Deutscher Bundestag **Drucksache 21/7155**

21. Wahlperiode 06.07.2026

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 3. Juli 2026 gemäß Beschluss vom 28. Februar 2016 auf Bundestagsdrucksache 18/7365 in Verbindung mit § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 3

2 Vorzugsvariante 4

2.1 Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung 4

2.2 Variantenuntersuchung und Ergebnis 5

2.3 Umweltverträglichkeit und Lärmschutz 6

2.4 Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und Rahmenterminplan 6

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG 7

3.1 Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung 7

4 Fazit und Empfehlung 8

5 Anlagen 8

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1 Einleitung

Mit Blick auf die zum 1. Januar 2018 in Kraft getretene Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) wird für Vorhaben des Bedarfsplans nach Abschluss der Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) eine Befassung des Deutschen Bundestags vorgesehen.

Gegenstand der parlamentarischen Befassung ist das Bedarfsplanvorhaben „NBS Frankfurt – Mannheim“, das als Teil des Projektbündels 6 (ABS Dortmund / Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz –/ Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau) im Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans Schiene gemäß Anlage zu § 1 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) verankert ist.

Der vorliegende Bericht dient der Unterrichtung des Deutschen Bundestages über das Ergebnis der im Jahr 2025 abgeschlossenen Vorplanung und stellt dabei die erarbeitete Vorzugsvariante einschließlich einer ersten belastbaren Kostenschätzung als auch die Ergebnisse der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung dar.

Die Berichterstattung beruht auf Informationen der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG und einer zuwendungsrechtlichen Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) auf Basis des Vorplanungsergebnisses. Die umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen erfolgt durch die unabhängige Planfeststellungsbehörde im planrechtlichen Verfahren nach § 18 Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG). Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss.

Die Neubaustrecke (NBS) Frankfurt – Mannheim ist Teil einer seit den 1990er-Jahren verfolgten Ausbauplanung für den hochbelasteten Korridor Rhein/Main-Rhein/Neckar. Vor diesem Hintergrund wurden durch die Deutsche Bahn bereits frühzeitig Untersuchungen und weiterführende Planungen entwickelt. Mit der Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplans Schiene gemäß Anlage zu § 1 Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) im Jahr 2016 wurde die besondere Priorität des Vorhabens politisch bestätigt und eine gesetzliche Grundlage für die Planungsaufnahme geschaffen.

Mit Inkrafttreten der BUV zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn zum 1. Januar 2018 wurde das Vorhaben in die entsprechende Systematik überführt. Damit werden sowohl die verfahrensseitige Ausgestaltung als auch die Finanzierung verbindlich geregelt.

Die Planung ist als abschnittsweiser Genehmigungsprozess organisiert und in folgende Planfeststellungsabschnitte gegliedert:

- Planfeststellungsabschnitt 1: Zeppelinheim – Darmstadt-Nord
- Planfeststellungsabschnitt 2 und 3.1: Weiterstadt – Pfungstadt
- Planfeststellungsabschnitt 3.2: Pfungstadt
- Planfeststellungsabschnitt 4: Gernsheim – Einhausen
- Planfeststellungsabschnitt 5/6: Einhausen/Lorsch – Mannheim-Waldhof

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zum Zeitpunkt der Überführung in die BUV befanden sich die nördlichen Abschnitte zwischen Zeppelinheim und Pfungsstadt (PFA 1 bis 3.2) bereits in fortgeschrittenen Planungsstand der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Vor diesem Hintergrund wurden diese Abschnitte entsprechend den Regelungen der BUV unmittelbar weitergeführt.

Die Entwurf- und Genehmigungsplanung des gesamten Vorhabens wird insofern bereits über die Sammelvereinbarung für die Leistungsphasen 3 und 4 (SV Lph 3/4) finanziert.

2 Vorzugsvariante

Für die Bewertung und Auswahl einer technisch und wirtschaftlich sinnvollen Lösung wurde im Rahmen der Vorplanung eine Vorzugsvariante erarbeitet. Diese bildet die Grundlage für die weitere Planung und dient als Referenz für die Genehmigungsunterlagen sowie die parlamentarische Befassung.

2.1 Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung

Mit dem Vorhaben „NBS Frankfurt – Mannheim“ werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine leistungs- und zukunftsfähige Abwicklung des Schienenverkehrs im hochbelasteten Korridor zwischen Rhein/Main und Rhein/Neckar geschaffen. Ausgangspunkt ist die bestehende Überlastung der Bestandsstrecken „Riedbahn“ und „Main-Neckar-Bahn“, die den steigenden Anforderungen an Kapazität, Betriebsqualität und Verkehrsverlagerung nicht mehr ausreichend gerecht werden.

