

**Protokollentwurf –  
noch nicht von der Arbeitsgruppe freigegeben**

unter Berücksichtigung der bis 30.5.2018 eingegangenen Änderungswünsche

---

Gemeinsame Sitzung der Arbeitsgruppen „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“ und „Pfungstadt-Lorsch“

Bürgerzentrum Weiterstadt  
17. April 2018

---

Ort: Bürgerzentrum 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 Abnahme des Protokolls der AG4-Sitzung vom 16. November 2017

TOP 3 Variantenvergleich – Systematik, Kriterienkatalog und betrachtete Varianten

TOP 4 Beispielhafte Darstellung einer Auswertung anhand des Schutzguts Fläche

TOP 5 Ausblick, nächste Schritte

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Teilnehmerliste gemeinsame Sitzung Arbeitsgruppe „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“ und „Pfungstadt-Lorsch“  
Anlage 2 Präsentation DB Netz AG, Planungsgemeinschaft Umwelt (Sporbeck/Drecker)  
Anlage 3 Präsentation Werner Krone, Vertreter der MdB Christine Buchholz

## **Die Ergebnisse im Kurzüberblick:**

### Anhand welcher Kriterien wird der Variantenvergleich vorgenommen? Wie ist das methodische Vorgehen zur Bewertung der Varianten?

- Die Bahn und die Planungsgemeinschaft Umwelt haben auf der Sitzung den Kriterienkatalog zum Variantenvergleich vorgestellt. Die Varianten werden im Zielsystem Umwelt sowie im Zielsystem Technik/Verkehr/Wirtschaftlichkeit bewertet.
- Die acht Schutzgüter gemäß § 2 UVPG im Zielsystem Umwelt (Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaft und kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter) sind grundsätzlich gleichwertig zu behandeln. Kein Schutzgut steht über einem anderem.
- Zur Bewertung eines Schutzgutes gibt es mehrere Kriterien (u.a. Schall, siedlungsnahe Grünflächen, Wälder mit Erholungsfunktion für das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit). Innerhalb eines Schutzgutes werden die Kriterien gemäß ihrer Bedeutung und des Konfliktpotenzials gewichtet. So hat z.B. das Kriterium Schall eine sehr hohe Bedeutung für das Schutzgut Mensch.
- Die Varianten werden über Konfliktklassen (+, o, -) in eine Rangfolge gebracht. Sie zeigen an, wie die Varianten relativ zu einander stehen.
- Einige Teilnehmer empfinden die vorgestellten Kriterien als zu grob und regen eine größere Untersuchungstiefe für den Variantenvergleich an. Entsprechende Anmerkungen und Hinweise lassen die Teilnehmer der Bahn nochmals schriftlich zukommen.

### Welche Anbindungsvarianten an die Neubaustrecke werden geprüft? Ist eine Streckenführung entlang der Eschollbrücker Straße möglich? Wie könnte diese aussehen?

- Mit dem Variantenvergleich soll die bestmögliche Anbindung der Bestandsstrecken an die Neubaustrecke gefunden werden. Die Anbindung ermöglicht, den nächtlichen Güterverkehr von den Bestandsstrecken auf die Neubaustrecke zu lenken.
- Vier Varianten werden geprüft. Variante 1 (a/b) sieht eine Anbindung nördlich von Weiterstadt vor. Bei Variante 2 erfolgt die Anbindung südlich von Weiterstadt. Bei Variante 3 findet eine Bündelung der Anbindungsstrecke mit der A67 statt. Variante 4 sieht vor, den Güterverkehr über bestehende Strecken sowie über eine Südanbindung Darmstadts zu leiten.
- Auf Wunsch der Teilnehmenden hat die Bahn eine Streckenführung entlang der Eschollbrücker Straße als mögliche Südanbindung geprüft. Die Prüfung ergab, dass diese Führung sowohl Güterverkehrs- als auch personenverkehrstauglich ausgebildet werden kann (max. 12,5‰) und hat dadurch den Vorteil, dass lediglich eine Anbindungskurve notwendig ist. Die Variante bietet die Möglichkeit südlich der Weichenverbindungen im Darmstädter Hauptbahnhof anzubinden und somit Fahrbeziehungen zu wichtigen Bahnsteigen herzustellen. Die Südanbindung hätte dabei eine Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h.

