

Protokollentwurf –
noch nicht von der Arbeitsgruppe freigegeben

Arbeitsgruppe 2: „Verkehrskonzeption“

3. Sitzung

Lampertheim
22. Februar 2018

Ort: Stadthaus Lampertheim, Römerstraße 102, 68623 Lampertheim
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.15 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 21. März 2017

TOP 3 Präsentation BILA

TOP 4 Hinweise aus anderen Sitzungen und Kommentare

TOP 5 Methoden zur Ermittlung von Zugzahlen

TOP 6 Verkehrslenkung

TOP 7 Verkehrskonzeption

TOP 8 Dank und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 3. Sitzung Arbeitsgruppe „Verkehrskonzeption“
Anlage 2 Präsentation BILA
Anlage 3 Präsentation DB Netz AG

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Verkehrskonzeption

Welche Auswirkungen hätten eine reine Güterverkehrsstrecke (1), eine Neubaustrecke (NBS) mit Mischverkehr mithilfe von Überholbahnhöfen (2) und eine viergleisige Neubaustrecke mit Güter- und Personenfernverkehr (3) auf die verfügbaren Kapazitäten und die Betriebsqualität im Schienennetz zwischen Frankfurt und Mannheim?

- Alle vorgeschlagenen Verkehrskonzeptionen würden in unterschiedlichem Maße zu einer Entlastung der Bestandsstrecken vom Güterverkehr führen. Die geringste zusätzliche Entlastung ließe sich dabei mithilfe einer Neubaustrecke mit Überholbahnhöfen erzielen. Eine viergleisige Neubaustrecke hätte die größte Entlastung zur Folge. Diesen Vorteilen stehen folgende Nachteile entgegen:
 - Zu 1: Die Bestandsstrecken bleiben überlastet. Es bestehen keine Restkapazitäten für den Nahverkehr. Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) erzielt auf den Bestandsstrecken keine Fahrzeitgewinne.
 - Zu 2: Trotz Mehrkosten ist die Entlastung mit 10 Güterzügen am Tag gering. Das Übertragungsrisiko von Verspätungen steigt. Darunter leidet die Betriebsqualität.
 - Zu 3: Vier Gleise schaffen mehr Kapazität als verkehrlich benötigt. Die zusätzlichen Eingriffe in Natur und Umwelt lassen sich aus kapazitiver Sicht nicht begründen. Daher sieht die Bahn die Genehmigungsfähigkeit eines solchen Vorschlags und somit die Umsetzbarkeit des gesamten Vorhabens gefährdet.

Zugzahlen und Verkehrslenkung

Wie werden die Ist-Zugzahlen der Bestandsstrecken ermittelt?

- Zugzahlen für das Jahr 2016 können aus drei Quellen stammen.
 - Die „Ist-Zugzahlen“ zur Infrastrukturbemessung stammen aus Zählungen, die zweimal jährlich in repräsentativen Wochen vorgenommen werden. Aus den verkehrsstarken Tagen von Dienstag - Freitag wird ein Durchschnittswert gebildet.
 - Für die Schallberechnungen verwendet die Bahn „Anmeldezugzahlen“. Die Anmeldungen werden gemäß ihrer Häufigkeit dem Bemessungstag zugeordnet.
 - Die Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes nutzt ebenfalls Anmeldezugzahlen auf Basis des Netzfahrplans und des langfristigen Gelegenheitsverkehrs der DB Netz AG. Die Aktualisierung der Zahlen erfolgt nicht jährlich, aber mindestens alle fünf Jahre. Eine Umrechnung auf Tageswerte liegt beim EBA nicht vor.
- Die Zugzahlen zur Infrastrukturbemessung liegen leicht oberhalb der Zahlen aus der EBA-Lärmkartierung. Beim Güterverkehr beträgt die Differenz der Zugzahlen aufgrund unterschiedlicher Ermittlungsmethoden maximal 11 Güterzüge am Tag.
- Um eine Veränderung der Schallentwicklung um drei Dezibel zu erreichen, ist eine Halbierung bzw. Verdopplung des Güterverkehrs nötig. Die Abweichungen in den Zugzahlen haben deswegen kaum Auswirkungen auf die Schallberechnung.

Wie funktioniert die Verkehrslenkung und wie könnte sie für den Abschnitt Frankfurt – Mannheim aussehen?

