

Protokollentwurf –
noch nicht vom Beteiligungsforum freigegeben

Beteiligungsforum NBS Frankfurt–Mannheim
15. Sitzung

Online
09.03.2022

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

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 14. Sitzung des Beteiligungsforums am 30.09.2021

TOP 3 Bericht aus den regionalen Projektbeiräten und Schallschutz an Bestandsstrecken

TOP 4 Aktueller Planungsstand Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

TOP 5 Ausblick und Termine

TOP 6 Termine

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation DB Netz AG
Anlage 2 Presseinformation des Beteiligungsforums

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Vorbereitung der parlamentarischen Befassung

Wie wird bei den Schalluntersuchungen zur Neubaustrecke vorgegangen?

- In einem mehrstufigen Verfahren ermitteln die Gutachter, wie sich die Schallsituation durch die Neubaustrecke im Vergleich zur heutigen Situation entwickelt. Dabei wird der Straßenverkehrslärm von der parallel verlaufenden A5 im nördlichen Abschnitt und der A67 im südlichen Abschnitt miteinbezogen. Diese Vorgehensweise wurde auf den vergangenen Sitzungen der regionalen Projektbeiräte den Mitgliedern vorgestellt. Sie bildet die Grundlage für die Erarbeitung möglicher übergesetzlicher Forderungen für die parlamentarische Befassung. Die Ergebnisse sollen im Laufe dieses Jahres vorliegen.

Werden Schalluntersuchungen an den Bestandsstrecken durchgeführt?

- Ja. In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr erstellen die Gutachter der Bahn Schallschutzgutachten zur heutigen und künftigen Situation an den Bestandsstrecken im Wirkraum der Verkehrslenkung. Die Untersuchungsergebnisse werden voraussichtlich auf der Sitzung im Juli 2022 vorgestellt.

Wie läuft der weitere Prozess zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung ab?

- Auf der Sitzung skizzierte die Bahn die weitere Vorgehensweise zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung. Im ersten Schritt ermitteln die Schallgutachter die aktuelle und zukünftige Schallsituation an der Neubaustrecke inklusive der gesetzlich vorgegebenen Schallschutzmaßnahmen. Auf dieser Grundlage können (Ober-)Bürgermeister:innen Prüfaufträge im Rahmen der regionalen Projektbeiräte einreichen, die anschließend untersucht werden. Nach der erfolgten Prüfung ermittelt die Bahn die Kosten sowie den zusätzlichen Nutzen der vorgeschlagenen Maßnahmen. Welche Forderungen in die parlamentarische Befassung einfließen sollen, entscheidet anschließend die Region und hält dies schriftlich – etwa in Form von Kreistagsbeschlüssen - fest. Zudem formuliert sie einen kurzen Einleitungstext, in der sie die besondere Betroffenheit darlegt und die Forderungen begründet. Im letzten Schritt finalisiert die Bahn den Bericht zur parlamentarischen Befassung und reicht diesen ein.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums zur 15. Sitzung und bedankt sich für deren Teilnahme. Die Sitzung diene dazu, alle auf den gleichen Stand zur bisherigen Arbeit in den regionalen Projektbeiräten zu bringen. Die Gremien hatten seit der letzten Sitzung des Beteiligungsforums im September 2021 jeweils einmal getagt.

Die Moderation bittet darum, Fragen und Anmerkungen mündlich vorzutragen, um Paralleldiskussionen im Chat zu vermeiden.

Vorstellung der Tagesordnung

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

- Abnahme des Protokolls der letzten Sitzung
- Bericht aus den regionalen Projektbeiräten und Schallschutz an Bestandsstrecken
- Vorstellung der Systematik der Schalluntersuchungen
- Aktueller Planungsstand der Neubaustrecke
- Ausblick auf die kommenden Termine

Herr Eggert verweist auf die mediale Berichterstattung zum Heldbock-Käfer im Bereich der Südanbindung Darmstadts. Dieser Punkt sei daher kurzfristig zusätzlich in die Tagesordnung aufgenommen worden. Zudem habe am Vortag ein Treffen zwischen der Bahn, den Umweltgutachtern sowie den Umweltverbänden stattgefunden. Auch dazu werde es einen kurzen Bericht geben.

Zur Tagesordnung werden keine Einwände erhoben.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 14. Sitzung des Beteiligungsforums am 30.09.2021

Zum Protokollentwurf der vergangenen Sitzung ist ein Änderungsvorschlag eingegangen. Die Teilnehmenden auf der Sitzung haben keine Einwände zum Änderungsvorschlag. Somit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

Diskussion/Anmerkungen

Berücksichtigung von Fluglärm

Ein Mitglied weist darauf hin, dass die Ergebnisse des Lärmaktionsplans eine starke Schallbelastung durch Flüge bis 23 Uhr aufzeigen. Der Flugverkehr sei daher bei der Schalluntersuchung zu berücksichtigen.

