

Protokoll

Beteiligungsforum Rhein/Main – Rhein/Neckar

2. Sitzung

Bürgerhaus Weiterstadt

4. Mai 2017

Ort: Bürgerhaus Weiterstadt, Carl-Ulrich-Straße 13, 64331 Weiterstadt
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 18.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 1. Forumssitzung vom 6.12.2016

TOP 3 Besprechung des gemeinsamen Selbstverständnisses

TOP 4 Planungsgrundlagen

TOP 5 Berichte aus den Arbeitsgruppen und aktueller Planungsstand

TOP 6 Dank & Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 2. Sitzung Beteiligungsforum Rhein/Main – Rhein/Neckar
Anlage 2 Präsentation der DB Netz AG
Anlage 3 Präsentation von Hans-Jörg Terno, DB Systemtechnik GmbH
Anlage 4 Selbstverständnis des Beteiligungsforums Rhein/Main – Rhein/Neckar
Anlage 5 Presseinformation des Beteiligungsforums
Anlage 6 Politische Beschlüsse zur Streckenführung südlich von Darmstadt

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der zweiten Sitzung des Beteiligungsforums (**Anlage 1**). Er bedankt sich bei dem Bürgermeister der Stadt Weiterstadt, Ralf Möller, für die Bereitstellung der Räume. Der Moderator stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Besprechung des Entwurfs des gemeinsamen Selbstverständnisses
- Erläuterung der Planungsgrundlagen
- Berichte aus den Arbeitsgruppen

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen. Der Moderator stellt fest, dass jede Arbeitsgruppe seit der ersten Sitzung des Beteiligungsforums mindestens einmal tagte. Die Sitzungshäufigkeit werde in Rücksprache mit den Teilnehmern bedarfsgerecht festgelegt.

Der Moderator erläutert den Prozess zur Protokollerstellung. Der Protokollentwurf werde circa zwei Wochen nach der Sitzung an die Teilnehmer verschickt, die wiederum innerhalb von zwei Wochen Änderungsvorschläge einreichen könnten. Sofern die Änderungsvorschläge nicht im Widerspruch zum tatsächlichen Ablauf der Sitzung oder anderen eingereichten Änderungsvorschlägen stehen, würden sie in das Protokoll aufgenommen. Dieses werde als Entwurf gekennzeichnet auf der Projekthomepage veröffentlicht und auf der Folgesitzung formell verabschiedet.

TOP 2 Verabschiedung des Protokolls

Der Moderator stellt die eingereichten Änderungsvorschläge zum Protokoll vom 6.12.2016 vor. Es werden keine weiteren Änderungsvorschläge eingebracht. Somit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

Diskussion/Anmerkungen

Sitzungsgelder für Ehrenamtliche

Ein Vertreter der DB Netz AG nimmt Bezug auf den Vorschlag eines Teilnehmers, Sitzungsgelder für ehrenamtliche Teilnehmer zu zahlen. Er erläutert, dass diese Vorgehensweise bei keinem der Vorhaben der Deutschen Bahn üblich sei und dafür auch im Falle des Beteiligungsforums keine Mittel vorgesehen seien.

TOP 3 Besprechung des gemeinsamen Selbstverständnisses

Der Moderator führt aus, dass auf der vorausgegangenen Sitzung die Entscheidung zur Einbeziehung zufällig ausgewählter Bürger in den Arbeitsgruppen vertagt wurde. Er erklärt, dass die Einbeziehung einerseits den Vorteil biete, eine weitere Perspektive auf das Neubauprojekt zu gewinnen. Andererseits würde es die bereits hohe Teilnehmerzahl in den Arbeitsgruppen weiter steigern. Nach Abgabe eines Stimmungsbildes wird sich gegen die Einladung von zufällig ausgewählten Bürgern entscheiden.

Die Teilnehmer diskutieren über weitere Aspekte des Selbstverständnisses.