- Zur Umsetzung der Verkehrslenkung erklärt die Bahn die Neubaustrecke zu einem „Besonderen Schienenweg“ mit Vorrang für den Güterverkehr in der Nacht. Diese Rahmenbedingungen werden anschließend in die Schienennutzungsbedingungen überführt.
- Die Verkehrslenkung wird durch Rabatte bei der Nutzung der Neubaustrecke sowie durch das neue Trassenpreissystem 2018 unterstützt.
- Es ist eine größtmögliche Verlagerung der Güterzüge im Nordabschnitt (nördlich von Darmstadt) auf die Neubaustrecke geplant. Im Südabschnitt sollen verbleibende Kapazitäten für zusätzliche Güterzüge aus Mainz-Bischofsheim genutzt werden. Sind die Kapazitäten der Neubaustrecke voll ausgeschöpft, verbleibt der restliche Güterverkehr auf den Bestandsstrecken. Dieser wird gleichmäßig auf die Main-Neckar-Bahn und die Riedbahn verteilt.
- Auf beiden bestehenden Strecken kommt es durch die Verkehrslenkung in der Nacht zu einer Reduzierung des Güterverkehrs. Von einem höheren Güterverkehrsaufkommen sind u.a. die Kommunen Frankfurt, Neu-Isenburg, Groß-Gerau und Lampertheim betroffen. Abhängig von den Ergebnissen der Knotenuntersuchung kann dies auch für Mannheim zutreffen.
- Einige Teilnehmer bemängeln, dass die angestrebte Verkehrslenkung nicht rechtsverbindlich festgeschrieben werden kann.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden zur dritten Sitzung der AG „Verkehrskonzeption“ (**Anlage 1**). Er bedankt sich bei der Stadt Lampertheim für die erneute Bereitstellung der Räumlichkeiten und übergibt das Wort an Bürgermeister Gottfried Störmer.

Herr Störmer begrüßt die Teilnehmenden. Er erläutert, dass die Stadt Lampertheim in zweifacher Hinsicht von den Planungen zur Neubaustrecke betroffen sei. Dies gelte in Bezug auf die Streckenführung der Neubaustrecke. Er trete für eine autobahnparallele Trassenführung ein, sodass Eingriffe in den Lampertheimer Forst vermieden werden könnten. Zudem sei Lampertheim durch die Riedbahn einem steigenden Güterverkehrsaufkommen ausgesetzt. Angesichts der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Lärm plädiere er gemeinsam mit den Bürgerinitiativen BILA sowie der IG BRN21 für Schallschutzmaßnahmen entlang den Bestandsstrecken. Er wünscht den Teilnehmenden eine erfolgreiche Sitzung.

Herr Eggert stellt die kommenden Sitzungstermine für die Arbeitsgruppen sowie das Beteiligungsforum vor. Er erklärt, dass einige Teilnehmer bereits auf ungünstige Überschneidungen von Sitzungsterminen mit anderen relevanten Veranstaltungen hingewiesen hätten. Daher könne es in Einzelfällen noch zu Terminverschiebungen kommen. Ebenso stünden die Sitzungstermine unter dem Vorbehalt, dass die bis zu diesem Zeitpunkt notwendigen Dokumente und Planungsergebnisse vorlägen. Den Teilnehmenden stehe es zudem weiterhin offen, ihre Themenvorschläge einzubringen, sodass bei Bedarf auch zusätzliche Arbeitsgruppensitzungen erwogen werden könnten.

Der Moderator gibt einen Rückblick auf die bisherigen Arbeitsgruppensitzungen. In der ersten Sitzung habe Herr Pohl von Intraplan die Methodik zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) erläutert und die vom Bund angestrebte Verkehrskonzeption für den Korridor Frankfurt-Mannheim vorgestellt. Auf der zweiten Sitzung standen vor allem die Vorschläge der Teilnehmenden zu alternativen Verkehrskonzeptionen im Vordergrund. Aus der Idee des ganztägigen Mischverkehrs auf der Neubaustrecke sei der Vorschlag entwickelt worden, durch Überholbahnhöfe oder -gleise zusätzlichen Güterverkehr auf der Strecke zu ermöglichen. Zudem habe die Bahn den Untersuchungsauftrag erhalten, die kapazitiven Auswirkungen einer viergleisigen Neubaustrecke auf das Streckennetz zu prüfen. Ziel der heutigen Sitzung sei die Präsentation und Diskussion der Untersuchungsergebnisse sowie der Vergleich mit der im BVWP vorgesehenen Verkehrskonzeption.

Weitere Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Methoden zur Ermittlung von Ist-Zugzahlen
- Möglichkeiten und Ausgestaltung der Verkehrslenkung

Herr Eggert stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Er greift den im Vorfeld geäußerten Teilnehmerwunsch nach einer frühzeitigeren Versendung der Präsentationen auf. Es werde sich bemüht, den Teilnehmern zentrale Informationen möglichst frühzeitig zur Verfügung zu stellen. Dies sei bei der heutigen Sitzung mit der Versendung der angeforderten Zugzahlen geschehen. Zugleich bittet er um Verständnis, dass die gezeigten Präsentationen oftmals sehr kurzfristig fertiggestellt würden, sodass ihre Versendung im Vorfeld der Sitzung kaum möglich sei. Zudem sei die zusätzliche, mündliche Erläuterung der Folieninhalte wichtig, um Fehlinterpretationen vorzubeugen. In

diesem Zusammenhang betont er, dass es auch den Teilnehmenden möglich sei, Vorträge zu halten. Um sie entsprechend in der Tagesordnung berücksichtigen zu können, seien diese jedoch möglichst frühzeitig anzukündigen. Zwei Anfragen seien erst am Sitzungstag eingegangen, sodass diese nicht mehr in die Tagesordnung hätten integriert werden können.

Er bittet die beiden Teilnehmenden um die kurze Darstellung ihrer Anliegen.