Ziel des Vorhabens ist die Schaffung zusätzlicher, strukturell trennbarer Kapazitäten zur Entflechtung von Personen- und Güterverkehr sowie zur nachhaltigen Entlastung der Bestandsinfrastruktur. Hierzu ist der Neubau einer zweigleisigen, für Geschwindigkeiten bis 300 km/h ausgelegten Strecke vorgesehen. Die betriebliche Konzeption sieht eine vorrangige Nutzung durch den schnellen Schienenpersonenfernverkehr im Tageszeitraum vor, während in den Nachtstunden eine gezielte Verlagerung des Schienengüterverkehrs auf die Neubaustrecke erfolgt. Dadurch wird insbesondere die Riedbahn wirksam vom nächtlichen Güterverkehr und den damit verbundenen Lärmemissionen entlastet.

Im Kontext des Deutschlandtakts ermöglicht das Vorhaben zugleich den Lückenschluss im Hochgeschwindigkeitsnetz und die Einhaltung der vorgesehenen Zielfahrzeit von 30 Minuten zwischen Frankfurt (Main) Hbf und Mannheim Hbf. Ergänzend verbessern sich durch die Anbindung an die Wallauer Spange die Verknüpfungsqualitäten im regionalen Schienenpersonennahverkehr.

Die Ausrüstung der Strecke mit moderner Leit- und Sicherungstechnik, ETCS Level 2 ohne Signale, unterstützt eine leistungsfähige, stabile und wirtschaftliche Betriebsführung.

Die Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung (VAst/BAst) ist Gegenstand der vorgelagerten Planungsphasen. Vor dem Hintergrund des abgestimmten Einstiegs in die Planungsbegleitung gemäß BUV wurde von einer gesonderten Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt abgesehen. Eine formale Bewertung erfolgt regelmäßig erst im Rahmen der planfeststellungsrelevanten Unterlagen durch die Genehmigungsbehörde.

In der Gesamtwirkung kann festgestellt werden, dass die Anforderungen der VAst und BAst erreicht werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2.2 Variantenuntersuchung und Ergebnis

Die Ermittlung der Vorzugsvariante für die NBS Frankfurt – Mannheim erfolgte im Rahmen eines mehrstufigen Trassenauswahlverfahrens. Die Vorhabenträgerin DB InfraGO AG untersuchte und bewertete dabei insgesamt 32 Varianten unter verkehrlichen, technischen, wirtschaftlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkten. In einem ersten Schritt wurde die Anbindung der Bestandsstrecke Mainz–Darmstadt an die Neubaustrecke festgelegt, um insbesondere den nächtlichen Güterverkehr aus dem Westen auf die Neubaustrecke zu verlagern. Darauf aufbauend wurde im zweiten Schritt die Streckenführung im südlichen Abschnitt zwischen Lorsch und Mannheim-Waldhof bestimmt. Beide Teilräume wurden nach vertiefter Untersuchung und Abwägung mehrerer Varianten festgelegt. Im letzten Schritt wurden die Ergebnisse dieser Teilabschnitte zusammengeführt und als Grundlage für die Betrachtung der Gesamtstrecke herangezogen.

Im Ergebnis der Variantenprüfung und -abwägung wurde gemäß den Anlagen 1 und 1.1 die **Vorzugsvariante II.b** für die NBS Frankfurt – Mannheim ermittelt.

Die Haupttrasse weist eine Gesamtlänge von rund 57,8 km auf. Davon entfallen etwa 9 km auf Trogbauwerke (offene, ggü. dem Gelände vertiefte Gleislage) sowie rund 19 km auf Tunnelabschnitte. Die Strecke ist für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 300 km/h ausgelegt.

