

# Protokoll

---

Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar

## 13. Sitzung

Online

30.04.2021

---

Ort: Online  
Dauer: 14:00 Uhr – 16:00 Uhr  
Leitung: Ralf Eggert, ifok  
Protokoll: Anne Siebert / Martin Wachter, ifok

## **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Zugzahlen 2030 mit Verkehrslenkung

TOP 3 Systematik Schallschutzkonzeption

TOP 4 Regionale Projektbeiräte

TOP 5 Termine

## **Anlagen zum Protokoll**

Anlage 1 Präsentation DB Netz AG  
Anlage 2 Presseinformation des Beteiligungsforums

## Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

### Verkehrslenkung

#### Wie teilt sich das nächtliche Güterverkehrsaufkommen zwischen den bestehenden Strecken und der geplanten Neubaustrecke auf?

- Aufbauend auf der gültigen Zugzahlprognose 2030 sollen insgesamt 130 Güterzüge mithilfe der Verkehrslenkung in der Nacht von den Bestandsstrecken auf die Neubaustrecke verlagert werden.
- Der Wirkraum der Verkehrslenkung umfasst dabei die Riedbahn, den Streckenabschnitt östlich von Groß-Gerau bis westlich von Darmstadt sowie die Main-Neckar-Bahn südlich von Darmstadt. Die Zahl des nächtlichen Güterverkehrs wird auf der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn südlich von Darmstadt im Vergleich zu heute sinken. Im Abschnitt zwischen Groß-Gerau und Weiterstadt kommt es durch die Verkehrslenkung zu einem deutlichen Anstieg der Güterzugzahlen in der Nacht.

### Schallschutzkonzeption

#### In welchen Bereichen sind Maßnahmen gemäß der Lärmvorsorge gesetzlich vorgesehen?

- In der 16. BundesImmissionsSchutzVerordnung (16.BImSchV) sind die Voraussetzungen für die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen gemäß Lärmvorsorge geregelt. Demnach sind Maßnahmen der Lärmvorsorge im Fall eines (Neu-)Baus eines Schienenweges vorgesehen. Dies gilt ebenso bei wesentlichen Änderungen von Schienenwegen.

#### Wie wird das Thema Schallschutz bei der Vorbereitung der parlamentarischen Befassung behandelt?

- Die Bahn kündigte auf der Sitzung an, den gesetzlich vorgegebenen Schallschutz für die von der Verkehrslenkung betroffenen Streckenabschnitte zu ermitteln und die Region bei der Erarbeitung übergesetzlicher Forderungen fachlich zu beraten. Neben den bereits angekündigten regionalen Projektbeiräten wird dazu ein weiteres Gremium „Schallschutz an Bestandsstrecken“ eingerichtet. Die ersten Sitzungen sind im Juni dieses Jahrs vorgesehen. Sie dienen der Vorbereitung der parlamentarischen Befassung zur Vorlage beim Deutschen Bundestag.
- Mitglieder des Beteiligungsforums betonen die Bedeutung von zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen entlang der Bestandsstrecken. Diesen erachten sie insbesondere in Bereichen mit steigendem Güterverkehrsaufkommen als notwendig.

## **TOP 1      Begrüßung und Tagesordnung**

### **Begrüßung Deutsche Bahn**

Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Hessen, begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums zur 13. Sitzung. Er lobt den sehr ergebnisorientierten Prozess und stellt heraus, dass für das Projekt nun die Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung anstehe. Dabei gehe es auch darum die Forderungen der Region zu erarbeiten. In der zweistündigen Sitzung wolle man die Organisation der Projektbeiräte inklusive eines Zeitplans vorstellen und mit den Teilnehmenden besprechen. Wie die genaue Arbeit der Projektbeiräte ausgestaltet werde, sei die Entscheidung der Region. Im Juni sollten die Projektbeiräte ihre Arbeit aufnehmen. Dr. Klaus Vornhusen erläutert, neben den Projektbeiräten würden in der heutigen Sitzung fachliche Neuigkeiten vorgestellt, wie die Systematik der Schallschutzkonzeption sowie die Prognose der Zugzahlen für 2030 und die Verkehrslenkung.

