

Protokoll

Beteiligungsforum NBS Frankfurt–Mannheim 17. Sitzung

Gernsheim
18.07.2023

Ort: Stadthalle Gernsheim, Georg-Schäfer-Platz 1, 64579 Gernsheim
Dauer: 14:00 Uhr – 17:00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, ifok
Protokoll: Martin Wachter, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 16. Sitzung des Beteiligungsforums am 5.12.2022

TOP 3 Aktueller Sachstand in den Planfeststellungsabschnitten

TOP 4 Weiteres Vorgehen bei Schalluntersuchungen Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

TOP 5 Schalluntersuchungen Bestandsstrecken

TOP 6 Nächste Schritte

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Präsentation DB Netz AG
Anlage 2 Presseinformation des Beteiligungsforums

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Aktueller Sachstand zu den Planfeststellungsabschnitten (PFA)

Wie ist der aktuelle Stand in den unterschiedlichen Planfeststellungsabschnitten?

- Die erneute Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt von Zeppelinheim bis zur Nordanbindung Darmstadt ist bis Ende des Jahres 2023 vorgesehen. In den Jahren 2024/2025 soll die Einreichung der Unterlagen für die südlicheren Abschnitte bis Einhausen folgen. Die Vorplanung für den Abschnitt von Einhausen bis Mannheim-Waldhof will die Bahn in diesem Jahr abschließen.

Schallschutzuntersuchungen Neubaustrecke

Wie wird bei den Schallschutzuntersuchungen vorgegangen?

- Der Ablauf der Untersuchungen ist in der Präsentation unter Folie 6 dargestellt.
- Die Schallgutachter untersuchen, wie sich die Schallsituation durch die geplante Neubaustrecke darstellt und ermitteln welche Schallschutzmaßnahmen (aktiv/passiv) nötig sind, um die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte einzuhalten.
- Für die Gesamtlärbetrachtung wird zunächst die Schallbelastung durch relevante Straßen (z. B. Autobahnen) und/oder bestehende Bahnstrecken und/oder bestehenden Flugverkehr (soweit Flugkarten vorhanden) ohne Neubaustrecke ermittelt. Im zweiten Schritt wird die Schallbelastung einschließlich des Verkehrs auf der zukünftigen Neubaustrecke berechnet. Dies ermöglicht, die Gesamtlärbelastung ohne und mit Neubaustrecke zu vergleichen.

Zu welchen Abschnitten der Neubaustrecke liegen bereits Ergebnisse vor und wie fallen diese aus?

- Es liegen Ergebnisse für die Abschnitte zwischen Zeppelinheim und der Nordanbindung Darmstadt sowie dem Streckenabschnitt bei Pfungstadt vor.
- Die Ergebnisse zeigen, dass die gesetzlichen Grenzwerte in nahezu allen Wohn- und Mischgebieten durch aktive Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden können. Nur in wenigen Ausnahmefällen gibt es noch Betroffenheiten, für die die Bahn passive Schallschutzmaßnahmen wie den Einbau von Schallschutzfenstern prüfen wird. Die Gesamtlärbelastung bleibt auch an den Betroffenheiten mit verbleibenden Ansprüchen auf passiven Schallschutz unverändert oder verbessert sich. Im Abschnitt Pfungstadt ist die Verbesserung der Gesamtlärsituation beispielsweise darauf zurückzuführen, dass die A67 ausgebaut und mit entsprechendem Schallschutz versehen wird.

Schallschutzuntersuchungen Bestandsstrecken

Wie wird sich die Schallsituation entlang der Riedbahn zukünftig entwickeln?

- Im Rahmen der Generalsanierung werden Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von etwa 16 Kilometern erneuert bzw. neu errichtet. Dadurch sind die Wohngebiete entlang der Riedbahn ab Ende 2024 besser vor Schienenverkehrslärm geschützt und es wird dort in der Nacht insgesamt leiser. Durch den Bau der Neubaustrecke und die vorgesehene Verkehrslenkung des nächtlichen Güterverkehrs von der Riedbahn auf die neue Strecke wird es für die Anwohnerinnen und Anwohner an der gesamten Riedbahn zwischen Zeppelinheim und Lampertheim nochmals leiser. Die Übergangsbereiche zwischen der NBS und der Riedbahn im Norden und Süden werden durch die Lärmvorsorgemaßnahmen der NBS besser geschützt.

Ausblick

Wann liegen die Ergebnisse für die anderen Streckenabschnitte vor und wie geht es dann weiter?