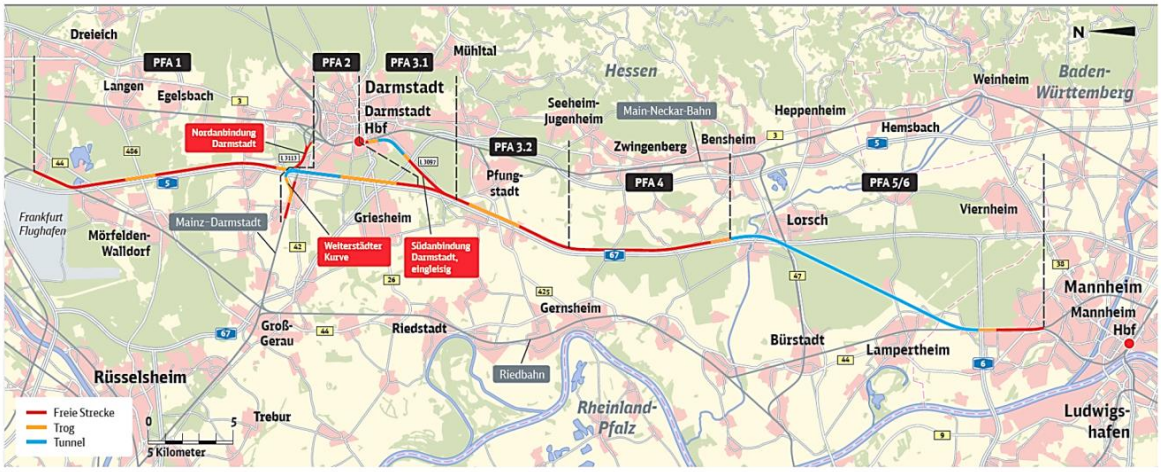


Abbildung 1: Vorzugsvariante NBS Frankfurt – Mannheim (PFA 1 – 6); Quelle: DB InfraGO AG

Die NBS Frankfurt – Mannheim verläuft ab Neu-Isenburg-Zeppelinheim parallel zur Autobahn A5 und folgt ab Darmstadt entlang der Trasse der A67 bis in den Raum Einhausen. Dort geht die Strecke in einem Tunnel über, der östlich an Einhausen vorbeiführt, die Weschnitz unterquert und im Bereich der L3111 die Seitenlage zur Autobahn wechselt. Anschließend wird die Trasse durchgehend unterirdisch durch den Lorscher/Lampertheimer Wald geführt und verläuft nordwestlich an Lampertheim-Neuschloß vorbei bis nach Mannheim-Blumenau, wo die Einbindung in die Bestandsstrecke Riedbahn erfolgt. Darmstadt wird über eine Nord- und eine Südanbindung in das Personenverkehrsnetz eingebunden. Für den Güterverkehr aus Richtung Mainz ist eine Anbindung über die sogenannte Weiterstädter Kurve vorgesehen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2.3 Umweltverträglichkeit und Lärmschutz

Die Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Vorgaben ist wesentlicher Bestandteil des Vorhabens „NBS Frankfurt – Mannheim“. Gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist eine umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen durchzuführen. Für die naturschutzrechtliche Bewertung bilden die §§ 13 ff. des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) den maßgeblichen Rahmen. Danach sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Eingriffe sind durch geeignete Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen.

Nach Angaben der Vorhabensträgerin werden im Untersuchungsraum die einschlägigen Schutzgebietskategorien, insbesondere FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete sowie Vogelschutzgebiete, in die Planung und Bewertung einbezogen. Es wurde bereits seit 2008 mit der Sicherung geeigneter Flächen für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen begonnen. Es wurden umfangreiche Biotopkomplexe mit einer Gesamtfläche von rund 500 Hektar gesichert und langfristig für Naturschutzzwecke gebunden. Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamts wurden alle gesetzlichen und ökologischen Erfordernisse von der Vorhabenträgerin berücksichtigt.

Nach Darlegung der Vorhabenträgerin werden die Schallauswirkungen des Vorhabens gemäß § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) ermittelt. Die bisherigen Untersuchungen zeigen, dass die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte grundsätzlich durch aktive Schallschutzmaßnahmen erreichbar ist; ergänzend sind passive Maßnahmen in Teilbereichen vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung des Lärmschutzes erfolgt in den weiteren Planungsphasen. Sie ist Gegenstand der fachlichen und rechtlichen Abwägung im Planfeststellungsverfahren.

2.4 Wirtschaftlichkeit, Finanzierung und Rahmenterminplan

Im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfung wurde ein volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,1 ermittelt.

Der Gesamtwertumfang (GWU) des Projekts beträgt 8.050,6 Mio. Euro (nominal). Diese beinhalten Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit ≥ 50 %.

Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) ermittelt, die weitere anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte mögliche Risiken einbezieht. Damit soll der sich erfahrungsgemäß im Projektverlauf erhöhende Wert der Investitionskosten durch eine Prognose der Projektendkosten ersetzt werden.