Diskussion/Anmerkungen

Gemeinsamer Trassenauswahlprozess

Ein Teilnehmer erklärt, dass der Bundesverkehrswegeplan lediglich den Bedarf der Neubaustrecke, nicht aber die konkrete Trassenführung festschreibe. Er schlägt die Streichung des zweiten Halbsatzes der folgenden Textpassage vor: „[Das Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar] Führt einen gemeinsamen Trassenauswahlprozess für die Streckenabschnitte durch, ~~in denen die Trassenführung noch nicht feststeht.~~“. Im Sinne einer rechtssicheren Planung gelte es jede sich aufdrängende Variante unabhängig von politischen Vorfestlegungen zu prüfen. Ein weiterer Teilnehmer betont für den Fall einer Beibehaltung des Satzes, dass Klarheit über die bereits feststehenden Streckenabschnitte und die noch zu ermittelnden Trassenführungen bestehen müsse. Er plädiert für einen Vergleich der Bündelungsvarianten entlang der A67 und A5 südlich von Darmstadt.

Ein anderer Teilnehmer merkt an, dass sowohl auf Landkreis- als auch Städte- und Gemeindeebene politische Beschlüsse vorlägen, in denen sich für eine Bündelung der Neubaustrecke mit der A67 ausgesprochen werde. Die präferierte Variante müsse im Laufe des Verfahrens mit der Bündelungsvariante entlang der A5 verglichen werden. Eine Abweichung von dem bislang vorgesehenen Streckenverlauf könne aber nur gerechtfertigt werden, wenn neue Erkenntnisse eine andere Bewertung des Sachverhalts nahelegten. Daher spreche er sich für eine Beibehaltung des Halbsatzes aus. Ein Teilnehmer erklärt, dass den politischen Beschlüssen eine sachliche Analyse vorausgegangen sei. Die in der Vergangenheit erarbeiteten Planungsgrundlagen zur Neubaustrecke in Gänze in Frage zu stellen, sei daher nicht zielführend.

Ein Teilnehmer kritisiert, dass die politische Beschlusslage nicht transparent sei und die Bürgerinitiativen vor Beginn des Beteiligungsprozesses nicht in die Planungen miteinbezogen worden seien.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass sich aus den Erkenntnissen der Korridorstudie Mittelrhein, den Angaben des BVWP 2030 und des PRINS-Systems eine Referenzvariante für einige Streckenabschnitte ergebe. Für den Bereich südlich von Darmstadt sei dies die Bündelung der Neubaustrecke mit der A67. Deren Vorzugswürdigkeit gelte es aber gegenüber alternativen Trassenführungen zu begründen. Die Bündelungsvariante entlang der A5 werde daher bis zu dem Punkt geprüft, bei dem eine qualifizierte Aussage zu ihrer möglichen Vorzugswürdigkeit getroffen werden könne.

Ein Teilnehmer bittet darum, die politischen Beschlüsse zur Streckenführung der Neubaustrecke in einem Dokument zusammenzufassen und den Teilnehmern zur Verfügung zu stellen. Der Moderator stimmt zu, die entsprechenden Informationen an das Protokoll anzuhängen.

Es wird sich darauf verständigt, das Selbstverständnis in der vorliegenden Fassung ohne Streichung des Halbsatzes beizubehalten. Damit gilt es als formell verabschiedet.

Erstellung von Gutachten

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern Betrachtungen durch externe Gutachter und Referenten im weiteren Planungsprozess beauftragt werden könnten. Dies ermögliche eine weitere Perspektive auf die Planung und trage so zu einer informierten Meinungsbildung im Forum bei. Darüber hinaus sei die Lösung von Problemen durch eine externe gutachterliche Betrachtung dem Risiko einer späteren rechtlichen Auseinandersetzung vorzuzuziehen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass es ihr als Vorhabenträger nicht freigestellt sei, zu welchen Fragestellungen sie Gutachten erstellen lasse. Vielmehr müsse der Bedarf klar gegeben sein, um die dafür notwendigen Finanzmittel zur Verfügung gestellt zu bekommen.

