in den Planfeststellungsabschnitten
- Zugzahlprognose 2030 Deutschland-Takt (D-Takt)
- Schallgutachten
- Generalsanierung Riedbahn
- Ausblick

Zur Tagesordnung werden keine Einwände erhoben.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der 15. Sitzung des Beteiligungsforums am 09.03.2022**

Zum Protokollentwurf der vergangenen Sitzung sind keine Änderungsvorschläge eingegangen. Auf der Sitzung werden ebenfalls keine Änderungsvorschläge vorgetragen. Somit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

## **TOP 3 Aktueller Sachstand in den Planfeststellungsabschnitten**

Jörg Ritzert, DB Netz AG, präsentiert den aktuellen Sachstand in den unterschiedlichen Planfeststellungsabschnitten (siehe Anlage 1, **Folie 3-4**). Er erläutert die Gründe, weshalb die Bahn im Oktober den Antrag auf Planfeststellung im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 zurückgezogen habe. Es handle sich dabei um keinen außergewöhnlichen Vorgang, sodass er von der großen medialen Resonanz überrascht gewesen sei. Die Information des Beteiligungsforums zu diesem Vorgang sei von Anfang an vorgesehen gewesen. Dazu diene der heutige Termin. Zudem geht er auf die kleinräumigen unterirdischen Trassenvarianten zwischen Einhausen/Lorsch und Mannheim Blumenau ein (siehe Anlage 1, **Folie 5**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### **Zielabweichungsverfahren**

*Wird es ein Zielabweichungsverfahren lediglich für den PFA 1 oder für die gesamte Neubaustrecke geben?*

Herr Ritzert antwortet, dass ein Zielabweichungsverfahren abschnittsbezogen durchgeführt werde, allerdings im Kontext der Gesamttrasse. Dieses Thema befinde sich derzeit noch in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

#### **Schreiben des EBAs**

*Kann das Schreiben des EBAs zur Rücknahme des Antrags auf Planfeststellung den Mitgliedern des Beteiligungsforums zur Verfügung gestellt werden?*

Herr Ritzert verneint dies. Das Schreiben beziehe sich auf die Antragsunterlagen und sei daher als alleinstehendes Dokument nicht verständlich. Die Antragsunterlagen könne man jedoch wiederum nicht zur Verfügung stellen, da man dem formellen Verfahren nicht vorweggreifen möchte. Die Gründe, die zum Zurückziehen der Unterlagen geführt haben, seien zudem in der vorgestellten Präsentation enthalten.

#### **ICE-Instandhaltungswerk Darmstadt Kranichstein**

*In Darmstadt Kranichstein ist ein ICE-Instandhaltungswerk geplant. Welche Auswirkungen hat das auf das Zugverkehrsaufkommen?*

Herr Ritzert antwortet, dass dies keinen signifikanten Einfluss auf das Zugverkehrsaufkommen haben werde. Herr Bolte, DB Netz AG, weist darauf hin, dass es sich bei dem Instandhaltungswerk um ein eigenständiges Projekt in einem gesonderten Verfahren handelt. Das Vorhaben werde von DB

Fernverkehr geplant. DB Fernverkehr sei dabei einer von vielen Kunden der DB Netz AG – für diese gelte daher das Neutralitätsgebot.

### **Maßnahmenliste Deutschland-Takt (D-Takt)**

Ein Mitglied verweist auf eine Vorhabenliste des D-Taktes, in der unter anderem Maßnahmen in Steinerts und ein zweigleisiger Ausbau Groß-Gerau-Dornberg – Klein-Gerau Eichmühle vorgesehen seien. Daher sei zu vermuten, dass in Weiterstadt mit einem höheren Güterverkehrsaufkommen gerechnet werde.

Herr Ritzert antwortet, dass es im Bereich Steinerts um die Herstellung eines höhenfreien Abzweigs gehe. Diese Maßnahme sei ebenso wie der Ausbau in Eichmühle unabhängig von der Neubaustrecke zu sehen und habe keine Auswirkungen auf das Streckenkonzept. Der zweigleisige Ausbau stehe im Zusammenhang mit einer Entlastung des Knoten Frankfurts vom Güterverkehr in der Tagzeitscheibe – die Weiterstädter Kurve diene hingegen dazu, den Güterverkehr in der Nacht auf die Neubaustrecke zu leiten. Es handle sich somit um zwei getrennt voneinander zu betrachtende Sachverhalte.