Die aktuelle GWP für das Vorhaben beläuft sich auf 10.057,9 Mio. Euro (nominal). Die Differenz gegenüber dem GWU resultiert aus den zusätzlichen Risikozuschlägen sowie Nominalisierungskosten.

Aus zuwendungsrechtlicher Sicht ist anzumerken, dass die Vorzugsvariante II.b nicht die wirtschaftlichste Lösung darstellt. Gegenüber der Variante III ergibt sich eine Differenz von rund 18 Mio. Euro. In der Entscheidungsfindung wurden darüber hinausgehende Kriterien berücksichtigt, insbesondere die Minimierung von Schallbetroffenheiten, der Erhalt von Waldflächen sowie eine möglichst weitgehende Entlastung der Kommunen von nächtlichen Güterverkehrsemissionen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Eine durchgängige Bundesfinanzierung ist anzustreben, da Verzögerungen im Projektablauf mit erheblichen Kostensteigerungen verbunden sein können.

Der Rahmenterminplan für das Projekt sieht Folgendes vor:

- Baubeginn PFA1: Zeppelinheim – Darmstadt-Nord: vsl. 2029
- Gesamtinbetriebnahme: vsl. 2037

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

Im Sinne der gesetzlichen Vorgaben zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 25 VwVfG) sowie unter Bezugnahme auf das „Handbuch für gute Bürgerbeteiligung“ des Bundesministeriums für Verkehr hat die Vorhabenträgerin DB InfraGO AG eine Projektwebsite eingerichtet (www.frankfurt-mannheim.de). Diese dient der transparenten Information und bietet Kontaktmöglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger.

Seit dem Jahr 2016 werden die Planungen der NBS Frankfurt – Mannheim durch ein informelles Beteiligungsverfahren begleitet. Dem Gremium gehören rund 100 Vertreterinnen und Vertreter aus der Region an, insbesondere aus Politik und Verwaltung sowie aus Fahrgast- und Umweltverbänden und Bürgerinitiativen. Die Mitglieder bilden die unterschiedlichen Perspektiven der betroffenen Region ab und bringen ihre fachliche sowie lokale und regionale Expertise in den Prozess ein. Im Rahmen des Forums können Hinweise, Anregungen und Vorschläge in die Beratungen eingebracht und – soweit umsetzbar – in die Planungen einbezogen werden.

3.1 Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Vorhaben „NBS Frankfurt – Mannheim“ hat die Region über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Forderungen gestellt.

Die Vorhabenträgerin hat die haushaltsmäßige Bewertung der Mehrkosten aus den Kernforderungen unter Berücksichtigung von Risikozuschlägen, Planungskosten sowie der Nominalisierung in Höhe von **2.058,5 Mio. Euro** ermittelt.

Aufgrund der Kleinteiligkeit der regionalen Forderungen wurden diese in Kernforderungen (KF) zusammengefasst, die unter anderem folgende Forderungen beinhalten:

KF 1: Schallschutz Neubaustrecke

- Mehrkosten: ca. 1.707,8 Mio. Euro

KF 2: Schallschutz Bestandsstrecken

- Mehrkosten: ca. 330,7 Mio. Euro bzw. ca. 141,6 Mio. Euro für alternative Forderungen mit niedrigeren Schallschutzwänden

KF 3: Umwelt

- Mehrkosten: keine Bewertung

KF 4: Sonstige Forderungen

- Mehrkosten: ca. 20 Mio. Euro

Eine detailliertere Beschreibung der Forderungen können der Einzelvorstellung NBS Frankfurt – Mannheim sowie der Anlage 4 - Zusammenfassung der Kernforderungen der Region entnommen werden.

Im Ergebnis der Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt ist festzuhalten, dass die Kernforderungen aus Sicht des Bundes innerhalb des gesetzlichen und wirtschaftlichen Rahmens nicht darstellbar sind.

4 Fazit und Empfehlung

Nach Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) werden mit der vorliegenden Vorzugsvariante – vorbehaltlich der noch ausstehenden Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens – die Projektziele und die einschlägigen gesetzlichen Anforderungen erfüllt.

Zudem gelangt das EBA zu der Einschätzung, dass die von der Vorhabenträgerin DB InfraGO AG vorgelegte Vorzugsvariante den zuwendungsrechtlich maßgeblichen Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht; weitergehende, über den gesetzlichen Rahmen hinausgehende Forderungen der Region werden jedoch ausgeschlossen.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Bund, die beschriebene Vorzugsvariante der DB InfraGO AG in diesem Rahmen als Grundlage für die weiteren Planungen zu bestätigen.