- Sowohl für die übrigen Abschnitte entlang der Neubaustrecke als auch für die Main-Neckar-Bahn werden nun schalltechnische Untersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse für die übrigen Abschnitte der Neubaustrecke sollen bis Ende des Jahres vorliegen und dem Beteiligungsforum vorgestellt werden.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Mitglieder des Beteiligungsforums zur 17. Sitzung und bedankt sich für deren Teilnahme. Er freut sich, dass man nun wieder die Gelegenheit habe, sich vor Ort zu treffen und in den persönlichen Austausch zu treten. Im Anschluss übergibt er das Wort an Dr. Klaus Vornhusen, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für das Land Hessen.

Begrüßung Deutsche Bahn

Herr Dr. Vornhusen begrüßt die Teilnehmenden. Er erklärt, dass sich auf der Sitzung mit dem bereits in der Vergangenheit mehrfach diskutierten Thema Schallschutz befasst werde. Die Planungen seien nun so weit, dass Schallgutachten für einige Streckenabschnitten vorliegen. Man werde entlang der anderen Streckenabschnitte in gleicher Weise vorgehen, sodass die Methodik auch für die Teilnehmenden aus diesen Abschnitten relevant sei. Er erläutert weiter, dass man auch für die Riedbahn die entsprechenden Ergebnisse aus den Schallschutzuntersuchungen vorstellen werde. Es sei sehr positiv, dass hier im Rahmen der Generalsanierung zusätzlicher Schallschutz ermöglicht werde. Er wünscht eine konstruktive Sitzung.

Vorstellung der Tagesordnung

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

- Abnahme des Protokolls der letzten Sitzung
- Aktueller Sachstand in den Planfeststellungsabschnitten
- Weiteres Vorgehen bei den Schalluntersuchungen der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim am Beispiel des PFA (Planfeststellungsabschnitt) 1 und PFA 3.2
- Schalluntersuchungen an den Bestandsstrecken
- Nächste Schritte

Der Moderator erklärt, dass sich die Sitzung aufteile in einen zentralen Plenumsteil mit Präsentation sowie einem dezentralen Teil, bei dem man an Infoständen in den Austausch zu den Schallschutzunterlagen gehen könne. Wie üblich werde den Mitgliedern des Beteiligungsforums die Präsentation im Nachgang des Termins zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund der Dateigröße werde dies in Form eines Download-Links erfolgen. Zur Tagesordnung werden keine Einwände erhoben.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der 16. Sitzung des Beteiligungsforums am 5.12.2022

Zum Protokollentwurf der vergangenen Sitzung sind zwei Ergänzungsvorschläge eingegangen. Es gibt keine Beanstandungen zu den vorgeschlagenen Ergänzungen. Somit gilt das Protokoll inklusive der Ergänzungen als formell verabschiedet.

TOP 3 Aktueller Sachstand in den Planfeststellungsabschnitten

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die neuen Abschnittsleiter Sven Schäfer für den PFA 1 (Zeppelinheim – Nordanbindung Darmstadt) und Daniel Wäschenbach für die PFA 2 und 3.1 (Weiterstadt–Pfungstadt) vor. Anschließend präsentiert er den aktuellen Sachstand in den unterschiedlichen Planfeststellungsabschnitten (siehe Anlage 1, **Folie 2-3**).

Diskussion/Anmerkungen

Tank und Rastanlage bei Pfungstadt

Wird die Tank- und Rastanlage bei Pfungstadt in den Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt?

Herr Ritzert antwortet, dass die Ostseite der Tank- und Rastanlage berücksichtigt werde, die Westseite hingegen nicht, da man in diesen Bereich nicht eingreifen werde.

TOP 4 Weiteres Vorgehen bei Schalluntersuchungen Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

Herr Ritzert erläutert den Prozess zur Erarbeitung der Forderungen für die parlamentarische Befassung. (siehe Anlage 1, **Folie 4-6**). Für den PFA 1 von Zeppelinheim bis Nordanbindung Darmstadt sowie für PFA 3.2 bei Pfungstadt lägen nun Ergebnisse für die zukünftige Schallsituation entlang der Neubaustrecke exklusive des Autobahnlärms vor. Ebenso sei eine Gesamtlärmbetrachtung vorgenommen worden, anhand derer man die zukünftige Schallsituation mit der ohne Neubaustrecke vergleichen könne. Dabei sei auch der Autobahn- und Fluglärm berücksichtigt worden. Im Anschluss stellt Herr Ritzert die Ergebnisse der Schalluntersuchungen für den PFA 1 und PFA 3.2 vor (siehe Anlage 1, **Folie 7-28**).

