

Protokoll

Arbeitsgruppe 4: „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“

3. Sitzung

Weiterstadt
16.November 2017

Ort: Bürgerzentrum Weiterstadt, Carl-Ulrich-Straße 13, 64331 Weiterstadt
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.10 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 12. September 2017

TOP 3 Die Referenztrasse vs. Durchfahrung Darmstadt: Rückfragen und Antworten

TOP 4 Autobahnkreuz Darmstadt (HessenMobil)

TOP 5 Bewertungskriterien und Varianten zur Güterverkehrsanbindung im Raum Darmstadt

TOP 6 Südanbindung Darmstadt Personenfernverkehr

TOP 7 Dank und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 3. Sitzung Arbeitsgruppe „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“
Anlage 2 Präsentation DB Netz AG
Anlage 3 Präsentation HessenMobil

Die Ergebnisse im Kurzüberblick:

Streckenführung Referenztrasse vs. Durchfahrung Darmstadts

Welche Stellungnahmen, Fragen und Hinweise hat es zum Vergleich der Streckenführung gegeben? Wie werden diese von der Bahn beantwortet?

- Die DB Netz AG hat die Teilnehmenden der Sitzung vom 12. September um die Einreichung ihrer Fragen und Stellungnahmen zur gezeigten Präsentation gebeten.
- Die eingereichten Fragen bezogen sich hauptsächlich auf die Verbindlichkeit und die Auswirkungen der angestrebten 9 minütigen Fahrzeitverkürzung, auf die Auswirkungen der geplanten Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h sowie auf die notwendigen Eingriffe in den Wald bei einer Streckenführung entlang der A67.
 - Antworten zur Fahrzeitverkürzung und Entwurfsgeschwindigkeit: Die zu erzielende Fahrzeit zwischen FFM Hbf –Mannheim beträgt 29 Minuten. Dabei hat der Bund eine Streckenlänge von 78km zugrunde gelegt. Die angestrebte Fahrzeit zwischen FFM Flughafen – Mannheim beträgt 24 Minuten. In beiden Fällen muss dafür die Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h maximal ausgenutzt werden. Die Vorgaben ergeben sich aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem Informationssystem PRINS. Die Fahrzeitverkürzungen bilden einen wesentlichen Teil des volkswirtschaftlichen Nutzens der Neubaustrecke und sind verbindlicher Bestandteil der verkehrlichen Zielsetzung. Sie erlauben zudem Qualitätsverbesserungen im Betrieb des Streckennetzes.
 - Antworten zu den notwendigen Eingriffen in den Wald: Die DB Netz AG hat im Sinne der Vermeidung das frühzeitige Anlegen eines abgestuften Waldrandes - idealerweise bereits im Jahr 2018 durch die frühzeitige Anlage der zukünftigen Waldränder im Rahmen von Voranbaumaßnahmen im bestehenden Wald durch Unterpflanzung im Schutz der alten Bäume - entlang der geplanten Streckenführung an der A67 vorgeschlagen. Damit könnten die Auswirkungen auf westexponierte Waldränder minimiert werden.
- Es wurden keine Fragen zu den technischen Konfliktpunkten eingereicht. In Bezug auf die Verbindlichkeit der Vorgaben des BVWP und PRINS wurde weiterer Klärungsbedarf festgestellt.

Güterverkehrsanbindung an die Neubaustrecke im Raum Darmstadt

Welche Varianten zur Güterverkehrsanbindung an die Neubaustrecke gibt es?

- Die Güterverkehrsanbindung an die Neubaustrecke kann über vier mögliche Varianten erfolgen. Die Anbindung wäre mithilfe einer Kurve bei Weiterstadt möglich. Eine Strecke östlich von Groß-Gerau oder östlich von Klein-Gerau in Richtung Süden zur Anbindung an die Neubaustrecke sind weitere zu prüfende Varianten. Ebenfalls zu prüfen ist die Güterverkehrssüd-anbindung Darmstadts an die Neubaustrecke.
- Die Varianten werden gemäß den vorgestellten Kriterien in den kommenden Monaten bewertet.

Nach welchen Kriterien sollen diese Varianten bewertet werden?