Herr Rosenstock von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) erklärt, dass die rechtliche Bindungswirkung des BVWPs sowie des dazugehörigen Projektinformationssystems (PRINS) weiterhin umstritten sei. Eine Arbeitsgruppe der SDW sei zu der Auffassung gekommen, dass sich aus diesen Dokumenten keine Bindungswirkung für die Planung des Projektes ableiten lasse. Dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund notwendiger Umweltverträglichkeitsprüfungen.

Herr Krone, Vertreter von Frau Buchholz (MdB), erläutert, dass grundsätzliche Aspekte zur Verkehrskonzeption noch zu beantworten seien. Dabei stünden insbesondere die Fragen im Vordergrund, für welche Verkehrsarten und welche Geschwindigkeit die Neubaustrecke zu planen sei und wie eine Verkehrslenkung aussehen könne. Er schlägt vor, entsprechende Dokumente zu dieser Thematik in eine digitale Cloud zu laden, um sie den Teilnehmenden zugänglich zu machen.

Herr Eggert erläutert, dass geprüft werde, wie die Dokumente den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt werden könnten. Bisherige Praxis sei es gewesen, auf Positionspapiere im Anhang eines Protokolls zu verzichten und mit Verlinkungen auf die externen Webseiten der Teilnehmenden zu arbeiten. *[Ergänzung im Nachgang: Einsicht in das Dokument der SDW können die Teilnehmenden mithilfe eines File-Share-Ordners nehmen. Der entsprechende Link wurde ihnen im Nachgang der Sitzung zugesandt].*

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 21. März 2017

Herr Eggert erklärt, dass keine Änderungsvorschläge zum Protokollentwurf der Sitzung vom 21. März eingegangen seien. Es werden keine neuen Änderungen vorgeschlagen. Damit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

TOP 3 Präsentation BILA

Karl-Heinz Barchfeld von der Bürgerinitiative BILA stellt die Präsentation „Projektmanagementplan und Risikoanalyse“ vor (**Anlage 2, Folie 1-8**).

Diskussion/Anmerkungen

Planungsstand und Mitwirkungsmöglichkeiten

Ein Teilnehmer kritisiert, dass auf Grundlage der bestehenden DB-Präsentationen nicht ersichtlich werde, an welchem Punkt die Planungen stehen. Es sei unklar, an welchen Stellen sich die Teilnehmenden in welcher Form einbringen könnten. Es müsse eine klarere Definition der jeweiligen Planungsziele und der dafür notwendigen Planungsschritte geben. Ebenso müsse verdeutlicht werden, welche Themenaspekte jenseits der Verantwortung der DB Netz AG lägen und in wessen Zuständigkeitsbereich diese stattdessen fielen.

Ein Vertreter der DB Netz AG sagt zu, in den nachfolgenden Sitzungen eine detailliertere Übersicht zum derzeitigen Planungsstand zu geben. Darin würde auch der Umgang mit der neuen Bedarfspla-

numsetzungsvereinbarung und den damit verbundenen Prozess der parlamentarischen Befassung aufgezeigt werden.

Bedeutung wissenschaftlicher Studien bei der Ermittlung des Bedarfs

Ein Vertreter der DB Netz AG nimmt Bezug auf die im Vortrag geäußerte Kritik am Umgang mit wissenschaftlichen Studien (siehe **Anlage 2, Folie 6**). Bei den dort zitierten Studien zur Bedarfsermittlung handele es sich um Untersuchungen zur Verkehrskonzeption und Verkehrsführung. Für das Projekt Rhein/Main-Rhein/Neckar sei dabei die Mittelrheinstudie von zentraler Bedeutung gewesen, deren Ergebnisse in die Erstellung des Bundesverkehrswegeplans eingeflossen seien.

Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Ein Vertreter der DB Netz AG greift den Vorschlag nach einer stärkeren Berücksichtigung von Lärm bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses auf. Auf der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe sei das Verfahren zur Bewertung von Lärm erläutert worden. In einer wissenschaftlichen Befragung sei darum gebeten worden, den Nutzen, der sich aus einem Rückgang des Lärms ergebe, einen Geldwert zuzuordnen. Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse sei eine Methodik ermittelt worden, welche bundesweit bei der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses von Neubauprojekten zum Einsatz komme. Er betont, dass die DB Netz AG keinen Einfluss auf die Methodik habe oder innerhalb eines einzelnen Projektes davon abweichen könne. Dies gelte auch für die Frage, ob und inwiefern Ersatzinvestitionen von Rollmaterialien bei der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung angemessen berücksichtigt worden seien.

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob somit Diskussionen zur Schallentwicklung und notwendigen Schallschutzmaßnahmen ausgeschlossen seien. Ein Vertreter der DB Netz AG verneint dies. Zwar könne auf die bundesweit genutzte Methodik zur Bewertung der Schallentwicklung kein Einfluss genommen werden. Die konkrete Schallentwicklung an der Neubaustrecke und den Bestandsstrecken sowie notwendige Schallschutzmaßnahmen werde man hingegen weiter mit den Teilnehmenden betrachten und diskutieren. Dabei gelte, dass die Neubaustrecke bzw. Strecken mit erheblichen baulichen Veränderungen gemäß den Vorgaben der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Lärmvorsorge) untersucht würden. Dies sei etwa bei der Strecke zwischen Zeppelinheim und Frankfurt Stadion der Fall. Bei den Bestandsstrecken ohne bauliche Veränderungen werde es hingegen zu einem Abwägungsprozess vor dem Hintergrund der Grenzwerte 60 Dezibel in der Nacht sowie 70 Dezibel am Tag kommen.