Er führt aus, dass im Laufe der Planungen zahlreiche Gutachten angefertigt würden. Diese werde man gemeinsam mit den Teilnehmern besprechen sowie offene Fragen und Hinweise diskutieren. Ziel sei es, dass sich die Teilnehmer mit ihrer Expertise und Ideen in die Planung einbrächten. Ebenfalls sei die Einladung von externen Referenten mit Fachexpertise zu der jeweiligen Fragestellung möglich. Die Bahn werde jedoch keine Finanzmittel zur Anfertigung von Zweitgutachten zur Verfügung stellen. Sofern eine im Beteiligungsforum vertretene Institution ein Gegengutachten finanziere, bestehe gleichwohl die Möglichkeit, dies im Beteiligungsforum zu besprechen. Ein Teilnehmer bemerkte daraufhin, dass in seiner Kommune Mittel für Gutachten zur Wahrung der Interessen in Vorbereitung seien. Der Moderator merkt an, dass sich bereits in den vergangenen Sitzungen eine große Sachkenntnis durch die Teilnehmer gezeigt habe. Das Beteiligungsforum nähme bereits eine wesentliche Kontrollfunktion ein. Zugleich sei derzeit ein Dissens zur generellen Notwendigkeit und Finanzierung von Zweitgutachten festzustellen. Dies sei erfahrungsgemäß auch auf das derzeit noch abstrakte Diskussionsniveau zurückzufahren. Oftmals verliere der Themenkomplex an Bedeutung, sobald sich mit konkreten Fragestellungen befasst werde.

Projektbeirat

Ein Teilnehmer erklärt, dass das derzeitige Beteiligungsforum notwendig und sinnvoll zur inhaltlichen Arbeit sei. Dennoch stehe weiter die Frage im Raum, wie mit der Forderung nach einem Projektbeirat mittelfristig umgegangen werde. Ein Teilnehmer äußert seinen Eindruck, dass die Bürgerinnen und Bürger ein politisches Schutzschild bräuchten. Ein anderer Teilnehmer nimmt Bezug auf den Beteiligungsprozess zur Rheintalbahn. Dort sei sich auf die Gründung eines Projektbeirates verständigt worden, nachdem die Projektumsetzung angesichts anhaltenden Widerstands der Region und einer möglichen Ablehnung der Planfeststellungsunterlagen zu scheitern drohte. Im Projektbeirat sei es Vertretern von Bund, Land und der Region gelungen, die Planungen zu überarbeiten und dadurch die Region zu befrieden. Er spreche sich daher für die Einsetzung eines Projektbeirates aus.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass der Projektbeirat zur Überarbeitung eines bereits vollständig geplanten Vorhabens gegründet wurde. Dies sei ein wesentlicher Unterschied zum Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar, bei dem die Teilnehmer zu einem deutlich früheren Zeitpunkt in die Planung einbezogen worden seien. Zur Konkretisierung der Planung sei daher zunächst inhaltliche Arbeit notwendig, die in dem derzeitigen Format des Beteiligungsforums am besten geleistet werden könne. Ob ein politisches Gremium zur Entscheidung über derzeit nicht finanzierungsfähige Maßnahmen nötig ist, könne erst zu einem späteren Zeitpunkt im Planungsprozess beurteilt werden. Das Planfeststellungsverfahren werde zudem erst begonnen, wenn Klarheit über den Inhalt und die Kosten der Maßnahmen und den Möglichkeiten ihrer Finanzierung herrsche.

TOP 4 Planungsgrundlagen

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die Planungsgrundlagen zum Projekt vor (**Anlage 2, Folien 4-6**).

Diskussion/Anmerkungen

Prognosezugzahlen

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass die Zugzahlprognosen des Bundes für das Jahr 2030 noch nicht vorlägen. Zur Vermeidung von Zeitverzögerungen werde mit den Berechnungen auf Basis der vorliegenden Zugzahlprognosen 2025 begonnen. Zu einem späteren Zeitpunkt werde dann eine Aktualisierung mit den Zugzahlprognosen 2030 durchgeführt. Derzeit könne noch keine Aussage dazu

getroffen werden, wie groß der Unterschied in den Prognosen und den daraus resultierenden Ergebnissen sein werde.

Ein Teilnehmer bittet um eine Überprüfung, mit welchen Zugzahlprognosen die Korridorstudie Mittelrhein angefertigt wurde. Ein Vertreter der DB Netz AG sagt dies zu.

Information im Nachgang: Der Mittelrheinstudie liegen die Zugzahlen 2025 zugrunde.