- In die Variantenbewertung fließen die Zielsysteme Umwelt und Technik/Verkehr/Wirtschaft ein.
 - Das Zielsystem Umwelt beinhaltet insbesondere die Vorgaben aus dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz. Die Auswirkungen der Varianten auf die Schutzgüter (u.a. Mensch, Tiere und Pflanzen, Flächenverbrauch) werden untersucht und in ihren jeweiligen Ausprägungen dargestellt.
 - Das Zielsystem Technik/Verkehr/Wirtschaft beinhaltet insbesondere die Vorgaben aus dem BVWP. Zudem werden unter anderem technische Konfliktpunkte, die Kosten und die Vermeidung zusätzlicher Lärmbetroffenheiten in die Bewertung mit einbezogen.
- Die anschließende Abwägung erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus beiden Zielsystemen.

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden zur dritten Sitzung der AG „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“ (**Anlage 1**). Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderung angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Besprechung der Fragen und Hinweise zum Vergleich der Referenztrasse mit der Durchfahrung Darmstadts
- Vorstellung der Bewertungskriterien und Varianten zur Güterverkehrsanbindung an die Neubaustrecke

Herr Eggert weist darauf hin, dass die Beantwortung von Teilnehmerfragen und Stellungnahmen zeitintensiv sei und daher eine entsprechende Bearbeitungszeit benötigt werde. Zur angemessenen Vorbereitung auf die Sitzung sei eine Frist bis zum 27.10. für die Einsendung der Teilnehmerhinweise gesetzt worden. Er bittet um Verständnis, dass deutlich verspätete Teilnehmerfragen erst im Nachgang und nicht auf der Sitzung beantwortet werden könnten.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Sitzung vom 12. September 2017

Ralf Eggert erklärt, dass keine Änderungsvorschläge zum Protokollentwurf der Sitzung vom 12. September eingegangen seien. Es werden keine neuen Änderungen vorgeschlagen. Damit gilt das Protokoll als formell verabschiedet.

TOP 3 Die Referenztrasse vs. Durchfahrung Darmstadt: Rückfragen und Antworten

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die Antworten zu den eingereichten Teilnehmerfragen vor. (**Anlage 2, Folie 3-17**)

Diskussion/Anmerkungen

Fahrzeitverkürzung von 9 Minuten für die Strecke Frankfurt–Mannheim

Ein Teilnehmer betont, dass das Projektinformationssystem (PRINS) des Bundesverkehrswegeplans 2030 keine verpflichtenden Vorgaben zur notwendigen Fahrzeitverkürzung enthalte. Darüber hinaus sei es noch unklar, welcher Trassenverlauf im Suchraum Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim gewählt werde. Die Nennung einer konkreten Zahl für die mögliche Fahrzeitverkürzung sei somit nicht möglich. Ziel könne daher nur die Erreichung einer größtmöglichen Fahrzeitverkürzung sein.

Ein anderer Teilnehmer erklärt, dass die Frage der rechtlichen Verbindlichkeit der Fahrzeitverkürzung von zentraler Bedeutung sei. Es sei beispielsweise nicht ersichtlich, welche Folgen die Planung einer Trassenführung hätte, die die vorgegebene Fahrzeitverkürzung nicht erreiche. Letztlich hänge davon ab, ob die Fahrzeitverkürzung einer Abwägung zugänglich gemacht werden könne oder nicht.

Ein Vertreter der DB Netz AG stellt fest, dass im PRINS die Fahrzeitverkürzung von 9 Minuten explizit erwähnt werde. Diese sei in die volkswirtschaftliche Bewertung des Bundes eingegangen. Dabei sei eine Trassenführung unterstellt worden, welche die Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h möglichst lange aufrechterhält. Sofern eine Trassenführung diese Fahrzeitverkürzung ermöglicht, habe die Bahn

als Vorhabenträger diese umzusetzen. Es bräuchte schwerwiegende Argumente, um von dieser Maßgabe abzuweichen und einen schlechteren volkswirtschaftlichen Nutzen in Kauf zu nehmen. Diese Herangehensweise sei vom Bund vorgegeben und liege in dessen Ermessensspielraum. Ein anderer Vertreter der DB Netz AG ergänzt, dass der BVWP den Nutzen der 9-minütigen Reisezeitverkürzung mit etwa 2,5 Mrd. € beziffere und diese Größe daher erheblichen Einfluss auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis habe.

