

DB – Neubaustrecke zwischen Zeppelinheim und Mannheim

Sehr geehrte Damen und Herren,

mir kommt die nicht leichte Aufgabe zu, Ihnen einen Überblick über eine mehr als 20-jährige Planungsgeschichte bezüglich Bau eines neuen Schienenweges für den Personen- u. Güterfernverkehr in unserer Region zu geben. Ich könnte wohl mehrere Stunden berichten. Zum einen möchte ich mich nicht unbeliebt machen und zum anderen wäre dies auch nicht sinnvoll. So werde ich nur die wesentlichsten Aspekte ansprechen oder streifen.

Ausgangssituation, Veranlassung und Ziele des Vorhabens

Es ist das Bestreben der Politik und der Bahn, mehr Individual- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen. Dieses Bemühen ist grundsätzlich zu begrüßen, denn die klassifizierten Straßen sind oftmals maßlos überlastet, und unsere Umwelt würde durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene mehr geschont. Deshalb plant die DB Netz AG in dem Korridor Rhein/Main – Rhein/Neckar eine Neubaustrecke (NBS) für den Hochgeschwindigkeitsverkehr bis 300 km/h. Dadurch sollen nach den Vorstellungen der Bahn sowohl für den Schienenpersonenfern- und Nahverkehr als auch für den Schienengüterverkehr qualitative und kapazitive Angebotsverbesserungen im bundesdeutschen und europäischen Schienenverkehrsnetz erreicht werden. Durch die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecken Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart ist ein Mehrverkehr entstanden, der erhebliche Kapazitätsengpässe im Korridor Frankfurt-Mannheim bescherte. Die Engpässe erhöhten sich noch durch die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main im Jahre 2002. Nach den Aussagen der Bahn zum Raumordnungsverfahren 2003 konnten die vorhandenen Strecken (Riedstrecke u. Bergstraßenstrecke) die nach der Konzeption „Netz 21“ für 2010 prognostizierten Kapazitäten nicht aufnehmen. Ein weiteres Problem wurde in der Inhomogenität der Geschwindigkeiten zwischen Personen- und Güterverkehr gesehen. Gemäß einer zwischen dem Land Hessen und der DB Netz AG im Herbst 1997 vereinbarten „Integrierten Planung Südhessen“ ließe sich die Überlastung nur durch eine zusätzliche Infrastruktur lösen. So die Aussage in den Unterlagen zum Raumordnungsplanverfahren des RP Darmstadt. Dabei wurde eine Neubaustreckenvariante zur primären Aufnahme der Schienenpersonenfernverkehrsströme im Korridor Rhein/Main – Rhein/Neckar mit möglichst paralleler Streckenführung, d. h. enger Trassenbündelung zu den BAB A 5 / A 67 / A 6 vom Land Hessen und der DB Netz AG als einzig zielführende und durchsetzbare Lösung angesehen. Dieses Ergebnis wurde als landesplanerisches Ziel sowohl im LEP (Landesentwicklungsplan als auch im RPS 2000 (Regionalplan Südhessen) aufgenommen. Weil in diesem Korridor wichtige Hochgeschwindigkeitsnetze der Bundesrepublik Deutschland und Schnittpunkte von bedeutenden europäischen Fernverkehrsachsen des Schienennetzes liegen, sei die Beseitigung des Leistungsengpasses zwischen Frankfurt u. Mannheim nicht nur im regionalen sondern auch im gesamtdeutschen wie im europäischen Interesse zu sehen, heißt es weiter in den Raumordnungsplanunterlagen.

Situation vor Ort

Die Stadt Lorsch wurde erstmals Ende 1999 offiziell mit dem Thema Neubaustrecke der DB befasst. Der RP in Darmstadt hatte nämlich für Januar 2000 für dieses Thema zu einem Scopingtermin eingeladen. Schon damals hatte die Bahn eine Führung der Neubaustrecke entlang der A 5 und dann hinter Darmstadt auf die A 67 wechselnd favorisiert. Ebenso hatte

die Bahn auch damals schon die Aussage getroffen, diese Neubaustrecke aus wirtschaftlichen Gründen tagsüber für den Personenfernverkehr und nachts für den Güterfernverkehr zu nutzen.