Jörg Ritzert, Projektleiter für die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim, antwortet, dass der Fluglärm im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung bei den relevanten Kommunen berücksichtigt werde.

TOP 3 Bericht aus den regionalen Projektbeiräten und Schallschutz an Bestandsstrecken

Herr Eggert gibt einen Kurzüberblick über die vergangene Sitzungsreihe (siehe Anlage 1, **Folie 4**). Auf den Sitzungen der regionalen Projektbeiräte habe die Bahn die Vorgehensweise für die Schalluntersuchung an der Neubaustrecke erläutert. Die Rückmeldungen zur Systematik der Schalluntersuchungen seien positiv ausgefallen. Zudem habe die Bahn Zwischenergebnisse zu den eingereichten Prüfaufträgen präsentiert.

Auf der Sitzung zum Schallschutz an den Bestandsstrecken habe die Bahn die Prüfergebnisse zweier Szenarien zur Ausgestaltung des Schallschutzes vorgestellt: Das erste Szenario sieht vor, die bestehenden Schallschutzwandlücken in Wohngebieten mit drei Meter hohen Schallschutzwänden zu schließen. Im anderen Szenario wurde der Abriss der bestehenden Schallschutzwände und der Neubau von sechs Meter hohen Schallschutzwänden unterstellt. Auf Wunsch der Teilnehmenden wurden zudem unterschiedliche Schallschutztechnologien vorgestellt.

Im Anschluss übergibt die Moderation das Wort an Herrn Ritzert. Er gibt einen Überblick zur Systematik der Schallschutzuntersuchungen in den jeweiligen Streckenabschnitten sowie zum aktuellen Bearbeitungsstand der Prüfaufträge (siehe Anlage 1, **Folie 5-10**). Im Anschluss nimmt Herr Ritzert Bezug auf das Treffen mit den Naturschutzverbänden am Vortag. Im Zentrum des Treffens stand der Prozess der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie das Kompensationskonzept. Er bittet die Teilnehmenden des Termins um deren Einschätzung. Nach Anmerkungen aus dem Teilnehmendenkreis wird der Sachstandsbericht zu den regionalen Projektbeiräten sowie Schallschutz an Bestandsstrecken fortgesetzt (siehe Anlage 1, **Folie 11-15**).

Diskussion/Anmerkungen

Anmerkungen zum Treffen mit den Umweltverbänden

Ein Mitglied bewertet das Treffen als positiv. Ein solcher Termin solle beim Voranschreiten der Planung nochmals stattfinden. Es weist darauf hin, dass eine Grünbrücke beim August-Euler-Flugplatz weiterhin unverzichtbar sei.

Ein anderes Mitglied teilt die positive Bewertung des Treffens. Es sei ein umfangreicher Fragenkatalog erstellt worden, der weitestgehend beantwortet worden sei. Zugleich handele es sich um ein komplexes, umfangreiches Themengebiet, bei dem es vieles zu beachten gebe und noch viel Arbeit zu erledigen sei.

Die Moderation bedankt sich für die Einschätzungen. Sobald es weitere, größere Fortschritte gebe, werde man die Mitglieder des Beteiligungsforums darüber informieren.

Kapazität der Neubaustrecke für Güterzüge

Ein Mitglied erkundigt sich nach den Güterzugzahlen, die für die Schalluntersuchung zur Ist-Situation und zur Soll-Situation in der Nacht unterstellt werden. Herr Ritzert antwortet, dass für die Ist-Situation die Zugzahlen aus dem Jahr 2020 herangezogen würden. Für die Soll-Situation werde die geltende Zugzahlprognose für das Jahr 2030 inkl. Verkehrslenkung zugrunde gelegt. Vorgesehen sei, 130 Güterzüge in der Nacht über die Neubaustrecke fahren zu lassen. Die maximale Kapazität liege für die Neubaustrecke bei 140 Güterzügen. Die Differenz von 10 Güterzügen bis zur Maximalauslastung habe keine Auswirkung auf die Schallschutzkonzeption. Die Nachtzeitscheibe umfasse den Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr.

Das Mitglied erwidert, dass die langfristige Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den kommenden Jahrzehnten stärker in die Betrachtung einfließen solle. Vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaneutralität sei von einer deutlichen Steigerung des Güterverkehrsaufkommens auszugehen. Eine höhere Frequenz des Güterverkehrs, etwa durch weitere Verbesserungen der Signaltechnik, sei denkbar und solle der Untersuchung zugrunde gelegt werden.

Aus der Sicht eines anderen Mitglieds ist eine deutliche Steigerung der Kapazitäten über die 140 Güterzüge hinaus nicht realistisch, sodass von einer solchen Betrachtung Abstand genommen werden solle.

