

Protokoll

Arbeitsgruppe 5: „Pfungstadt-Lorsch“

1. Sitzung

Museumszentrum, Lorsch
29. März 2017

Ort: Paul-Schnitzer-Saal im Museumszentrum Lorsch, Nibelungenstraße 35,
64653 Lorsch
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste (**Anlage 1**)
Dauer: 14.00 Uhr – 17.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Abgleich der Erwartungen und Ziele der Arbeitsgruppe
- TOP 3 Präsentationen
 - TOP 3.1 Grundlagen der Planung, DB Netz AG
 - TOP 3.2 Aktueller Planungsstand
 - TOP 3.3 Trassenvarianten
 - TOP 3.4 Raumordnerischer Vergleich der RO-Varianten III und IV
 - TOP 3.5 Bewertung einer Tunnellösung Langwaden/Lorsch
- TOP 4 Dank und Ausblick

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Teilnehmerliste 1. Sitzung Arbeitsgruppe „Pfungstadt-Lorsch“
- Anlage 2 Präsentation DB Netz AG, Krebs und Kiefer, Planungsgemeinschaft Umwelt (Sporbeck/Drecker)
- Anlage 3 Präsentation Bernd Rohrmann, Pro Bahn Hessen

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung Moderation

Der Moderator, Ralf Eggert, begrüßt die Teilnehmenden der ersten AG-Sitzung „Pfungstadt-Lorsch“ (**Anlage 1**). Er stellt die weitere Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird. Themen der Sitzung sollen insbesondere sein:

- Vorstellung der Ziele der Arbeitsgruppe
- Grundlagen der Planung
- Aktueller Planungsstand (Stand 2011)
- Trassenvarianten
- Bewertung einer Tunnellösung zwischen Langwaden und Lorsch

Der Moderator bittet die Teilnehmenden, sich mit Namen und Institution vorzustellen.

TOP 2 Abgleich der Erwartungen und Ziele der Arbeitsgruppe

Ralf Eggert erklärt, dass die Arbeitsgruppe auf Beschluss des Beteiligungsforums gegründet wurde und verweist auf den dort besprochenen Entwurf des Selbstverständnisses. Er betont, dass der Verzicht auf namentliche und öffentliche Zitierung anderer Teilnehmer ein wesentlicher Bestandteil des Selbstverständnisses sei, da dies eine offenere Arbeitsatmosphäre in den Sitzungen ermögliche. Er appelliert an die Teilnehmer, sich fristgerecht für die kommenden Sitzungen anzumelden, da auf dieser Basis die Bestuhlung vorgenommen werde. Einige Tage im Vorfeld der Sitzungen erhielten die Teilnehmer die Tagesordnung per E-Mail. Alle gezeigten Präsentationen würden im Nachgang verschickt und auf der Projekthomepage veröffentlicht.

Der Moderator erläutert den Prozess der Protokollerstellung. Innerhalb von zwei Wochen werde der Erstentwurf des Protokolls an die Teilnehmer verschickt. Diese hätten ebenfalls vierzehn Tage Zeit, um Änderungsvorschläge einzureichen. Sofern diese nicht im Widerspruch zum tatsächlichen Ablauf der Sitzung oder zu anderen Änderungsvorschlägen stünden, nehme man sie in die Zweitversion des Protokolls auf und veröffentliche diesen als Entwurf gekennzeichnet auf der Projekthomepage. Alle verbleibenden Änderungsvorschläge würden auf der Folgesitzung thematisiert, auf der auch die formelle Abnahme des Protokolls erfolge. Es handele sich dabei um ein Ergebnisprotokoll, mit dem die auf der Sitzung diskutierten Themen für Außenstehende nachvollziehbar gemacht werden sollen. Auf die wörtliche Wiedergabe einzelner Teilnehmersaussagen werde hingegen verzichtet.

Ralf Eggert merkt an, dass auf der AG-Sitzung zur „Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“ eine Zusammenlegung mit der AG „Pfungstadt-Lorsch“ vorgeschlagen wurde. Angesichts der großen Themenvielfalt und der unterschiedlichen regionalen Schwerpunkte habe sich das Plenum jedoch dagegen entschieden. Themen, die für beide AGs relevant seien, würden auch in beiden Gruppen besprochen.

Der Moderator erklärt, dass das Ziel der heutigen Sitzung die Erläuterung der Planungsgrundlagen und des Planungsstands sei. Zudem werde mit der Besprechung verschiedener Varianten der Stre-

ckenführung begonnen und eine erste Bewertung der Tunnellösung zwischen Langwaden und Lorsch vorgenommen.