TOP 5 Berichte aus den Arbeitsgruppen und aktueller Planungsstand

Ralf Eggert führt aus, dass im Vorfeld der Veranstaltung jeweils ein Teilnehmer pro Arbeitsgruppe gebeten wurde, die dort diskutierten Themen dem Beteiligungsforum kurz vorzustellen. Mit Ausnahme der AG Verkehrskonzeption, bei der die Vorstellung durch einen Teilnehmer nicht möglich war, werde zunächst mit dem Kurzbericht aus dem Teilnehmerkreis begonnen und sich dann der Präsentation der DB Netz AG zugewandt (**Anlage 2, Folien 10-34**).

AG Verkehrskonzeption

Diskussion/Anmerkungen

Bundesverkehrswegeplan und verkehrliche Zielsetzung

Die Teilnehmer diskutieren über die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans. Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt ein Vertreter der DB Netz AG, dass der Bund im Rahmen des BVWP eine Referenzvariante für bestimmte Streckenabschnitte entwickelt habe. Deren positiver verkehrlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen sei festgestellt. Alle weiteren Trassierungsvarianten müssten an dieser Referenzvariante gespiegelt werden.

Ein Teilnehmer verweist auf die erste Sitzung der Arbeitsgruppe „Verkehrskonzeption“ und das dort genannte positive Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts. Dies biete den finanziellen Spielraum zur Durchführung von Maßnahmen über das gesetzliche Maß hinaus. Ein anderer Teilnehmer stellt fest, dass Klarheit geschaffen werden müsse, welche gesetzlichen und wirtschaftlichen Vorgaben maßgeblich für die verkehrliche Zielsetzung seien. Dies gelte insbesondere für die Frage der Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h gemäß BVWP. Zudem sei die Zerschneidungsvermeidung als weiteres Projektziel in die Planung aufzunehmen. In diesem Zusammenhang verweist er auf eine Stellungnahme von Hessenforst, in dem fachliche Betrachtungsdefizite bei der Bewertung von Zerschneidungswirkungen gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellt worden seien. Ein anderer Teilnehmer erwidert, dass eine Vielzahl von teils entgegenstehenden Interessen existierte, die es bei der Abwägung zu berücksichtigen gelte. Die Aufwertung eines einzelnen Kriteriums zu einem Projektziel erscheine daher nicht als angebracht.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass derzeit ein Kriterienkatalog zur Variantenbewertung entwickelt werde. Die Zerschneidungswirkung werde dabei als Faktor berücksichtigt.

Mischverkehr auf der Neubaustrecke

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die Untersuchungsergebnisse der Bahn zum Mischverkehr auf der Neubaustrecke mithilfe von Überholgleisen. Da dies auf großen Teilen der Strecke den Bau vier neuer Gleise notwendig mache, erscheine die Umsetzung als nicht realistisch. Ein weiterer Teilnehmer erklärt, dass aus der Sicht Mannheims der Vorschlag einer viergleisigen Neubaustrecke nicht zur Debatte stehe.

Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass sich in der AG bislang über die Untersuchungsergebnisse zu den Überholgleisen, nicht aber über deren Interpretation ausgetauscht wurde. Die vorgenommene Bewertung gebe daher nicht die Position des Beteiligungsforums wider.

Ein weiterer Teilnehmer schlägt vor, dass zukünftig die Zusammenfassung der Diskussionspunkte und Ergebnisse der Arbeitsgruppen durch die Moderation im Namen des Beteiligungsforums vorgenommen werde. Der Moderator erklärt, dass es sich bei der Darstellung lediglich um den bisherigen Arbeitsstand handele, den die Bahn auf Wunsch von Teilnehmern zusammengefasst habe. Das Thema werde in der Arbeitsgruppe aber nochmals vertieft besprochen. Die Form der Ergebniszusammenfassung könne dabei auch besprochen werden.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt auf Nachfrage eines Teilnehmers, dass derzeit noch geprüft werde, ob zusätzlich zum Personenfernverkehr auch Güterzüge tagsüber auf der Neubaustrecke verkehren könnten.

AG Lärmentwicklung an Bestandsstrecken

Ein Teilnehmer fasst die Ergebnisse der Arbeitsgruppe zusammen. Zentrale Diskussionsthemen seien die gesetzlichen Grundlagen und vorgegebenen Grenzwerte zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen gewesen. Zudem sei über die Methodik zur Erstellung des Schallgutachtens gesprochen worden sowie über den Vorschlag, eine Lärmmessung vor Ort anstelle einer Berechnung des Lärms vorzunehmen. Eine stärkere Berücksichtigung gesundheitlicher Kosten und von Grundstückswertminderungen in der volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse sei zudem von Teilnehmern gefordert worden.

