

Protokoll

Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar

5. Sitzung

Darmstadt

8. Februar 2019

Ort: Darmstadtium, Schlossgraben 1, 64283 Darmstadt
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 11.00 Uhr – 15.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 4. Forumssitzung vom 08. Mai 2018

TOP 3 Präsentation BMVI

TOP 4 Variantenvergleich – Projektziele und abgeleitete Prüfungsvarianten

TOP 5 Parlamentarische Befassung

TOP 6 Dank und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 5. Sitzung Beteiligungsforum
Anlage 2 Präsentation BMVI
Anlage 3 Präsentation DB Netz AG
Anlage 4 Presseinformation des Beteiligungsforums
Anlage 5 Stellungnahme der IG BRN21

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Knoten Mannheim

Wie ist der aktuelle Stand zur Knotenuntersuchung Mannheim? Was sind die nächsten Schritte?

- Die Knotenuntersuchung des Bundes kommt zu dem Ergebnis, dass kleinräumige Maßnahmen in Mannheim ausreichen, um vorhandene Engpässe weitestgehend aufzulösen. Angesichts verbleibender Engpässe sieht der Bund allerdings weiteren Optimierungsbedarf.
- Teilnehmende des Beteiligungsforums bewerten die Ergebnisse der Knotenuntersuchung kritisch. Grund dafür ist vor allem das steigende Güterverkehrsaufkommen und die damit verbundene Schallbelastung entlang der Bestandsstrecken.
- Die Bahn hat einen Planungsauftrag zur großräumigen Variantenuntersuchung im Knoten Mannheim. Dieser wird inklusive der entsprechenden Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Dies ermöglicht mit dem bevorstehenden Planungsstart auch alternative Trassen für den Knoten Mannheim zu prüfen und zu bewerten.

Wie sollen die Planungen zur Neubaustrecke mit dem Knoten Mannheim verzahnt werden?

- Die Führung der ICE-Fernverkehre über die Neubaustrecke und den Mannheimer Hbf setzt eine Anbindung in Mannheim-Waldhof voraus. Dort endet somit die Neubaustrecke. Dieser Endpunkt entspricht auch dem im BVWP festgelegten Maßnahmenumfang.
- Die weiteren, großräumigen Untersuchungen im Knoten Mannheim können demnach unabhängig von der Streckenführung nördlich von Mannheim-Waldhof starten.
- Ein weiterer Beteiligungsprozess soll sich mit dem Knoten Mannheim und dem südlich liegenden Streckenabschnitt bis Karlsruhe befassen. Die Bahn sagt eine enge Kopplung der Planungen und beider Beteiligungsprozesse zu.
- Teilnehmer des Beteiligungsforums sehen zwei getrennte Beteiligungsformate kritisch. Stattdessen sprechen sie sich für eine gemeinsame Betrachtung der Projekte aus.

Variantenspektrum und Zeitplan

Welche Varianten sollen geprüft werden? Wann soll die Entscheidung zur Vorzugsvariante fallen?

- Die Bahn präsentierte auf der Sitzung die Variantenvorauswahl. Insgesamt sechs Hauptvarianten sollen untersucht werden. Vorgesehen ist ein zweistufiges Verfahren. Zunächst werden die Anbindungsvarianten der Strecke Mainz-Darmstadt für den Güterverkehr sowie die Streckenführung im Dreieck Lorsch geprüft und jeweils die beste Variante für diesen Abschnitt ermittelt. Im Anschluss erfolgt die Betrachtung der Gesamtstrecke und die Festlegung der Gesamtvorzugsvariante.
- Aufgrund der noch offenen Variantenbewertung im Knoten Mannheim wird die Entscheidung der Trassenführung nördlich von Mannheim, insbesondere im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim, vorläufig getroffen und noch einmal mit dem Ergebnis für den Raum Mannheim – Karlsruhe abgeglichen, sobald dieses vorliegt.
- Es ist geplant, die Vorzugsvariante bis Ende des Jahres 2019 festzulegen.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Gastgeber

Jochen Partsch, Oberbürgermeister der Wissenschaftsstadt Darmstadt, begrüßt die Teilnehmenden. Von der heutigen Sitzung erhoffe er sich zentrale Erkenntnisse zu den Planungen. Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sei von großer Bedeutung. Bei der Wahl der Vorzugsvariante handele es sich daher um die wichtigste Infrastrukturentscheidung für Südhessen in diesem Jahr. Es sei gut, dass auch auf der heutigen Sitzung wieder viele Interessenvertreter, wie etwa die Umweltschutzverbände anwesend seien und sich einbrächten. Die Planungen sollten möglichst rasch voranschreiten. Er wünscht den Teilnehmenden eine erfolgreiche Sitzung.