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass das tatsächliche Nutzen-Kosten-Verhältnis erst dann für ein Projekt ermittelt werden könne, wenn die Planung beendet sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG erwidert, dass der Bund in Verbindung mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis Vorgaben und Ziele genannt habe, die es zu erbringen gelte. Aufgabe des Vorhabenträgers sei es daher zunächst einmal, gemäß diesen Zielen zu planen.

Vorgaben des BVWP 2030

Ein Teilnehmer bezweifelt die rechtliche Verbindlichkeit der Vorgaben des BVWP und PRINS. Er reicht bei der Moderation einen Auszug aus einem Dokument des Bundesverkehrsministeriums ein. Demnach lege der BVWP den Anfangs- und den Endpunkt einer Strecke sowie deren Finanzierungsfähigkeit, nicht jedoch die konkrete Trassenführung fest. Damit ginge auch keine Entscheidung über die Genehmigungsfähigkeit einer Trasse einher.

Forderung nach einer Stellungnahme des Regierungspräsidiums und des Eisenbahnbundesamtes

Ein Teilnehmer fordert eine Stellungnahme des Eisenbahnbundesamtes (EBA) und des Regierungspräsidiums zur Verbindlichkeit der PRINS-Vorgaben sowie zum Regionalplan Südhessen.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass beide Institutionen angefragt worden seien. Das EBA habe eine Stellungnahme abgelehnt. Das Regierungspräsidium habe sich zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme bereit erklärt. Er weist daraufhin, dass das Regierungspräsidium jedoch keine Aussage zur Rechtsverbindlichkeit des BVWP und des PRINS treffen könne.

Der Moderator merkt an, dass es erfahrungsgemäß schwierig sei, Genehmigungsbehörden für die Teilnahme an Dialogformaten zu gewinnen. Dies sei einerseits bedauerlich, da es zur inhaltlichen Klärung hätte beitragen können. Andererseits müsse Verständnis dafür aufgebracht werden, dass die Genehmigungsbehörde angesichts der Vielzahl an zu bearbeitenden Vorhaben Stellungnahmen zu einzelnen Projekten ablehne.

Dokumentation von Dissens

Ein Teilnehmer wünscht sich, dass auch in der schriftlichen Dokumentation zu den Arbeitsgruppen die Konfliktpunkte stärker herausgearbeitet würden, als es bei den derzeitigen Protokollen der Fall sei. Dies würde die Nachvollziehbarkeit für Außenstehende erhöhen.

Der Moderator betont, dass die wesentlichen Argumente sowie Konsens- und Konfliktpunkte zusammenfassend protokolliert würden. Fehle einem Teilnehmer ein relevanter Punkt, habe dieser zudem die Möglichkeit, Änderungen im Protokoll vorzuschlagen. Dies sei in der heutigen Sitzung nicht der Fall gewesen. Er ergänzt, dass die Arbeitsgruppe erst zum dritten Mal zusammenkomme und die Diskussion zu vielen Punkten noch nicht abgeschlossen sei. Seien zu großen Themenkomplexen alle Argumente ausgetauscht, könnten über das Protokoll hinaus weitere Formate zur Dokumentation erwogen werden.

Gestufte Waldränder

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass sich gestufte Waldränder durch einen Übergangsbereich von Kräutern, jungen Bäumen, Sträuchern und Büschen vor dem Baumbewuchs auszeichnen. Entlang von Schienenwegen sei eine Begrenzung der Baumhöhe erforderlich, um Kollisionsgefahren sowie Trassen- und Oberleitungsschäden durch umstürzende Bäume zu vermeiden. Zudem habe die Stufung im Falle westexponierter Waldränder das Potenzial, bereits bestehende Austrocknungstendenzen des Waldes nicht weiter zu verstärken. Grundsätzlich sei bei einem frühzeitigen Beginn vorbeistellender Maßnahmen mit einer höheren Effektivität zu rechnen. Ziel sei es, zu einer möglichst schnellen Einigung zu kommen, um eventuell bereits im Winter des nächsten Jahres mit der Durchführung beginnen zu können.