Diskussion/Anmerkungen

Planungsstand

Ein Teilnehmer merkt an, dass der Tagesordnungspunkt „Aktueller Planungsstand“ missverstanden werden könne, da die vorgestellten Untersuchungen und Ergebnisse noch dem Planungsstand von 2011 entsprächen. Ein Vertreter der DB Netz AG stimmt dem zu und erklärt, dies in den Präsentationen nachträglich entsprechend kenntlich zu machen.

TOP 3 Präsentationen

TOP 3.1 Grundlagen der Planung

Jörg Ritzert, DB Netz AG, stellt die Präsentation zu „Grundlagen der Planung“ vor (**Anlage 2, Folie 1-6**).

TOP 3.2 Aktueller Planungsstand

Walter Trautmann, Krebs und Kiefer, stellt den aktuellen Planungsstand (Planungsstand 2011) im Abschnitt Pfungstadt-Lorsch vor (**Anlage 2, Folie 7-15**).

Diskussion/Anmerkungen

Abstand der A67 und der Neubaustrecke zum Grundwasserhorizont

Ein Teilnehmer merkt an, dass laut der Präsentation eine Höherlegung der ausgebauten A67 um 1,5 Meter zur Wahrung des Abstandes zum Grundwasser notwendig sei. Er fragt vor diesem Hintergrund, weshalb die direkt daneben verlaufende Neubaustrecke tiefer gelegt werden könne. Die Sicherheit des Grundwassers gelte es gerade im Hinblick auf die Siedlungsgebiete in der Region unbedingt zu gewährleisten.

Herr Trautmann erklärt, dass der Abstand zum Grundwasserhorizont bei beiden Verkehrswegen beachtet würde. Die angehobene Lage der Autobahn resultiere aus den Vorgaben der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), in der dieser Abstand vorgeschrieben sei. Anders als bei Autobahnen sei diese Notwendigkeit beim Bau von Schienenwegen nicht gegeben. Zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit bitten mehrere Teilnehmer darum, diesen Sachverhalt auf der kommenden Sitzung nochmals ausführlicher darzustellen. Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass dieser Bitte nachgekommen werde.

Höhe der Neubaustrecke am Ende des Planungsabschnitts

Ein Teilnehmer fragt, welche Höhe die Neubaustrecke beim Beginn des Planungsabschnittes Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim gemäß der Planung aufweisen solle.

Entsprechend der alten Planung endet der Ausbau der BAB 67 in Einhausen, ca. 300m nördlich des Brückenbauwerkes im Zuge der Bensheimer Straße. Hier schließt die BAB 67 an den Bestand an. Der Planfeststellungsabschnitt für die NBS RM-RN endet ca. 400m weiter südlich. Die NBS verläuft hier in etwa geländegleich.

Querung der Weschnitz

Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt Herr Trautmann, dass die Weschnitz-Querung der Neubaustrecke gemäß der bisherigen Planungen über eine Brücke realisiert werden würde. Dafür werde die Neubaustrecke vor der Querung leicht angehoben und danach wieder abgesenkt.

Neigung der Trassierung

Ein Teilnehmer merkt an, dass die maximal mögliche Neigung einer Mischverkehrsstrasse geringer sei als bei einer reinen ICE-Trasse und fragt, inwiefern dies bei den Planungen bereits berücksichtigt worden sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass die Steigung in diesem Streckenabschnitt bei den alten Planungen zur ICE-Trasse unterhalb der 12,5 Promille gelegen habe. Daher sei die Güterverkehrstauglichkeit auch bei den aktuellen Plänen zur Trassierung einer Mischverkehrsstrecke gegeben. Ein anderer Teilnehmer verweist auf einen Tunnelbau in Offenburg, bei dem lediglich mit einer maximalen Steigung von 6 Promille geplant werde, um perspektivisch auch längere Güterzüge verkehren lassen zu können. Er regt an, dies bei den Planungen zu einem möglichen Tunnel zwischen Langwaden und Lorsch zu berücksichtigen.

Gemeinsame Planung der Lärmschutzmaßnahmen

Ein Teilnehmer fragt, inwiefern die Autobahn und die Neubaustrecke bei der Berechnung notwendiger Lärmschutzmaßnahmen gemeinsam betrachtet würden.

Ein Vertreter der DB Netz AG stellt fest, dass die gesetzlichen Vorgaben lediglich eine getrennte Betrachtung der beiden Verkehrswege vorsähen. Dennoch würde man beide Strecken gemeinsam betrachten, um sie im Sinne eines Gesamtkonzepts auf Optimierungsmöglichkeiten hin zu überprüfen.