Begrüßung Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Hessen, begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums. Seit der letzten Sitzung sei einige Zeit vergangen. Mit den Ergebnissen der Knotenuntersuchungen und dem Entwurf des Deutschlandtaktes lägen nun neue Erkenntnisse vor. Er dankt Herrn Alexander Lanz, Bundesverkehrsministerium, für die Teilnahme an der Sitzung und die Bereitschaft, Auskunft über die Untersuchungen des Bundes zu geben. Mit der Entwicklung der Bewertungskriterien und der anschließenden Variantenprüfung stehe ein interessantes und diskussionsfreudiges Jahr bevor. Es solle eine Trasse gefunden werden, die verkehrlich vernünftig und finanzierungsfähig sei und die Belange der Region bestmöglich berücksichtige. Die Auswahl müsse dabei nach Recht und Gesetz erfolgen. Herr Vornhusen weist zudem auf das neue Instrument der parlamentarischen Befassung hin, welches in diesem Jahr erstmalig zum Einsatz komme. Dies schaffe neue Möglichkeiten, dem Bundestag übergesetzliche Forderungen aus der Region zur Entscheidung vorzulegen. Vor diesem Hintergrund sei es zu begrüßen, dass zahlreiche Mitglieder des Bundestages und der Landtage auf der Sitzung anwesend seien. Somit bestehe ein direkter Draht in die jeweiligen Parlamente. Er bedankt sich bei allen Mitgliedern des Beteiligungsforums für ihr Erscheinen.

Im Anschluss stellt sich Thorsten Krenz vor. Er tritt als neuer Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Baden-Württemberg die Nachfolge von Sven Hantel an. Er selbst sei in Mannheim aufgewachsen, so dass ihn die Situation im Knoten schon lange begleite und von besonderer Bedeutung für ihn sei. Er freue sich auf die kommenden Gespräche.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zur fünften Sitzung des Beteiligungsforums (**Anlage 1**). Er bedankt sich bei dem Gastgeber und stellt anschließend die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Erläuterungen zu den Ergebnissen der Knotenuntersuchung Frankfurt und Mannheim und dem Entwurf des Deutschlandtaktes
- Präsentation des Variantenspektrums zur Auswahl der Vorzugsvariante
- Ausblick auf die anstehenden Planungsschritte in diesem Jahr
- Umgang mit der parlamentarischen Befassung

Zudem habe ein Vertreter der IG BRN21 darum gebeten, eine Erklärung der Bürgerinitiative vorzutragen. Dies sei unter Tagesordnungspunkt 5 vorgesehen. Die Tagesordnung wird ohne Änderungen angenommen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 08. Mai 2018

Martin Wachter, Protokollführer, stellt die aufgenommenen Änderungsvorschläge zum Protokoll der vergangenen Sitzung vor. Ein Teilnehmer sieht inhaltlichen Klärungsbedarf zu den Ausführungen im Abschnitt „Vorgehensweise der Planung“ (Seite 6), in der die Stellung der Knotenuntersuchung im Bundesverkehrswegeplan behandelt wird. Es wird sich darauf verständigt, diesen Aspekt in den nachfolgenden Tagesordnungspunkten zu behandeln. Es werden keine weiteren Änderungsvorschläge eingebracht. Damit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

TOP 3 Präsentation BMVI

Jörg Ritzert, DB Netz AG, gibt einen Kurzüberblick über die anstehenden Planungsschritte zur Auswahl der Vorzugsvariante (**Anlage 3, Folie 1-4**). Im Anschluss erläutert Alexander Lanz, Bundesverkehrsministerium, den Entwurf des Deutschlandtaktes sowie die Ergebnisse der Knotenuntersuchungen Frankfurt und Mannheim (**Anlage 2, Folie 1-22**).

Diskussion/Anmerkungen

Darmstadt und der Deutschlandtakt (D-Takt)

Einem Teilnehmer zufolge steige das Güterverkehrsaufkommen in Südhessen kaum an. Der Nah- und Regionalverkehr wachse hingegen stetig, insbesondere in Darmstadt. Er möchte wissen, ob die für den D-Takt vorgesehene Verzahnung des Fernverkehrs mit dem Regional- und Nahverkehr bereits mit den Ländern Hessen und Baden-Württemberg abgestimmt worden sei.

Herr Lanz erklärt, dass die Abstimmungen im Regionalverkehr mit den Aufgabenträgern recht weit fortgeschritten seien. Zudem würden noch Abstimmungen zum Güterverkehr erfolgen.