Diskussion/Anmerkungen

Berücksichtigung von Fluglärm

Auf Nachfrage eines Mitglieds bestätigt Herr Ritzert, dass der relevante Fluglärm des Flughafens Frankfurt durch die von der Fraport AG zur Verfügung gestellten Fluglärmkonturen in die Gesamtlärmbetrachtung eingeflossen sei.

Besonders überwachtetes Gleis (BüG)

Kommt BüG als aktive Schallschutzmaßnahme auch an den Bestandsstrecken zum Einsatz?

Herr Ritzert verneint dies. Anders als bei der Neubaustrecke habe man entlang der Bestandsstrecken aus gesetzlicher Sicht keine Veranlassung für die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen. Bei der Neubaustrecke gelten hingegen die Grenzwerte der Lärmvorsorge, sodass hier neben Schallschutzwänden in einigen Abschnitten auch BüG zum Einsatz kommen werde.

Wie oft wird ein Schienenprüfzug die Neubaustrecke befahren, um mögliche Mängel zu identifizieren?
Herr Ritzert erläutert, dass es sich beim BüG um ein Schienenschleifverfahren am Schienenkopf handle. Riffel, die insbesondere durch die Belastungen durch den Güterverkehr entstünden, würden dabei wieder glattgeschliffen. Dadurch werde die Schallentwicklung am Entstehungsort minimiert. Es werde bei BüG-Abschnitten aktuell zweimal im Jahr geprüft, ob ein Schienenschleifen nötig sei. Dazu würden die Abstrahlwerte des Gleises gemessen. Lagen die gemessenen Werte oberhalb der einzuhaltenden Grenzwerte für die Schallabstrahlung, komme das Schienenschleifverfahren zum Einsatz. Dies finde im Regelfall in der Nacht statt. Der Zeitpunkt sei abhängig von den zur Verfügung stehenden Sperrpausen.

Seniorenwohnheim in Gernsheim

Ein Mitglied erklärt, dass in Gernsheim eine Seniorenwohnanlage geplant sei und dies entsprechend zu berücksichtigen sei. Darauf habe man die Bahn bereits in der Vergangenheit hingewiesen.

Herr Ritzert antwortet, dass ihm die Planungen bekannt seien. Für das Seniorenwohnheim gelten Grenzwerte von 47 dB(A) in der Nacht. Er weist darauf hin, dass das Seniorenwohnheim voraussichtlich noch vor der Neubaustrecke errichtet werde. Im Zuge dessen müsse der Betreiber der Anlage zunächst den entsprechenden Schallschutz für die heutige Schallsituation vorsehen. Da man dazu noch keine Informationen vorliegen habe, habe man es bei dem Schallgutachten für die Neubaustrecke noch nicht berücksichtigen können.

Untersuchung der Schallsituation am Tag

Wurde auch ein Schallgutachten für die Tagzeitscheibe erstellt?

Herr Ritzert erläutert, dass in den bisherigen Gesprächen mit Vertreter:innen aus der Region der Fokus auf der Schallsituation in der Nacht gelegen habe. Die Grenzwerte am Tag seien zudem höher. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke werde der Fernverkehr tagsüber von den Bestandsstrecken auf die Neubaustrecke umgelegt, sodass auf der Main-Neckar- und Riedbahn mehr Kapazitäten für den Nah- und Güterverkehr zur Verfügung stünden. Insofern sei nicht auszuschließen, dass es tagsüber entlang der Bestandsstrecken etwas lauter werde.

Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke und den Autobahnausbau

Ein Mitglied nimmt Bezug auf die Aussage der Bahn, dass für die Neubaustrecke und den Ausbau der Autobahn zwei gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden sollen. Bistlang sei man davon ausgegangen, dass es ein gemeinsames Verfahren geben werde. Es sieht die Trennung der Vorhaben in zwei Verfahren kritisch, da dies jeweils nochmals ein eigenes Anhörungsverfahren inklusive Auslage der Unterlagen zur Folge habe.

Herr Ritzert erklärt, dass die Situation zwischen Pfungstadt und Einhausen ein besonderer Fall sei. Hier sei man damals von Hessen Mobil – der heutigen Autobahn GmbH – mit der gemeinsamen Planung der NBS mit dem Autobahnausbau beauftragt worden. Dies sei auch sinnvoll, da so die beiden

Vorhaben in der Planung und im Bau besser aufeinander abgestimmt werden könnten. Die notwendigen Planrechtsverfahren seien aber unabhängig von der gemeinsamen Planung zu betrachten. Hier sei man ursprünglich von einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren ausgegangen. Das Eisenbahn-Bundesamt habe jedoch deutlich gemacht, dass zwei getrennte Verfahren durchzuführen seien. Dementsprechend setze man dies nun auch so um.