Herr Ritzert antwortet, dass bei der Neubaustrecke bereits die Einführung des European Train Control System (ETCS) berücksichtigt sei. Die Planungen basierten auf dem aktuellen Stand der Technik. Daraus ergebe sich die maximale Kapazität von 140 Güterzügen in der Nacht. Sollten dem Mitglied darüberhinausgehende Untersuchungen vorliegen, bittet er es um die Zusendung der Unterlagen.

Trassierungsparameter

Bis zu welchem Gewicht können Güterzüge die Strecke befahren?

Herr Ritzert erläutert, dass mit der geplanten Trassierung Güterzüge mit einem Gewicht von 2000-2200 Tonnen die Strecke nutzen könnten. Die Neubaustrecke stehe somit für die überwiegende Mehrheit des Güterverkehrs zur Verfügung und könne voll ausgelastet werden.

Trassierung bei Lorsch

Wo ist die tiefste Stelle der Strecke im Bereich Lorsch? Ist eine Ober- oder Unterquerung der Weischnitz vorgesehen?

Herr Ritzert weist darauf hin, dass die exakte Linienführung in diesem Streckenabschnitt noch erarbeitet werde und mehrere kleinräumige Varianten mitsamt ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen geprüft würden. Zum aktuellen Zeitpunkt könne die Frage daher noch nicht beantwortet werden. Sobald neue Erkenntnisse vorliegen, werde man dazu informieren.

Einfädungsbereich der Südanbindung Darmstadts an die Neubaustrecke

Ein Mitglied möchte wissen, ob bereits Visualisierungen zum Einfädungsbereich der Südanbindung an die Neubaustrecke auf der Gemarkung von Pfungstadt vorliegen. Er fragt, ob zu diesem Thema Info-Termine vor Ort vorgesehen seien.

Herr Ritzert antwortet, dass derzeit noch geprüft werde, an welchem Punkt die Eschollbrücker Straße gekreuzt werde. Diese Untersuchung werde voraussichtlich im Herbst abgeschlossen sein. Die Bahn werde die Kommune dann entsprechend darüber informieren und stehe auch gerne für einen Termin vor Ort zur Verfügung.

Umfang der Schalluntersuchungen an den Bestandsstrecken

Werden alle Kommunen im Wirkraum der Verkehrslenkung bei der Schalluntersuchung betrachtet?

Herr Ritzert bestätigt, dass jede Kommune im Wirkraum der Verkehrslenkung bei der Schalluntersuchung betrachtet wird. Die Lage in Klein-Gerau und Weiterstadt sei besonders, sodass sich dieser Streckenabschnitt nochmals genau angeschaut werde.

Er weist darauf hin, dass auch bei den Bestandsstrecken eine möglichst einheitliche Vorgehensweise bei der Formulierung von Prüfaufträgen sinnvoll sei, um die parlamentarische Befassung strukturiert vorbereiten zu können.

Ein Mitglied merkt an, dass es insbesondere im Bereich Klein-Gerau sowie den weiteren anliegenden Kommunen ein hohes Informationsbedürfnis in der Bevölkerung gibt und der Wunsch nach einer Bürgerinformationsveranstaltung besteht.

Herr Ritzert verweist auf die anstehende Tour des Infomobils, die unter anderem einen Halt in Klein-Gerau und Weiterstadt vorsieht.

Prozess zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung

Ein Mitglied nimmt Bezug auf den auf Folie 15 (Anlage 1) dargestellten Prozess zur Vorbereitung der parlamentarischen Befassung. Demnach soll es eine gemeinsame parlamentarische Befassung für alle Planfeststellungsabschnitte (PFA) geben. Zugleich seien die Streckenabschnitte unterschiedlich weit in der Planung. Im PFA 1 seien bereits die Planfeststellungsunterlagen ohne übergesetzliche Forderungen eingereicht worden. Im PFA 5/6 seien die Planungen hingegen noch nicht so weit fortgeschritten. Er fragt, welche Auswirkungen die unterschiedlichen Planungsstände in den Planfeststellungsabschnitten auf den Prozess zur parlamentarischen Befassung haben.

Herr Ritzert bestätigt, dass im ersten Planfeststellungsabschnitt die Unterlagen beim Eisenbahnbundesamt eingereicht wurden. Dennoch sei es möglich, die parlamentarische Befassung gesamthaft für das Projekt durchzuführen und die sich daraus gegebenenfalls ergebenden Änderungen in die Planungen aufzunehmen. Denkbar seien für die unterschiedlichen Planfeststellungsabschnitte drei Szenarien:

- 1) Das Planfeststellungsverfahren wurde vor der parlamentarischen Befassung noch nicht begonnen: In diesem Falle könnten die Ergebnisse in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet werden und würden so Bestandteil des Erstantrags.
- 2) Die parlamentarische Befassung ist abgeschlossen; das formelle Verfahren wurde begonnen, aber noch kein Planfeststellungsbeschluss erteilt: Sollten sich relevante Veränderungen für die Planung ergeben, können diese im Rahmen eines Deckblattverfahrens eingearbeitet werden. Dabei würden die Pläne ausgetauscht und nochmals offengelegt.