Ausbaumaßnahmen für die Main-Neckar-Bahn

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob im Entwurf des D-Taktes Ausbaumaßnahmen für die Main-Neckar-Bahn vorgesehen seien. Eine Ertüchtigung wäre sinnvoll, da dann auch Züge mit einer höheren Geschwindigkeit die Strecke nutzen könnten. Herr Lanz erwidert, dass im Entwurf des D-Taktes die Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim und eine Südanbindung Darmstadts vorgesehen seien.

Beteiligung bei Entwicklung des D-Taktes

Ein Teilnehmer fragt, wer an der Anpassung des D-Taktes beteiligt sei. Insbesondere zwischen den Planungen zu den Strecken Hanau-Aschaffenburg, Hanau-Würzburg/Fulda sowie Rhein/Main-Rhein/Neckar bestünden wechselseitige Abhängigkeiten. Diese Vorhaben müssten im Gesamtkontext betrachtet werden. Er weist zudem auf das Interesse der Fahrgastverbände hin, sich in diesen Prozess miteinzubringen.

Herr Lanz erläutert, dass die Konzepte unter anderem mit den Ländern, Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmt würden. Wie in der Vergangenheit auch würden die Bewertungsergebnisse online veröffentlicht werden.

Trassenpreissysteme

Ein Teilnehmer fragt, ob die diskriminierungsfreie Nutzung der Neubaustrecke durch Regionalexpress gewährleistet sei.

Herr Lanz erklärt, dass die diskriminierungsfreie Führung des Schienenverkehrs rechtlich vorgegeben sei. Herr Ritzert ergänzt, dass dies insbesondere von der Ausgestaltung des Trassenpreissystems abhängt. In der Vergangenheit habe es unterschiedliche Preise für die Nutzung von Schnellfahrstrecken und den übrigen Bestandsstrecken gegeben. Diese Unterscheidung werde mit dem neuen Trassenpreissystem aufgehoben. Wenn der Hessenexpress in Zukunft die Neubaustrecke nutze, fielen dafür keine höheren Trassenpreise an.

Bedeutung des Deutschlandtaktes für Investitionsentscheidungen

Auf Nachfrage erklärt Herr Lanz, dass sich aus dem Entwurf des D-Taktes noch keine direkten Investitionsentscheidungen ableiten ließen. Im D-Takt sei festgehalten, welche Infrastruktur erforderlich sei, um einen Zielfahrplan zu ermöglichen. Im nächsten Schritt werde die Wirtschaftlichkeit der jeweiligen Maßnahmen geprüft. Erst mit dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit sollen die aus dem Zielfahrplan abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen entsprechend rechtlich abgesichert werden.

Weiterführende Informationen zum D-Takt und den Knotenstudien des Bundes

Ein Teilnehmer empfindet die bislang zur Verfügung gestellten Informationen zu den Knotenuntersuchungen und dem D-Takt als nicht ausreichend. Er erkundigt sich, ob weiterführende Informationen zur Verfügung gestellt werden.

Herr Lanz weist auf die Vorstellung des Zielkonzeptes zum Deutschlandtakt durch Bundesverkehrsminister Scheuer am 9.10.2018 hin. Neben einer Presseerklärung seien dort unter anderem auch die regionalen Zielfahrpläne zu finden. Dies seien aus seiner Sicht die zentralen Dokumente. Details zu den Knotenuntersuchungen sollten in Kürze im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan erscheinen (www.bvwp-projekte.de). Bei weiteren Fragen könnten sich die Teilnehmenden zudem schriftlich an das Bundesverkehrsministerium wenden.

Prognosehorizont

Ein Teilnehmer fordert, den Prognosehorizont für die Planungen über das Jahr 2030 hinaus auszuweiten. Dies sei angesichts der langfristigen Auswirkungen des Vorhabens notwendig.

Herr Lanz weist darauf hin, dass die Aktualisierung von Verkehrsprognosen ein fortlaufender Prozess sei. Derzeit würden im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Bedarfsplanüberprüfung bereits die Prognosen für das Jahr 2035 erarbeitet. Lügen diese vor, würden die in der Planung befindlichen Projekte sowie potenzielle weitere Maßnahmen gegebenenfalls angepasst.

Der Moderator fügt hinzu, dass es eine Reihe unterschiedlicher Plan- und Bezugsfälle und Zielnetze gebe. Es sei zu beachten, dass diese sich wiederum in Bezug auf die unterstellten Zugzahlen unterscheiden könnten.