Knotenuntersuchungen

Ein Teilnehmer bemängelt, dass die Ergebnisse aus den Knotenuntersuchungen in Mannheim und Frankfurt weiter auf sich warten ließen und fordert eine Beschleunigung der Planung.

Ein anderer Teilnehmer erwidert, dass einerseits größere Einflussmöglichkeiten auf die Planungen gefordert würden. Andererseits werde kritisiert, dass Planungsergebnisse noch nicht vorlägen. Beides zugleich zu fordern, empfinde er als widersprüchlich und nicht nachvollziehbar. Sowohl bei den Zugzahlen 2030 als auch bei der Knotenuntersuchung Mannheim müsse auch die DB Netz AG auf die Ergebnisse des Bundes warten. Erst wenn diese Ergebnisse vorlägen, sei die Grundlage für viele notwendige Diskussionen geschaffen.

Er verweist darüber hinaus auf die Entwicklungen auf bundespolitischer Ebene und den derzeit zur Debatte stehenden Koalitionsvertrag. Darin sei etwa eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung

von Schall vorgesehen. Ebenso werde ein verbesserter Lärmschutz an den Bestandsstrecken erwogen. Es bestehe daher die Hoffnung, dass die langjährigen Forderungen aus der Bevölkerung nun stärkere Beachtung durch die Politik fänden. Es bleibe abzuwarten, wie der entsprechende politische Entscheidungsprozess verlaufe. Verantwortlich für diese übergeordneten Themen sei aber die Bundespolitik und nicht die Bahn.

Betrachteter Prognosezeitraum für die Neubaustrecke

Ein Teilnehmer hält fest, dass die DB Netz AG keine politischen Vorgaben beeinflussen könne. Dennoch müsse politischen Entscheidungsträgern klar vermittelt werden, dass die Strecken für eine Nutzungsdauer von 100 bis 150 Jahren gebaut würden und dies entsprechend zu berücksichtigen sei. Auch die gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz seien in anderen Ländern umfanglicher. Ein anderer Teilnehmer verweist auf das Konzept „Mobiles Baden-Württemberg“. Bei der Zielprognose für das Jahr 2050 gehe das Konzept von null Nettotreibhausgasen aus. Um dies zu erreichen, dürften bereits ab 2035 keine Autos mehr mit Verbrennungsmotor ausgestattet sein. Eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sei deswegen ebenso nötig, wie der Ausbau des Nahverkehrs. Dies könne mit der Neubaustrecke erreicht werden, sodass dringender Handlungsbedarf zur Umsetzung bestehe.

Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Ein Teilnehmer erkundigt sich, wie die Bahn den Prozess zur parlamentarischen Befassung gemäß der beschlossenen BUV gestalten will. Er bittet darum, den vorgesehenen Prozess in einer späteren Sitzung darzulegen.

Ein Vertreter der DB Netz AG sagt dies zu. Grundsätzlich sehe die BUV vor, dass die DB Netz AG einen Bericht formuliere, in der die gewählte Vorzugsvariante dargestellt wird. Diese sei entsprechend der gesetzlichen Anforderungen und Vorgaben geplant. Darüber hinaus führe man in dem Dokument übergesetzliche Forderungen auf. Der Bericht werde dem zuständigen Bundestagsausschuss vorgelegt. Die mögliche Entscheidung zur Umsetzung übergesetzlicher Forderungen werde dabei von den Bundestagsabgeordneten gefällt. Der genaue Ablauf sowie die Verknüpfung mit dem Beteiligungsprozess würden auf einer Folgesitzung nochmals detaillierter dargestellt.

Der Moderator fasst die bisherigen Diskussionen zusammen. Der Wunsch der Teilnehmenden nach mehr Orientierung im Planungsprozess sei deutlich geworden und werde zukünftig noch stärker berücksichtigt. Er weist darauf hin, dass der Beteiligungsprozess zu einer sehr frühen Phase eingesetzt worden sei und einige notwendige Grundlagen noch nicht vorlägen. Insbesondere im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim könne der Variantenvergleich erst beginnen, wenn die Knotenuntersuchung Mannheim abgeschlossen sei.

Insgesamt ließen sich die angesprochenen Themen in drei Kategorien einteilen. Die erste Kategorie umfasse übergeordnete Diskussionspunkte, etwa zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der darin vorgenommenen Lärmbewertung. Diese Punkte beträfen deutschlandweit alle Projekte im BVWP. Derartige Entscheidungen würden von übergeordneter politischer Ebene getroffen werden, die Veränderungsmöglichkeiten auf Projektebene seien daher als eher gering einzuschätzen.