Seitenwahl bei der Trassierung der Neubaustrecke entlang der A67

Frau Reinhartz erläutert, dass zur Schonung des Jägersburger/Gernsheimer Waldes ein asymmetrischer Ausbau der A67 in Richtung Osten vorgesehen sei. Somit bleibe die Westseite des Waldes unangetastet. Die präferierte Trassierung entlang der Ostseite gründe primär auf den Kriterien, welche gemäß den rechtlichen Rahmenbedingungen („Gebietsschutz“) bei der Betrachtung von FFH- und Natura 2000-Gebieten zu berücksichtigen seien. Ein symmetrischer Ausbau der Autobahn bedeute eine Waldöffnung auf beiden Seiten und habe im Hinblick auf die Schutzgüter wesentliche Nachteile. So wären die Eingriffe in die Habitat-Flächen streng geschützter Tierarten teilweise um ein Vielfaches höher, als es bei einem asymmetrischen Ausbau der Fall sei.

Ein Teilnehmer stellt fest, dass unterschiedliche Schutzgüter nicht gegeneinander abzuwiegen seien, sondern unabhängig voneinander betrachtet werden müssten.

Ein anderer Teilnehmer erklärt, dass die reine Flächenbelegung durch die Neubaustrecke die Projektwirkung auf den Wald nicht vollständig abbilde. Wasserstress und Randschäden seien aus forstlicher Sicht die gravierendsten Folgeschäden und müssten von Beginn an bei der Planung als Projektwirkungen der Neubaustrecke berücksichtigt werden. Die Folgen durch Randschäden seien bei einer östlichen Trassenführung entlang der Autobahn circa fünf Mal größer als bei einer westlichen Trassenführung. Er bittet um die Prüfung der Variante, die Autobahn in westliche Richtung zu verschieben und die Bahntrasse an die Stelle des alten Autobahnverlaufs zu bauen. Der Teilnehmer bietet an, die Thematik des Waldschutzes und die Problematik von Randschäden in Form einer Präsentation für die Folgesitzung aufzubereiten.

Ein Vertreter der DB Netz AG begrüßt den Vorschlag. Er erklärt, dass ein geeigneter Zeitpunkt für eine solche Präsentation der Übergang in die technische Planung sei.

Zwickelflächen

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Planungen eine Betriebszufahrt zur Autobahn an der Südgrenze eines FFH-Gebietes vorsähen. Da dies wiederum die Entstehung von Zwickelflächen zur Folge habe, solle nochmals geprüft werden, inwiefern die Zufahrt in diesem Streckenabschnitt zwingend erforderlich sei.

Ein anderer Teilnehmer merkt an, dass auch eine Bündelung der Neubaustrecke mit der Autobahn eine Zerschneidungswirkung habe. Daher gelte es bei der Umweltverträglichkeitsprüfung Kompensationsmaßnahmen mit zu berücksichtigen.

Geschwindigkeitsvorgaben des BVWP 2030

Ein Teilnehmer nimmt Bezug auf die Präsentation der DB Netz AG vom 21.3.2017 (2. AG-Sitzung, „Verkehrskonzeption“) und fragt nach den Hintergründen zu der angegebenen Mindestgeschwindigkeit von 250 km/h. Er fragt zudem, an welcher Stelle er seine Bedenken zu den Geschwindigkeitsvorgaben anbringen könne.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass das Verkehrskonzept des Bundes die zu erzielenden Fahrzeitgewinne zwischen einzelnen Punkten im Streckennetz definiere. Diese Vorgaben bildeten die Basis zur Bestimmung der notwendigen Zuggeschwindigkeiten. Dabei handele es sich um eine Maßgabe des Bundesverkehrswegeplans 2030, der in Form des Bundesschienenwegeausbaugesetzes durch den Bundestag verabschiedet wurde. Die in der Präsentation dargestellte Mindestgeschwindigkeit von 250 km/h sei eine Annahme zur Berechnung der Länge von Überholgleisen gewesen. Maßgeblich für die Planung sei jedoch die Vorgabe des Bundes, die Trasse für eine Maximalgeschwindigkeit von 300 km/h auszulegen.

TOP 3.3 Trassenvarianten

Bernd Rohrman, Pro Bahn Hessen, stellt die Vorschläge zu Trassenvarianten zwischen Darmstadt und Lorsch vor (**Anlage 3, Folie 1-11**).

TOP 3.4 Raumordnerischer Vergleich der RO-Varianten III und IV

Franziska Reinhartz, Planungsgemeinschaft Umwelt (Sporbeck/Drecker) präsentiert den raumordnerischen Vergleich der RO-Varianten III und IV (**siehe Anlage 2, Folie 17-21**).