Ein Teilnehmer weist drauf hin, dass ein abgestufter Waldrand nicht nach einem feststehenden Schema angelegt werden könne. Waldgebiete wären sehr empfindlich gegenüber Veränderungen, sodass die Besonderheiten des Waldgebietes Berücksichtigung finden müssten. Er ergänzt, dass derartige Schutzmaßnahmen bei vergangenen Neubauprojekten nicht zur Anwendung gekommen seien. So seien beim Streckenbau Köln-Rhein/Main Rodungen auf einer Breite von 75 Metern durchgeführt worden.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass an Bahnanlagen grundsätzlich ein Sicherheitsstreifen von 6 Metern von Bewuchs freizuhalten sei. Dies gelte auch für die Neubaustrecke und sei zur Herstellung der technischen Infrastruktur notwendig. Bei kurvigeren Strecken könne sich dieser Bereich vergrößern, da die Sichtbarkeit der Signale für den Lokführer gewährleistet sein müsse. Dieser Umstand komme aber im Falle der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar kaum zum Tragen, da die Kurvenradien aufgrund der Entwurfsgeschwindigkeit von 300km/h gering seien. Jenseits der 6 Meter könnte der „gestufte Waldrand“ beginnen, eine Freihaltung sei dort in der Regel nicht vorgesehen.

Es wird sich darauf verständigt, die frühzeitige Anlage der zukünftigen Waldränder im Rahmen von Voranbaumaßnahmen (=Unterpflanzung im Schutz des Altbestandes) und mögliche Ausgestaltung der abgestuften Waldränder in bilateralen Gesprächen der Bahn mit den zuständigen Forstämtern nochmals vertieft zu behandeln.

Schutzwirkung eines Trogs

Ein Teilnehmer möchte wissen, inwiefern eine Streckenführung in Troglage einen Schutz vor Beschädigungen durch umfallende Bäume biete.

Ein Vertreter der DB Netz AG führt aus, dass sich bei diesen Streckenbereichen gegebenenfalls ein anderes Fallbild der Bäume ergebe. Daraus könne sich eine etwas andere Abstufung des Waldes ableiten. Er betont, dass die Sicherheit der Gleisanlage dabei aber oberste Priorität habe.

Auswirkung der Entwurfsgeschwindigkeit auf die Entstehung von Zwickelflächen

Ein Teilnehmer weist daraufhin, dass die Möglichkeiten zur Streckenführung mit einer geplanten Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h deutlich begrenzter seien, als es bei 250 km/h der Fall sei. Es sei richtig, dass die geradlinig geführte A67 besser für eine Bündelung mit der Neubaustrecke geeignet sei als es etwa die Main-Neckar-Bahn. Aber auch bei einer Bündelung mit der Autobahn könnten Zwickelflächen in Bereichen von Raststätten nur vermieden werden, indem in diesen Bereichen Unterführungen oder Tunnel gebaut würden. Insbesondere in diesen Bereichen würden sich aus der Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h Ausgaben ergeben, die an anderen Stellen ebenfalls benötigt würden.

Güterverkehrstauglichkeit der Nordanbindung Darmstadts

Ein Teilnehmer möchte wissen, in welchen Bereichen der Nordanbindung eine Trassierung auf 25 Promille Längsneigung notwendig ist.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass diese Neigung beim westlich liegenden Gleis benötigt werde, um die Neubaustrecke mithilfe eines Kreuzungsbauwerks zu queren. Das östlich verlaufende Gegengleis weise eine niedrigere Längsneigung auf. Das östliche Gleis sei damit prinzipiell güterverkehrstauglich, werde aber ausschließlich für den Personenverkehr geplant.

Der Teilnehmer erkundigt sich, ob eine Weichenverbindung zwischen den beiden Gleisen bestehe. Für den Fall einer Sperrung der Neubaustrecke hielte man sich so die Option offen, Teile des Güterverkehrs über das östliche Gleis der Nordanbindung zu leiten.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass eine Weichenverbindung geplant sei.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Ein Teilnehmer mahnt die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die möglichen Streckenführungen entlang der A67 und der A5 an. Gemäß den EU-Grundsätzen zur Umweltverträglichkeitsprüfung seien die umweltrelevanten Fragestellungen frühzeitig und vor der technischen Planung zu adressieren. Er äußert die Befürchtung, dass Umweltbelange nur nachrangig betrachtet würden. Ein anderer Teilnehmer ergänzt, dass eine gleichwertige Untersuchung der Trassenalternativen notwendig sei. Es sei problematisch, wenn die Alternativen nicht in derselben Detailtiefe untersucht würden wie die Referenztrasse.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die komplette Planrechtfertigung inklusive der Bewertung aller sich aufdrängenden Alternativen vorgenommen werde. Ein anderer Vertreter der DB Netz AG fügt hinzu, dass in diesem Verfahren auch ein Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung angefertigt werde. Nach dessen Fertigstellung könne er auch mit den Teilnehmenden diskutiert werden. Angesichts der langen Projektvorgeschichte sei die Planungsgemeinschaft Umwelt seit nunmehr 10 Jahren mit der Untersuchung beauftragt. Dieses Jahr sei die fünfte Kartierung seit Beginn der Planung durchgeführt worden.

