

Protokoll

Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar

12. Sitzung

Online

04.02.2021

Ort: Online
Dauer: 14:00 Uhr – 16:40 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, ifok
Protokoll: Denise Ellwein / Martin Wachter, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 11. Sitzung des Beteiligungsforum am 13.11.2020

TOP 3 Vorschlag DB zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung

TOP 4 Nächste Schritte

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation DB Netz AG
Anlage 2 Presseinformation des Beteiligungsforums

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

- Die Mitglieder des Beteiligungsforums bestätigen den **Vorschlag der Bahn zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung**. Dieser sieht die **Einrichtung von zwei regionalen Projektbeiräten** zur Erarbeitung von übergesetzlichen Kernforderungen der Region vor. Ein Projektbeirat soll sich mit den Forderungen zur Vorzugsvariante im Streckenabschnitt zwischen Zeppelinheim und Gernsheim befassen; der andere mit dem Streckenabschnitt von Bensheim-Langwaden bis Mannheim-Waldhof.
- Die Teilnehmenden fordern nachdrücklich, dass die bestehende Arbeitsgruppe „Lärmschutz an den Bestandsstrecken“ den Status eines Projektbeirates erhält. Dieser soll zusätzliche Forderungen für die Verbesserung des Lärmschutzes an den Bestandsstrecken erarbeiten. Hierzu befindet sich die Bahn in Abstimmung mit dem BMVI.
- Die Projektbeiräte sollen sich aus den Mitgliedern des Beteiligungsforums der jeweiligen Streckenabschnitte zusammensetzen. Die konkrete Ausgestaltung des Teilnehmerkreises wird durch die Forumsmitglieder bestimmt.
- Die regionalen Projektbeiräte sollen voraussichtlich im April diesen Jahres ihre Arbeit aufnehmen.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Deutsche Bahn

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Hessen, begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums. Nach vier Jahren des Dialogs und der Planung sei mit dem Variantenentscheid im vergangenen Jahr ein wichtiger Meilenstein erreicht worden. Herr Dr. Vornhusen blickt zurück: Zielsetzung für die Planung der Neubaustrecke sei es, verkehrliche Engpässe aufzulösen, ein besseres Angebot für die Fahrgäste zu schaffen, die nächtliche Lärmbelastung an den Bestandsstrecke zu verringern und einen Beitrag für den Klimaschutz zu leisten. Er betont, dass es nicht leichtgefallen sei, in dem eng besiedelten Raum mit seiner schützenswerten Natur so zu planen, dass die Eingriffe so gering wie möglich gehalten werden. Der Variantenentscheid sei entsprechend anspruchsvoll gewesen. Daher seien vier Jahre benötigt worden, bis die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten detailliert herausgearbeitet und abgewogen werden konnten. Herr Dr. Vornhusen führt aus, dass Abwägung auch heiße, dass es keine Variante geben könne, die alle Akteure gleichermaßen zufriedenstelle. Es sei nun diejenige Variante ermittelt worden, von der die Bahn überzeugt ist, dass sie die beste Lösung darstellt. Im Rahmen der Vorbereitung der parlamentarischen Befassung sei nun die Möglichkeit gegeben, die Betroffenheiten möglichst weiter zu minimieren und den Bundestag von der Finanzierung übergesetzlicher Maßnahmen zu überzeugen. Herr Dr. Vornhusen ist überzeugt, dass man mit der Fortführung der bisherigen konstruktiven Zusammenarbeit zu guten Ergebnissen kommen werde.

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden zur zwölften Sitzung des Beteiligungsforums und erläutert, wie sie sich über die Handhebefunktion an der Diskussion beteiligen können. Herr Eggert erinnert an das letzte Treffen des Beteiligungsforums und an den Planungsworkshop im Dezember 2020, welcher der Klärung von Fragen und der Erläuterung von Details diene.