- Die Streckenführung entlang der Eschollbrücker Straße wird deswegen in den Variantenvergleich mitaufgenommen und bewertet.
- Zahlreiche Teilnehmende haben auf der Sitzung verdeutlicht, dass die Anbindung Darmstadts an den Fernverkehr von übergeordneter Bedeutung ist. Da die Finanzierung einer Südanbindung Darmstadts für den Personenverkehr zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht garantiert werden kann, sollte die Option einer Durchfahrung Darmstadts weiter geprüft werden.

ENTWURF

## **TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden zur gemeinsamen Sitzung der Arbeitsgruppen „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“ und „Pfungstadt-Lorsch“. (**Anlage 1**). Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird.

Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Vorstellung der Kriterien zur Bewertung der Varianten
- Besprechung und Diskussion der Methodik zum Variantenvergleich
- Erläuterung der möglichen Varianten zur Anbindung der Bestandsstrecke an die Neubaustrecke im Raum Darmstadt

Der Moderator erklärt, dass es neben der Präsentation der Bahn und des Umweltgutachters Burkhard Fahnenbruch, Planungsgemeinschaft Umwelt (Sporbeck/Drecker), noch einen Vortrag von Herrn Krone, Vertreter der Bundestagsabgeordneten Christine Buchholz, geben wird.

Zudem sei eine Anfrage eines Teilnehmers eingegangen, eine Präsentation zum geforderten Tunnel im Kreis Bergstraße vorzustellen. Da in der heutigen Sitzung aber vor allem der Kriterienkatalog sowie die Anbindungsvarianten an die Neubaustrecke im Vordergrund stünden, sei man darin übereingekommen, den Vortrag auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Zudem werde die Bahn einen Gesprächstermin zur Klärung offener Fragen mit dem Teilnehmer vereinbaren.

## **TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 16. November 2017**

Herr Eggert erklärt, dass zum Protokollentwurf der AG-Sitzung vom 16. November 2017 keine Änderungsvorschläge eingegangen seien. Es werden keine neuen Änderungen vorgeschlagen. Damit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

## **TOP 3 Variantenvergleich – Systematik, Kriterienkatalog und betrachtete Varianten**

Herr Krone stellt die Präsentation zu den Anbindungsmöglichkeiten des Darmstädter Hauptbahnhofs vor (**Anlage 3, Folie 1-31**).

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### *Deutschlandtakt und die Bedeutung des Knoten Darmstadts*

Ein Teilnehmer betont, dass der sog. „Deutschlandtakt“ von zentraler Bedeutung für das Vorhaben sei. Darin würden die Fahrzeiten zwischen den Knoten definiert mit dem Ziel, eine Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zu erreichen. Derzeit liege dieser Taktfahrplan noch nicht vor, sodass eine verkehrliche Bewertung der unterschiedlichen Varianten schwerfalle. Zudem weist er darauf hin, dass die Anbindung Darmstadts an die Neubaustrecke weit über die Stadtgrenzen hinaus relevant sei. So könne eine Vollenbindung Darmstadts beispielsweise Entlastungsmöglichkeiten für den Knoten Frankfurt eröffnen. Er appelliert daran, alle Möglichkeiten zur Anbindung bzw. Durchfahrung Darmstadts ernsthaft zu prüfen.

