

Ergebnisprotokoll, Regionaler Projektbeirat 1, 22.11.2021 (1/3)

- ‡ Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Mitglieder des regionalen Projektbeirates Zeppelinheim - Pfungstadt. Herr Eggert präsentiert die Tagesordnungspunkte. Es werden keine Ergänzungen vorgeschlagen.
- ‡ Im Anschluss übergibt die Moderation das Wort an Jörg Ritzert, DB Netz AG. Herr Ritzert begrüßt die Teilnehmenden und gibt einen Überblick über den aktuellen Bearbeitungsstand der eingegangenen Prüfaufträge. Anschließend stellt er die Systematik zur Untersuchung der Schallentwicklung vor. Ziel ist es demnach, eine Gesamtlärbetrachtung für die Neubaustrecke unter Berücksichtigung des gesetzlich vorgesehenen Schallschutzes vorzunehmen. Zusätzlich soll die Ist-Situation heute sowie die Gesamtlärmentwicklung im Falle einer Umsetzung der übergesetzlichen Zusatzforderungen untersucht werden. Er weist darauf hin, dass für diese Untersuchungen mehrere Schritte erforderlich sind und die Ergebnisse sukzessive in den kommenden beiden Jahren erarbeitet werden.
- ‡ In Bezug auf die Systematik begrüßen Mitglieder die vorgeschlagene Vorgehensweise. Andere Mitglieder kündigen an, sich nochmals vertiefend mit dem Vorschlag auseinanderzusetzen und anschließend Rückmeldung zu geben. Die Bahn bittet die Teilnehmenden darum, bis zum Ende des Jahres (Weihnachten) Feedback zur vorgeschlagenen Vorgehensweise zu geben. Mögliche Prüfaufträge oder Vorschläge zu übergesetzlichen Forderungen können auch noch im Laufe des kommenden Jahres eingebracht werden.

Ergebnisprotokoll, Regionaler Projektbeirat 1, 22.11.2021 (2/3)

- ‡ Ein Mitglied weist daraufhin, dass neben dem Schallschutz auch Vorschläge zum Schutz der Umwelt, insbesondere des Waldes, vorliegen. Herr Ritzert antwortet, dass diese bei der Ausgestaltung der Ausgleichsmaßnahmen besprochen werden könnten. Die Vorschläge könnten gesondert von der Systematik zur Ermittlung der Schallschutzmaßnahmen betrachtet werden.
- ‡ Mitglieder betonen, dass übergesetzliche Forderungen eine Mehrfachwirkung entfalten können und sich beispielsweise sowohl positiv auf den Schallschutz als auch auf den Schutz des Waldes auswirken können. Dies soll bei der gesamthaften Bewertung der Vorschläge und der Darstellung ihres Nutzens mit einbezogen werden.
- ‡ Die Bahn präsentiert die Ergebnisse der Prüfaufträge in Zeppelinheim und Darmstadt.
- ‡ Neigungswinkel L3262 für Radweg: Es wird festgehalten, dass der Neigungswinkel der L3262 im Trogbauwerk unabhängig vom Neigungswinkel des parallel verlaufenden Radweges ist. Der Radweg wird zukünftig zudem getrennt von der Straße geführt werden.
- ‡ Die Bahn weist darauf hin, dass Maßnahmen im Bahnhof Zeppelinheim (wie z.B. Verlängerung der Bahnsteige und eine Anpassung der Unterführung unterhalb des Bahnhofs) nicht Bestandteil des Projektes sind. Mitglieder erklären, dass die Forderungen zum Bahnhof Zeppelinheim und zum Gesamtlärm fortbestehen.

Ergebnisprotokoll, Regionaler Projektbeirat 1, 22.11.2021 (3/3)

- ‡ Siedlung Tann – Deckelung des Troges: Eine Deckelung des Trogs auf Höhe der Siedlung Tann würde gemäß Grobkostenschätzung circa 10 Mio. Euro an Mehrkosten verursachen. Durch diese Maßnahme könnten die Grenzwerte für alle Bewohnerinnen und Bewohner Tanns ohne passiven Schallschutz eingehalten werden. Die Erhöhung der Schallschutzwand von 3 auf 4 Metern würde 4-5 Mio. Euro kosten. Die Zahl der ungelösten Wohneinheiten wird für diese Option noch ermittelt. Unabhängig von den dargestellten Schallschutzoptionen betonen Mitglieder erneut, dass sie die Lage der Strecke auf der Höhe Siedlung Tann kritisch sehen und im Bedarfsfall alternative Streckenführungen nochmals betrachtet werden sollten. Aus Sicht der Bahn ist die Auswahl der Vorzugsvariante im Rahmen der gesamthaften Variantenbewertung bereits erfolgt.
- ‡ Heimstättensiedlung – Verlängerung des Tunnels: Mit der vorliegenden Planung können die nächtlichen Grenzwerte für alle Bewohnerinnen und Bewohner ohne passiven Schallschutz eingehalten werden. Eine Verlängerung des Tunnels bis hinter die A5 würde 50 Mio. Euro Kosten, eine zusätzliche Schallschutzwand mit einer Höhe von 4 Metern rund 2 Mio. Euro. Die Bahn kündigt an, zusätzlich die Schallbelastung am Tag zu prüfen.
- ‡ Die Bahn erklärt auf der Sitzung, dass eine eingleisige, bergmännische Südanbindung Darmstadts geprüft und vorgesehen ist. Mitglieder sehen die Eingleisigkeit unter betrieblichen und verkehrlichen Gesichtspunkten kritisch und nicht optimal für die Pünktlichkeit und mögliche zusätzliche Fernzüge. Die Südanbindung Darmstadt ist in der Nutzen-Kosten-Untersuchungen des Bundes zum Deutschlandtakt enthalten.
- ‡ Die nächste Sitzung des Beteiligungsforums soll Anfang des kommenden Jahres stattfinden.