In die zweite Kategorie fielen Teilnehmerhinweise - etwa zur Verbesserung der Streckenführung - die projektintern geprüft und umgesetzt werden könnten. Die meisten vorgebrachten Themen fielen in den dazwischenliegenden Graubereich. So gebe es z.B. mit dem BVWP bzw. dem Bundesschienenwege-

ausbaugesetz zwar gesetzliche Grundlagen. Deren Aussagekraft und Verbindlichkeit sei jedoch anhaltender Diskussionspunkt.

Eine deutlichere Aufbereitung der projektspezifischen Handlungsspielräume und Einflussmöglichkeiten für die Teilnehmenden werde für die kommenden Sitzungen als Auftrag mitgenommen.

TOP 4 Hinweise aus anderen Sitzungen und Kommentare

Tobias Bückle, DB Netz AG, präsentiert die Hinweise aus anderen Sitzungen und Kommentare (**Anlage 3, Folie 2-3**)

TOP 5 Methoden zur Ermittlung von Zugzahlen

Herr Bückle fährt mit der Präsentation „Methodik zur Ermittlung von Zugzahlen“ fort. (**Anlage 3, Folie 4-7**).

Diskussion/Anmerkungen

Auswirkungen von Gütermehrverkehr auf die Lärmentwicklung

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Zugzahlen der Infrastrukturbemessung im Vergleich mit den „Anmelde-Zugzahlen“ der Schallberechnung um bis zu 30% variieren. Er erkundigt sich nach den möglichen Auswirkungen dieser Differenz auf die Schallberechnung.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass eine 30%-ige Steigerung des Güterverkehrs nicht gleichzeitig eine Steigerung der Schallentwicklung um 30% bedeute. Für eine Veränderung um drei Dezibel bräuchte es eine Halbierung bzw. Verdopplung des Verkehrsaufkommens. Grund sei, dass die Schallentwicklung logarithmisch berechnet werde.

TOP 6 Verkehrslenkung

Herr Bückle stellt das Konzept der Bahn zur „Verkehrslenkung“ vor (**Anlage 3, Folie 8-15**).

Diskussion/Anmerkungen

Zugfolgezeiten

Ein Teilnehmer fragt, wieviel Minuten Abstand zwischen den jeweiligen Güterzügen in der Nacht auf der Neubaustrecke unterstellt worden sei. Er möchte zudem wissen, wie groß der zeitliche Abstand zwischen den Zügen ist, wenn auf „elektrische Sicht“ gefahren werde.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass die Neubaustrecke alle sechs Minuten von einem Güterzug befahren werden könne, unter den Bedingungen optimaler Betriebsqualität. Dies entspreche 160 Güterzügen in der Nachtzeitscheibe. Da jedoch der auslaufende sowie anlaufende Personenfernverkehr in den Randzeiten mitberücksichtigt werden müsse, reduziere sich die Kapazität der Neubaustrecke auf 140 Güterzüge in der Nacht. Grundsätzlich sind auch kürzere Zugfolgezeiten möglich. Neben dem Abstand von Zügen mit gleichen Geschwindigkeiten unterwegs müssten aber auch die Anfahrts- und Bremsvorgänge sowie die Betriebsqualität bei der Kapazitätsberechnung mitberücksichtigt werden. Er ergänzt, dass mit „Fahren auf elektrische Sicht“ das ETCS (European Train Control System) Level 3 gemeint sei. Ziel dieses Systems sei es, auf die bislang starren Zeitabstände zwischen den Zügen (Blockabstände) zu verzichten. Der Abstand zwischen den Zügen sollte sich stattdessen dynamisch an den Zuggeschwindigkeiten ausrichten. Die Einführung eines solchen Systems sei aller-

dings auf absehbare Zeit nicht realistisch, sodass es bei der Betrachtung nicht unterstellt werden könne.

Zugzahlen zwischen Groß-Gerau und Darmstadt

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf Folie 11 (**Anlage 3**) und bittet um die Ergänzung der Zugzahlen zwischen Groß-Gerau und Darmstadt.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass sich die Zugzahlen aus dem Schaubild ableiten ließen:

Aus Mainz-Bischofsheim kommen insgesamt 97 Güterzüge, die entweder in Richtung Darmstadt weiterfahren oder über die Riedbahn oder die Neubaustrecke nach Süden geleitet werden könnten.

Nördlich von Groß-Gerau sind auf der Riedbahn drei Güterzüge angegeben, südlich 43. Das bedeutet, dass auf der Höhe von Groß-Gerau 40 Güterzüge auf die Riedbahn gelenkt wurden. Die Neubaustrecke befahren weitere 38 Güterzüge aus Mainz-Bischofsheim. Dies erklärt sich aus der Differenz zwischen dem nördlich von Darmstadt gelegenen Teil der Neubaustrecke und dem südlichen (102 bzw. 140 Güterzüge). Von den 97 Güterzügen aus Mainz-Bischofsheim passieren demzufolge noch 19 die Strecke von Groß-Gerau (östlich der Verbindungskurve zur NBS) bis nach Darmstadt.

Er sagt dennoch eine Ergänzung der Folie zu.