Umsetzbarkeit übergesetzlicher Forderungen im Knoten Mannheim

Ein Teilnehmer verweist auf das niedrige Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Maßnahmen im Knoten Mannheim. Es sei anzunehmen, dass die Region Vorschläge und Forderungen nach zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen formulieren werde. Dies hätte einen Anstieg der Kosten und somit eine Verschlechterung des NKV zur Folge. Er möchte wissen, wie wichtig dieser Wirtschaftlichkeitsaspekt sei.

Herr Lanz merkt an, dass die Kosten von Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben bereits grob in der Bewertung berücksichtigt seien. Er bestätigt, dass das niedrige Nutzen-Kosten-Verhältnis in Bezug auf die Forderungen problematisch sei, da die Wirtschaftlichkeit eine Grundbedingung für die Investitionsentscheidung sei. Je nachdem, was sich für verkehrliche Herausforderungen stellten, sei jedoch auch der Nutzen von Infrastrukturmaßnahmen nicht statisch. Auch der Bund halte darüber hinaus eine weitere Optimierung im Knoten Mannheim für erforderlich.

Verbindlichkeit der Fahrzeitangaben im Entwurf des Deutschland-Taktes.

Ein Teilnehmer möchte wissen, welche Bedeutung die Fahrzeitangaben im D-Takt für den Planungsprozess haben.

Herr Lanz betont, dass sich der D-Takt noch im Entwurfsstadium befinde und es zukünftig zu Änderungen kommen könne. Anders als die Angaben im Bedarfsplan habe die Fahrzeitangabe im Entwurf des D-Taktes derzeit keinen verbindlichen Charakter.

Herr Ritzert ergänzt, dass ein zentrales Ziel des D-Taktes sei, gute Umsteigebeziehungen sowohl in Mannheim als auch in Frankfurt zu ermöglichen. Mit der im Entwurf angegebenen Fahrzeit von 29 Minuten könne der Zielfahrplan eingehalten werden. Dies bestätige nochmals die Fahrzeitangaben des Bundesverkehrswegeplans.

Nach Ansicht eines Teilnehmers ist die Einhaltung des Deutschlandtaktes zwingend notwendig, da nur dies die Umstiege in den Knoten gewährleiste. Die Überlegungen zum integralen Taktfahrplan seien bereits in die Korridorstudie Mittelrhein eingeflossen. Er bedauert die noch fehlende Verbindlichkeit des D-Taktes.

Verbindlichkeit der Fahrzeitvorgaben zwischen Frankfurt und Mannheim im BVWP

Die Teilnehmer diskutieren über die rechtliche Verbindlichkeit der Fahrzeitvorgaben im Bundesverkehrswegeplan (BVWP).

Herr Lanz erläutert, dass die Fahrzeitverkürzung wesentlich zum hohen Nutzen des Vorhabens beitrage. Der Deutsche Bundestag habe insbesondere auf Grundlage dieses festgestellten verkehrlichen Nutzens die Bedarfsfeststellung zum Bau der Neubaustrecke getroffen. Dies mache die Fahrzeitverkürzung zu einem wichtigen Planungsziel. Wenn die Streckenführung eine solche Fahrzeit nicht ermögliche, werde dieses Ziel verfehlt. Der bei der Bedarfsfeststellung unterstellte verkehrliche Nutzen werde dann nicht erreicht. Bei einer Abweichung von der Zielvorgabe stelle sich daher die Frage, ob das Vorhaben auch unter diesen Umständen weiterhin sinnvoll ist. Die Fahrzeitvorgabe habe somit eine hohe Verbindlichkeit für die Planung. Zugleich weist Herr Lanz darauf hin, dass bei den Planungen zur Trassenführung auch die potenziellen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt untersucht werden müssten. Sollten etwa Umweltbetroffenheiten diesem verkehrlichen Ziel entgegenstehen, fließe dies in den Abwägungsprozess mit ein.

Ein Teilnehmer führt aus, dass die Vorgaben im BVWP für die Bahn und den Bund zwar von großer Bedeutung seien. Eine klare, rechtliche Verbindlichkeit der Fahrzeitvorgaben gebe es hingegen nicht. Der Moderator fasst die Ergebnisse der Diskussion zusammen: Die Frage nach der Verbindlichkeit der Fahrzeitvorgabe sei nicht mit einem einfachen Ja oder Nein zu beantworten. Angesichts seiner verkehrlichen Bedeutung müssten sehr starke Gründe vorgebracht werden, um von diesem Ziel abzuweichen. Die Fahrzeitverkürzung sei somit zwar nicht das alleinige Ziel der Planung, aber ein sehr wichtiges.