Ein anderer Teilnehmer ergänzt, dass jährlich 15 Mio. Fahrgäste von oder nach Darmstadt befördert werden (Nah- und Fernverkehr). Dies mache den Hauptbahnhof zum zweitwichtigsten Knoten in Hessen. Eine Durchfahrung Darmstadts habe den Vorteil, dass keine zusätzlichen Maßnahmen an der Bestandsstrecke Mainz-Darmstadt notwendig seien, sondern diese einfach an die geplante Neubau-  
strecke angebunden werden könne. Eine Veränderung der Bestandsstrecke sei aus seiner Sicht lediglich im Raum Weiterstadt nötig, da hier aus Lärmschutzgründen ein Tunnel errichtet werden solle. Er verweist auf einen Beschluss der CDU Südhessen, in dem ebenfalls eine vollständige Anbindung Darmstadts gefordert werde.

#### *Durchfahrung und Südanbindung Darmstadts*

Auf Nachfrage erklärt Herr Krone, dass die Durchfahrung Darmstadts mit einer Streckenführung entlang der A5 auch unter Umweltgesichtspunkten vorteilhaft sei. Zudem sei der Darmstädter Hauptbahnhof ein zentraler Umsteigeknoten der Region, der auch für den Fernverkehr anzubinden sei. Er kritisiert, dass die Variante mit Durchfahrung von Darmstadt noch nicht ausreichend diskutiert worden sei. Ein Vertreter der DB Netz AG führt hierzu aus, dass dieses Thema auf zwei Sitzungen behandelt worden sei. Er bietet an, die Frage nochmals vertieft mit dem Teilnehmer auf einem gesonderten Treffen zu behandeln.

Ein Teilnehmer merkt an, dass die vorgeschlagene Durchfahrung Darmstadts zwar Vorteile habe, sämtliche durch Darmstadt fahrende Güterzüge zugleich eine erhebliche Belastung für die Stadt bedeuten würden.

Ein anderer Teilnehmer erklärt, dass sich die Stadt Darmstadt bis ins Jahr 2011 für die Variante IV des Raumordnungsverfahrens (Durchfahrung Darmstadts) ausgesprochen habe. Diese Position habe keine Unterstützung des Kreises Bergstraße gefunden. Damals sei zudem über eine reine ICE-Neubaustrecke gesprochen worden, während die derzeitige Planung auch die Nutzung der Strecke für den Güterverkehr vorsehe. Die Voraussetzungen für die Planung hätten sich somit grundsätzlich verändert und seien in der Mittelrheinstudie behandelt worden. Darmstadt und die Landkreise der Region Südhessen hätten sich im Anschluss der Stellungnahme des Landes Hessen zur Mittelrheinstudie angeschlossen. Darin werde sich für eine Streckenführung entlang der A5/A67 mit Nord- und Südanbindung Darmstadts für den Personenverkehr ausgesprochen. Deswegen habe sich die Stadt Darmstadt dazu entschlossen, für eine Streckenführung entlang der A67 inklusive einer Nord- und Südanbindung der Stadt einzutreten. Dies habe sie die Stadt Darmstadt auch in einer Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 verdeutlicht. Unter den derzeitigen Voraussetzungen werde die Stadt an dieser Position festhalten.

Ein Vertreter des Landes Hessen betont, dass er die Position der Stadt Darmstadt unterstütze und sich das Land ebenso für eine Streckenführung entlang der A67 mit einer Nord- und Südanbindung Darmstadts ausspreche.

#### *Westwald in Darmstadt*

Ein Teilnehmer führt aus, dass die Südanbindung Darmstadts in einer Variante durch den Westwald führen würde, der damit erheblichen Schaden nähme. Die Natur sei unbedingt zu schützen und dürfe nicht aus wirtschaftlichen Gründen aufs Spiel gesetzt werden.

