



Arbeitskreis Eisenbahntrassenführung auf Bergsträßer Gemarkung

Hier:

Protokoll der Sitzung am Mittwoch, der 22. Mai 2019, 18.30-20.00 Uhr, Sitzungssaal Bergstraße (Raum 3019), 3. OG, Eingang C – Kreisausschuss, Graben 15 in 64646 Heppenheim

Tagesordnung:

- TOP 1: Kurzer Sachstand - Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar
- TOP 2: Stellungnahme des Projektverantwortlichen der DB Netz AG zur Konsenstrasse im Kreis Bergstraße
- TOP 3: Erneute Verständigung auf die Konsenstrasse innerhalb der Region
- TOP 4: Neue Arbeitsgruppe „Parlamentarische Befassung“
- TOP 5: Verschiedenes

Zu TOP 1: Kurzer Sachstand - Beteiligungsforum Rhein/Main-Rhein/Neckar

Wesentliche Parameter des Beteiligungsforums zu Beginn des Jahres 2019 waren:

Der Deutschlandtakt soll eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen den beiden Hauptbahnhöfen Frankfurt und Mannheim auf 29 Minuten erzielen und wird als langfristiges Ziel anvisiert – über das Jahr 2030 hinaus.

Um schon mittelfristig einen Nutzen im Sinne der Angebotserweiterung zu erhalten wurden bereits sinnvolle Maßnahmen geprüft. Der Nordabschnitt der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim sowie die Knoten Frankfurt und Mannheim zählen hier zu den 10 Kernprojekten (Engpassauflösung).

Die Knoten Frankfurt und Mannheim sind vom potenziellen in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen, da sie ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von $> 1,0$ aufweisen. Allerdings wird erwähnt, dass es sich nur um sehr langfristige Lösungen handelt und aufgrund der hohen Belastungen auch weiterhin Engpässe verbleiben werden. Die Knotenkonfigurationen tangieren die Neubaustrecke Frankfurt Mannheim nicht direkt, bestätigen jedoch den Endpunkt der Neubaustrecke in Mannheim-Waldhof.

Die Bahn plant, bis Ende des Jahres zu einer Vorzugsvariante für die Neubaustrecke zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof zu kommen. Hierzu soll zunächst eine Vorauswahl stattfinden, die die unterschiedlichen Varianten hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung überprüft. In die Variantenvorauswahl sollen aufgenommen werden, die Darmstädter Südanbindung für den Personenverkehr und Durchfahrung von Darmstadt mit der Bündelung BAB 67 bzw. BAB 5.

Um über weitere Forderungen der Region zur Vorzugsvariante zu entscheiden soll eine Arbeitsgruppe „Parlamentarische Befassung“ eingerichtet werden. Deren Zusammensetzung bestimmt das Beteiligungsforum. Im Ergebnis soll das BMVI dann von der DB die mit dem Beteiligungsforum abgestimmten Forderungen erhalten, die es anschließend zur Behandlung an das Parlament weitergibt.

Varianten der Deutschen Bahn:

Die Bahn stellte auf der Sitzung insgesamt sechs Hauptvarianten für die Neubaustrecke sowie mehrere Untervarianten für den Raum Darmstadt und Lorsch-Mannheim vor.

- Hauptvariante I: Direttissima mit Bündelung A 67 bis Lorsch ohne Südanbindung Darmstadt
- Hauptvariante II: Direttissima mit Bündelung A 67 bis Lorsch und Südanbindung Darmstadt (eingleisig)
- Hauptvariante III: Direttissima mit Bündelung A 67 bis Lorsch und Südanbindung Darmstadt (zweigleisiger Personen- und Güterverkehr)
- Hauptvariante IV: Durchfahrung Darmstadt mit Bündelung A 67 bis Lorsch
- Hauptvariante V: Bündelung A5 mit Durchfahrung Darmstadt und nördlicher Riedquerung
- Hauptvariante VI: Bündelung A5 mit Durchfahrung Darmstadt und südlicher Riedquerung

Die den Raum Lorsch-Mannheim betreffenden Untervarianten sind:

e) Mannheim direkt entlang der A 67 mit Tunneln bei Lorsch und Mannheim-Blumenau

f): Bündelung entlang der A 67 und A6 mit kürzerem Tunnel bei Lorsch und Verlauf östlich der A67

Die Varianten werden nach technischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen als auch umweltfachlichen Kriterien geprüft. Die umweltfachliche Bewertung erfolgt über Kriterien der Schutzgüter nach UVP-Gesetz.

Abschließend wurde die weitere Zeitplanung für das Beteiligungsforum besprochen (siehe Präsentation).