Tag- und Nachtzeit

Ein Teilnehmer fragt, welcher Zeitraum als „Nacht“ definiert sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG führt aus, dass die gesetzliche Nacht um 22 Uhr beginne und um 6 Uhr ende. Für diese Zeit habe der Güterverkehr auf der Neubaustrecke Vorrang gegenüber dem Personenfernverkehr.

Anbindung des Frankfurter Flughafens durch den Hessenexpress

Ein Teilnehmer erkundigt sich, weshalb lediglich 7 nächtliche Fernverkehrszüge auf der Neubaustrecke vorgesehen seien. Vor allem der Hessenexpress sei in der Nacht relevant, damit die Mitarbeiter des Frankfurter Flughafens diesen nach Arbeitsende nutzen könnten.

Ein Vertreter der DB Netz AG stimmt zu, dass bislang 7 Fernverkehrszüge in der Nacht auf der Neubaustrecke prognostiziert seien. In der Nacht gelte der Güterverkehrsvorrang, sodass potenzielle zusätzliche Personenverkehrszüge auf die Bestandsstrecken ausweichen müssten. Derzeitiges Ziel sei es, die Kapazitäten der Neubaustrecke nachts möglichst vollständig für die Güterzüge zu nutzen, um die Bestandsstrecken in der Nacht zu entlasten.

Ein anderer Vertreter der DB Netz AG ergänzt, dass die Verkehrslenkung auf den Prognosezugzahlen 2025 beruhe. Bei der Vorlage der Zugzahlen für das Jahr 2030 würde sie entsprechend aktualisiert.

Ein Teilnehmer fragt, ob die 9-minütige Fahrzeitverkürzung für den Personenfernverkehr in der Nacht relevant sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG antwortet, dass es sich bei dem verbleibenden Personenfernverkehr um Auslauf- und Anlaufverkehr handele. Aus dem generell geringeren Personenfernverkehrsaufkommen in der Nacht würden sich ohnehin nur wenige Umsteigemöglichkeiten ergeben. Die 9-minütige Fahrzeitverkürzung sei zudem vor dem Hintergrund des Güterverkehrsvorrangs weniger relevant.

Ein Teilnehmer widerspricht und erläutert, dass gerade in der Nacht mit geringem Personenfernverkehrsangebot die Fahrzeitverkürzung zur Aufrechterhaltung der Umsteigemöglichkeiten wichtig sei.

Bedeutung des Knoten Darmstadt

Ein Teilnehmer findet den Knoten Darmstadt in dem Schaubild zur Verkehrslenkung vernachlässigt. Es sei wichtig, den Verteilknoten Darmstadt aufgrund seiner Funktion für die Strecke Rotterdam-Genua zu erhalten.

Unterstellte Vollauslastung der Strecke Karlsruhe-Basel

Ein Teilnehmer fragt, weshalb trotz Vollauslastung der Aus-/Neubaustrecke Karlsruhe-Basel kein nennenswerter Gütermehrverkehr zu erwarten sei. Er bittet um die Bereitstellung der entsprechenden Zugzahlen.

Ein anderer Teilnehmer erkundigt sich, ob die Kapazitäten der erwähnten Strecke tatsächlich niedriger seien als jene der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass der vollständige Güterverkehr für die Strecke Karlsruhe-Basel durch den Katzenbergtunnel geleitet werden müsse. Dieser stelle den Engpass für die Strecke dar. Es sei daher korrekt, dass die Kapazität der Strecke Karlsruhe-Basel geringer sei als die der geplanten Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim.

Verbindlichkeit der Verkehrslenkung

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die Lenkung der Güterzüge auf die Neubaustrecke rechtlich gewährleistet werden könne.

Ein Vertreter der DB Netz AG führt aus, dass die Bahn die Neubaustrecke zum besonderen Schienenweg gemäß §57 Eisenbahnregulierungsgesetz erklären werde. Dies werde in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen und könnte zum gegebenen Zeitpunkt von den Teilnehmenden überprüft werden. Es könne keine Garantie gegeben werden, da nicht die Bahn, sondern das Eisenbahnbundesamt über die Vorhabensgenehmigung entscheide. Durch die Festschreibung der Verkehrslenkung in den Planfeststellungsunterlagen werde aber die größtmögliche Verbindlichkeit erzeugt. Zudem hätten die Eisenbahnverkehrsunternehmen durch das Trassenpreissystem 2018 sowie Vergünstigungen bei der Nutzung der Neubaustrecke den wirtschaftlichen Anreiz, diese zu nutzen.

Trassenpreissystem 2018

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob das „Trassenpreissystem 2018“ bereits genehmigt sei und ob es auch für die Folgejahre gelte.

Ein Vertreter der DB Netz AG erwidert, dass das Trassenpreissystem das Ergebnis einer großen Marktkonsultation unter Beteiligung der dafür zuständigen Bundesnetzagentur sei und bereits genehmigt wurde. Die Jahreszahl beziehe sich auf das Einführungsjahr und nicht auf die Laufzeit des Trassenpreissystems. Dies gelte auch über das Jahr 2018 hinaus.