Diskussion/Anmerkungen

Vergleich der Bündelungsvarianten A67/A5

Herr Rohrman erklärt, dass die Bündelung der Neubaustrecke mit der A5 und anschließender Riedquerung geringere Eingriffe in Naturschutzgebiete zur Folge habe, als die derzeit geplante Führung entlang der A67. Dort würden die Maßnahmen FFH- und Vogelschutzgebiete kreuzen, während es entlang der A5 lediglich zur Querung des Pfungstädter Moores käme.

Frau Reinhartz erläutert, dass im Raumordnungsverfahren von 2004 beide Varianten als raumverträglich eingestuft worden seien. Zum damaligen Zeitpunkt sei die gleichzeitige Erweiterung der A67, wie sie nun im BVWP 2030 vorgesehen ist, nicht mitbetrachtet worden. Eine solche Erweiterung bedeute

aber, dass im Gegensatz zur Situation an der A5 ohnehin räumliche Eingriffe vorgenommen würden. Durch eine gemeinsame Planung der Maßnahmen werde dabei eine Minimierung des Flächenverbrauchs erreicht. Dies habe dazu geführt, dass es zur Präferenzverschiebung in Richtung der Bündelungsvariante entlang der A67 gekommen sei. Darüber hinaus gewannen die Kriterien des Flächenverbrauchs und der Zerschneidung (UVPG-Novelle) aufgrund geänderter gesetzlicher Rahmenbedingung an Bedeutung und seien stärker als bei den vorausgegangenen Untersuchungen in die Bewertung miteinzubeziehen. Dies sei ein weiterer Aspekt, den es auch im Vergleich zur Riedquerung zu beachten gelte.

Priorisierung von Straßen- und Schienenbauprojekten

Ein Teilnehmer stellt fest, dass für den Verkehrsträger Straße bereits zwei Autobahnen im Untersuchungsraum vorhanden seien. Es entstehe der Eindruck, dass der Autobahnausbau als gegeben zu akzeptieren sei und sich die Trassierung der Neubaustrecke an diesen Plänen zu orientieren habe. Der Ausbau einer Autobahn dürfe aber die Entscheidung über den Trassenverlauf der Neubaustrecke nicht vorwegnehmen. Er betont, dass die gewählte Streckenführung auch für den Knoten Darmstadt von großer Bedeutung sei.

Ein Vertreter der DB Netz AG erläutert, dass sowohl der Ausbau der A67 als auch die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgeführt seien. Damit liege für beide Projekte ein klarer Planungsauftrag vor, der in seiner Bedeutung als gleichrangig zu bewerten sei. Der Ausbau der A5 sei lediglich in der Kategorie des „Weiteren Bedarfs“ mit aufgeführt. Diese Vorgaben seien bei der Planung zu berücksichtigen und hätten dazu geführt, dass eine Bündelung der beiden Baumaßnahmen derzeit als die beste Variante erscheine.

Umgang mit politischen Vorverhandlungen

Ein anderer Teilnehmer weist auf politische Vorverhandlungen in der Region hin und merkt an, dass sich die Bürgermeister entlang der Bergstraße in der Vergangenheit klar gegen eine Streckenführung entlang der A5 ausgesprochen hätten. Daraus ergebe sich die Frage, wie die vorausgegangene politische Kompromissbildung mit den neuen Variantenvorschlägen und Forderungen nach einer ergebnisoffenen Prüfung in Einklang zu bringen seien. Für den folgenden Prozess sei es daher wichtig, Klarheit über diese Zusammenhänge zu schaffen.

Bundesverkehrswegeplan 2030 und PRINS

Ein Teilnehmer merkt an, dass der BVWP lediglich den Anfangs- und Endpunkt einer Strecke definiere sowie ihren Bedarf und ihre Dringlichkeit feststelle. Der BVWP 2030 habe die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar sowie den Ausbau der A67 in die höchste Bedarfskategorie aufgenommen. Diese Vorgaben seien durch den Bundestag verabschiedet worden und daher zwingend zu berücksichtigen. Die konkrete Trassenführung werde jedoch nicht durch den BVWP vorgegeben, sondern müsse im weiteren Planungsprozess erarbeitet werden.

Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass der Ausbau der A67 offenkundig entlang der bestehenden Autobahn erfolgen müsse. Das PRINS-System weise explizit die gemeinsame Realisierung des Autobahnausbaus mit der Neubaustrecke und eine engstmögliche Bündelung der Verkehrswege aus. Dementsprechend sei in diesem Streckenabschnitt eine konkrete Trassenführung beschrieben, die berücksichtigt werden müsse.