#### *Verkehrlicher Nutzen einer Südanbindung*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass es nicht sicher sei, dass eine Südanbindung Darmstadts verkehrlich begründet werden könne. Er bemängelt, dass die Diskussion zur Streckenführung derzeit lediglich in Bezug auf den Güterverkehr geführt werde. Die Auswirkungen auf das Fern- und Nahverkehrsangebot würden ausgeblendet. Der Knoten Darmstadt spiele eine große Rolle für die Anbindung nach Aschaffenburg, Frankfurt, Wiesbaden und an die Bergstraße. Sollte sich die Südanbindung als verkehrlich nicht notwendig erweisen, wäre Darmstadt vom ICE-Fernverkehr in Richtung Süden abgeschnitten. Ein anderer Teilnehmer unterstützt dies und ergänzt, dass eine wesentliche Zahl an Zügen die Südanbindung nutzen müsste, damit diese sich wirtschaftlich lohne.

#### *Streckenführung bei Lorsch und Einhausen*

Ein Teilnehmer erklärt, dass die vorgestellte Streckenführung entlang der A5 bereits von Pro Bahn eingebracht worden sei und diese sich von der Variante IV des Raumordnungsverfahrens unterscheide. Der Kreis Bergstraße habe sich für eine Streckenführung entlang der A67 ausgesprochen unter der Bedingung eines langen bergmännischen Tunnels zwischen Langwaden und Lorsch. Die von Herrn Krone vorgeschlagene Riedquerung habe ebenfalls eine zerschneidende Wirkung auf Lorsch und Einhausen. Er fragt, wie eine Streckenführung bei einer Riedquerung ausgestaltet wäre. Herr Krone führt aus, dass bei der vorgestellten Streckenführung ohnehin eine Unterquerung der Autobahn sowie der Weschnitz notwendig sei und er daher auch eine Tunnelführung in diesem Bereich für sinnvoll erachte.

Burkard Fahnenbruch, Planungsgemeinschaft Umwelt (Sporbeck/Drecker) präsentiert die Methodik und den Kriterienkatalog zum Variantenvergleich (**Anlage 2, Folie 1-10**).

#### *Detailtiefe des Variantenvergleichs*

Aus der Sicht eines Teilnehmers sind die vorgestellten Kriterien zum Variantenvergleich sehr grob dargestellt. So sei beispielsweise beim Kriterium Waldflächen zu berücksichtigen, dass es ausgewiesene Erholungswälder gebe sowie Wälder, die zwar nicht formell, aber faktisch als solche genutzt würden. Es werde nicht deutlich, wie solche Flächen im Variantenvergleich berücksichtigt würden. Eine Streckenführung durch den Wald hätte zudem auch langfristig negative Auswirkungen, welche in die Abwägung mit einfließen müssten. Er bittet zudem um die Quelle der verwendeten Daten. Herr Fahnenbruch erläutert, dass es sich bei den dargestellten Zahlen zur Flächeninanspruchnahme um Bestandsdaten aus einem Datenpool des Geoinformationssystems (GIS-Systems) handle. Für den Vergleich der unterschiedlichen Anbindungsvarianten an die Neubaustrecke sei die dargestellte Untersuchungstiefe ausreichend. Die entsprechenden Quellennachweise zu den genutzten Daten könnte den Teilnehmenden nach der Bewertung der Varianten zur Verfügung gestellt werden. Die dann gefundene Vorzugsvariante werde in einer Umweltverträglichkeitsstudie zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen nochmals in größerer Detailtiefe betrachtet.

#### *Zerschneidungs- und Querwirkungen einer Neubaustrecke in Waldgebieten*

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Zerschneidungswirkung mit der Novellierung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes zu einem eigenständigen Beurteilungskriterium aufgewertet wurde. Eine Zerschneidung von Flächen betreffe dabei auch andere Schutzgüter, da damit beispielsweise Auswirkungen auf Schwarzwildbestände verbunden sein könnten. Ebenso müssten Querwirkungen in

den Vergleich miteinfließen. Es mache einen Unterschied, ob eine Neubaustrecke den östlichen oder westlichen Teil eines Waldes anschneide oder komplett durch den Wald verlaufe. Blicke dies unberücksichtigt, ergebe sich ein verzerrtes Bild für den Variantenvergleich. Zudem weist er darauf hin, dass der Anschnitt eines Waldes mit einer erhöhten Sonneneinstrahlung verbunden sei und die Hitze im Wald bereits seit vielen Jahrzehnten ein Problem im Ried darstelle. Ein anderer Teilnehmer ergänzt, dass geringe Niederschlagsmengen diese Problematik verschärfen.