Schnittstelle zwischen der NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar und dem Knoten Mannheim

Ein Teilnehmer erklärt, dass sich die Planungen zur Neubaustrecke und zum Knoten Mannheim auf unterschiedlichen Planungsebenen befänden. Er möchte wissen, welche Annahme zum Knoten Mannheim bei der Planung zur Neubaustrecke zugrunde gelegt würden.

Herr Lanz verweist auf die Ergebnisse der Knotenuntersuchung Mannheim. Die dort vorgeschlagenen Maßnahmen reichten aus, um die vorhandenen Engpässe im Knoten weitestgehend aufzulösen. Dies werde entsprechend auch bei der Planung zur Neubaustrecke vorausgesetzt. Zugleich werde nun untersucht, welche weiteren Optimierungsmöglichkeiten und Alternativen im Knoten Mannheim vorhanden sind. Die Ergebnisse der Untersuchung könnten dann wiederum in den Dialog- und Planungsprozess einfließen. Eine solche Vorgehensweise sei kein Einzelfall. Eine Veränderung der Rahmenbedingungen finde in Planungsprozessen ständig statt. Beispielsweise werde der Bedarfsplan kontinuierlich überprüft und angepasst.

Nutzenkomponenten in den Bewertungen der Knotenuntersuchungen

Ein Teilnehmer erklärt, dass die Entscheidung zur Neubaustrecke sehr langfristige Auswirkungen für die Menschen habe und mehrere Generationen betreffe. Dies gelte insbesondere für die Schallentwicklung, die derzeit nicht hinreichend berücksichtigt werde. Er verweist auf Folie 14 der Präsentation des BMVI (**Anlage 2**), auf der die Verminderung von Geräuschbelastungen im Schienenverkehr erst als letzter Punkt auftauche.

Herr Lanz stellt klar, dass es sich bei der Aufzählung um keine Prioritätenrangfolge handele. Alle Nutzenkomponenten würden gleichermaßen in die Bewertung einfließen. Er betont, dass in den vergangenen Jahren deutliche Fortschritte zur Lärminderung erzielt worden seien. Dazu zähle neben der Abschaffung des Schienenbonus auch die Vorgabe, dass ab 2020 nur noch lärmarme Güterzüge verkehren dürften. Zudem investiere der Bund in die Forschung und Entwicklung innovativer Güterzüge.

Zukunftsfähigkeit des Doppelknoten Mainz-Wiesbaden/NBS Troisdorf - Mainz-Bischofsheim

Ein Teilnehmer fragt, ob die Kapazitäten im Doppelknoten Mainz-Wiesbaden über das Jahr 2030 hinaus ausreichen oder ob auch dort Maßnahmen vorgesehen seien. Zudem fragt er nach dem aktuellen Stand zur Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim, die im potentiellen Bedarf des BVWP aufgeführt sei.

Herr Lanz erklärt, dass nach derzeitigen Erkenntnissen keine Maßnahmen in Mainz und Wiesbaden vorgesehen seien. Auch dieser Sachverhalt werde regelmäßig überprüft, wenn neue Zugzahlprognosen vorlägen. Die NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim weise ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,1 auf und kann damit ihre hohen Investitionskosten noch nicht rechtfertigen.

Auswirkungen der Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Knotenuntersuchung Mannheim

Ein Teilnehmer verweist auf die Vorschläge der IG BRN21 zur Knotenuntersuchung Mannheim. Dazu zähle auch die Einbeziehung der Planungen zur östlichen Riedbahn in ein Gesamtkonzept. Sie möchte wissen, ob diese Hinweise Beachtung fänden und inwiefern sich der Einsatz im Beteiligungsprozess lohne.

Herr Lanz antwortet, dass das BMVI grundsätzlich sachdienliche Vorschläge aus der Bürgerschaft aufnehme und prüfe. Bei der Entwicklung des Bundesverkehrswegeplans habe jeder Bürger die Möglichkeit gehabt, Trassenvorschläge zur Prüfung einzubringen. Die Vorschläge und Hinweise aus dem Beteiligungsprozess nehme zudem die Bahn auf und leite neue Erkenntnisse an den Bund weiter.

Südanbindung Darmstadts und der Deutschlandtakt

Ein Teilnehmer betont, dass die Südanbindung Darmstadts im Entwurf des D-Taktes aufgeführt sei. Es sei die klare Position der Stadt Darmstadt als auch der Region und des Landes Hessen, dass die Südanbindung notwendig sei. Der Bundesverkehrswegeplan habe die Möglichkeit einer solchen Anbindung offengehalten. Es sei sehr naheliegend, dass diese Maßnahme nun auch umgesetzt werde. Herr Lanz bestätigt, dass der Prüfauftrag zur Südanbindung im BVWP enthalten sei.