Schallschutz bei Pfungstadt und Autobahnlärm

Ein Mitglied führt aus, dass die Schallsituation rund um Pfungstadt unbefriedigend bleibe. Dies liege insbesondere am Lärm, der durch die BAB 5 entstehe. Dort sei im südlichen Bereich der Standstreifen als dritte Spur für die Autofahrer geöffnet worden. Dies sei seines Erachtens ohne zusätzlichen Schallschutz widerrechtlich. Man müsse sich davon lösen, lediglich die Neubaustrecke zu betrachten, und zu einer gesamthaften Lösung im Rahmen der jeweiligen formellen Verfahren kommen.

Herr Ritzert antwortet, dass man sich im Rahmen des Beteiligungsforums lediglich mit der Neubaustrecke befassen könne. Der Mehrverkehr auf der Autobahn stehe in keinem Zusammenhang mit der NBS, sodass dies auch nicht im Rahmen der parlamentarischen Befassung behandelt werden könne. Die Frage eines möglichen zusätzlichen Schallschutzes entlang der Main-Neckar-Bahn könne man hingegen im Rahmen der angedachten Generalsanierung diskutieren.

Nächtlicher Fernverkehr auf der Neubaustrecke

Ein Mitglied sagt, dass gemäß Zugzahlprognose insgesamt 19 Züge des Schienenpersonenfernverkehrs in der Nacht auf der Neubaustrecke verkehren sollen. Es gebe daher die Befürchtung, dass sich Fern- und Güterverkehr gegenseitig behinderten und die Kapazitäten somit nicht für die angestrebten 140 Güterzüge ausreichen. Das Mitglied plädiert dafür, den nächtlichen Fernverkehr vollständig über die Bestandsstrecken zu leiten.

Herr Ritzert antwortet, dass beim Deutschlandtakt zwar ein Musterfahrplan unterstellt worden sei – wie sich der tatsächliche Fahrplan im Jahr 203x zur Inbetriebnahme der NBS dann aber konkret ausgestalte, werde man erst zu einem späteren Zeitpunkt definieren. Die erwähnten 19 Züge seien zudem vor allem in den Tagesrandlagen vorgesehen, also vor allem in der Zeit um 22:00 Uhr und 6:00 Uhr morgens. Wie schnell die Züge des Fernverkehrs dabei fahren werden, sei ebenfalls noch nicht definiert.

Längsneigung und Güterverkehrstauglichkeit der NBS

Auf Nachfrage eines Mitglieds erläutert Herr Ritzert, dass die Neubaustrecke mit einer Längsneigung von 9 Promille trassiert werde. Welche Züge auf der Strecke verkehren können, hänge von der Grenzlastberechnung ab. Demnach erreiche man auch mit dieser Längsneigung eine nächtliche Vollauslastung der Neubaustrecke mit Güterzügen.

Schallschutz Riedbahn

Auf Nachfrage eines Mitglieds erklärt Herr Ritzert, dass die Bestellung von zusätzlichen Schallschutzwänden für die Riedbahn bereits erfolgt sei.

TOP 5 Schalluntersuchungen Bestandsstrecken

Herr Ritzert präsentiert den aktuellen Stand der Schalluntersuchungen an den Bestandsstrecken (siehe Anlage 1, **Folie 29-67**).

[Hinweis zum Protokoll: Auf der Sitzung wurde nur ein Teil der hier aufgeführten Folien präsentiert. Nach der Präsentation im Plenum hatten die Mitglieder des Beteiligungsforums die Gelegenheit, sich alle dargestellten Karten im Foyer der Stadthalle anzuschauen.]

Diskussion/Anmerkungen

Zugzahlprognosen

Die Mitglieder des Beteiligungsforums diskutieren darüber, welche Zugzahlen für die Schalluntersuchungen zu unterstellen sind. Ein Mitglied unterstreicht, dass es sich bei der Neubaustrecke um ein Jahrhundertprojekt handele. Die Vorhabenträger sollten deswegen bei den Schalluntersuchungen eine vollständige Auslastung der jeweiligen Strecken unterstellen. Die Region sollte diese politische Forderung gegenüber dem Bund vorbringen. Ein anderes Mitglied möchte wissen, ob die Zugzahlen auf dem Deutschlandtakt basierten. Zudem wird die Frage gestellt, wann mit der Zugzahlprognose 2040 zu rechnen sei.