Ein weiterer Teilnehmer verweist auf bestehende Umweltverträglichkeitsgutachten, die eine deutlich höhere Detailtiefe aufwiesen.

Herr Fahnenbruch betont, dass es sich dabei um eine methodische Frage handele und die dargestellte Erhebung des Flächenverbrauchs in einem ersten Schritt ausreichend für den Variantenvergleich sei. Wenn der Flächenverbrauch einer Variante den einer anderen um ein Vielfaches übersteige, werde sich an diesem Befund auch bei einer tiefergehenden Betrachtung nichts Grundsätzliches ändern. Würden die Abstände geringer ausfallen, werde hingegen nochmals eine detailliertere Betrachtung vorgenommen. Ob dies notwendig werde, hänge von den noch zu erstellenden Analyseergebnissen ab.

Es wird sich darauf verständigt, dass die Teilnehmer ihre Hinweise und Anmerkungen zur Methodik und den Bewertungskriterien der Bahn nochmals schriftlich zukommen lassen.

#### *Auswirkungen auf das Klima*

Ein Teilnehmer fordert, dass die Auswirkungen der Neubaustrecke auf das Klima untersucht und in die Variantenbewertung mit einfließen müssten.

Herr Fahnenbruch weist darauf hin, dass das Schutzgut Klima und Luft betrachtet werde, etwa über die Kriterien der Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete. Im Hinblick auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß seien sich die Anbindungsstrecken jedoch sehr ähnlich, sodass dies kein wesentliches Kriterium für den Variantenvergleich sein könne.

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die Kriterien zur wirtschaftlichen und technischen Bewertung sowie das zu prüfende Variantenspektrum vor (**Anlage 2, Folie 11-16**).

#### *Betrachtung der Durchfahrung Darmstadts*

Ein Teilnehmer möchte wissen, wann sich in der Arbeitsgruppe intensiv mit der Durchfahrung Darmstadts auseinandergesetzt werde. Davon hinge schließlich ab, ob eine neue Anbindungsstrecke an die Neubaustrecke überhaupt erforderlich sei.

Ein Vertreter der Bahn erklärt, dass sich bereits auf zwei Arbeitsgruppensitzungen detailliert mit diesem Thema auseinandergesetzt worden sei. Dazu hätten die Teilnehmenden auch nochmals schriftliche Fragen eingereicht, welche von der Bahn beantwortet wurden. Eine Durchfahrung Darmstadts habe sich aus Sicht der Bahn als nicht vorteilhaft im Vergleich zu einer Streckenführung entlang der A67 dargestellt. Er bietet an, die Fragen und Hinweise des Teilnehmers auf einem Treffen zu besprechen, um eine Doppelung der Diskussion auf der Arbeitsgruppen-Sitzung zu vermeiden. Der Moderator greift den Vorschlag auf und ergänzt, dass den Teilnehmern der Arbeitsgruppe mitgeteilt werde, sollten die Gespräche zu neuen Erkenntnissen führen oder sich neue Fragestellungen ergeben.



Ein anderer Teilnehmer weist daraufhin, dass die Diskussionen zur Durchfahrung Darmstadts teilweise sehr kontrovers geführt worden seien und es weiterhin unterschiedliche Positionen zu dieser Frage gebe. Eine Durchfahrung würde aus seiner Sicht durchaus Vorteile bieten, da mit dem Darmstädter Hauptbahnhof die bestehende Infrastruktur genutzt werden könne. Ein Vertreter der Bahn verweist zu diesem Thema auf die zweite Sitzung der Arbeitsgruppe 4.

