

Protokoll

Arbeitsgruppe 4: „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“

1. Sitzung

Bürgerhaus, Weiterstadt
16. März 2017

Ort: Bürgerhaus Weiterstadt, Carl-Ulrich Straße 13, 64331 Weiterstadt
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Ziele der Arbeitsgruppe

TOP 3 Rahmenbedingungen und Grundlagen zur Streckenführung im Raum Darmstadt und Umgebung

TOP 4 Fragen, Anmerkungen, Hinweise

TOP 5 Dank und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 1. Sitzung Arbeitsgruppe „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“
Anlage 2 Präsentation Jörg Ritzert, DB Netz AG
Anlage 3 Präsentation Bernd Rohmann, Pro Bahn Hessen

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der ersten AG-Sitzung „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“ (**Anlage 1**). Er erklärt, dass auf Anfrage die Kurzpräsentation eines Teilnehmers zu „Trassenvarianten zwischen Darmstadt und Lorsch“ in die Tagesordnung aufgenommen wurde. Er stellt die weitere Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Vorstellung der Ziele der Arbeitsgruppe
- Rahmenbedingungen und Grundlagen zur Streckenführung im Raum Darmstadt und Umgebung
- Klärung offener Fragen, Einholen von Hinweisen und Anmerkungen

Der Moderator betont, dass den Teilnehmern die Möglichkeit zur Präsentation auf Arbeitsgruppensitzungen offenstehe. Es werde aber darum gebeten, möglichst frühzeitig eine solche Anfrage zu stellen, um diese bei der Erstellung des Sitzungsablaufs angemessen berücksichtigen zu können.

Der Moderator kündigt an, dass von den AG-Sitzungen Fotos gemacht werden. Es werden keine Einwände erhoben. Er bittet die Teilnehmenden, sich mit Namen und Institution vorzustellen.

TOP 2 Ziele der Arbeitsgruppe

Ralf Eggert führt aus, dass die Arbeitsgruppe auf Beschluss des Beteiligungsforums gegründet wurde und verweist auf den dort besprochenen Entwurf des Selbstverständnisses. Ziel der heutigen Sitzung sei es, den Austausch zur Trassenanbindung im Raum Darmstadt und Weiterstadt zu beginnen.

Er erklärt, dass die Sitzungen in Form von Ergebnisprotokollen dokumentiert würden. Innerhalb von zwei Wochen nach Sitzungsende werde der Erstentwurf des Protokolls an die Teilnehmer verschickt. Diese hätten wiederum zwei Wochen Zeit, Änderungsvorschläge einzureichen. Sofern die Vorschläge nicht im Widerspruch zueinander oder zum tatsächlichen Ablauf der Sitzung stünden, würden sie in die Zweitversion des Protokolls aufgenommen. Dieses werde als Entwurf gekennzeichnet und auf der Projekthomepage veröffentlicht. Die formelle Abnahme des Protokolls erfolge auf der nachfolgenden Sitzung. Die auf der AG vorgestellten Präsentationen stelle man online zur Verfügung und verschicke sie im Nachgang der Sitzung an die Teilnehmer. Zudem versende die DB Netz AG einige Tage vor Beginn der Sitzung die Tagesordnung.

Der Moderator appelliert an die Teilnehmer, sich fristgerecht für die Arbeitsgruppen anzumelden. Für die kommenden Sitzungen schlägt er vor, dass lediglich angemeldete Teilnehmer, deren Institution nicht bereits durch eine andere Person vertreten werde, einen Sitzplatz an den Tischen erhielten und alle weiteren Personen einen Platz in der zweiten Reihe zugewiesen bekämen. Dies erleichtere die Planung im Vorfeld sowie den Austausch auf den Sitzungen. Es werden keine Einwände erhoben.

Diskussion/Anmerkungen

Ziele und Möglichkeiten der Arbeitsgruppe

Ein Teilnehmer möchte wissen, welches Ergebnis von der Arbeitsgruppe erwartet werde und wie man zu Entscheidungen gelange.

Der Moderator erklärt, dass es das Ziel sei, eine Vorzugstrasse für die jeweiligen Streckenabschnitte zu entwickeln und sie in das formelle Verfahren einzubringen. Da diese der anschließenden formellen Prüfung standhalten müsse, bildeten die gesetzlichen Vorgaben den Rahmen für die Arbeit im Beteiligungsprozess. Der Moderator erklärt, dass man aufgrund der fehlenden demokratischen Legitimation und der bewusst offen gestalteten Besetzung der Arbeitsgruppe keine Abstimmungen in der AG durchführen werde.