Ein Vertreter der Planungsgemeinschaft Umwelt betont, dass insbesondere artenschutzrechtliche Untersuchungen einen großen Abstimmungsaufwand bedeuteten. Die Untersuchungen könnten zudem nicht über das gesamte Jahr hinweg durchgeführt werden, sondern müssten die Jahreszeiten berücksichtigen. Dies habe zur Folge, dass nicht zu jedem beliebigen Zeitpunkt die aktuellsten Ergebnisse präsentiert werden könnten. Dies bedeute jedoch keinesfalls, dass die Umwelt nur eine untergeordnete Rolle in den Planungen spiele.

Der Moderator zieht ein Zwischenfazit zum Vergleich der Referenztrasse mit der Durchfahrung Darmstadts. Zu den vorgestellten technischen Konfliktpunkten seien weder Stellungnahmen eingereicht worden, noch Fragen aufgekomen. Dort gebe es also ein gemeinsames Verständnis über die Faktenlage. Unsicherheit bestehe in der Frage, wie verbindlich die Fahrzeitverkürzung und die Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h für die Planungen seien. Während die Bahn die Vorgaben strenger interpretiere, gingen einige Teilnehmer von einer weniger starken Verbindlichkeit aus. Hier sei daher weiterer Klärungsbedarf festzustellen. Im Umgang mit der Problematik westexponierter Waldränder entlang der A67 seien Fortschritte erzielt worden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Minimierung der Folgeschäden würden deutlich frühzeitiger ansetzen, als es in der Vergangenheit bei vergleichbaren Projekten der Fall gewesen sei.

Der Moderator erklärt, dass weiterhin das gemeinsame Ziel verfolgt werde, die Planung der Neubaustrecke möglichst schnell, gerichtsfest und mit möglichst geringen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt umzusetzen.

TOP 4 Autobahnkreuz Darmstadt

Arndt Jäger, Hessen Mobil, stellt die Präsentation zum Ausbau im Bereich Autobahnkreuz Darmstadt vor (**Anlage 3, Folie 1-6**). Er erläutert, dass der Ausbau des Autobahnkreuzes eine wesentliche Maßnahme zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Autobahnknoten und der sich anschließenden Strecken sei. Ausbau von Strecke und Knoten stünden in unmittelbarer Abhängigkeit bzgl. der Leistungsfähigkeit. Die geplante LKW-Umfahrung diene außerdem dazu, die bestehende Unfallsituation zu verbessern. Ziel sei es potentielle Konfliktpunkte durch Reduzierung von Verflechtungen der Fahrzeuge zu minimieren (Fahrlinien der Fahrzeuge sollen sich nicht kreuzen). Außerdem solle die Unfallgefahr durch Staubildung reduziert werden.

Diskussion/Anmerkungen

Sicherheitsabstand zwischen Autobahn, Neubaustrecke und Wohnbebauung

Ein Teilnehmer erkundigt sich nach dem notwendigen Mindestabstand zwischen Autobahn und Neubaustrecke.

Herr Jäger erläutert, dass der Mindestabstand der Autobahn zur Neubaustrecke sowie die weiteren Sicherheitsvorkehrungen so ausgestaltet sein müssten, dass das Abkommen eines Fahrzeugs auf die Schiene ausgeschlossen ist. Zu beiden Aspekten könne keine pauschale Antwort gegeben werden. Die Ausgestaltung der Sicherheitsvorkehrungen hinge beispielsweise davon ab, ob sich der betrachtete Streckenabschnitt an einer Rampe oder einer Böschung befinde. Zur Gewährleistung der Sicherheit fänden nach jedem Planungsschritt Sicherheitsaudits statt, bei denen die Planungen nochmals von unabhängiger dritter Seite überprüft würden.