#### **Güterverkehrs** Südanbindung Darmstadts entlang der Eschollbrücker Straße

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass die Bahn auf Wunsch der Teilnehmenden eine Streckenführung entlang der Eschollbrücker Straße zur Güterverkehrsanbindung an die Neubaustrecke geprüft habe. Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass die Bahn auf Wunsch von Teilnehmenden eine zusätzliche Variante entlang der Eschollbrücker Straße für die südliche Personenfernverkehrs-anbindung Darmstadts untersucht habe. Grund dieser geforderten Prüfung war die Vermeidung von Beeinträchtigungen des Westwaldes. Im Zuge der Prüfung wurde seitens der Bahn festgestellt, dass mit einer Variante entlang der Eschollbrücker Straße sowohl eine Personenfernverkehrs-anbindung Darmstadt Süd als auch eine Güterverkehrs-anbindung möglich ist. Eine solche Streckenführung sei für den Personenfernverkehr bis zu einer Geschwindigkeit von 120 km/h geeignet. Der Vorschlag werde zudem in den Variantenvergleich zur Güterverkehrs-anbindung an die Neubaustrecke mit aufgenommen. Ein Teilnehmer unterstreicht, dass mit dieser Anbindungsvariante für den Güterverkehr ebenso eine Südanbindung Darmstadts für den Personenfernverkehr sichergestellt wäre.

#### *Streckenführung im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim*

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert ein Vertreter der DB Netz AG, dass der vorgestellte Variantenvergleich in Lorsch ende. Grund sei, dass die Ergebnisse der Knotenuntersuchung Mannheim noch nicht vorlägen. Diese seien jedoch notwendige Vorbedingungen für einen Variantenvergleich im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim.

### **TOP 4 Beispielhafte Darstellung einer Auswertung anhand des Schutzguts Fläche**

Burkhard Fahnenbruch präsentiert die „Beispielhafte Darstellung einer Auswertung anhand des Schutzguts Fläche“ (**Anlage 2, Folie 17-22**).

#### **Diskussion/Anmerkungen**

##### *Definition von Inselflächen*

Ein Teilnehmer weist daraufhin, dass mit der Variante 2 („Weiterstadt Südwest“) ein gesamtes Wohngebiet nördlich wie südlich von Bahnstrecken betroffen sei und es demnach eine „Inselfläche“ darstelle. Er möchte wissen, wie Inselflächen beim Kriterium „Restflächen/Zerschneidung“ definiert sind. Herr Fahnenbruch führt aus, dass alle von der Strecke eingegrenzten Flächen unter 100 Hektar als Inselflächen gelten. Die Betroffenheit des Wohngebietes sei insbesondere über das Kriterium „Zerschneidung“ berücksichtigt worden, in dem die Variante 2 mit einem Doppelminus am schlechtesten bewertet wurde.

##### *Schallberechnung und Einhaltung der Grenzwerte*

Ein Teilnehmer fragt, ob die Schallberechnung für den Variantenvergleich auch die Lärmemission des Auto- und Luftverkehrs berücksichtige. Ein anderer Teilnehmer äußert die Befürchtung, dass die mit der geplanten Strecke einhergehende Schallbelastung langfristige Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer habe, für die sich nach Umsetzung des Vorhabens keiner mehr verantwortlich fühle. So sei die Belastung durch den Frankfurter Flughafen mittlerweile auch deutlich höher als es ursprünglich angegeben worden sei.