Betriebsqualität im D-Takt

Ein Teilnehmer hebt die große Anzahl neuer Verbindungen hervor, die im D-Takt aufgeführt seien. Er erkundigt sich, inwiefern die Betriebsqualität bei der Entwicklung des D-Taktes berücksichtigt werde. Herr Lanz antwortet, dass im Zuge der Fahrplannerstellung die Betriebsqualität berücksichtigt werde. Die im D-Takt enthaltenen Maßnahmen seien aber noch nicht vollständig auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft worden. Voraussetzung für den D-Takt sei die Realisierung des Bedarfsplans.

Fahrzeitgewinne im Knoten Frankfurt

Ein Teilnehmer möchte wissen, welche Fahrzeitgewinne zwischen Frankfurt und Mannheim sich durch den vorgeschlagenen Fernbahntunnel erzielen ließen.

Herr Lanz sagt, dass im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbewertung von einem Fahrzeitgewinn in Höhe von etwa 90 Sekunden ausgegangen worden sei. Ob sich dies realisieren ließe, hänge aber von zahlreichen Faktoren ab. Eine fundierte Aussage sei angesichts des frühen Projektstandes noch nicht möglich.

Maßnahmen zwischen Frankfurt Stadion und Zeppelinheim

Ein Teilnehmer fragt nach dem Projektstand zwischen Frankfurt-Stadion und Zeppelinheim. Herr Bolte bietet an, den Projektstand in der Kommune vorzustellen. Es handele sich hierbei um das Nachbarprojekt „Knoten-Stadion“.

Zweigleisiger Ausbau der Verbindungskurve Mainaschaff

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die Folie 16 in der Präsentation des BMVI (**Anlage 2**). Er stellt fest, dass die Verbindungskurve Mainaschaff bereits zweigleisig sei.

Herr Lanz bestätigt das. Gemeint sei die Herstellung einer höhenfreien Kreuzung in diesem Bereich.

TOP 4 Variantenvergleich – Projektziele und abgeleitete Prüfungsvarianten

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die Vorgehensweise zum anstehenden Variantenvergleich vor (**Anlage 3, Folie 6-12**).

Diskussion/Anmerkungen

Raumordnungsverfahren

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf das vorgestellte Variantenspektrum. Für die kürzeste Streckenführung von Lorsch bis Mannheim („Mannheim direkt“) sowie für die Riedquerung gebe es kein gültiges Raumordnungsverfahren. Bei der Auswahl einer der beiden Varianten müsse es demzufolge erneut durchgeführt werden.

Herr Ritzert antwortet, dass für das gesamte Vorhaben eine Raumordnung durchgeführt worden sei. Mit den beiden genannten Varianten sei sich in Form von Stellungnahmen befasst worden. Es brauche kein neues Raumordnungsverfahren.

Vorauswahl der Varianten und Zeitplan

Die Teilnehmer diskutieren über das vorgestellte Variantenspektrum. Ein Teilnehmer begrüßt die Aufnahme der Durchfahrung Darmstadt mit einer möglichen Bündelung entlang der A5. Ein anderer Teilnehmer bemängelt, dass Trassenführungen betrachtet würden, die bereits vor langer Zeit diskutiert und aussortiert worden seien. Die Region habe sich seit langem auch in Schriftform zu den Varianten positioniert. Anstelle einer erneuten Diskussion der großräumigen Varianten sollten besser nur wenige Varianten in größerer Detailtiefe betrachtet werden.

Herr Ritzert erklärt, dass die Variantenauswahl rechtssicher verlaufen müsse. Es dürfe nicht passieren, dass die Vorzugsvariante zu einem späteren Zeitpunkt vor Gericht scheitere. Zur rechtlichen Absicherung sei diese Vorgehensweise notwendig.

Notwendige Tiefe der Umweltuntersuchungen

Ein Teilnehmer möchte wissen, in welcher Detailtiefe die Varianten auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft würden. Die Bewertung der Variantenvorauswahl dürfe nicht nur unter verkehrlichen Gesichtspunkten erfolgen. Ein anderer Teilnehmer betont, dass Umweltaspekte von Beginn an für alle zur Auswahl stehenden Varianten mituntersucht werden müssten.