Im Projektverlauf werde die DB Netz AG die Planungen Schritt für Schritt mit den Teilnehmern besprechen, Vorschläge prüfen und gemeinsam mit der Arbeitsgruppe die Planung auf Verbesserungsmöglichkeiten hin untersuchen. Im Prozess werde sich dabei zeigen, welche Vorschläge die DB Netz AG realisieren könne, welche Vorschläge gegebenenfalls einer Entscheidung auf politischer Ebene bedürften und was aufgrund gesetzlicher Vorgaben nicht umgesetzt werden könne. Angesichts vielfältiger Abwägungsprozesse und unterschiedlicher Betroffenheiten könne nicht garantiert werden, dass am Ende der Planung ein Ergebnis stehe, welches die volle Zustimmung aller Teilnehmer finde. In jedem Fall schaffe die Arbeitsgruppe aber Transparenz in der Planung und stelle sicher, dass die DB Netz AG bei der Entwicklung und Entscheidung zur Vorzugsvariante die Hinweise und Interessen der Teilnehmer bestmöglich berücksichtigen kann.

TOP 3 Rahmenbedingungen und Grundlagen zur Streckenführung im Raum Darmstadt und Umgebung

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die Präsentation zur „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“ vor (**Anlage 2, Folie 1-17**).

Herr Rohrmann präsentiert die Trassenvorschläge zwischen Darmstadt und Lorsch von Pro Bahn Hessen (**Anlage 3, Folie 1-12**).

TOP 4 Diskussion

Diskussion/Anmerkungen

Hinweise zu Spange NBS-Klein Gerau (BAB A67)

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass diese Variante gegebenenfalls die Unterquerung einer Autobahnraststätte an der Autobahnanschlussstelle Büttelborn nötig machen würde und dies als Konfliktpunkt zu sehen sei.

Waldschutz

Ein Teilnehmer merkt an, dass bei der geplanten Bündelung der Schienenneubaustrecke mit der Autobahn der Waldschutz zu beachten sei. Der Schaden für den Wald bei einer Trassenführung östlich der A 67 übersteige jenen einer westlichen Trassenführung um das Fünffache.

Güterverkehrssüdanbindung und Durchfahrung Darmstadts

Ein Teilnehmer merkt an, dass eine Güterverkehrssüdanbindung Darmstadts eine höhere Belastung für die Stadt darstelle, der verkehrliche Nutzen jedoch genauso hoch wie bei den anderen drei dargestellten Varianten im Raum Weiterstadt sei.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass Darmstadt ebenfalls vom Güterverkehr betroffen sei, der aus Richtung Babenhausen östlich in die Stadt einfahre. Dieser Güterverkehr Richtung Rhein-Neckar könne in der vorgestellten Streckenführung nur über die Main-Neckar-Bahn geführt werden. Eine Güterverkehrssüdanbindung Darmstadts biete den Vorteil, diese Verkehre ebenfalls auf die Neubaustrecke lenken zu können und erhöhe den verkehrlichen Nutzen der Südanbindung. Der Teilnehmer sieht dies als notwendig an, um ein hinreichendes Verkehrsbedürfnis für die Südanbindung Darmstadts zu erhalten. Andernfalls drohe der Verlust des Fernverkehrsanschlusses Darmstadts an die Neubaustrecke und somit keine Beschleunigung und Verbesserung in der Verbindung von Darmstadt Richtung Mannheim und darüber hinaus. Bei einer Führung der Neubaustrecke durch Darmstadt in Verbindung mit der skizzierten Riedquerung würden neben Darmstadt auch Städte wie Pfungstadt von den Maßnahmen der Lärmvorsorge profitieren. Zusätzlich mache dies die Schaffung von Einfahrtskurven aus Richtung Mainz-Bischofsheim bzw. eine Südspange an die an Darmstadt vorbeiführende Neubaustrecke überflüssig. Die Durchfahrtsvariante durch Darmstadt würde die Einrichtung von Halten der auf der Neubaustrecke verkehrenden Fernverkehrszüge in Darmstadt deutlich vereinfachen. Insbesondere auch gegenüber der Variante mit einer Südanbindung. Für Darmstadt sei dabei eine Trog- bzw. Tunnelösung umsetzbar und vorzusehen. Dies könne zusätzlich als städtebauliche Verbesserung des von der Bahn beanspruchten Geländes südlich des Darmstädter Hauptbahnhofs genutzt werden.

Ein Teilnehmer kritisiert, dass man mit solchen Varianten gezielt den Güterverkehr und die damit einhergehende Lärmbelastung in die Stadt leite.