Herr Ritzert antwortet, dass die DB dem Wunsch nach einer solchen Berechnung nicht nachkommen könne. Es seien stets die aktuellen Zugzahlprognosen des Bundes zu verwenden – aktuell sei das die Zugzahlprognose 2030 Deutschlandtakt. Da die Güterzugzahlen im Deutschlandtakt niedriger ausfielen als in der Prognose für das Jahr 2030 habe man sich in Abstimmung mit dem Bund dafür entschieden, die höheren Güterzugzahlen der Prognose 2030 für die Schallschutzuntersuchungen zu unterstellen. Somit werden also für den Personenverkehr die höheren Zugzahlen des Deutschlandtaktes und für den Güterverkehr die höheren Zugzahlen der Prognose 2030 den Schallberechnungen zugrunde gelegt. Wann die Zugzahlprognose 2040 genau veröffentlicht werde, wisse er nicht. Sobald diese vorliegen, werde man sie sich anschauen und den Umgang damit prüfen. Er fügt hinzu, dass die Neubaustrecke in der Nacht bereits mit der geltenden Zugzahlprognose voll ausgelastet sei, sodass dort keine weitere Steigerung zu erwarten sei.

Ein Mitglied verweist auf den politischen Willen, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Es gebe zudem Berechnungen, demnach bis zu 320 Züge auf der Neubaustrecke fahren könnten.

Herr Ritzert antwortet, dass er diese Berechnung nicht nachvollziehen könne und auf der Neubaustrecke keine 320 Güterzüge in der Nacht fahren könnten. Bei der Kapazitätsuntersuchung sei man vom neuesten Stand der Technik ausgegangen und habe ETCS (European Train Control System) Level 2 unterstellt. Daraus ergebe sich die maximale Kapazität von 140 Güterzügen in der Nacht.

Berücksichtigung von Flachstellen

Ein Mitglied merkt an, dass zwar viele Güterzüge heute bereits mit Flüsterbremsen ausgestattet seien; seiner Erfahrung nach gebe es aber häufig Flachstellen, die wiederum zu einer höheren

Lärmentwicklung führten. Das Mitglied fragt, ob bzw. wie im Rahmen der parlamentarischen Befassung gewährleistet werden könne, dass die Wartung der Güterzüge und die Beseitigung solcher Mängel durchgeführt werde.

Herr Ritzert antwortet, dass sich die parlamentarische Befassung mit infrastrukturellen Forderungen befasse. Wie die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihr Warenmaterial warten, sei hingegen nicht Teil der parlamentarischen Befassung. Die Zuständigkeit liege dafür beim Eisenbahn-Bundesamt. Es gebe bereits Mess- und Überwachungsprozesse mit der Möglichkeit, Strafzahlungen gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verhängen.

Nach der offenen Diskussion im Plenum werden die Mitglieder des Beteiligungsforums dazu eingeladen, sich an den Infoständen im Foyer nochmals detailliert über die Ergebnisse der Schalluntersuchungen zu informieren. Nach 30 Minuten kommen sie wieder im Plenum zusammen.

TOP 6 Nächste Schritte

Herr Ritzert gibt einen Ausblick auf die geplanten nächsten Schritte im Dialog (siehe Anlage 1, **Folie 68-69**)

Diskussion/Anmerkungen

Mögliche Sitzungen der regionalen Projektbeiräte

Sind nochmals Sitzungen der regionalen Projektbeiräte vorgesehen?

Herr Ritzert antwortet, dass dies möglich sei. Er schlägt vor, das Beteiligungsforum im Herbst zunächst abzuwarten und dann zu entscheiden, ob es Bedarf für weitere Sitzungen gibt. Grundsätzlich müsse die Entscheidung aber durch die Region getroffen werden, da die Bahn lediglich Gast bei Sitzungen der Projektbeiräte sei und bei der Organisation unterstütze.

Zeitplan zur Finalisierung der Forderungen für die parlamentarische Befassung

Ein Mitglied erachtet den vorgestellten Zeitplan zur Finalisierung der Forderungen als schwierig, da die Ergebnisse des Lärmschutzgutachtens für einige PFA noch nicht bekannt seien.

Herr Ritzert sagt, dass es noch keine harte Frist gebe, bis wann die Forderungen final vorliegen müssen. Klar sei allerdings, dass der Prozess nicht bis Ende 2024 andauern könne. Er weist zudem darauf hin, dass viele Themen ja grundsätzlich bereits bekannt und diskutiert worden seien. Die Ergebnisse des Schallgutachtens könnten die Gespräche noch mit weiteren Informationen untermauern.

Die Mitglieder des Beteiligungsforums stimmen zum Ende der Sitzung die Botschaften für die Pressemitteilung ab. Herr Ritzert bedankt sich bei den Teilnehmenden für den guten Austausch. Im Anschluss schließt der Moderator die Sitzung.