### **Begrüßung Moderation**

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden zur 13. Sitzung des Beteiligungsforums und erläutert, wie sie sich über die Handhebefunktion an der Diskussion beteiligen können. Er weist darauf hin, dass die Teilnehmenden für Anmerkungen gerne den Chat nutzen könnten. Bei konkreten Fragen bittet er darum, diese als Redebeitrag zu stellen.

### **Vorstellung der Tagesordnung**

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

- Abnahme des Protokolls des letzten Beteiligungsforums
- Zugzahlen 2030 mit Verkehrslenkung
- Systematik Schallschutzkonzeption
- Regionale Projektbeiräte
- Termine

## **TOP 2      Abnahme des Protokolls der 12. Sitzung des Beteiligungsforums am 04.02.2021**

Der Moderator berichtet, dass es zum Protokoll der 12. Sitzung des Beteiligungsforums einen Änderungsvorschlag gab. Gegen die Änderung werden keine Einwände erhoben. Der Moderator erklärt, zusätzlich sei ein weiterer Hinweis zur Präsentation der Bahn vom vergangenen Beteiligungsforum eingegangen. So wurde angemerkt, dass die Forderung eines langen bergmännischen Tunnels zwischen

Langwaden und Lorsch auch den Schutz des Waldes zum Ziel habe. Herr Eggert erläutert, dass dieser Hinweis in das Protokoll des 13. Beteiligungsforums aufgenommen werde. Dieses Thema könne zudem in den Projektbeiräten diskutiert werden.

Die Teilnehmenden haben keine weiteren Anmerkungen. Somit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

### **TOP 3 Zugzahlen 2030 mit Verkehrslenkung**

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die Prognose für die Zugzahlen 2030 vor (siehe Anlage 1, **Folien 3-7**). Er geht insbesondere auf den Wirkraum der nächtlichen Verkehrslenkung ein. Zukünftig werde ein Großteil der nächtlichen Güterzüge über die Neubaustrecke fahren.

### **TOP 4 Systematik Schallschutzkonzeption**

Im Anschluss erläutert Herr Ritzert die Systematik der Schallschutzkonzeption (siehe Anlage 1, **Folien 9-12**). Dabei erklärt er, Schallschutzmaßnahmen der Lärmvorsorge seien nur unter bestimmten projektveranlassten Voraussetzungen gesetzlich vorgegeben. Für Ortslagen entlang einer Neubaustrecke seien die Grenzwerte der 16. BImSchV einschlägig.

#### **Diskussion/Anmerkungen**

##### **Nächtliche Verkehrslenkung auf der Neubaustrecke**

*Ein Mitglied des Beteiligungsforums verweist auf die Mittelrheinstudie aus dem Jahr 2015 sowie den Entwurf des Deutschlandtaktes, die jeweils Fernverkehrszüge auf der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim vorsähen. Güterzüge fahren in der Regel ca. 100 km/h und ICEs bis zu 300 km/h. Wenn ICEs in der Nacht auf der Neubaustrecke fahren würden, könnten in diesem Zeitraum nicht so viele Güterzüge die Neubaustrecke nutzen. Wie soll die vorgesehene nächtliche Verkehrslenkung auf der Neubaustrecke funktionieren, wenn Güterverkehr und ICEs darauf fahren sollen?*

Herr Ritzert erläutert, dass die Neubaustrecke in der Nacht für den Güterverkehr genutzt werden solle. Für den Fall, dass dennoch ein ICE in der Nacht über die Neubaustrecke fahre, müsste dieser sich der Geschwindigkeit des Güterverkehrs anpassen und könne nicht 300 km/h fahren. Dies sei nach derzeitigem Kenntnisstand aber nicht zu erwarten. Diese Regelung werde über die entsprechenden Schienennetz-Benutzungsbedingungen erfolgen. Für die Verkehrskonzeption nutze man die derzeit gültige Zugzahlprognose 2030. Die gewählte Vorzugsvariante sei zudem konform mit dem Entwurf des Deutschlandtaktes.

Tobias Bückle, DB Netz AG, merkt an, dass der Deutschlandtakt noch keine Aussage liefere, zu welcher konkreten Uhrzeit die Züge fahren. Er bilde vielmehr die grundsätzliche verkehrliche Systematik ab, von der in Einzelfällen auch Abweichungen möglich seien. Er betont, die ICEs müssten sich nachts dem Güterverkehr anpassen.