Vorstellung der Tagesordnung

Der Moderator stellt die Tagesordnung vor. Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Abnahme des Protokolls des letzten Beteiligungsforums
- Vorschlag der Deutschen Bahn, wie der Prozess zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung gestaltet werden kann
- Ausblick auf die nächsten Schritte

Der Moderator erläutert, dass ein Mitglied des Beteiligungsforums darum gebeten habe, eine Erklärung zum Variantenentschied abzugeben. Dafür sei entsprechend Zeit nach der Verabschiedung des Protokolls vorgesehen.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 11. Sitzung des Beteiligungsforums am 13.11.2020

Der Moderator berichtet, dass zum Protokoll der 11. Sitzung des Beteiligungsforums zwei Anmerkungen eingegangen sind. Eine Anmerkung beziehe sich auf eine Aussage von Tarek Al-Wazir, Verkehrsminister des Landes Hessen, zum Lärmschutz am Bestand. Auch aus der zweiten Anmerkung zum Protokoll könne kein Änderungsbedarf abgeleitet werden, da es sich dabei um eine inhaltliche Kommentierung und nicht um einen konkreten Änderungsvorschlag gehandelt habe.

Die Teilnehmenden haben keine weiteren Anmerkungen. Der Vorschlag des Moderators, das Protokoll ohne Änderungen formell zu verabschieden, wird angenommen.

Diskussion/Anmerkungen

Lärmschutz an den Bestandsstrecken

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die Aussagen von Verkehrsminister Al-Wazir zum Lärmschutz an den Bestandsstrecken auf der vergangenen Sitzung des Beteiligungsforums. Er betont, dass die Reduzierung der Lärmbelastung an den Bestandsstrecken dringlich geboten sei.

Diskussion/Anmerkungen zum vorangegangenen Gesamtvariantenentscheid

Erklärung der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Ein Teilnehmer stellt eine Erklärung der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald vor, welche an die Bahn versendet wurde. Die Schutzgemeinschaft sei der Meinung, dass der Abwägungsprozess des Gesamtvariantenvergleichs deutlich im Sinne verkehrlich-betrieblicher und wirtschaftlicher Kriterien und nicht im Sinne der Umweltverträglichkeit erfolgt sei. Es sei nicht ausreichend diskutiert worden, ob die Vorzugsvariante der Bahn auch allgemeiner Konsens ist. Weiter habe die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald methodische Einwände am Variantenentscheid, insbesondere hinsichtlich der Ermittlung der Lärmbetroffenheiten. Nach Ansicht der Schutzgemeinschaft sei es erforderlich, eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen. Zudem könne auf die Weiterstädter Kurve verzichtet werden, wenn der Darmstädter Hauptbahnhof voll angebunden werde. Der Teilnehmer merkt zudem an, dass die Größe der angegebenen Waldrodungsfläche nochmals zu prüfen sei, da das damalige Raumordnungsverfahren abweichende Werte ausweise.

Jörg Ritzert, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden. Er dankt dem Teilnehmer für dessen Ausführungen und verweist auf das Antwortschreiben der Bahn an die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald. Hierin habe die Bahn nochmals begründet, weshalb man sicher sei, den Abwägungsprozess korrekt und rechtssicher durchgeführt zu haben. Herr Ritzert führt aus, dass alle Schutzgüter, einschließlich Umweltverträglichkeit auf einer korrekten Datengrundlage beruhten, detailliert geprüft und gegeneinander abgewogen worden seien. Die Bahn habe kein Interesse daran, mit Rechtsunsicherheiten das formelle Planverfahren aufzunehmen.

Klimaschutz und Schallentwicklung

Ein Teilnehmender weist auf zwei Randbedingungen hin, die außerhalb des Entscheidungs- und Handlungsspielraums der DB Netz AG lägen: Erstens überlagere das Klimaschutzgesetz der

Bundesregierung sämtliche Baumaßnahmen. Vor dem Hintergrund der vom Klimaschutzgesetz vorgegebenen gesetzlichen Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sei der Ausbau der Autobahn A67 zu überprüfen und stattdessen über vier anstelle von zwei neuen Gleisen nachzudenken. Zweitens weist er auf aktuelle Erkenntnisse zu möglichen extra-auralen Gesundheitsschäden durch Verkehrslärm hin, aufgrund derer die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV herabgesetzt werden müssten.