Zusätzlich zu der Zusammenfassung des Teilnehmers und der Präsentation der DB Netz AG stellt der Schallgutachter Hans-Jörg Terno, DB Systemtechnik GmbH, die Grundlagen zur schalltechnischen Untersuchung vor (**Anlage 3, Folie 1-12**).

Diskussion/Anmerkungen

Lärmmedizinisches Gutachten/Lärmgrenzwerte/Lärmmessstellen

Ein Teilnehmer kritisiert die Methodik zur Nutzen-Kosten-Untersuchung, da die gesundheitlichen Belastungen und die daraus entstehenden medizinischen Kosten keine angemessene Berücksichtigung fänden. Er schlägt die Einladung eines lärmmedizinischen Gutachters zur vertieften Betrachtung der Gesundheitsbelastungen vor.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass das Thema Lärm von zentraler Bedeutung sei, es aber innerhalb des Projektkontextes zu behandeln sei. Die Methodik zur Nutzen-Kosten-Untersuchung läge in der Verantwortung des Bundes und habe Anwendung auf alle Vorhaben im Rahmen des BVWP gefunden. Eine stärkere Einbeziehung von Gesundheitsbelastungen in die Methodik des BVWPs könne daher nicht im Projektkontext der Neubaustrecke erfolgen. Dies gelte ebenso für eine Veränderung von gesetzlichen Lärmwertobergrenzen oder der Methodik zur Erstellung von Schallgutachten. Diese könnten nur unabhängig vom Projekt durch eine Gesetzesänderung beschlossen werden.

Der Fokus des Beteiligungsprozesses liege daher vielmehr auf der Frage, wie die Lärmbelastung entlang der Strecken möglichst geringgehalten werden könnte. Dafür werde zunächst die Lärmsituation an den Bestandsstrecken sowohl im Ist-Zustand als auch im Prognosefall mit und ohne Neubaustrecke untersucht. Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Terno, dass die vorliegenden Daten des Eisenbahnbundesamtes zur Schallentwicklung im Streckennetz aufgrund methodischer Unterschiede

nicht für die derzeitige Planung genutzt werden könnten. Bei der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes würden EU-weit harmonisierte Berechnungsverfahren und Beurteilungszeiten zugrunde gelegt. Da sich diese von den anzuwendenden Regelungen im Planrechtsverfahren der NBS unterscheiden, seien keine direkten Vergleiche der Ergebnisse möglich.

Erstellung eines Fragekatalogs

Ein Teilnehmer erklärt, dass zahlreiche Fragen vorhanden seien, welche nicht vom Vorhabenträger, sondern vom Bundesverkehrsministerium oder dem Eisenbahnbundesamt beantwortet werden könnten. Er schlägt eine Sitzung der AG „Lärmentwicklung Bestandsstrecken“ vor, in der die Fragen der Teilnehmer gesammelt würden, um sie im Anschluss den entsprechenden Ansprechpartner vorzulegen. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, den Vorschlag aufzunehmen und bei der Planung der nächsten Sitzung zu berücksichtigen.

Verkehrslenkung

Ein Teilnehmer betont, dass mit dem Bau der Neubaustrecke die Chance einer deutlichen Lärmmin- derung an den Bestandsstrecken einherginge. Dabei seien mehrere Szenarien im Hinblick auf die Verkehrslenkung zu prüfen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass es bei den verkehrsgelenkten Zugzahlen nicht nur eine, sondern eine Vielzahl unterschiedlicher Varianten geben werde. Sobald diese vorlägen, würden sie im Beteiligungsforum diskutiert.

Ermittlung Nutzen-Kosten-Verhältnis

Ein Teilnehmer fragt, wie die Lärmentwicklung in die Nutzen-Kosten-Untersuchung des BVWP einbe- zogen werden konnte, ohne dass Informationen aus der erst beginnenden Schalluntersuchung vorge- legen hätten. Ein Vertreter der DB Netz AG schlägt vor, diese Frage in den vorher genannten Fra- genkatalog aufzunehmen, um diese dann durch den Bund beantworten zu lassen.