Ein weiterer Teilnehmer erklärt, dass der Bund mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz eine Aussage über die Wirtschaftlichkeit und Finanzierungsfähigkeit von Projekten unter den im PRINS dargelegten Annahmen und Zielen getroffen habe. Wenn sich bei der Projektplanung nun von diesen Annahmen komplett entfernt werde, gefährde dies die Finanzierung des Vorhabens.

Ein Vertreter der DB Netz AG weist darauf hin, dass sich der Bund im Falle der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar dazu entschlossen habe, auf Basis von Voruntersuchungen sehr konkrete Angaben zu einigen Streckenabschnitten in PRINS zu hinterlegen. Solche Vorgaben durch den Finanzierungsträger könnten nicht ignoriert werden. Für den Abschnitt Pfungstadt-Lorsch sei damit eine Referenztrasse entlang der A67 gegeben, mit der sich alternative Varianten vergleichen müssten. Die Varianten seien bis zu dem Punkt zu planen, an dem ein qualifiziertes Urteil über deren Vorzugswürdigkeit getroffen werden könne. Varianten, bei denen bereits früh klar werde, dass sie im Vergleich zur Referenztrasse schlechter abschnitten, müssten daher nicht bis ins letzte Detail ausdefiniert werden. Gleichwohl werde jede Variante mit der Referenzvariante auf einem vergleichbaren Niveau ergebnisoffen geprüft. Auf Nachfrage eines Teilnehmers erklärt er, dass dies auch für die Bündelungsvariante entlang der A5 mit Riedquerung gelte.

TOP 3.5 Bewertung einer Tunnellösung Langwaden/Lorsch

Jörg Ritzert, DB Netz AG, präsentiert die „Bewertung einer Tunnellösung Langwaden/Lorsch“ (**Anlage 2, Folie 22-25**).

Tunnelbauverfahren und politische Forderungen nach einer Tunnellösung

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass der notwendige Flächenbedarf beim Tunnelbau deutlich geringer sei, als in der alten Planung angenommen. Ebenso sei die Problematik im Zusammenhang mit der Bodenvereisung bei den heutigen Bauverfahren nicht mehr gegeben.

Ein Vertreter der DB Netz AG erklärt, dass es sich um eine Darstellung des alten Planungsstandes handele, der nun überarbeitet und auf den neusten Stand gebracht werde.

Ein anderer Teilnehmer stellt fest, dass sich die südhessischen Bürgermeisterinnen und Bürgermeister für eine Tunnellösung ausgesprochen hätten und dieser erzielte politische Konsens zu berücksichtigen sei.

TOP 4 Dank und Ausblick

Ralf Eggert fasst die Ergebnisse der Sitzung zusammen. Er erläutert, dass in wichtigen Aspekten zum Projekt Konsens bestehe. Zugleich sei jedoch festzustellen, dass es eine Vielzahl an Forderungen gebe, die nicht problemlos miteinander vereinbar seien und in Teilen Zielkonflikte darstellten. Es herrsche Konsens darüber, dass die Neubaustrecke notwendig sei, ihre Planung möglichst schnell verlaufen, die Wirtschaftlichkeit gewahrt und das Ergebnis gerichtsfest sein müsse. Dies bedeute einerseits, dass Varianten nicht voreilig auszuschließen seien. Zum anderen sei damit jedoch auch die Frage verbunden, in welcher Detailtiefe jede theoretisch denkbare Variante ausgearbeitet werden müsse, um eine qualifizierte Aussage zu ihrer Eignung zu treffen.

Er führt aus, dass sowohl politische Forderungen und Vereinbarungen zu einer bestimmten Trassenführung als auch das Interesse nach einer ergebnisoffenen Variantenprüfung zu beachten seien. Darüber hinaus gebe es die Vorgaben des BVWP und des Deutschlandtaktes, die Berücksichtigung fin-

den müssten. Zugleich werde sich mit Forderungen und Vorschlägen zu Überholgleisen, einer viergleisigen Neubaustrecke, einer möglichen Tunnellösung sowie mit unterschiedlichen Varianten der Verkehrskonzeption und Streckenführung auseinandergesetzt. Es erscheine angesichts bestehender Zielkonflikte als unwahrscheinlich, dass jede Entscheidung vollständig von allen Beteiligten unterstützt wird. Aufgabe für die Bahn und die Teilnehmer sei es daher, Möglichkeiten zur bestmöglichen Berücksichtigung aller Belange zu finden.

Der Moderator bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.