Bisherige Entscheidungen des Deutschen Bundestages zu Bahnprojekten

Ein Teilnehmender führt aus, dass es bislang zwei Bahnprojekte (Ausbau der Rheintalbahn und Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung) gegeben habe, bei denen der Bundestag über die Finanzierung der Kernforderungen der Region entschieden habe. Bei beiden Projekten seien zusätzliche Finanzmittel durch den Bundestag bewilligt worden und für beide Projekte sei eine Linienprüfung oder ein Raumordnungsverfahren vor der parlamentarischen Befassung erfolgt.

Weiter sagt der Teilnehmende, dass er daran zweifle, dass der Bundestag positiv über die Vorzugsvariante entscheiden werde, da das bisherige informelle Beteiligungsverfahren ohne Hinzuziehung aller Träger öffentlicher Belange erfolgt sei und die Vorzugsvariante gegen die Ziele der Raumplanung verstoße. Zudem halte er es für erforderlich, dass eine FFH-Verträglichkeitsprüfung vor der parlamentarischen Befassung und dem Planfeststellungsverfahren durchgeführt werde.

Der Moderator ergänzt, dass es ein drittes Bahnprojekt (Ausbau-/Neubaustrecke Hanau–Fulda) gebe, für das im Rahmen der Bundestagsbefassung Mittel für übergesetzliche Forderungen der Region bewilligt worden seien.

Herr Ritzert erklärt, dass für das vorliegende Projekt ein abgeschlossenes Raumordnungsverfahren bestehe und die raumordnerischen Ziele im Rahmen des formellen Verfahrens abgearbeitet würden. Ein Mitglied des Beteiligungsforums widerspricht den Zweifeln an der Rechtmäßigkeit des Vorgehens. Das Mitglied verweist auf Debatten des Bundestages: Es sei schon lange über Planungsbeschleunigung diskutiert worden und darüber, die Dopplung von Planungsschritten zu vermeiden, indem einzelne Schritte eines Verfahrens bereits in einem anderen Verfahren mit abgearbeitet würden. Es sei an der Zeit, von der Planung der Bahnstrecken zu deren Umsetzung zu kommen, auch weil der Klimawandel die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zwingend erfordere. Das Mitglied erläutert, dass der Bundestag sehr gut einordnen könne, ob ein Verfahren rechtmäßig abgelaufen sei. Darüber hinaus könne davon ausgegangen werden, dass im Bundestag die Bereitschaft vorhanden sei, übergesetzliche Maßnahmen für den Lärmschutz zu finanzieren.

Planungstiefe der Vorzugsvariante II.b

Ein Teilnehmender erkundigt sich nach der Planungstiefe der Vorzugsvariante II.b.

Herr Ritzert erläutert, dass sich die Vorzugsvariante in der Phase der Vorplanung befinde. Sobald die Planung ausreichend konkretisiert sei, könne sie im Beteiligungsforum vorgestellt werden. Dies sei voraussichtlich im April möglich.

Zugzahlenprognose

Ein Teilnehmender erkundigt sich nach der Zugzahlenprognose, die der Planung zugrunde gelegt wird.

Herr Ritzert erläutert, dass die Zugzahlen der Bundesprognose für das Jahr 2030 herangezogen würden. Im Auftrag für das vorliegende Projekt sei jedoch mit der Verkehrslenkung ein Sonderfall gegeben. Dieser müsse berücksichtigt werden bei der Ableitung des Betriebsprogramms aus der Bundesprognose. Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, erklärt, dass die Bahn zu Beginn der Arbeit der regionalen Projektbeiräte das gesetzliche Ausgangsniveau mit Zugzahlen und Lärmschutzmaßnahmen vorstellen werde.