- 3) Der Planfeststellungsbeschluss wurde bereits erteilt: In diesem Fall können mögliche zusätzliche Maßnahmen im Rahmen eines Planänderungsverfahrens in die Planung integriert werden.

TOP 4 Aktueller Planungsstand Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

Herr Ritzert gibt einen Überblick über den aktuellen Planungsstand zur Neubaustrecke (siehe Anlage 1, **Folie 16-17**). Er erklärt, dass die Bahn gegenwärtig auf der Suche nach einem Standort für ein Bohrkernlager für die Bereiche Lorsch, Mannheim und den PFA 2 sei. Benötigt werde eine rund 500 Quadratmeter große Halle für einen Zeitraum zwischen vier und sechs Jahren. Er bittet die Kommunalvertretungen um Hinweise, sollten diese über freie Hallen verfügen.

Diskussion/Anmerkungen

Neue Verbindungskurve auf die Riedbahn

Ein Mitglied verweist auf einen im März erschienenen FAZ-Artikel, der unter anderem eine neue Verbindungskurve auf die Riedbahn thematisiere. Er bittet um weitere Informationen.

Herr Ritzert antwortet, dass der besagte Artikel ihm nicht bekannt sei, sodass er dazu auf der Sitzung keine Aussage treffen könne.

Einschleifung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim in die Riedbahn

Ein Mitglied verweist auf eine Präsentation des Nachbarprojektes Mannheim-Karlsruhe. Demnach werden neben einer Trassenführung durch Mannheim auch alternative Streckenführungen in der Umgebung von Mannheim geprüft. Sollte die vorgesehene Einschleifung der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim auf die Riedbahn nicht funktionieren und eine andere Streckenführung gewählt werden, wäre ein Kreuzungsbauwerk in einem sensiblen Naturschutzgebiet auf Lampertheimer Gemarkung erforderlich. Zudem hätte dies Eingriffe in weitere Waldgebiete zur Folge. Dies müsse bei der Variantenbewertung für die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim berücksichtigt werden.

Herr Ritzert erläutert, dass beim Projekt Mannheim–Karlsruhe derzeit mögliche Streckenführung geprüft werden. Die Anbindung der Neubaustrecke an die Riedbahn werde aufwärtskompatibel geplant. Damit sei gewährleistet, dass eine mögliche Tunnelführung durch Mannheim in die Planung zur Neubaustrecke integriert und in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen werden könne. Sollten sich Änderungen in Bezug auf die Streckenführung ergeben, werde man sich damit zum gegebenen Zeitpunkt auseinandersetzen.

Umsiedlung des Heldbockkäfers

Ein Mitglied sieht die vorgesehene Umsiedlung des Heldbockkäfers skeptisch. Es verweist auf Gespräche mit Förstern und Naturschützern. Demnach geschehe eine Umsiedlung sehr selten bzw. sei selten erfolgreich. Es handle sich dabei um eine besonders schützenswerte Art, die bei der Planung zu berücksichtigen sei.

Führung des Güterverkehrs

Ein Mitglied weist darauf hin, dass noch Fragen in Bezug auf die Führung des Güterverkehrs bestünden, beispielsweise zum Güterverkehr aus Richtung Aschaffenburg. Er bittet darum, dieses Thema nochmals vertiefend zu betrachten.

Es wird sich darauf verständigt, sich nochmals in einem gesonderten Gespräch zu dieser Frage auszutauschen.

Schallentwicklung auf Höhe der Siedlung Tann

Ein Mitglied sagt, dass die Siedlung Tann besonders von der Schallbelastung durch die Neubaustrecke betroffen sei. Während die Lärmbelastung durch den Autobahnverkehr in der Nacht abnehme, werde sie durch den Schienengüterverkehr wieder erhöht. Das Mitglied unterstreicht die Bedeutung des Lärmschutzes für die Siedlung Tann.

TOP 5 Ausblick und Termine

Herr Ritzert gibt einen Ausblick auf die anstehende Tour des Infomobils und die kommenden Sitzungen der regionalen Projektbeiräte und des Beteiligungsforums (siehe Anlage 1, **Folie 18-19**).

Anschließend stimmen die Mitglieder des Beteiligungsforums die Botschaften für die Pressemitteilung zur Sitzung ab.

Herr Ritzert dankt den Teilnehmenden für ihre Beiträge. Der Moderator schließt die Sitzung.