Gesamtlärmbetrachtung

Ein Teilnehmer fragt, ob im Zuge der Planungen eine Gesamtlärmbetrachtung aller Verkehrsträger (Auto, Flugzeug, Zug) vorgenommen werde.

Herr Terno erklärt, dass eine Einbeziehung des Fluglärms in die Betrachtung aufgrund unterschiedli- cher Beurteilungsmaßstäbe methodisch schwierig sei. Es werde aber eine Gesamtlärmbetrachtung aller Verkehrsträger vorgenommen.

Lärmmaßnahmen an den Bestandsstrecken

Ein Teilnehmer äußert die Befürchtung, dass es durch die Neubaustrecke zu einem stärkeren Güter- verkehrsaufkommen und damit einer höheren Lärmbelastung an den Bestandsstrecken komme. Zu- gleich gebe es keine gesetzliche Verpflichtung zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.

Ein Vertreter der DB Netz AG stellt fest, dass die Finanzierung lediglich für Maßnahmen gesichert sei, die den gesetzlichen Grundlagen entsprächen. Eine Entscheidung zur Finanzierung von darüberhin- ausgehenden Forderungen müsse letztlich separat bewertet und entschieden werden (ggf. auch durch Parlamentsbefassung). Zunächst gehe es aber darum, Daten zur Lärmsituation zu ermitteln. Erst dann könne eine fundierte Aussage zur Entwicklung der Lärmbelastung vor Ort getroffen und auf die- ser Basis in die Diskussion zu notwendigen Lärmschutzmaßnahmen eingestiegen werden.

AG Streckenführung im Raum Darmstadt und Umgebung

Ein Teilnehmer fasst die Ergebnisse der AG-Sitzung zusammen. Er erklärt, dass die AG-Sitzung in einer angenehmen Gesprächsatmosphäre mit einer fairen Moderation stattfand. Die beiden zentralen Diskussionspunkte der AG seien der Trassenauswahlprozess südlich von Darmstadt gewesen sowie die Bindewirkung der Projektbeschreibung im BVWP. Er betont dabei die Bedeutung einer rechtssicheren Planung für den Projekterfolg. Dies setze insbesondere eine Variantenprüfung für den Streckenabschnitt Darmstadt-Lorsch voraus. Nur so werde dem Rollenverständnis einer gemeinsamen Trassenplanung durch das Beteiligungsforum entsprochen.

Diskussion/Anmerkungen

Planungsgrundlagen und Variantenprüfung

Ein Teilnehmer äußert die Befürchtung, dass kein ergebnisoffener Vergleich der Bündelungsvarianten südlich von Darmstadt (entlang der A5 und A67) durchgeführt werde. Darauf deute die bereits vorliegende Detailtiefe der Planungen zur Streckenführung entlang der A67 hin. Er plädiere für eine ergebnisoffene Variantenprüfung. Darüber hinaus fordert er juristische Expertisen zur Bedeutung und Bindekraft des Bundes-Schienenwegeausbau-Gesetz bzw. des BVWP. Weiterhin müssten die Landesplanerischen Ziele im Regionalplan Südhessen 2010 von einem juristischen Gutachter oder vom Eisenbahnbundesamt (EBA) kurzfristig bewertet werden. Zudem bitte er um eine Stellungnahme zu §34 des Bundesnaturschutzgesetzes. Demnach seien alle Varianten im Hinblick auf die geringstmögliche Beeinträchtigung von FFH- und Vogelschutzgebieten zu prüfen. Ein anderer Teilnehmer unterstreicht die Notwendigkeit einer klaren Definition der gesetzlichen Vorgaben, damit innerhalb dieses Rahmens Vorschläge zur Trassenführung entwickelt werden könnten.

Ein Vertreter der DB Netz AG verweist auf die Sitzung der AG Pfungstadt-Lorsch und betont nochmals, dass eine ergebnisoffene Variantenprüfung bei Erfüllung der verkehrlichen Zielsetzung durchgeführt werde. Darüber hinaus ergebe sich die unterschiedliche Planungstiefe der beiden Varianten aus der Projekthistorie. Beim vorläufigen Abbruch des Projekts habe die Bahn kurz vor der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für den Streckenabschnitt Pfungstadt-Lorsch gestanden, sodass für diese Variante bereits mehr Informationen vorlagen. Diese seien nun zu aktualisieren.