Ein Vertreter der DB Netz AG ergänzt, dass die Neubaustrecke zur Vermeidung von Zerschneidungsflächen möglichst eng mit der Autobahn gebündelt werde. 23 Meter Abstand seien dabei ein Richtwert, der allerdings nach Möglichkeit unterschritten werde.

Ein Teilnehmer betont, dass auch die Sicherheit der angrenzenden Wohnbebauung gewährleistet sein müsse. Durch Erschütterungen könnten etwa Dachschäden an Häusern entstehen. Dies gelte es insbesondere bei der Streckenführung in der Nähe der Siedlung Tann mit zu berücksichtigen.

TOP 5 Bewertungskriterien und Varianten zur Güterverkehrsanbindung im Raum Darmstadt

Björn Schemme, Planungsgemeinschaft Umwelt, und Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellen die Kriterien und Varianten zur Güterverkehrsanbindung im Raum Darmstadt vor (**Anlage 2, Folie 19-39**).

Diskussion/Anmerkungen

Variantenbewertung

Ein Teilnehmer betont, dass alle der gezeigten Varianten technisch realisierbar seien. Er erkundigt sich, wann mit den Ergebnissen der Trassenbewertung zu rechnen sei.

Ein Vertreter der DB Netz sagt, dass die Ergebnisse im ersten Halbjahr 2018 vorliegen dürften.

Güterverkehrssüdanbindung Darmstadt

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erläutert ein Vertreter der DB Netz AG, dass die dargestellte Güterverkehrssüdanbindung Darmstadts keinen Zusatznutzen für den Fernverkehr stiftet. Die Strecke würde in dieser Variante in -1 Lage durch den Darmstädter Hauptbahnhof geführt werden ohne eine funktionale Verbindung zum Schienenpersonenfernverkehr.

Bedeutung des Schutzgutes Mensch

Ein Teilnehmer zeigt sich erfreut, dass der Mensch bei den genannten Schutzgütern an erster Stelle aufgeführt worden sei. Dem Schutz der menschlichen Gesundheit müsse auch im Vergleich zu den anderen Schutzgütern eine übergeordnete Rolle zukommen.

Ein anderer Teilnehmer betont, dass auch der Schutz des Waldes und der Natur dem Menschen diene und die Schutzgüter nicht gegeneinander ausgespielt werden dürften.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, in der Tabelle als Erstes genannt wurde, weil dies der Reihenfolge im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz entspreche.

Ein Vertreter der Planungsgemeinschaft Umwelt fügt hinzu, dass die Schutzgüter als gleichrangig zu betrachten seien und die tabellarische Auflistung (**siehe Anlage 2, Folie 26-27**) keine Priorisierung darstelle. Erst nachdem die Auswirkungen der Varianten auf die jeweiligen Schutzgüter untersucht worden seien, werde schutzgut- und einzelfallbezogen mit der Abwägung begonnen.

Auswirkung der Anbindungsvariante 1b auf den Regionalverkehr

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die dargestellte Anbindungsvariante 1b (**siehe Anlage 2, Folie 31**). Diese sehe eine deutliche Verschiebung der Bestandsstrecke Mainz-Darmstadt nach Norden vor. Diese Verlängerung der Strecke würde potenziell auch längere Fahrzeiten für den Regionalverkehr zwischen den beiden Städten bedeuten. Er fragt, ob das Ausmaß der Fahrzeitverlängerung bereits beziffert werden könne und welche Auswirkungen dies auf die Anschlussverbindungen, insbesondere im Falle der Regionalbahn 75, habe.

Ein Vertreter der DB Netz AG antwortet, dass dazu noch keine Erkenntnisse vorlägen. Diese Aspekte würden aber in die Bewertung mit einfließen.

Der Moderator weist die Teilnehmer darauf hin, dass in den kommenden Monaten die Bewertung der Varianten vorgenommen werde. Der gesetzlich vorgegebene Kriterienkatalog sei dabei sehr umfangreich. Falls in den Augen eines Teilnehmers ein wichtiges Kriterium jedoch nicht aufgeführt sei, könne er dieses bei der Bahn einbringen. Dies gelte ebenso für weitere Variantenvorschläge zur Güterverkehrsanbindung.

TOP 6 Südanbindung Darmstadt Personenfernverkehr

Herr Ritzert stellt die Präsentation zur Südanbindung Darmstadt für den Personenfernverkehr vor (**Anlage 2, Folie 39-40**).