Ein Teilnehmender fügt hinzu, dass er die Verwendung der Zugzahlen für das Jahr 2030 als zu kurzgreifend betrachte.

Verkehrliche Flexibilität

Ein Teilnehmender spricht sich dafür aus, dass unabhängig von der Trassierung eine Gesamtlösung erarbeitet werden müsse, die eine verkehrliche Flexibilität gegenüber Streckensperrungen und Betriebsstörungen ermöglicht. Dies gelte auch, wenn dadurch höhere Kosten anfallen würden. Aus Sicht des Teilnehmenden sei daher die Südanbindung Darmstadt nicht zu akzeptieren.

Weitere Vorgehensweise

Ein Teilnehmender zeigt sich überzeugt davon, dass die Bahn die Kriterien für den Variantenentscheid ordentlich abgearbeitet habe. Er sagt, dass die Vorzugsvariante II.b nun feststehe und keine Zeit mehr verloren werden solle für die Diskussion des Trassenverlaufes, sondern die Minimierung der Betroffenheiten nun zielstrebig diskutiert werden solle.

TOP 3 Vorschlag DB zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung

Herr Ritzert stellt den Vorschlag der Bahn zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung vor (siehe **Anlage 1, Folien 2-10**). Demnach sollen zwei regionale Projektbeiräte gegründet werden. Ein Projektbeirat soll sich mit den Forderungen zur Vorzugsvariante im Streckenabschnitt zwischen Zepelinheim und Gernsheim befassen; der andere mit dem Streckenabschnitt von Bensheim-Langwaden bis Mannheim-Waldhof. Herr Ritzert betont, dass es sich um einen Vorschlag der Bahn zur weiteren Diskussion handele. Welche Kernforderungen in die parlamentarische Befassung eingebracht werden, sei die Entscheidung der Region.

Diskussion/Anmerkungen

Die Mitglieder des Beteiligungsforums begrüßen den Vorschlag der Bahn zur Einrichtung von regionalen Projektbeiräten. Einige Teilnehmende regen Anpassungen an der konkreten Ausgestaltung der Projektbeiräte an.

Regionaler Zuschnitt der Projektbeiräte

Mehrere Teilnehmende betonen, dass es wichtig sei, Mannheim als Schnittstelle zwischen zwei Bahnprojekten in die Vorbereitung der parlamentarischen Befassung einzubinden. Andere Teilnehmende stimmen dem vorgeschlagenen geographischen Zuschnitt der Projektbeiräte zu und erklären, dass die Ausdehnung auf das Stadtgebiet Mannheim den Rahmen sprengen würde.

Herr Bolte führt aus, dass die Forderungen aus dem Bereich südlich von Mannheim-Waldorf dem angrenzenden Projekt Mannheim – Karlsruhe zuzuordnen seien. Die Region könne die Bahn allerdings planerisch damit beauftragen, die technische Ausgestaltung einer aufwärtskompatiblen Streckenführung in Mannheim-Waldhof im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu erarbeiten.

Teilnehmerzahl der Projektbeiräte

Einige Teilnehmende machen sich dafür stark, die vorgeschlagene Anzahl von etwa 20-30 Mitgliedern je Projektbeirat auf die lokal betroffenen Vertreter*innen zu reduzieren, um ein effizientes Arbeiten zu ermöglichen. Ein anderer Teilnehmender gibt zu bedenken, dass die Teilnehmerzahl ausreichend groß sein müsse, um alle politischen Entscheidungsträger zulassen zu können.

Der Moderator erläutert, dass die Mitgliederzahl und -zusammensetzung lediglich ein Vorschlag sei, über den die Region bestimmen dürfe.

Rolle des Bundesverkehrsministeriums

Ein Teilnehmender regt an, auch Vertreter*innen des Bundesverkehrsministeriums an den Projektbeiräten teilnehmen zu lassen, damit mit ihnen diskutiert werden könne, ob sie hinter den Forderungen stehen.