Neben den Gremien der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen hat dieses Thema auch die Bürgerinnen und Bürger in Lorsch und Einhausen umgetrieben. Deshalb war es nicht verwunderlich, dass bereits 1999 eine Bürgerinitiative ins Leben gerufen wurde, die sich am 16.08.2002 zu einem eingetragenen Verein entwickelte. Aus vielerlei Gründen war dieser Schritt sinnvoll und notwendig. Von Anfang an ging es den Mitgliedern der kommunalen Gremien und der Bürgerinitiative und später dem Verein „Mensch vor Verkehr“ nicht darum, das Projekt zu verhindern, vielmehr herrschte die Meinung vor, wenn eine Realisierung in unserem Raum unabdingbar ist, dass die Menschen und die Natur den notwendigen Schutz erfahren mögen. Es wurde also nicht der St. Florian beschworen, was leider andernorts mitunter der Fall war, sondern den Menschen in Lorsch und Einhausen ging es stets darum, dass eine menschen- und naturverträgliche Lösung gefunden wird.

Raumordnungsverfahren

Bevor ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann, ist ein Raumordnungsverfahren durchzuführen.

Für die Beantragung des Raumordnungsverfahrens hat die Bahn insgesamt 5 Varianten für die mögliche Trassenführung vorgeschlagen.

Ich möchte den Sachverhalt etwas vereinfachen. 4 Varianten betreffen die A 67 und eine Variante verläuft vor und hinter Darmstadt bis zur Einschwenkung nach Mannheim entlang der A 5. Die Unterschiede bei den Varianten entlang der A 67 betreffen die Bereiche Darmstadt und Mannheim.

Später kamen noch zwei weitere Varianten hinzu. Von dem Bundestagsabgeordneten Mark wurde eine Trasse in die Diskussion gebracht, die südlich hinter Lorsch durch den Wald führt, um auf direktem Wege nach Mannheim zu gelangen. Pro Bahn hat die sogenannte Riedquerung ins Spiel gebracht, während die Forstbehörde eine Trasse in Höhe von Lorsch östlich der A 67 vorgeschlagen hatte.

Um die Situation zu verdeutlichen verweise ich auf die Planskizze.

Im Raumordnungsverfahren, das vom 09.09. bis 11.09.03 in Darmstadt-Wixhausen auf Antrag der DB AG durchgeführt wurde, wurden nur die Varianten A 67/ A 5 u. A 5 auf ihre Raumverträglichkeit überprüft.

Zweck des Raumordnungsverfahrens war, den Trägern öffentlicher Belange sowie den kommunalen Gebietskörperschaften Gelegenheit zu geben, die schriftlich vorgebrachten Anregungen und Bedenken mit dem Vorhabenträger, der Bahn, zu erörtern.

Die Lorsch-Einhäuser Delegation war bei dem drei Tage dauernden Termin stark vertreten. Ein Anwalt von einer renommierten Kanzlei hatte den vielen Seiten umfassenden gemeinsamen Schriftsatz verfasst. Die kommunalen Gremien, Mitglieder des Vereins „Mensch vor Verkehr“ und verschiedene sachkundige Bürger haben mit fundierten Fakten zum Schriftsatz beigetragen. Als Bevollmächtigte der Stadt konnten sachkundige Bürger aus Lorsch und Mitglieder unseres Vereins neben den Vertretern der beiden Kommunen bei dem Termin das Wort ergreifen. Alles in allem kann festgestellt werden, dass die Lorsch/Einhäuser Delegation die Interessen der Bürgerinnen und Bürger beider Kommunen fundiert

und kompetent vertreten hat. Dies wurde auch von den Vertretern des Regierungspräsidenten, die das Raumordnungsverfahren zu leiten hatten, bestätigt. Bezüglich des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens zitiere ich auszugsweise aus der Stellungnahme des Regierungspräsidenten zur landesplanerischen Beurteilung vom 23.06.2004:

„Ein Vergleich der eingebrachten Varianten ergibt, dass die Variante IV A unter raumordnerischen Gesichtspunkten günstiger als die Variante III A anzusehen ist.“ Das heißt, dass die Trassenführung komplett an der A 5 entlang insbesondere mit Rücksicht auf Belange des Naturschutzes der Streckenführung entlang der A 67 vorzuziehen wäre.