Ein Vertreter der Bahn erklärt, dass zunächst die Schallauswirkungen des Schienenverkehrs ermittelt würden. Dabei werde für jede Variante die Zahl der von Schall betroffenen Menschen ohne Schallschutzmaßnahmen gemäß den Grenzwerten der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) erhoben und miteinander verglichen. Je geringer die Zahl der betroffenen Menschen sei, desto besser schneide die Variante im Vergleich ab. Bei der späteren Erstellung der Planfeststellungsunterlagen werde eine Gesamtschallbetrachtung inkl. Flug- und Autoverkehr vorgenommen. Die Bahn müsse dabei in den Unterlagen auch nachweisen, dass sie durch passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen alle vom Gesetzgeber vorgegebenen Grenzwerte einhalte.

#### *Stand der Schalluntersuchung*

Ein Teilnehmer möchte wissen, wann die Ergebnisse der Schalluntersuchung vorliegen.

Ein Vertreter der Bahn sagt, dass damit im Sommer 2018 zu rechnen sei. Auf Nachfrage erklärt er, dass die Schallschutzmaßnahmen nach Festlegung der Vorzugsvariante erarbeitet würden. Vorschläge zur Optimierung des Lärmschutzes wie etwa Troglösungen oder Tunnel würden in Steckbriefen zusammengefasst und umweltfachlich sowie wirtschaftlich (Kosten-/Nutzenrechnung) bewertet. Diese würden den Teilnehmern nach Fertigstellung zur Verfügung gestellt werden.

#### *Raumordnungsverfahren*

Ein Teilnehmer fragt, ob es für den Variantenvergleich ein Raumordnungsverfahren geben wird.

Ein Vertreter der DB Netz AG weist daraufhin, dass bereits ein Raumordnungsverfahren für den großräumigen Variantenvergleich durchgeführt und abgeschlossen worden sei, sodass dies nicht mehr nötig ist. Die Bewertung der Anbindungskurven der Bestandsstrecke Mainz-Darmstadt an die Neubausstrecke sei allerdings kein Teil des Verfahrens gewesen. Entscheidend sei in diesem Zusammenhang, wie groß der Abstand zwischen der möglichen Vorzugsvariante und den schlechter beschiedenen Varianten sei. Wenn der Vergleich zeige, dass eine Variante gegenüber den Alternativen deutlich besser abschneide und somit klar vorzugswürdig ist, werde die Bahn den Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren vorschlagen. Falls sich hingegen kein klares Bild ergebe, müsste nochmals geprüft werden, ob ein solches Verfahren notwendig und zielführend ist.

Ein Vertreter der DB Netz AG sagt auf Nachfrage zu, dass die Betroffenheit der verschiedenen Schutzgüter nach UVPG sowie mögliche Minimierungsmaßnahmen vor der endgültigen Trassenfestlegung der DB in den Beteiligungsgremien vorgestellt und diskutiert werden.

#### *Abwägung der Schutzgüter*

Ein Teilnehmer fragt, ob der Mensch gegenüber den anderen Schutzgütern stärker gewichtet werden könne.

Herr Fahnenbruch erläutert, dass gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz alle Schutzgüter grundsätzlich gleich zu behandeln seien. Dem Schutzgut „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“ seien mehrere Kriterien zugeordnet, für die hingegen eine Gewichtung vorgenommen werde. Der Schall sei dabei das Kriterium mit der höchsten Bedeutung.

Ein Vertreter der DB Netz AG ergänzt, dass die Schallbetroffenheit in den vergangenen Jahren einen großen Bedeutungsgewinn erfahren habe. Wenn alle notwendigen Informationen vorliegen, werde man mit den Teilnehmern über die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten sowie deren Abwägung diskutieren.

#### *Verknüpfungsmöglichkeiten der Main-Neckar-Bahn mit der Neubaustrecke*

Ein Teilnehmer erläutert, dass die Streckenlänge der Main-Neckar-Bahn bis Darmstadt in Verbindung mit einer Neubaustrecke von Darmstadt bis Mannheim 75 km betragen würde. Bei einer Beseitigung der Bahnübergänge an der Main-Neckar-Bahn ließe sich so eine Fahrzeit von weniger als einer halben Stunde zwischen Frankfurt und Mannheim über Darmstadt erreichen.