Ein anderer Teilnehmer weist daraufhin, dass die Neubaustrecke nicht ausschließlich zu einer Entlastung der Bestandsstrecken führe, sondern im Raum Weiterstadt eine Mehrbelastung bedeute. Bei einer Güterverkehrssüdanbindung oder einer Durchfahrung Darmstadts gebe es darüber hinaus für den Raum Weiterstadt keinen rechtlichen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Ein weiterer Teilnehmer weist darauf hin, dass der Bund die Variante einer Durchfahrung Darmstadts bereits überprüft und ausgeschlossen habe. Mit einer Finanzierung dieser Variante durch den Bund sei daher nicht zu rechnen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die Güterverkehrssüdanbindung Darmstadts zwar den gleichen verkehrlichen Nutzen wie die anderen drei Varianten habe. Die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Varianten müssten jedoch mitbetrachtet werden. Das im BVWP vorgegebene Kriterium einer Entlastung der Bestandsstrecke sei sowohl bei der Durchfahrung Darmstadts als auch bei einer Güterverkehrssüdanbindung verletzt. Neben erheblichen Baubelastungen, die sich etwa durch die Unterquerung des Industriegebietes ergäben, mache eine Durchleitung des Güterverkehrs durch Darmstadt zudem umfängliche Umbaumaßnahmen am Hauptbahnhof nötig.

Variantenvergleich/Bewertungskriterien

Ein Teilnehmer äußert die Befürchtung, dass mit den unterschiedlichen Trassierungsvarianten die jeweils betroffenen Städte gegeneinander ausgespielt würden und fordert die DB Netz AG auf, in einer ergebnisoffenen Planung eine Trassierungsvariante zu finden, welche die Interessen der Menschen bestmöglich achte.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die vier dargestellten Varianten den Vorgaben des BVWP entsprächen und sich innerhalb des dargestellten Raums bislang keine weitere Trassenvariante aufdränge.

Ein weiterer Teilnehmer merkt an, dass bei den dargestellten Kriterien zur Trassenbewertung wesentliche Parameter wie etwa die Kosten oder die Betroffenheit der Menschen durch Lärmbelastung fehlten.

Ein Vertreter der DB Netz erläutert, dass die Auftragsvergabe an das entsprechende Ingenieurbüro gerade erst erfolgt sei und es sich bei der Darstellung um eine noch oberflächliche Bewertung der Varianten handle. Diese würden im Prozess noch deutlich umfassender geprüft. Insbesondere Kriterien zum Schutzgut Mensch spielten beim Variantenvergleich ebenso eine Rolle.

Auf Vorschlag des Moderators wird sich darauf verständigt, die entsprechende Folie in der Präsentation um einen Passus zu ergänzen, der auf die Einbeziehung weiterer Kriterien im Prozessverlauf hinweist.

Zwickelflächen durch Infrastrukturbündelung

Ein Teilnehmer merkt an, dass die geplante Neubaustrecke entlang der Autobahn unter anderem Autobahnausfahrten und Raststätten kreuzen müsse. Zur Vermeidung von Neuzerschneidungen solle man die Nutzung des Grünstreifens für den Bau der Neubaustrecke in Betracht ziehen. Er fragt, inwiefern die bisher geplante Trassierung entlang der Autobahn zur Entstehung von Zwickelflächen führe.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass bei einer Trassenführung entlang der A 67 nahezu keine Zwickelflächen entstünden. Beispielsweise sei die Neubaustrecke im Abschnitt der Rastanlage Pfungstadt Ost entlang der BAB A67 in enger Bündelung geplant. Die Zu- und Abfahrt von der Autobahn zur Rastanlage erfolge mittels Über- und Unterführung der Neubaustrecke. Weiter würde im Abschnitt Almendfeld die Linienführung der Bundesautobahn der Linienführung der Neubaustrecke angepasst. Eine Bündelung mit der A 5 südlich von Darmstadt sei in dieser Hinsicht aufgrund der vergleichsweise kurvigen Streckenführung entlang der Bergstraße problematischer.

Zielsetzungen des BVWP, Variantenprüfung und Beteiligungsverfahren

Ein Teilnehmer merkt an, dass der BVWP 2030 den verkehrlichen Bedarf feststelle, damit jedoch keine Festsetzung bezüglich der Trassenfindung einherginge. Daher seien alle denkbaren Trassierungsvarianten ergebnisoffen zu prüfen.

Ein weiterer Teilnehmer erklärt, dass der Bund die Möglichkeit habe, neben der reinen Feststellung des Bedarfs weitere Zielvorgaben zu machen. Davon habe er im Rahmen des BVWP 2030 Gebrauch gemacht und Projektparameter benannt, die es umzusetzen gelte. Bei der Entwicklung des BVWP 2030 seien zudem Hinweise der Bevölkerung durch eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung ins Verfahren mit eingeflossen.

Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass das Beteiligungsverfahren zum BVWP nicht darauf ausgelegt worden sei, projektspezifische Stellungnahmen und Hinweise zum möglichen Trassenverlauf in der Bedarfsermittlung zu berücksichtigen. Dieses damalige Beteiligungsverfahren zum BVWP sei ein deutlicher Unterschied zum jetzigen Beteiligungsprozess.

Zusammenhang Raumordnungsverfahren und Variantenprüfung

Die Teilnehmer diskutieren über die Bedeutung des Raumordnungsverfahrens 2004 und des Regionalplans Südhessen 2010 für die Planung der Neubaustrecke.

Ein Teilnehmer fordert, dass neben den dargestellten Trassenanbindungen im Raum Darmstadt/Weiterstadt ebenfalls die im Regionalplan Südhessen 2010 enthaltenen Varianten zu prüfen seien. Dazu zähle insbesondere die Trassenführung durch Darmstadt. Ebenso sei die in der Präsentation (siehe **Anlage 3**) skizzierte Riedquerung in die ergebnisoffene Variantenprüfung miteinzubeziehen. Er äußert die Befürchtung, dass beim Verzicht auf eine solche Prüfung die Genehmigungsfähigkeit der zu findenden Vorzugstrasse gefährdet sein könnte.

Ein Teilnehmer führt aus, dass sich die Rahmenbedingungen und Zielsetzungen des Projektes in den vergangenen 12 Jahren gewandelt hätten. Der Bund habe insbesondere mit der Korridorstudie Mittelrhein unterschiedliche Varianten zur Ausführung der Neubaustrecke ausführlich prüfen lassen. Als Konsequenz sei unter anderem die Führung der Neubaustrecke durch Darmstadt ausgeschlossen worden. Dieser Ausschluss falle in die Kompetenz des Bundes und sei durch die Zielsetzung in der PRINS-Datenbank des BVWP dokumentiert und präzisiert worden. Ein weiterer Teilnehmer erläutert, dass sich der hessische Verkehrsminister im Juni 2015 mit dem Oberbürgermeister Darmstadts und den Bürgermeistern der Region auf ein Maßnahmenpaket geeinigt habe. Dies sehe unter anderem die Anbindung Darmstadts an den ICE-Verkehr der Neubaustrecke vor. Nur bei der vollständigen Umsetzung dieses Paketes sei das Projekt in der Region mehrheitsfähig.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass eine Abweichung von der im Raumordnungsverfahren 2004 skizzierten Vorzugslösung (Durchfahrung Darmstadts) gerechtfertigt sei, sofern neue Grundlagen und Erkenntnisse dies nahelegten. Dies sei in Form des BVWP 2030 gegeben. Das Raumordnungsverfahren habe daher weiter Bestand.

Ein Teilnehmer stellt fest, dass der Bedarf einer Neubaustrecke von allen Seiten gesehen werde, jedoch Unsicherheiten in Bezug auf den derzeitigen Verfahrensstand und den notwendigen Umfang der Variantenprüfung beständen. Diese Unklarheiten gelte es schnell zu beseitigen, um auf einer gemeinsamen Basis mit den Planungen fortzufahren. Der Teilnehmer merkt an, dass im Falle einer notwendigen, aber unterlassenen Variantenprüfung es zu ausbleibender Genehmigung und damit zur notwendigen Neuplanung samt erheblichen Verzögerungen in der Realisierung der Neubaustrecke kommen könne. Diese möglicherweise drohende Gefahr gelte es frühzeitig abzusichern, um eine schnellstmögliche aber genehmigungsfähige Planung zu erhalten. Einer grundsätzlichen Verzögerung des Projekts müsse daher frühzeitig vorgebeugt werden.

Aktualisierung Landes- und Regionalplanung

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass sich aufgrund unterschiedlicher Entstehungszeiten nicht alle im BVWP enthaltenen Vorgaben des Bundes in der Landes- und Regionalplanung wiederfinden. Daher sei deren Aktualisierung zwingend erforderlich.

Bedeutung der ICE-Anbindung Darmstadts für die Umgebung

Ein Teilnehmer betont, dass auch die Kommunen in der Umgebung Darmstadt ein großes Interesse an der Südanbindung für den Personenfernverkehr hätten. Es wirke so, als habe die Bedeutung dieser südlichen Anbindung im BVWP 2030 im Vergleich zum Raumordnungsverfahren 2004 deutlich abgenommen.