Die Bahn hat dieses Ergebnis zwar zur Kenntnis genommen und entschloss sich dennoch, weiterhin an der Streckenführung von der A 5 kommend auf die A 67 wechselnd zu bleiben. Aus rechtlicher Sicht ist es der Bahn unbenommen, für welche der beiden festgestellten raumverträglichen Varianten sie das Planfeststellungsverfahren einleitet.

Nach den Vorstellungen der Bahn wäre bei der Trassenführung entlang der A 67 bei Lorsch aus technischen Gründen ein Tunnel erforderlich. Denn in Höhe von Einhausen käme die Neubautrasse auf der Ostseite an. In Höhe von Lorsch würde auf die Westseite der A 67 gewechselt. Für diesen Wechsel müsste die Bahn unter der A 67 einen Tunnel bauen. Für die Länge des Tunnels hat die Bahn im weiteren Verfahren verschiedene Längen angegeben.

Ich habe eine Planskizze, die die Bahn mal erstellt hat, auf der ist ein Tunnel mit einer Länge von ca. 2400 m, einer nördlichen Rampe von 1200 m und eine Rampe im Süden von 900 m angegeben. Von der Bahn ist aber auch schon eine Tunnellänge mit nur 1700 m ins Gespräch gebracht worden.

Gemeinsame Aktivitäten

Aber die Forderungen von Lorsch und Einhausen sowie von Mensch vor Verkehr beinhalteten zunächst den Bau eines Tunnels, der nördlich vor Einhausen beginnen und südlich hinter Lorsch enden soll. Um einen möglichen breiten Konsens in der Region zu erreichen, schlug Landrat Wilkes vor, den Stadtteil von Bensheim Langwaden in diese Tunnelforderung mit aufzunehmen. Was dann auch geschehen ist.

Um eine größtmögliche menschen- und naturverträgliche Lösung zu bekommen, wurden im Laufe des Verfahrens gemeinsam mit dem Kreis Bergstraße, den Kommunen Lorsch und Einhausen sowie unserem Verein verschiedene Maßnahmen ergriffen und Aktionen durchgeführt. Ich kann nur beispielhaft die wesentlichsten Punkte anführen:

- Gründung eines Arbeitskreises auf Kreisebene, an dem auch der Verein Mensch vor Verkehr beteiligt ist
- Runder Tisch der Kommunen Lorsch und Einhausen mit Verein Mensch vor Verkehr
- Bürgerinitiative von Langwaden wird in die Aktivitäten mit einbezogen
- Bürgerfest 2008 auf dem Tegutparkplatz unter der Schirmherrschaft von dem ehemaligen Landrat Matthias Wilkes mit rd. 10.000 Besuchern, initiiert vom Verein Mensch vor Verkehr mit dem BA unter dem Motto „Die Bergstraße macht mobil“
- Vortrag von Tunnelbauingenieur Johannes Truschel über die Möglichkeit der Errichtung eines bergmännischen Tunnels in einem Sandgebiet auf Anregung der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- zweimal Besichtigung der Firma Herrenknecht, die die Spezialbohrmaschinen für den Bau von bergmännischen Tunnels herstellt
- Besichtigung des bergmännischen Tunnels in Raststatt