Herr Ritzert antwortet, dass sich die Varianten im Hinblick auf die notwendige Planungstiefe unterscheiden könnten. Nicht jede Variante müsse bis ins letzte Detail geprüft werden. Sie würden bis zu dem Punkt untersucht, an dem eine qualifizierte Entscheidung über deren Vorzugswürdigkeit möglich sei. Zur Diskussion der Methodik der Variantenauswahl verweist er auf die Sitzung des Beteiligungsforums im April. Dort solle die Vorgehensweise detailliert mit den Teilnehmenden besprochen werden.

Verzahnung der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar mit dem Knoten Mannheim

Die Teilnehmenden diskutieren intensiv über die Verzahnung der Planungen zur Neubaustrecke mit den Untersuchungen im Knoten Mannheim. Ein Teilnehmer äußert seinen Unmut darüber, dass die Streckenführung südlich von Mannheim-Waldhof in einem zusätzlichen Beteiligungsprozess besprochen werden solle. Es sei unbefriedigend, wenn der Verlauf der Neubaustrecke festgelegt werde, bevor Klarheit zur Vorgehensweise im Knoten Mannheim hergestellt worden sei.

Ein anderer Teilnehmer ergänzt, dass er eine gemeinsame Betrachtung der jeweiligen Vorhaben für notwendig erachte. Wenn die Vorzugsvariante zur Neubaustrecke Ende des Jahres festgelegt worden sei, beginne erst der Beteiligungsprozess zum Abschnitt südlich von Mannheim-Waldhof. Vor diesem Hintergrund fragt er, wie die Erkenntnisse aus der Knotenuntersuchung noch in die Planung zur Neubaustrecke einfließen könnten.

Herr Ritzert antwortet, dass mit der Entscheidung zur Streckenführung noch keine Vorfestlegung im Knoten Mannheim getroffen werde. Sollten neue Erkenntnisse aus dem Knoten Mannheim Rückwirkungen auf die Neubaustrecke haben, würden diese wieder in die Planung mit einfließen. Bis es zum Bau der Neubaustrecke komme, vergingen noch einige Jahre. Bis dahin lägen die Untersuchungsergebnisse zum Knoten Mannheim vor, sodass gegebenenfalls notwendige Anpassungen weiterhin möglich seien. Die Planungen würden in enger Abstimmung zwischen den Projektleitern und den

jeweiligen Beteiligungsprozessen erfolgen. Daher sei auch bereits auf der heutigen Sitzung Stefan Geweke, Projektleiter der DB Netz AG für den Streckenabschnitt Mannheim-Karlsruhe, anwesend. Herr Lanz erklärt, dass der Bund den Planungsauftrag für die Neubaustrecke mit dem Endpunkt in Mannheim-Waldhof gegeben habe.

Der Moderator weist darauf hin, dass ein einziger Beteiligungsprozess zum Abschnitt Frankfurt – Karlsruhe eine weitere Erhöhung der ohnehin großen Teilnehmerzahl zur Folge hätte. Dies sei für die Arbeit in einem solchen Forum problematisch.

Zukunftsfähigkeit des Knoten Mannheim

Anknüpfend an einige Teilnehmeraussagen fasst der Moderator die Eindrücke aus dem Plenum zusammen. Demnach seien die Kapazitäten im Knoten Mannheim ausgeschöpft oder würden sogar überbeansprucht. Es bestehe die Befürchtung, dass mit der Variantenentscheidung zur Neubaustrecke Fakten geschaffen werden, den Güterverkehr über die bestehenden Strecken durch Mannheim zu leiten. Er fragt, ob bei Bund und Bahn die Bereitschaft bestehe, weitere mögliche Varianten wie etwa Tunnelführungen im Raum Mannheim großräumig zu untersuchen.

Herr Geweke bestätigt das. Die großräumige Variantenuntersuchung werde inklusive der entsprechenden Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden. Der entsprechende Planungsauftrag sei in einem nächsten Schritt unter anderem noch mit dem Eisenbahnbundesamt abzustimmen. Bis Ende des Jahres seien voraussichtlich die entsprechenden Planungsbüros beauftragt, sodass der Prozess ab diesem Zeitpunkt beginnen könne.

Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, erklärt, dass zur Führung der ICE-Fernverkehre über die Neubaustrecke und den Mannheimer Hbf die Neubaustrecke an die Riedbahn angeschlossen werden müsse. Dementsprechend liege ein klarer Endpunkt der Neubaustrecke in Mannheim-Waldhof vor. Der Umgang mit den steigenden Güterverkehrsaufkommen könne unabhängig von der Streckenführung bis Mannheim-Waldhof im Rahmen der großräumigen Variantenuntersuchung betrachtet werden.