### **Anbindung der Neubaustrecke an den Bestand im Norden Mannheims**

Auf Nachfrage eines Mitglieds erläutert Herr Ritzert, dass die Strecke im Norden Mannheims aufwärtskompatibel geplant werde. Eine Anbindung der Neubaustrecke an die oberirdische Bestandsstrecke sei in jedem Fall nötig, um den ICE-Verkehr in den Mannheimer Hbf fahren lassen zu können. Die Streckenführung im Knoten Mannheim werde im Rahmen des Nachbarprojekts Mannheim–Karlsruhe untersucht. Nach derzeitigem Kenntnisstand solle dort die Vorzugsvariante zum Ende des kommenden Jahres feststehen. Das Planfeststellungsverfahren für den südlichen Abschnitt der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim werde voraussichtlich erst 2025/2026 eingeleitet werden. Sollten die Planungen eine Untertunnelung des Stadtgebiets Mannheim ergeben, könne dies noch entsprechend bei der Planung im PFA 5/6 berücksichtigt werden. Herr Ritzert erklärt, dass sich die Teams der beiden Nachbarprojekte eng abstimmen.

### **Verbindungsbauwerk bei Lampertheim**

Ein Mitglied sagt, dass im Falle einer Tunnellösung für Mannheim ein großes Verbindungsbauwerk auf dem Gebiet „Im Bruch“ in Lampertheim vorgesehen sei. Er bittet um eine sehr frühzeitige und umfassende Information der Kommune und unterstreicht die Notwendigkeit einer engen Abstimmung zwischen den beiden Projekten.

Herr Krenz bestätigt, dass eine enge Abstimmung der beiden Projekte sinnvoll sei und auch erfolge.

### **Kleinräumige unterirdische Varianten**

*Wird im PFA 5/6 eine Tunnelvariante in offener Bauweise geprüft, die den Waldbereich nach der Unterquerung der A67 vollständig untertunnelt (Lückenschluss in offener Bauweise)?*

Herr Ritzert erklärt, dass diese Variante auch geprüft werde.

## **TOP 4 Zugzahlen**

Herr Ritzert stellt die neue Zugzahlprognose 2030 Deutschland-Takt vor (siehe Anlage 1, **Folie 6-11**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### **Bedarfsplanüberprüfung**

Ein Mitglied möchte wissen, welche Zugzahlen bei der Bedarfsplanüberprüfung des Bundes für den Bundesverkehrswegeplan zugrunde gelegt werden und welche Auswirkungen das für die Planung zur Neubaustrecke haben könnte. Es fragt, ob das Klimaschutzgesetz bei den Prognosen für den Güterverkehr berücksichtigt worden sei.

Herr Ritzert antwortet, dass der Bund die Zugzahlen 2030 inklusive der Steigerungen des Personenverkehrs durch den D-Takt an die Bahn übermittelt habe. Dies bilde die Grundlage für die Planung. Auch im Falle eines möglichen späteren Anstiegs der Güterverkehrsprognosen habe dies keine Auswirkungen auf die Neubaustrecke, da diese in der relevanten Nachtzeitscheibe bereits vollständig ausgelastet sei.

#### **Güterzugzahlen**

Auf Nachfrage eines Mitglieds erklärt Herr Ritzert, dass sich durch die neue Prognose am Güterverkehrsaufkommen nichts geändert hat.

#### **Nahverkehrsprognose**

Ein Mitglied fragt, ob die Quelle der neuen Zugzahlprognose zur Verfügung gestellt werden könne. Die Steigerung des Nahverkehrsangebots um 60 zusätzliche Züge zwischen Groß-Gerau und Mannheim-Waldhof sei schwer nachzuvollziehen.

Herr Bückle, DB Netz AG, erläutert, dass die Zugzahlen für den Personenverkehr den Linienfarben der Netzkonzeption des D-Taktes entsprechen und dort nachvollzogen werden könnten. Er führt aus, dass die ursprüngliche Prognose 2030 beispielsweise noch keine Verlängerung der S-Bahn und noch keinen Halbstunden-Takt unterstellt habe. Allein dadurch kämen in der relevanten Tagzeitscheibe 16 Züge pro Richtung, also insgesamt 32 Züge, hinzu.