- Besichtigung des Tunnelprojekts in St. Augustin und dem Gestüt Röttgen
- Beschlussfassung einer Resolution der Stadt Lorsch und der Gemeinde Einhausen, die die Zustimmung vom Kreistag und Landtag erfahren hat
- Diese Resolution wurde an das Verkehrsministerium in Berlin weitergeleitet
- In dieser Resolution ist unter anderem der lange bergmännische Tunnel als Forderung aufgenommen
- Das Regionalforum ICE-Knoten Rhein – Neckar hat ebenfalls in seinem schriftlichen Statement bezüglich Einbindung des Hauptbahnhofes Mannheim in die Trassenführung die Tunnelforderung übernommen
- Öffentliche Präsentation des Lärms eines Gütezuges
- Verschiedene Treffen mit Bundes- und Landespolitikern
- Besuch des Bundesverkehrsministeriums in Berlin, wobei 12.400 Unterschriften für den Bau eines bergmännischen Tunnels überreicht wurden
- 2012 Feier anlässlich des 10jährigen Bestehens des Vereins Mensch vor Verkehr mit hochkarätigen Politikern, um abermals für den langen bergmännischen Tunnel zu werben
- Überreichung von 1750 Einwendungen und Bedenken an den Regierungspräsidenten Dieke im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens
- Vorstellung des Projektes im Rahmen einer Bürgerversammlung unter Beteiligung unseres Vereins
- Infostände des Vereins bei verschiedene Anlässen
- Mehrere Pressegespräche
- Teilnahme des Vereins am Fastnachtsumzug mit Motivwagen und Fußgruppe, um nahezu 30.000 Besucher für das Thema „Tunnel“ zu sensibilisieren
- Finanzielle Unterstützung des Kreises für die Beauftragung eines Juristen zur Prüfung verschiedener rechtlicher Fragen
- Zusammenarbeit mit NABU und BUND
- Persönliche Übergabe der Resolution an den damaligen Vorstandsvorsitzenden der Bahn Hartmut Mehdorn im Landratsamt des Kreises Darmstadt-Dieburg
- Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Errichtung eines bergmännischen Tunnels;
Auftraggeber war der Kreis Bergstraße in Gemeinschaft mit den Kommunen Bensheim, Lorsch, Einhausen und dem Verein Mensch vor Verkehr – siehe unsere Homepage
- Mitinitiator war unser Verein für die Erstellung einer Computersimulation bezüglich des geforderten bergmännischen Tunnels; angefertigt wurde diese Simulation von Prof. Koob gemeinsam mit Studenten der technischen UNI Darmstadt – siehe unsere Homepage
- Verein und Landrat Wilkes hatten zu einem weiteren Aktionstag in der Lindenstraße im Bereich des Bahnhofes eingeladen; rd. 5000 Besucher konnten an diesem Tag begrüßt werden;
unter ihnen der Hess. Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr u. Landesentwicklung Tarek Al-Wazir; er hat Unterstützung zugesagt
- Aktionstag im Lorschener Bannwald
- Protestaktion mit der Presse gegen die vorgenommenen Bodenuntersuchungen auf Veranlassung der Bahn vor der Durchführung des Raumordnungsverfahrens
- Aktive Pressearbeit des Vereins, insbesondere in der Zeit, in der die Bahn konkret voring

- die Aktivitäten unseres Vereins erweckten auch das Interesse des Hess. Fernsehens
- In die Gespräche, die mit den unmittelbar durch die Trassenführung betroffenen Grundstückseigentümer seitens der Stadt geführt wurden, war der Verein Mensch vor Verkehr mit eingebunden
- Mensch vor Verkehr veranstaltete auch gesellige Treffen, wie z. B. Sommerfest, Winterwanderung; auch diese Veranstaltungen dienten der Sensibilisierung für das Thema „Tunnel“
- Auf Betreiben unseres Vereins haben die beiden Kommunen 2010 die Bahn an den Inhalt der Resolution erinnert
- Einer der letzten Aktionen unseres Vereins ist die Antragstellung auf Anerkennung als Umweltverband; hierdurch bekäme unser Verein ein größeres Gewicht im Planungsverfahren