Zu TOP 2: Stellungnahme des Projektverantwortlichen der DB Netz AG zur Konsenstrasse im Kreis Bergstraße

Die Stellungnahme von Herrn Jörg Ritzert, DB Netz AG, zum Schreiben des Kreises vom 20. Juni 2018 wurde den Beteiligten als Tischvorlage ausgegeben. Das Schreiben wird den Mitgliedern des Arbeitskreises ebenfalls digital zur Verfügung gestellt.

Zu TOP 3: Erneute Verständigung auf die Konsenstrasse innerhalb der Region

Nach dem Beschluss des Kreistages vom 16.06.2008, 05.11.2012 und Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan vom 25.04.2016 umfasst der Konsens der Region die folgenden Punkte:

- Führung der Neubaustrasse in gebündelter Form entlang der A 67 / A 6.
- Von dieser Führung darf frühestens südlich des Knotenpunktes der L 3110 mit der A 67 abgewichen werden.
- Die Neubaustrasse ist ausschließlich mit einer bergmännisch umgesetzten Tunnellösung zwischen Langwaden und Lorsch unter Berücksichtigung des Grundwasserschutzes zu realisieren.

- Für alle Bestandsstrecken werden Lärmschutzmaßnahmen mindestens im Standard einer Neubaustrecke gefordert.
- Es darf zu keiner Neuverlärnung von Siedlungsbereichen kommen

Die Tunnelforderung stellt nach Angaben der DB Netz eine übergesetzliche Forderung dar – der Bundestag muss entscheiden, ob dies als Prüfauftrag an die Bahn weitergegeben wird. Wenn dies der Fall ist prüft die Bahn die Anforderung und kennzeichnet die entsprechenden Mehrkosten.

Lageskizze der Konsenstrasse

Die Fachabteilung des Kreises präsentierte eine Lageskizze der Konsenstrasse, entsprechend den genannten Forderungen. Der Arbeitskreis verständigte sich darauf, dass der eingezeichnete Trassenverlauf im Übergang der A 67 zur A 6 nochmals modifiziert und als gepunktete Linie entlang der Autobahnen (ohne Radius) verlaufen soll. Darüber hinaus sollen auch die textlichen Forderungen ergänzt werden.

Die Teilnehmer verständigten sich darauf, dass die Konsenstrasse durch den Kreis Bergstraße der DB Netz im nächsten Beteiligungsforum präsentiert werden soll. Im Zuge dessen soll auch nochmals auf die Arbeitspapiere der Naturschutzverbände (siehe Anlage) verwiesen werden.

Zu TOP 4: Neue Arbeitsgruppe „Parlamentarische Befassung“

Über die Ausgestaltung der geplanten Arbeitsgruppe „Parlamentarische Befassung“ im Rahmen des Beteiligungsforums gibt es seitens der DB noch keine weiteren Vorgaben. Seitens einer Abfrage der DB an den Kreis Bergstraße hinsichtlich eines Teilnehmers wurde die Teilnahme von Herrn Landrat Engelhardt gemeldet. Kritik besteht jedoch dahingehend, dass die Arbeitsgruppe ihre Arbeit erst aufnehmen könne, wenn eine Vorzugstrasse vorliege. Aufgrund dessen erachten die Teilnehmenden die Einrichtung eines Projektbeirates weiterhin als notwendig. Diskutiert wurde die Gründung eines südhessischen Projektbeirates, Dies wurde als nicht zielführend erachtet, da einem eigenen gegründeten Projektbeirat das entsprechende Mandat fehlt.

In Bezug auf die Frage einer gesamträumlichen Betrachtung der Korridore Frankfurt und Karlsruhe und einer zeitlichen Verzahnung der Planungsabläufe (Beteiligungsforum Rhein/Main – Rhein/Neckar ist zeitlich vorlaufend) gab es unterschiedliche Auffassungen. Zum einen stärke eine südhessische Betrachtung die Position des Kreises, zum anderen sei eine Verzahnung aufgrund von Kapazitäts- und Prognosebetrachtungen notwendig. Herr Landrat Engelhardt teilte mit, dass es aktuelle Gespräche mit der Metropolregion Rhein-Neckar hinsichtlich gemeinsamer Positionen gebe. Die Metropolregion kommuniziert über die Gremien der Verbandsversammlung und wird für das Verfahren keine neuen Beteiligungsstrukturen bilden.

Eine weitere Forderung des Arbeitskreises ist eine stärkere Einbindung und Position der Landesregierung.

Ein Teilnehmer bitte Herrn Engelhardt, um die persönliche Vertretung der Belange des Kreises beim nächsten Beteiligungsforum am 11.06.19.

Weitere Forderungen des Kreises für die vorherige Beratung wäre der viergleisige Ausbau der Neubaustrecke (auch im Variantenvergleich), um auch einen schnelleren Nahverkehr zu befördern. Auch wird die Forderung einer Verkehrsprognose für 2050 für langfristige Beurteilung als notwendig erachtet.

Gez.

Claudia Bolte

- Anlagen 1a) und 1b) -