Bewertung der Varianten im Raum Darmstadt

Ein Teilnehmer betont, dass die auf Folie 12 (**Anlage 3**) vorgestellten Varianten IV, V und VI auf erheblichen Widerstand der Stadt Darmstadt stießen. Diese hätten umfangreiche Umbauten des Hauptbahnhofs Darmstadt und die vollständige Durchleitung des Güterverkehrs durch die Stadt zur Folge. Herr Bolte weist auf die Kriterien des anstehenden Variantenvergleichs hin. Sowohl die Schallentwicklung als auch die baustellenbedingten Auswirkungen flössen in die Bewertung ein. Jedes Bewertungskriterium gelte es nun mit Fakten zu untermauern, um so zu einer fundierten Gesamtbewertung zu kommen.

Ein anderer Teilnehmer fragt, ob nochmals über die unterschiedlichen kleinräumigen Varianten im Raum Darmstadt gesprochen werde. Herr Ritzert bestätigt das.

Berücksichtigung der Verkehrslenkung im Knoten Mannheim

Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die vorgesehene Verkehrslenkung in der Knotenuntersuchung Mannheim berücksichtigt worden sei.

Herr Lanz antwortet, dass die unterstellte Zugzahlenprognose noch keine Verkehrslenkung enthalte. Die Verkehrslenkung sei Teil der planerischen Ausgestaltung, welche Aufgabe des Vorhabensträgers und somit der Bahn sei.

TOP 5 Parlamentarische Befassung

Herr Ritzert präsentiert den Vorschlag der Bahn zum Umgang mit der parlamentarischen Befassung und den Zeitplan für das Jahr 2019. (**Anlage 3, Folie 13-21**).

Konrad Sommer, Mitglied der Bürgerinitiative Stille Schiene Hockenheim, verliest im Namen der IG BRN21 eine Stellungnahme (**Anlage 5**).

Diskussion/Anmerkungen

Inhalte der parlamentarischen Befassung

Ein Teilnehmer möchte wissen, wann mit der Vorbereitung zur parlamentarischen Befassung begonnen werde. Er fragt, ob diese bereits vor der Auswahl der Vorzugsvariante beginne oder erst nach dem Trassenentscheid.

Herr Bolte führt aus, dass der Vorhabenträger zunächst die Auswahl der Vorzugsvariante treffen müsse. Am Ende des Prozesses stehe ein Planrechtsverfahren. Dementsprechend müsste die Bewertung rechtssicher über eine objektive Faktengrundlage hergeleitet werden. Dies sei eine planrechtliche Frage. Im Anschluss würden die übergesetzlichen Forderungen zu der Variante formuliert. Dabei sei die Finanzierung dieser Maßnahmen zu klären. Darüber könne der Bundestag im Rahmen der parlamentarischen Befassung entscheiden.

Ausgestaltung der Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung

Aus Sicht eines Teilnehmers ist noch unklar, wie die Arbeitsgruppe Parlamentarische Befassung arbeiten solle und wie sie zu Entscheidungen komme.

Herr Bolte verweist auf erste Erfahrungen der Bahn mit dem Prozess zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung. Es gebe zwei Arten von möglichen Förderungen. Die einen beträfen einen spezifischen Raum, die anderen bezögen sich auf übergeordnete Themen. Sofern die übergeordneten Forderungen nicht widersprüchlich seien, würden sie in die Vorlage mit aufgenommen werden. Oftmals ginge es bei den Forderungen allerdings um kommunale Begebenheiten. Diese habe die Bahn in Gesprächen mit Kommunalvertretern aufgenommen und als Zusammenfassung den Teilnehmern des Dialogforums zur Überprüfung auf Vollständigkeit vorgelegt. Im Anschluss seien die Forderungen ausformuliert und als Vorlage an das Bundesverkehrsministerium übergeben worden. Aus Sicht der Bahn sei eine ähnliche Vorgehensweise auch bei diesem Projekt vorstellbar. Zugleich weist er darauf hin, dass sich auf der kommenden Sitzung nochmals konkreter mit der Arbeitsweise der AG Parlamentarische Befassung befasst werden solle.

TOP 6 Dank und Ausblick

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden der Sitzung. Er bittet die Teilnehmenden, sich bei Kritikpunkten zum Beteiligungsprozess sowie möglichen Verbesserungsvorschlägen an die Bahn oder die Moderation zu wenden.

Abschließend stimmen die Mitglieder des Beteiligungsforums die Botschaften für die Pressemitteilung zur Sitzung ab (**Anlage 4**).