#### **Fernverkehr Main-Neckar-Bahn**

Ein Mitglied verweist auf die sinkende Zahl des Fernverkehrs auf der Main-Neckar-Bahn im Vergleich zur heutigen Ist-Situation. Er erkundigt sich nach dem Hintergrund.

Herr Ritzert antwortet, dass in den Zahlen noch keine Verstärkerlinien oder Zwischentakten enthalten seien. Das, was heute im Fernverkehr auf der Strecke fahre, werde auch in Zukunft fahren.

#### **Fernverkehr auf der Neubaustrecke in der Nacht**

*In der Nacht sollen bis zu 19 Fernzüge auf der Neubaustrecke fahren. Führt dies dazu, dass sich der schnelle Fernverkehr und langsame Güterverkehr in dieser Zeit gegenseitig behindert und letztlich weniger Züge als prognostiziert fahren können?*

Herr Ritzert erläutert, dass die angegebenen Fernverkehrszüge nicht über die gesamte Nacht hinweg fahren würden, sondern vor allem in den Randzeiten zwischen 22-23 Uhr abends und 5-6 Uhr morgens. Wie dies im Detail operativ ausgestaltet wird, werde später bei der Fahrplanerstellung erarbeitet.

### **Gemeinsame Planung NBS und Autobahnausbau**

Ein Mitglied verweist darauf, dass neben der Neubaustrecke auch der Ausbau der Autobahn im PFA 3 und 4 geplant sei. Im Rahmen des Scoping-Verfahrens seien die beiden Vorhaben getrennt behandelt worden. Da dasselbe räumliche Gebiet betroffen ist, sei jedoch eine gemeinsame Planung bzw. ein gemeinsames Planverfahren sinnvoll.

Herr Ritzert erläutert, dass man sich hierzu noch in Abstimmung mit den relevanten Stellen befinde.

### **Nordanbindung Darmstadt**

Auf Nachfrage von Mitgliedern geht Herr Ritzert auf die aktuellen Planungen zur Nordanbindung Darmstadts ein. Aufgrund der neuen Zugzahlen auf der Nordanbindung werde die Einbindungen in den Knoten Darmstadt überprüft. Geprüft werde, ob aufgrund der höheren Zugzahlen eine Verbindung (ein Lückenschluss) der geplanten Gleise der Nordanbindung mit den Gleisen der nördlichen und südlichen Stockschnelse notwendig ist, um den Bahnverkehr störungsfrei abwickeln zu können. Bisher waren hier keine zusätzlichen Gleise geplant. Die Gleise der Nordanbindung sollten in die Bestandsgleise der Strecke Mainz–Darmstadt einbinden.

### **TOP 5 Schallgutachten**

Herr Ritzert gibt einen Überblick zum aktuellen Bearbeitungsstand des Schallgutachtens und stellt die nächsten Schritte vor (siehe Anlage 1, **Folie 12-13**).

### **TOP 6 Generalsanierung Riedbahn**

Anschließend präsentiert Herr Ritzert den aktuellen Sachstand zur Generalsanierung der Riedbahn (siehe Anlage 1, **Folie 14-15**). Er unterstreicht, dass es ein eigenständiges Vorhaben sei, dass unabhängig von der Neubaustrecke zu sehen ist. Aufgrund der räumlichen Nähe habe man sich dennoch dazu entschieden, den Mitgliedern des Beteiligungsforums einen kurzen Überblick zum aktuellen Sachstand zu geben.

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### **Busverkehr während der Vollsperrung**

Ein Mitglied äußert Zweifel, ob zur Zeit der Vollsperrung der Riedbahn ausreichend Busse zur Verfügung stehen. Er erkundigt sich, welche Angebote insgesamt für die vielen Pendler:innen in dieser Zeit zur Verfügung gestellt werden.

Herr Bolte antwortet, dass für den Schienenersatzverkehr im Rahmen der Generalsanierung ein eigener Busfuhrpark aufgebaut werde. Schon heute würden erste Busbeschaffungen stattfinden. Man lege dabei großen Wert auf einen hohen technischen Standard der Busse wie etwa die Ausstattung mit W-



Lan. Geplant sei, dass diese Busflotte nach der Sanierung der Riedbahn auch in den anderen Korridoren des Hochleistungsnetzes zum Einsatz kommt. Zudem sei vorgesehen, zusätzlich Busfahrer:innen einzustellen.