Diskussion/Anmerkungen

Variantenprüfung Eschollbrücker Straße

Ein Teilnehmer betont, dass die dargestellte Variante der Südanbindung mit erheblichen Eingriffen in den Westwald Darmstadts verbunden sei. Bei der Variante sei zudem das Bündelungsgebot mit anderen Infrastrukturen nicht beachtet worden.

Mehrere Teilnehmer fordern, eine Streckenführung entlang der Eschollbrücker Straße in einen Variantenvergleich zur Südanbindung Darmstadt aufzunehmen. Diese sei mit weniger Eingriffen in die Umwelt verbunden.

Ein Vertreter der DB Netz AG weist darauf hin, dass die Variante entlang der Eschollbrücker Straße größere Eingriffe in Siedlungsgebiete bedeute. In der Vergangenheit sei eine solche Streckenführung auf deutliche Kritik gestoßen. Die Bahn sei jedoch bereit, diese Variante zu prüfen, sofern die Teilnehmenden dies wünschten.

Die Teilnehmer bestätigen das. Es werden keine Einwände erhoben.

Möglicher Stundentakt für Fernverkehr

Ein Teilnehmer fragt, weshalb die DB Netz AG für den Fall einer Südanbindung von einem 2-Stunden-Takt für einen ICE-Halt in Darmstadt ausgehe.

Der Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass dies dem Angebot der zuständigen DB Fernverkehr AG entspreche.

Möglichkeiten zur Anbindung an die Neubaustrecke südlich von Darmstadt

Ein Teilnehmer regt an, den Personenfernverkehr zunächst über bestehende Gleise der Main-Neckar-Bahn aus Darmstadt herauszuleiten. Südlich von Darmstadt könne dann die Anbindung an die Neubaustrecke erfolgen. Ein anderer Teilnehmer unterstützt dies und verweist auf den Vorschlag, die Neubaustrecke entlang der A5 zu führen und erst auf der Höhe von Lorsch die Bündelung mit der A67 vorzunehmen.

Ein Vertreter der DB Netz AG weist darauf hin, dass eine Bündelung mit der A5 inklusive der Durchführung Darmstadts die verkehrlichen Ziele nicht erfülle. Zudem sprächen eine Reihe der vorgestellten technischen Aspekte gegen diese Streckenführung und für die Referenzvariante. Eine Verlagerung der Anbindungskurve aus dem Stadtgebiet nach Süden hätte wiederum zur Folge, dass der Fernverkehr länger auf der langsameren Strecke verbliebe. Die angestrebten Fahrzeitgewinne der Neubaustrecke könnten so nicht ausgenutzt werden.

Der Projektleiter und der Teilnehmer vereinbaren, das Gespräch im Nachgang der Sitzung bilateral fortzuführen. Sofern dann noch offene Fragen verblieben, könnten diese in der Arbeitsgruppe nochmals thematisiert werden.

Nutzung der Südanbindung für Güterverkehr

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt ein Vertreter der DB Netz AG, dass die vorgeschlagene Südanbindung eine Längsneigung von 40 Promille aufweise. Aus diesem Grund sei die Nutzung dieser Strecke für den Güterverkehr ausgeschlossen.

Wirtschaftlichkeit einer Südanbindung

Ein Teilnehmer fragt, wann eine Aussage zur Wirtschaftlichkeit der Südanbindung zu erwarten sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG weist darauf hin, dass die Korridorstudie Mittelrhein in dieser Frage zu einem negativen Ergebnis gekommen sei. Im nächsten Schritt werde man prüfen, ob eine Verkehrs-

konzeption möglich sei, mit der eine Südanbindung wirtschaftlich gestaltet werden könne. Dies werde im kommenden Jahr stattfinden.

TOP 7 Dank und Ausblick

Der Moderator regt an, die nächste Sitzung stattfinden zu lassen, wenn wesentliche Fortschritte in der Planung erzielt worden seien. Er bittet die Teilnehmenden um die Zusendung einer Mail, sollten sie in den kommenden Monaten die Notwendigkeit einer frühzeitigeren Sitzung sehen. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass etwa im April 2018 die Terminierung der nächsten Sitzung sinnvoll sein könnte. Herr Eggert schlägt vor, die bislang unveröffentlichte Präsentation der Sitzung vom 12. September gemeinsam mit dem abgestimmten Protokoll nun auch online zu stellen. Es werden keine Einwände erhoben. Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.