Herr Bolte weist auf die Zuständigkeiten hin, wonach die Entscheidungsbefugnis beim Parlament liege und die Umsetzung beim Bundesverkehrsministerium. Das Bundesverkehrsministerium sei zur Neutralität gegenüber den Forderungen verpflichtet. Daher habe das Ministerium erklärt, dass es nicht an den Projektbeiräten teilnehme.

Teilnehmerkreis und Arbeitsweise der Projektbeiräte

Ein Teilnehmender betont, dass alle Mitglieder der Projektbeiräte konstant an den Treffen teilnehmen sollten. Ein Mitglied des Beteiligungsforums gibt zu bedenken, dass die Projektbeiräte nicht nur auf die politische Ebene beschränkt werden sollten, sondern auch die übergeordneten Belange der Fahrgäste wie vorgeschlagen durch Fahrgastverbände zu vertreten seien.

Ein Teilnehmender schlägt vor, dass auch Vertreter*innen aus der Forstwirtschaft an den regionalen Projektbeiräten teilnehmen sollten. Als Grund führt er an, dass der Wald und dessen Eigentümer durch das Vorhaben erheblich betroffen seien. Forstwissenschaftlicher Sachverstand sei für die Beratungen erforderlich.

Herr Ritzert gibt zu bedenken, dass neben Hessenforst keine weiteren Behörden am informellen Beteiligungsverfahren teilnehmen würden. Die Forstverwaltungen würden zudem im Rahmen des formellen Verfahrens als Träger öffentlicher Belange beteiligt. Er halte es für fraglich, dass das Land Hessen an der Gestaltung übergesetzlicher Forderungen, die vom Bundestag freizugeben sind, mitwirken

möchte. Weiter erinnert er an den Vorschlag, dass je Akteursgruppe nur ein*e Vertreter*in teilnehmen solle, um die regionalen Projektbeiräte in einer arbeitsfähigen Größe zu halten.

Herr Ritzert wiederholt, dass die Region einen konsolidierten Vorschlag zum Teilnehmerkreis machen möge. Die Bahn und das Moderationsteam ifok stünden bei Diskussionsbedarf gerne zur Verfügung.

Weitere Gremien neben dem Projektbeirat

Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass es innerhalb seiner Organisation Gremien und Ausschüsse gebe, die parallel zu den Projektbeiräten tagen würden.

Herr Bolte führt aus, dass sämtliche Organisationen über eigene Gremien und Willensbildungsprozesse verfügen würden und er hierin keinen Widerspruch zur Arbeit der Projektbeiräte sehe.

Konsensbildung in den Projektbeiräten

Ein Teilnehmender schlägt zur Konsensbildung in den Projektbeiräten eine Geschäftsordnung vor. Diese solle insbesondere regeln, dass neben den mehrheitlich zugestimmten Forderungen auch das Minderheitenvotum festgehalten werde.

Herr Bolte weist darauf hin, dass ein möglichst hoher Konsens in der Region es erleichtern könne, im Bundestag Unterstützung für die Forderungen zu erhalten.

Ein Teilnehmender bestätigt, dass in den Projektbeiräten auf einen Konsens hingearbeitet werden müsse, damit die Abgeordneten aus der gesamten Bundesrepublik die Vorschläge unterstützen. Eine breite Unterstützung durch den Bundestag sei erfahrungsgemäß nur möglich, wenn die gesamte Region hinter den Forderungen stehe.

Übergesetzliche Forderungen an Bestandsstrecken

Viele Mitglieder des Beteiligungsforums fordern nachdrücklich, dass auch für die Bestandsstrecken ein Projektbeirat zur Erarbeitung zusätzlicher Forderungen zum Lärmschutz eingerichtet wird.

Herr Ritzert antwortet, dass es für die Schalluntersuchungen an den Bestandsstrecken der Zustimmung des BMVI bedürfe. Hierzu befinde sich die Bahn noch in Abstimmung mit dem Ministerium.