Auf der Riedbahn selbst werde in dieser Zeit kein Zugverkehr stattfinden. Die Fahrpläne für die Alternativstrecken Main-Neckar-Bahn und Ludwigsbahn würden gegenwärtig mit den Aufgabenträgern abgestimmt. Sobald das Konzept stehe, werde die Öffentlichkeit darüber informiert.

### **Fahrradmitnahme in den Bussen**

*Besteht die Möglichkeit, Fahrräder in den Bussen des Schienenersatzverkehrs mitzunehmen?*

Herr Bolte antwortet, dass dieser Punkt noch geprüft werden müsse und bedankt sich für den Hinweis.

### **Lärmschutzwände und Photovoltaik-Anlagen**

Ein Mitglied schlägt vor, beim Neubau von Schallschutzwänden die Anbringung von Photovoltaik-Anlagen zu prüfen. Mehrere Mitglieder unterstützen die Idee.

Herr Ritzert erläutert, dass Schallschutzwänden regelmäßig einer Inspektion unterzogen werden müssten. Deswegen müsse gewährleistet werden, dass die Schallschutzwand gut zugänglich sei. Derzeit gebe es kein Schallschutzsystem, das die Anbringung von Photovoltaik-Anlagen zulassen würde. Zudem sei für die Anbringung der Anlagen zusätzlicher Grunderwerb sowie ein Betreiber nötig. Herr Bolte ergänzt, dass die Idee grundsätzlich interessant sei und man im Rahmen der Planung zur Neubaustrecke prüfen werde, ob und welcher Form dies umgesetzt werden könne. Für die Generalsanierung sei dies aufgrund der kurzen zeitlichen Vorlaufzeit hingegen nicht möglich.

### **Beschränkter Bahnübergang Dreieich-Buchsschlag**

Ein Mitglied sagt, dass bereits heute die Schranken des Bahnübergangs in Dreieich-Buchsschlag häufig und lange unten blieben. Zudem sei die Schallbelastung durch den Schienenverkehr hoch. Er fragt, ob bereits ersichtlich sei, wie sich die Belastung während der Generalsanierung ändern werde und bittet um eine frühzeitige Information.

Herr Bolte antwortet, dass man in die betroffenen Kommunen informieren werde, sobald die Pläne fertig seien.

### **Auswirkungen der ansteigenden Zugzahlen auf den Bahnübergang Erzhausen**

*Ist anlässlich der starken Zunahme der Zugzahlen auf der Bestandsstrecke Frankfurt-Darmstadt angedacht, den Bahnübergang in Erzhausen zu schließen? Falls ja, ist eine Ober- oder Unterführung vorgesehen?*

Herr Ritzert erklärt, dass dies nicht vorgesehen ist.

### **Koordination mit anderen Baustellen**

Ein Mitglied weist darauf hin, dass die Rheinstraßenbrücke in Darmstadt abgerissen und neugebaut werde. Die Bauzeit betrage insgesamt vier Jahre. In dieser Zeit sollten möglichst keine Güterzüge in dem darunter liegenden Streckenabschnitt verkehren. Er fragt, wie mit Baustellen auf dem

Umleiterstrecken umgegangen werde. Zudem äußert er Zweifel daran, dass die Umleiterstrecken über ausreichende Kapazitäten für die zusätzlichen Züge verfügen.

Herr Bolte erläutert, dass während der Generalsanierung auf den Hauptumleiterstrecken keine Bau-maßnahmen durchgeführt werden sollen. Dies gelte auch für die Rheinstraßenbrücke in Darmstadt – dies habe man im Blick. Im Jahr 2023 würden auf den Umleiterstrecken umfängliche Instandhaltungsmaßnahmen stattfinden, um diese im Folgejahr dann baustellenfrei zu halten.

Parallel dazu erstelle man ein Gesamtverkehrskonzept, in dem die Führung des Güter- und Personenverkehrs festgelegt werde. Das Thema sei komplex und werde unter Einbeziehung von Aufgabenträgern und großen Kunden behandelt.

### **TOP 7      Ausblick und Verabschiedung**

Die Mitglieder des Beteiligungsforums stimmen zum Ende der Sitzung die Botschaften für die Pressemitteilung ab.

Herr Bolte bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktive und angeregte Diskussion. Es sei wichtig, offene Fragen im Rahmen des Beteiligungsforums klären zu können. Er wünscht den Mitgliedern eine erholsame Weihnachtszeit.

Im Anschluss schließt der Moderator die Sitzung.