Vorrübergehend ruhten die Planungen – nunmehr erfolgt die Fortsetzung

In dem Zeitraum von 2004 bis 2010 wurden einzelne Abschnitte der Neubaustrecke geplant. Bedingt durch die Vorlage der Überprüfung des Bedarfes im November 2010 hat die Bahn die Planungsaktivitäten sehr eingeschränkt. Schließlich erfolgte 2011 die gänzliche Einstellung der Planungsaktivitäten. Zu diesem Zeitpunkt lag bereits für einzelne Abschnitte die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vor. Aber 2012 war in der Presse zu lesen, dass das Bundesverkehrsministerium 19 Jahre nach Beginn der Planungen für die ICE – Strecke Frankfurt – Mannheim das gesamte Projekt in seinen Grundzügen in Frage stellt. Die Trasse sei „ungeeignet, die Verkehrsströme aufzunehmen“. Es wurde ein neues Eisenbahnkonzept ausgelobt. Im Amtsblatt der Europäischen Union vom 01.02.2012 war der Auftrag zur „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse - Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“ ausgeschrieben worden. Insbesondere die bisher vorgesehene Trasse Frankfurt – Mannheim sollte überprüft werden, um eine bessere Lösung zu finden. Das Ergebnis sollte frühestens 2013 vorliegen. Auch das Kosten – Nutzen – Verhältnis des Projektes war Gegenstand der Überprüfung. Die in Rede stehende Trasse erreichte einen Wert von 1,2. Liegt ein Wert unter „1“ gilt das Vorhaben als volkswirtschaftlich unrentabel.

Die „Korridorstudie Mittelrhein“ ließ für unsere Region Hoffnung für eine Entlastung im Güterverkehr aufkommen; denn die Studie beinhaltet auch eine linksrheinische Trasse nur für den Güterverkehr.

Nach der Vorlage des Ergebnisses der „Korridorstudie Mittelrhein“ 2016, verabschiedete der Bundestag den Bundesverkehrswegeplan 2030. Leider wird gegenwärtig der Bau einer separaten Güterverkehrstrasse im linksrheinischen Bereich trotz enormer Anstrengung verschiedener Kräfte der Kommunal- und übergeordneten Politik nicht weiterverfolgt.

Gemäß des neuen Bundesverkehrswegeplanes werden die gesamten Planungen überarbeitet und aktualisiert. Während wohl der grundsätzliche Streckenverlauf zwischen Frankfurt-Zeppelinheim und Lorsch so gut wie feststeht, gibt es noch Klärungsbedarf bei den Verbindungskurven, der Südanbindung Darmstadts und der Trassenführung im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim sowie der Anbindung Mannheims.

Transparenz und öffentliche Beteiligung bei der Planung

Die Bahn hat angekündigt, dass sie die Planungen transparent und unter frühzeitiger Beteiligung der Region durchführen möchte.

Hierzu wurde mittlerweile ein **Beteiligungsforum** gebildet, dem z. B. Vertreter der Kommunen, der Bürgerinitiativen, der Umwelt- und Naturschutzverbände, Verkehrsverbände, Abgeordnete, Bundesverkehrsministerium und Verkehrsministerien von Hessen sowie Baden-Württemberg angehören. Das Beteiligungsforum hat folgende Aufgaben:

- Klärung von Fakten
- Austausch von Erwartungen
- Definition von Projektzielen und -inhalten auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans
- Erarbeiten, Bewerten und Entscheiden über eine Präferenztrasse im Raum Darmstadt und Lorsch/Mannheim

Die Bildung eines vom Bergsträßer Kreistag geforderten **Projektbeirates** wird vom Bund, den Ländern und der DB zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für sinnvoll gehalten, da zunächst gemeinsam geplant und bewertet werden muss.

Der Unterschied zwischen dem **Beteiligungsforum** und dem **Projektbeirat** liegt darin, dass das **Beteiligungsforum** nichts entscheidet, sondern nur informiert, anhört und anregt, während der **Projektbeirat** auch Entscheidungskompetenz hätte. Diese Entscheidungen wären letztlich auch bindend für den Vorhabenträger und den Bund.

Siehe Skizze

Außerdem wurden folgende Arbeitsgruppen gebildet:

AG 1: Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim

AG 2: Verkehrskonzeption

AG 3: Lärmentwicklung Bestandsstrecken

AG 4: Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung

AG 5: Pfungstadt-Lorsch

AG 4 und AG 5: gemeinsame Sitzungen

Das Beteiligungsforum und die Arbeitsgruppen haben schon verschiedentlich getagt. Über die Beratungsergebnisse wird unter dem nächsten Abschnitt berichtet.

23.05.2018 Klaus Jäger