Mehrere Teilnehmende erklären, dass für die Gemeinden entlang der Bestandsstrecken vorrangig die Themen Lärmschutz und Nahverkehr zentral seien. Ein Mitglied des Bundestages berichtet, dass es sich mit der Forderung nach Verbesserung des Lärmschutzes an den Bestandsstrecken an das Bundesverkehrsministerium gewandt habe.

Zuschnitt eines möglichen Projektbeirates für Lärmschutz an den Bestandsstrecken

Ein Teilnehmender regt an, den Projektbeirat für die Bestandsstrecken in Nord und Süd zu unterteilen, um die Arbeitsfähigkeit aufgrund der geringeren Teilnehmeranzahl zu verbessern.

Herr Bolte erläutert, dass es problematisch werden könne, wenn entlang der Bestandsstrecken lokal unterschiedliche Schallgrenzwerte gefordert würden. Zunächst müsse ein einheitliches Schutzniveau festgelegt werden. Daher rate er davon ab, den Teilnehmerkreis für die Betrachtung des Lärmschutzes an den Bestandsstrecken zu unterteilen.

Betrachtung der Bestandsstrecken

Ein Mitglied des Beteiligungsforums spricht sich dafür aus, dass aufgrund zukünftig erhöhter Güterverkehrsaufkommen auch die Bestandsstrecken im erweiterten Raum, wie beispielsweise Mainz – Groß-Gerau und Mainz – Oppenheim mit betrachtet werden müssten. Eine detaillierte Bestandsaufnahme bereits umgesetzter Lärmschutzmaßnahmen sei ebenso nötig wie die Ableitung von ortbezogenen Einzelmaßnahmen aus einer gesamtheitlichen Betrachtung.

Herr Bolte ergänzt, dass neben der Bestandsaufnahme auch eine möglichst einheitliche Festsetzung der Grenzwerte wichtig für die Berechnung von Lärmschutzmaßnahmen sei.

Anmerkungen zur inhaltlichen Arbeit in den Projektbeiräten

Ein Teilnehmender regt an, weitere Maßnahmen im Umfeld der Neubaustrecke in den Projektbeiräten zu diskutieren, wie beispielsweise einen Ausbau des Hauptbahnhofs Darmstadt zur Entlastung der Bahnsteigzuwege.

Herr Ritzert erläutert, dass sich die Forderungen für die parlamentarischen Befassungen auf die Planungen zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim beziehen sollten. Man sei dafür offen, diese Forderungen zu besprechen und diese Punkte für die Bundestagsbefassung aufzunehmen.

Bericht zu den Kernforderungen der Region

Ein Teilnehmender fragt, ob für die beiden regionalen Projektbeiräte jeweils ein Bericht mit den Kernforderungen an den Bundestag abgegeben werde. Herr Ritzert erklärt, dass alle übergesetzlichen Forderungen in einem Bericht zusammengefasst werden.

TOP 4 Nächste Schritte

Herr Ritzert beschreibt die kommenden Schritte des Projekts (siehe **Anlage 1, Folien 11-12**). Er bittet die Mitglieder des Beteiligungsforums, die Vertreter*innen für die regionalen Projektbeiräte zu ernennen und dem Projektteam möglichst zeitnah zu melden.

Anschließend stimmen die Mitglieder des Beteiligungsforums die Botschaften für die Pressemitteilung zur Sitzung ab (**Anlage 2**).

Herr Bolte bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktive Diskussion. Er freue sich, dass die Vorschläge auf Zustimmung gestoßen seien. Die Forderung der Teilnehmenden, der bestehenden Arbeitsgruppe „Lärmschutz an den Bestandsstrecken“ den Status eines Projektbeirates zu geben, sei sehr deutlich geworden. Herr Bolte betont, dass der Prozess zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung nun in den Händen der Region liege. Nach der Ernennung der Vertreter*innen und Stellvertreter*innen könne zu den Treffen der Projektbeiräte, voraussichtlich für April, eingeladen werden.

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