Herr Ritzert erläutert ergänzend, dass der Deutschlandtakt eine idealisierte Musterzeitscheibe abbilde und er nicht nach Tag- und Nachtzeiten differenziere.

#### **Wirkraum**

*Ein Mitglied des Beteiligungsforums merkt an, dass Folie 3 nur die Wirkung der Verkehrslenkung auf die Main-Neckar-Bahn südlich von Darmstadt darstelle. Zur Entlastung der nördlichen Main-Neckar-Bahn könnten jedoch auch Züge von Frankfurt über Zeppelinheim auf die Neubaustrecke geleitet werden. Daher müsse die Main-Neckar-Bahn auch nördlich von Darmstadt betrachtet werden.*

Herr Ritzert führt aus, dass die Verkehrslenkung am baulichen Anfang und Ende der Neubaustrecke, also in Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof ansetze. Züge, die auf dem natürlichen Fahrweg bis nach Zeppelinheim fahren, würden nachts in Zeppelinheim auf die Neubaustrecke geroutet. Züge, die auf dem natürlichen Fahrweg nicht bis nach Zeppelinheim fahren, verblieben hingegen auf ihrem Fahrweg. Daher liege die nördliche Main-Neckar-Bahn nicht im Wirkraum der Verkehrslenkung.

*Warum liegt die Strecke Mainz-Bischofsheim – Groß-Gerau nicht im Wirkraum?*

Herr Ritzert erläutert, dass in der Nacht auf der Riedbahn kein Kapazitätsengpass vorliege. Die prognostizierten Güterzugzahlen könnten demnach auch über die Riedbahn fahren. Durch die Neubaustrecke verändere sich somit nicht der Laufweg der Güterzüge zwischen Mainz-Bischofsheim und Groß-Gerau. Daher sei dieser Bereich nicht Teil des Wirkungsraums der Verkehrslenkung.

*Ein Mitglied des Beteiligungsforums weist darauf hin, im Wirkraum fehle die Strecke Mainz-Bischofsheim-Rheinstrecke. Nach neuer Planung werde ein Großteil der Züge auf der Magistrale Genua-Rotterdam in Groß-Gerau abbiegen. Damit ergeben sich neue Zugströme. Deshalb müsse der Bereich Groß-Gerau mitbetrachtet werden.*

Herr Bückle erläutert, es gebe nach der Untersuchung durch die Bundesgutachter keinen Engpass in Groß-Gerau und dadurch ergäbe sich aus dem BVWP kein Planungsauftrag für eine Maßnahme dort.

### **Zugzahlprognose**

*Inwieweit sind die Prognosezahlen 2030 nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz noch gültig? Das Mitglied des Beteiligungsforum erläutert, dass das Güterverkehrsaufkommen zukünftig voraussichtlich weiter steige als in der Zugzahlprognose angesetzt. Belastbare Zugzahlen seien für eine angemessene Ausgestaltung des Lärmschutzes nötig.*

Herr Ritzert führt aus, dass die Bahn auf Grundlage der gültigen Zugzahlprognose des Bundes plane. Diese bezögen sich derzeit auf das Jahr 2030. Wenn es zu einer Änderung der Zugzahlprognose komme, werde dies in der weiterführenden Planung beachtet.

*Ein Mitglied des Beteiligungsforums merkt an, dass das Bundesverkehrsministerium eine Aktualisierung der Verkehrsprognose bereits ausgeschrieben habe. Es sollte deshalb in absehbarer Zeit neue Erkenntnisse geben.*

### **Lärmschutz**

*Welcher Bereich wird in Mannheim-Waldhof im Zuge der Schallschutzkonzeption betrachtet?*

Herr Ritzert nimmt Bezug auf Folie 11 und erläutert, dass man sich im Mannheimer Norden in den Fallbereichen 2 und 3 befinde. Dort wo zwischen den Neubaugleisen und den Bestandsgleisen ein

gemeinsamer Verkehrsweg ausgebaut werde, gelte der Fall 2 und damit käme dort die 16. BImSchV zur Anwendung. In den Bereichen, wo etwas an den Bestandsstrecken geändert werden müsse, gelte der Fall 3.