In Bezug auf die geforderten juristischen Gutachten führt er aus, dass die Genehmigungsfähigkeit einer Variante nicht von der Bindekraft der Projektbeschreibung des BVWP abhängt. Eine juristische Betrachtung dieses Themenkomplexes sei vor diesem Hintergrund nicht zielführend. Vielmehr seien die Kriterien und Vorgaben aus dem Planrecht und der Raumordnung bei der Variantenprüfung entscheidend. Aufgabe sei die Planung einer Trasse, die gemäß diesen Vorgaben genehmigungsfähig sei und die sich aus dem BVWP ergebende verkehrliche Zielsetzung erfülle.

AG Pfungstadt-Lorsch

Mit Verweis auf die vorausgegangene Diskussion zur AG „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“ und die fortgeschrittene Zeit erklärt der vorgesehene Teilnehmer seinen Verzicht auf die Kurzzusammenfassung der Sitzungsinhalte. Es wird direkt mit der Präsentation der DB Netz AG fortgefahren.

AG Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim

Ein Teilnehmer fasst die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim“ zusammen. Er erklärt, dass die AG in einer guten Atmosphäre getagt habe. Zentrales Thema sei dabei die Methodik zur Knotenuntersuchung Mannheim gewesen. Dabei sei insbesondere die Forderung zur Einbeziehung der Gemeinden südlich von Mannheim in die Knotenuntersuchung geäußert und die Frage nach einer Ausweitung des Prognosehorizontes diskutiert worden. Er fordert, dass bei dem prognostizierten Anstieg der Güterzugzahlen die Belange der betroffenen Bevölkerung stärkere Berücksichtigung finden müssten. Zudem sei der Planfeststellungsantrag zum Ausbau der Riedbahn Ost konfliktträchtig.

Diskussion/Anmerkungen

Lastenheft der IG BRN21 und der DB Netz AG

Ein Teilnehmer verweist auf das Lastenheft der IG BRN21, in der unter anderem eine Ausweitung des Prognosehorizontes über das Jahr 2030 hinaus vorgeschlagen worden sei. Zudem werde eine Offenlegung des Lastenheftes des Bundes und der DB Netz AG zur Knotenuntersuchung Mannheim gefordert. Dies schaffe Klarheit über die Auftragsgrundlagen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass wesentliche Vorschläge und Bestandteile des Lastenheftes der IG BRN 21 bereits aufgenommen und in der Knotenuntersuchung betrachtet würden. Eine wissenschaftlich fundierte Verkehrsprognose jenseits des Jahres 2030 sei nicht möglich. Daher sei der Vorschlag aus dem Teilnehmerkreis aufgegriffen worden, die Knotenkapazität Mannheims unter der Annahme einer Maximalauslastung der Strecke Karlsruhe-Basel zu überprüfen. Er sagt zudem die Offenlegung der Grundlagen der Bahn zur Knotenuntersuchung Mannheim sowie der weiteren Vorgehensweise zu. Zu dem Lastenheft des Bundes könne er keine Aussage treffen, da dies nicht in die Zuständigkeit der Bahn falle.

Der Teilnehmer merkt an, dass nicht alle Vorschläge der Bürgerinitiative bei der Zusammenfassung Erwähnung gefunden hätten. Es wird sich auf eine Klärung der offenen Punkte im direkten Gespräch im Nachgang der Sitzung verständigt.

Weitere Diskussionspunkte

Darstellung zur Zusammenfassung der Diskussionspunkte der AGs

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Darstellung der Diskussionspunkte durch die DB Netz hilfreich zur Besprechung des derzeitigen Arbeitsstandes sei. Die Darstellungsform würde die Möglichkeiten zum inhaltlichen Austausch zu wichtigen Themengebieten aber nicht vollständig abbilden und könne daher für den außenstehenden Betrachter missverständlich wirken.

Es wird vereinbart, die entsprechenden Folien der Präsentation in ihrer Darstellung nochmals zu überarbeiten und erst danach an die Teilnehmer zu versenden.

TOP 6 Dank & Ausblick

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmern für die Sitzung.

Abschließend stimmen die Mitglieder des Beteiligungsforums Botschaften für eine gemeinsame Pressemitteilung ab (**Anlage 5**).