Ein Teilnehmer erläutert, dass sich das Land Hessen auch im Zuge des BVWP 2030 dafür eingesetzt habe, die südliche Anbindung Darmstadts an den Personenfernverkehr bei Vorlage einer verkehrlichen Begründung umzusetzen. Diese werde derzeit noch geprüft.

Lärmschutzmaßnahmen

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert ein Vertreter der DB Netz AG, dass bei Aus- und Neubau-
strecken die Kriterien der Lärmvorsorge Anwendung fänden. Bei den von Fernwirkung betroffenen
Bestandsstrecken würden hingegen weder die gesetzlichen Vorgaben zur Lärmvorsorge noch die
Kriterien zur Lärmsanierung greifen. Bei einem nicht unerheblichen Anstieg der Lärmbelastung würde
die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Abwägung geprüft. Er verweist auf die
Präsentation der AG „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“ vom 8.3.2017, in der die Thematik ausführ-
licher behandelt werde.

Ein Teilnehmer erklärt, dass die gesetzlichen Vorgaben zur Lärmvorsorge veränderbar seien. Man
müsse sich auf bundespolitischer Ebene für den Lärmschutz an Bestandsstrecken einsetzen.

Ziele der DB Netz AG

Ein Teilnehmer möchte wissen, welche Ziele die DB Netz AG mit der Neubaustrecke verfolge und
welche der gezeigten Varianten sie bevorzuge.

Ein Vertreter der DB Netz AG stellt fest, dass man sich im Prozess noch vor der Variantenabwägung
befinde. Ohne diese Informationen könne die DB Netz AG keine Aussage über die Vorzugswürdigkeit
einzelner Varianten treffen. Der Bund habe den Bedarf einer Neubaustrecke zwischen Frankfurt und
Mannheim festgestellt, die nun durch die DB Netz AG als Vorhabenträger zu planen sei. Dabei müsse
man unterschiedlichen Rahmenbedingungen wie etwa dem prognostizierten Anstieg des Fern-, Nah-
und Güterverkehrs gerecht werden und die Güterverkehrstauglichkeit bei der Trassierung sicherstel-
len.

Themen der kommenden Sitzung

Ein Teilnehmer bittet darum, den überregionalen Kontext des Projektes sowie dessen Bedeutung,
etwa für den transeuropäischen Güterverkehr, in der kommenden Sitzung zu veranschaulichen. Mehrere
Teilnehmer merken an, dass auf der kommenden Sitzung Klarheit geschaffen werden solle, wel-
che Varianten untersucht würden und aus welchen Gründen. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, in
der nächsten Sitzung darauf einzugehen. Es werde zudem geprüft, inwiefern eine frühzeitigere Termi-
nierung der nächsten Sitzung sinnvoll sei und ob gegebenenfalls die Einladung eines Gutachters des
Bundes oder eines Vertreters des Regierungspräsidiums zur Klärung offener Fragen lohnenswert
wäre.

Zusammenlegung der Arbeitsgruppen

Ein Teilnehmer schlägt die Zusammenlegung der Arbeitsgruppen „Streckenführung Raum Darmstadt
und Umgebung“ und „Pfungstadt-Lorsch“ vor. Nach Abgabe eines Stimmungsbildes wird beschlossen,
die bestehende AG-Struktur beizubehalten.

TOP 5 Dank und Ausblick

Der Moderator stellt fest, dass bei den Teilnehmern Einigkeit über wesentliche Rahmenbedingungen
und Zielsetzungen des Projektes bestehe. Darunter fielen der Bedarf einer Neubaustrecke und die
Notwendigkeit einer rechtssicheren Planung. Zudem sei man sich einig, dass die Neubaustrecke die
Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehr entlasten und zusätzliche Kapazitäten im Nahver-
kehr schaffen müsse. Die Betrachtung des Schutzgutes Mensch als wichtiges Kriterium der Varian-
tenprüfung, die Verkehrslenkung als Instrument zur Verlagerung von Kapazitäten zwischen den Stre-

cken sowie die Anbindung Darmstadts an den Fernverkehr würden ebenfalls von allen Teilnehmern als wesentlich erachtet werden. Im weiteren Projektverlauf informiere die DB Netz AG immer wieder über neue Erkenntnisse und Fortschritte in der Planung, nehme Vorschläge aus dem Teilnehmerkreis auf und bespreche gemeinsam mit dem Plenum deren Umsetzungsmöglichkeiten und -grenzen. Wenn ein Vorschlag beispielsweise aufgrund technischer oder gesetzlicher Rahmenbedingungen nicht berücksichtigt werden könne, werde auch dies begründet.

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