Anpassung des Vorhabens an die Verkehrsentwicklung

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert ein Vertreter der DB Netz AG, dass die Prognosezahlen im Rahmen der Überarbeitung des Bedarfsplans alle fünf Jahre überprüft würden. Sofern sich daraus Anpassungsbedarf für geplante Vorhaben ergebe, werde dieser berücksichtigt.

Güterverkehrsaufkommen an den Bestandsstrecken und Verkehrslenkung

Die Teilnehmenden diskutieren über die von der Bahn vorgeschlagene Verkehrslenkung und die damit verbundene Entlastung der Bestandsstrecken vom Güterverkehr. Der Moderator hält fest, dass in der Nacht ein deutlicher Rückgang der Güterzugzahlen auf der Main-Neckar-Bahn und der Riedbahn zu

verzeichnen sei. Die Verkehrslenkung werde dabei so umgesetzt, dass die auf den Bestandsstrecken verbleibenden Güterzüge gleichmäßig auf die jeweiligen Strecken verteilt würden. Einige Teilnehmende merken an, dass diese Entlastung nicht für alle Kommunen, insb. nicht für Mannheim, Lampertheim, Zeppelinheim und Groß-Gerau zutreffe.

Ein Teilnehmer betont, dass die Verkehrslenkung zwar für eine Mehrheit der Kommunen von Vorteil sei. Dies treffe aber nicht für das bereits vom Fluglärm belastete Zeppelinheim (Stadtteil von Neu-Isenburg) zu, welches mit einem höheren nächtlichen Güterverkehrsaufkommen rechnen müsse und daher negativ betroffen sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG ergänzt, dass in Zeppelinheim ein gesetzlicher Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen gemäß Lärmvorsorge geltend gemacht werden könne. Dies wiederum treffe für große Teile der Bestandsstrecken nicht zu.

Ein anderer Teilnehmer äußert Verständnis für die Anrainerkommunen an den Bestandsstrecken. Entlang der Neubaustrecke sei allerdings der Abschnitt zwischen Lorsch und Einhausen besonders betroffen. Daher bestehe die Forderung nach einem langen bergmännischen Tunnel in diesem Streckenabschnitt fort.

Einige Teilnehmende bitten, die zusätzlichen Belastungen für die genannten Kommunen im Schaubild (siehe **Anlage 3, Folie 11**) stärker zu verdeutlichen. Ein Vertreter der DB Netz AG kündigt eine entsprechende Anpassung der Folie an. Es werde geprüft, wie zugleich die Übersichtlichkeit und Verständlichkeit des Schaubildes gewahrt werden könne.

„Große Pfalzlösung“

Ein Teilnehmer weist auf frühere Überlegungen für eine Neubaustrecke ab Bingen durch die Pfalz nach Karlsruhe, die sog. „große Pfalzlösung“, hin. Mit einer solchen Strecke hätten die Bestandsstrecken wesentlich vom Güterverkehr zwischen Rotterdam und Genua entlastet werden können. Zwar seien die geschätzten Baukosten von 12 Mrd. € erheblich, dennoch sei diese Option nicht ausreichend geprüft worden.

Ein Vertreter der DB Netz AG verweist auf das negative Nutzen-Kosten-Verhältnis einer solchen Strecke. Deswegen sei diese nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden, sodass kein Planungsauftrag dafür bestehe.

TOP 7 Verkehrskonzeption

Herr Bückle fährt mit der Präsentation zur „Verkehrskonzeption“ fort (**Anlage 3, Folie 16-39**).

Leistungsfähigkeit von Neubaustrecken

Ein Teilnehmer erläutert, dass die möglichen Kapazitäten der Neubaustrecke wesentlich von der Leistungsfähigkeit der Knoten im Streckennetz abhingen. Deswegen seien die Knoten Mannheim, Frankfurt und Darmstadt in den Untersuchungen besonders zu berücksichtigen. So bestünden beispielsweise Mängel am Mannheimer Rangierbahnhof mit großer Relevanz für den Betrieb der geplanten Neubaustrecke.

Ein Vertreter der DB Netz AG weist auf die Untersuchungen zu den Knoten Frankfurt und Mannheim hin und erklärt, dass derartige Aspekte Berücksichtigung fänden.

Die Bestandsstrecken als überlastete Schienenwege

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Bestandsstrecken zu überlasteten Schienenwegen erklärt worden seien. Er bittet um die Bereitstellung der dazugehörigen Kapazitätsanalyse.

Ein Vertreter der DB Netz erwidert, dass geprüft werde, inwiefern den Teilnehmenden entsprechende Dokumente zur Verfügung gestellt werden könnten.

Kosten einer viergleisigen Neubaustrecke

Die Teilnehmenden diskutieren über die Kostenschätzung der Bahn für eine viergleisige Neubaustrecke südlich von Darmstadt. Ein Vertreter der DB Netz AG betont, dass kein Planungsauftrag für eine solche Strecke bestehe und die Bahn dementsprechend keine Finanzmittel für eine detaillierte Kostenermittlung zur Verfügung gestellt bekomme. Daher handele es sich um eine überschlägige Kostenschätzung. Die in der Mittelrheinstudie genannten Kosten für eine zweigleisige ICE-NBS sind auf Kilometerkosten umgerechnet und mit dem entsprechenden Faktor multipliziert worden.