## **TOP 5 Regionale Projektbeiräte**

Herr Ritzert erläutert die Ausgestaltung der regionalen Projektbeiräte (siehe Anlage 1, **Folien** 14-21). Die Projektbeiräte dienen insbesondere der Erarbeitung möglicher übergesetzlichen Forderungen der Region. Neben den beiden regionalen Projektbeiräten werde es ein weiteres Gremium geben, das sich mit Schallschutz an den Bestandsstrecken im Wirkraum der Verkehrslenkung befassen werde. Der Bahn komme auch in diesem Gremium eine fachlich-beratende Rolle zu. Bei entsprechendem Bedarf könne die Bahn dabei eine Kostenermittlung für geforderte Schallschutzmaßnahmen vornehmen.

### **Diskussion/Anmerkungen**

#### **Organisation der Projektbeiräte**

*Ist ein Informationsaustausch zwischen den Teilnehmenden des Projektbeirates jenseits der jeweiligen Sitzungen vorgesehen? Weshalb finden gegenwärtig keine Sitzungen der Arbeitsgruppen statt?*

Herr Eggert antwortet, dass die Mitglieder des Beteiligungsforums über die Ergebnisse der Arbeit in den regionalen Projektbeiräten informiert würden. Es sei zu begrüßen, wenn sich die Teilnehmenden der Projektbeiräte über die Sitzungen hinaus austauschen.

Herr Ritzert erläutert, dass in der Phase des Variantenentscheids die Arbeit im Beteiligungsforum als zentrales Gremium im Fokus stand. Die Arbeitsgruppen könnten in Zukunft bei entsprechendem Bedarf ihre Arbeit wieder aufnehmen.

*Wie kann man sich zum Projektbeirat anmelden?*

Herr Ritzert führt aus, das sei formlos per Mail möglich.

*Wie viele Personen können dem Projektbeirat pro Bürgerinitiative und Organisation beitreten?*

Herr Eggert erklärt, dass neben den gewählten Gemeindevertretungen auch weitere Organisationen teilnehmen könnten. Die angemeldeten Personen würden demnächst zu den regionalen Projektbeiräten eingeladen werden.

Herr Ritzert erklärt, es sollte für die Bestandsstrecke der gleiche regionale Bezug gelten wie für die Projektbeiräte. Generell sollte ein Vertreter pro Organisation/Institution teilnehmen.

#### **Inhaltliche Themen in den Projektbeiräten**

*Ein Mitglied des Beteiligungsforums merkt an, beim Thema Bestandsstrecke sollte man nicht nur über den Lärmschutz beraten, sondern auch über andere Fragen.*

Herr Bolte, DB Netz AG, erläutert, dass dem Lärmschutz an den Bestandsstrecken aus Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner eine zentrale Bedeutung zukomme. Vorschläge, etwa zu Maßnahmen im Schienennetz unabhängig von der geplanten Neubaustrecke, könnten hingegen nicht behandelt werden, da diese außerhalb des Projektumfangs liegen.

### **Themenvorschläge für die nächste Sitzung des Beteiligungsforums**

*Ein Mitglied des Beteiligungsforums regt an, den Sachstand zum ersten Planfeststellungsabschnitt auf der kommenden Forumssitzung zu behandeln. Dies sei im Laufe des weiteren Verfahrens auch für die anderen Planfeststellungsabschnitte wünschenswert.*

Gerd-Dietrich Bolte, DB Netz AG, erklärt, dass man gerne prozessuale Auskünfte zu den jeweiligen Planfeststellungsabschnitten geben könne. Bei laufenden formellen Verfahren könne die Bahn hingegen keine inhaltliche Auskunft zu den Planungen geben, da sie ab diesem Zeitpunkt nicht mehr Trägerin des Verfahrens sei und dann die formelle Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werde.

### **TOP 6 Termine**

Herr Ritzert weist auf die nächsten Termine hin (siehe Anlage 1, **Folie 23**).

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 betont, Lärmschutz bleibe ein wichtiges Thema und dieses könne in die parlamentarische Befassung miteingebracht werden. Er freue sich auf die Arbeitsaufnahme der drei Gremien. Das nächste Beteiligungsforum tate am 30.09.2021 wieder. Er wünscht allen Teilnehmenden bis dahin alles Gute.

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