#### *Anbindung der Region an den Schienenpersonenfernverkehr*

Ein Teilnehmer betont, dass die Anbindung Darmstadts nicht nur die Stadt betreffe, sondern Auswirkungen auf die gesamte Region habe. Daher sei es auch für die umliegenden Kommunen wichtig zu wissen, ob sich die Fernverkehrsanbindung für Darmstadt künftig verschlechtern werde und wie dies dann kompensiert werden könne.

Ein Vertreter der Bahn verweist auf den Deutschlandtakt, welcher derzeit noch in Erarbeitung sei. Darin werde das zukünftige Fernverkehrskonzept sowie dessen Verknüpfung mit dem Nahverkehrsangebot dargestellt.

Ein Teilnehmer ergänzt, dass der Deutschlandtakt Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und somit Teil des Planungsauftrages für die Bahn sei. Diese zentralen Inhalte seien bislang jedoch nicht bekannt. Er befürchtet, dass die im Deutschlandtakt enthaltenen Anforderungen und Annahmen nicht kompatibel mit jenen der Bundesländer und der Fahrgastverbände sein könnten. Er bittet darum, diese Thematik in der Arbeitsgruppe zu diskutieren, sobald die entsprechenden Informationen vorliegen.

#### *Einleitung des Planfeststellungsverfahrens*

Ein Teilnehmer fragt, ob bereits ein Zeitpunkt für die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen feststehe.

Ein Vertreter Bahn erklärt, dass in diesem Jahr die Vorplanung (Leistungsphase 1/2) zur Wallauer Spange abgeschlossen werden sollen. Für den Planfeststellungsabschnitt 1 „Zeppelinheim-Darmstadt-Nord“ strebe die Bahn an, bis zum Ende des Jahres die Planfeststellungsunterlagen einzureichen.

Ein anderer Teilnehmer weist daraufhin, dass eine Reihe planungsrelevanter Informationen noch nicht vorlägen und fragt, inwiefern diese nach der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen noch berücksichtigt werden könnten.

Ein Vertreter der Bahn erwidert, dass die Unterlagen auf den Informationen basieren werden, welche zum Zeitpunkt der Einreichung vorlägen. Sollten neue Informationen eine Änderung der Planung notwendig machen, könne dies über ein sogenanntes Deckblattverfahren auch nach Einreichung der Planfeststellungsunterlagen geschehen.

### **TOP 5 Ausblick, nächste Schritte**

Der Moderator fasst die Ergebnisse der Sitzung zusammen. Der erste Teil der Sitzung sei dem Kriterienkatalog gewidmet gewesen. Dabei habe die Frage im Zentrum gestanden, welche Kriterien zu betrachten sind und welche Untersuchungstiefe zielführend und notwendig für den Variantenvergleich ist. Für den Variantenvergleich sei die Bedeutung des Flächenverbrauchs und des Landschaftsschutzes von einigen Teilnehmern betont worden. Im zweiten Teil der Sitzung sei sich insbesondere mit den Möglichkeiten zur Anbindung Darmstadts befasst worden. Es gebe einerseits politische Beschlüsse für eine Streckenführung entlang der A67, andererseits Forderungen nach einer alternativen Trassenführung. Große Einigkeit herrsche bei den Teilnehmenden darüber, dass Darmstadt auch in Richtung Süden an den Fernverkehr angebunden bleiben müsse. Dies sei aus Sicht vieler Teilnehmer das wichtigste Argument für eine Durchfahrung Darmstadts. Auch mit einer Südanbindung Darmstadts könne das Ziel einer vollständigen Fernverkehrsanbindung Darmstadts erreicht werden. Da der Bundesverkehrswegeplan jedoch keine feste Zusage zur Finanzierung dieser Strecke enthalte, bestehe Misstrauen in Bezug auf die Durchsetzungsfähigkeit der Südanbindung.

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