Ein Teilnehmer äußert Verständnis für die Vorgehensweise der Bahn. Dennoch sei anzunehmen, dass der Bau einer viergleisigen Neubaustrecke nicht doppelt so teuer sei wie die Verlegung von lediglich zwei Gleisen.

Aus der Sicht eines anderen Teilnehmers würden die Kosten von 1,2 Mrd. € den Bau einer solchen Strecke zunächst nicht ausschließen. Viele der Kosten würden ohnehin entstehen, sollten die Ergebnisse der Knotenuntersuchung Mannheim einen Güterzugbypass notwendig machen.

Ein Vertreter der DB Netz AG korrigiert, dass die Kosten eines Bypasses zusätzlich zu den angegebenen 1,2 Mrd. € anfallen würden.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Ein Teilnehmer bemängelt, dass die Belange der Umwelt eine zu geringe Beachtung in den derzeitigen Planungen fänden. Er zitiert aus dem §6 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG). Er erklärt, dass bei einer erheblichen Beeinträchtigung der Umwelt nachzuweisen sei, dass keine weniger beeinträchtigende Streckenführung möglich sei. Eine solche Prüfung sei auch bei dem geplanten Vorhaben notwendig.

Ein Vertreter der DB Netz AG verweist auf die Arbeitsgruppen, welche die konkrete Streckenführung zum Thema hätten. Auf den vergangenen Sitzungen sei angekündigt worden, dass die Bahn eine Variantenbetrachtung gemäß den Vorgaben des UVPGs durchführen werde.

Der Moderator ergänzt, dass in der Arbeitsgruppe Pfungstadt - Lorsch bereits sehr detailliert über den Umgang mit Beeinträchtigung der Umwelt gesprochen worden sei, beispielsweise zum Thema der abgestuften Waldränder. Er bittet um Verständnis, dass es sich in der Arbeitsgruppe „Verkehrskonzeption“ um übergeordnete Fragen der Verkehrsführung handele. Dies bedeute jedoch keineswegs, dass Umweltbelange keine Beachtung in den dafür zuständigen Arbeitsgruppen fänden.

Auswirkungen einer viergleisigen Neubaustrecke

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass mit der Neubaustrecke im Abschnitt Pfungstadt - Lorsch erhebliche Eingriffe in Natura 2000-Gebiete und FFH-Gebiete verbunden seien. Darüber hinaus gebe es den Wunsch nach einem umfassenden Lärmschutz für den Bereich Lorsch - Einhausen. Eine viergleisige Neubaustrecke wäre zum einen mit noch stärkeren Beeinträchtigungen für Natur und Umwelt verbunden. Zum anderen hätten die Forderungen nach einem bergmännischen Tunnel bei Umsetzung einer viergleisigen Neubaustrecke keine Erfolgsaussichten mehr. Dies sei kritisch zu sehen.

Maximalgeschwindigkeit des Güterverkehrs

Auf Nachfrage eines Teilnehmenden erläutert ein Vertreter der DB Netz AG, dass Güterzüge eine Maximalgeschwindigkeit von circa 120 km/h erreichen könnten. Eine signifikante Geschwindigkeitssteigerung für relevante Anteile der Güterzüge sei in absehbarer Zukunft nicht realistisch, da insbesondere die Bremstechnik der Güterzüge nicht dafür geeignet sei.

Variantenprüfung und Rechtssicherheit

Ein Teilnehmer weist auf die Bedeutung einer intensiven Variantenprüfung für eine rechtssichere Planung hin. Bevor eine Vorzugsvariante festgelegt werden könne, müsse ein Variantenvergleich vorgenommen werden. Dabei sei klar zu begründen, welche Varianten untersucht würden und weshalb.

Der Moderator fasst die Untersuchungsergebnisse der eingebrachten Teilnehmervorschläge zusammen. Die Prüfung habe ergeben, dass Überholbahnhöfe zu einer geringeren Entlastung der Bestandsstrecken führten als ursprünglich erhofft. Tagsüber könnten lediglich 10 Güterzügen auf die Neubaustrecke verlagert werden.

Auf der anderen Seite stehe der Vorschlag einer viergleisigen Neubaustrecke. Diese gehe über den Planungsauftrag des BVWPs hinaus und würde über Kapazitäten verfügen, die den prognostizierten Bedarf deutlich übersteige. Somit handele es sich bei dem Vorschlag primär um eine Maßnahme zur Lärmvermeidung an den Bestandsstrecken. Damit wären jedoch auch ein größerer Flächenverbrauch sowie zusätzliche Eingriffe in Natur und Umwelt verbunden. Diese seien aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig. Die Bahn befürchte, dass dieser Vorschlag deshalb nicht genehmigungsfähig sein könnte. Herr Eggert appelliert an die Teilnehmenden, die vorgebrachten Argumente in den internen Gremien nochmals zu prüfen. Insbesondere die Frage der Genehmigungsfähigkeit gelte es kritisch zu diskutieren, da dies eine Grundvoraussetzung für den Bau einer Strecke sei.

TOP 8 Dank

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.