5 Anlagen

- Eisenbahn-Bundesamt: Prüfbericht mit Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung vom 29.06.2026
- DB InfraGO AG: Einzelvorstellung NBS Frankfurt – Mannheim vom 28.04.2026 mit Anlage 1-4

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB InfraGO



Foto: Deutsche Bahn AG/Georg Wagner

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Einzelvorstellung

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

DB InfraGO AG
Region Mitte
V.II-MI-M

DB InfraGO

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung **3**
1.1 Parlamentarische Befassung 3
1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme 3
1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestands 5
1.4 Benennung der Planfeststellungsabschnitte (Ausbaubedarf) 6

2 Vorzugsvariante **7**
2.1 Allgemeines 7
2.2 Verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung 7
2.2.1 Verkehrslenkung 7
2.3 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante 8
2.3.1 Vorzugsvariante in Zahlen 8
2.3.2 Darstellung der einzelnen Planfeststellungsabschnitte 9
2.4 Ausschlusskriterien 12
2.4.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele 12
2.4.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis 12
2.4.3 Bewertungskriterien 12
2.4.3.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung 12
2.4.3.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege 14
2.4.3.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege 15
2.4.3.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz 16
2.4.3.5 Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre 16
2.4.3.6 Rahmenterminplan für das Projekt 16

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) §25 Abs.3 (Auszug) **18**
3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung 18
3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen 19

4 Kernforderungen aus der Region **20**

5 Anlagen **24**

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1 Einleitung

1.1 Parlamentarische Befassung

Der Deutsche Bundestag hat am 28.01.2016 mit einstimmigem Beschluss des Antrages 18/7365 der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze) beschlossen:

- in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen
- aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG gefordert wurden, aber aus zuwendungsrechtlichen Gründen nicht in der Vorzugsvariante berücksichtigt werden können.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch kein Präjudiz bezüglich der nach § 18 Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) erforderlichen Planfeststellungsverfahren dar. Entsprechend erfolgt die abschließende Abwägung zu allen Maßnahmen im planrechtlichen Verfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde. Gegen den Beschluss steht weiterhin der Rechtsweg offen.

Auf Basis der per 01.01.2018 in Kraft getretenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) erfolgt für Bedarfsplanvorhaben nach dem Abschluss der Leistungsphase 1 und 2 der HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) eine Befassung im Deutschen Bundestag (Parlamentarische Befassung).

Die hier vorliegende Einzelvorstellung des Projekts „Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim“ bildet die Grundlage für den Bericht über das Ergebnis der Vorplanungen – einschließlich der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung – an den Deutschen Bundestag.

1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme

Der Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe, der sich von Köln nach Frankfurt/Main und weiter über Mannheim bis nach Karlsruhe erstreckt, weist mit die höchsten Zugbelastungen und gleichzeitig auch die größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz auf.

Während im Mittelrheinbereich südlich von Köln aktuell rd. 450 Züge verkehren, sind es im Kernbereich zwischen Mainz / Frankfurt (Main) und Mannheim rd. 700 Züge, die überwiegend bis nach Graben-Neudorf weiterlaufen.

Hierdurch sind die Kapazitätsgrenzen erreicht bzw. die vorhandenen Strecken bereits überlastet. Diese Engpässe führen dazu, dass die für die Schiene erreichbaren Nachfragepotenziale sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr bereits jetzt nicht bedient werden können. Für das Jahr 2030 wird erwartet, dass der Raum zwischen Frankfurt am Main und Mannheim so

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

stark überlastet ist, dass rund 30 Schienengüterverkehrszüge pro Tag nicht abgefahren werden können, sodass die damit verbundenen Verkehre auf die Straße abwandern.[1]

Der Korridor Rhein/Main – Rhein/Neckar ist Bestandteil des transeuropäischen Eisenbahnkernnetzes (TEN). Der Streckenverlauf der TEN-Korridore gemäß EU Verordnung Nr. 1315/2013 und 1316/2013 vom 11.12.2013 ist aus nachfolgendem Kartenausschnitt zu ersehen. Die Riedbahn und Main-Neckar-Bahn liegen auf dem EU-Korridor Rhine – Alpine mit hoher verkehrlicher Zielstellung. Der Korridor Rhine – Alpine verbindet die Nordseehäfen (NL/B) über die Rhein-Main-Region und die Schweiz mit Italien.

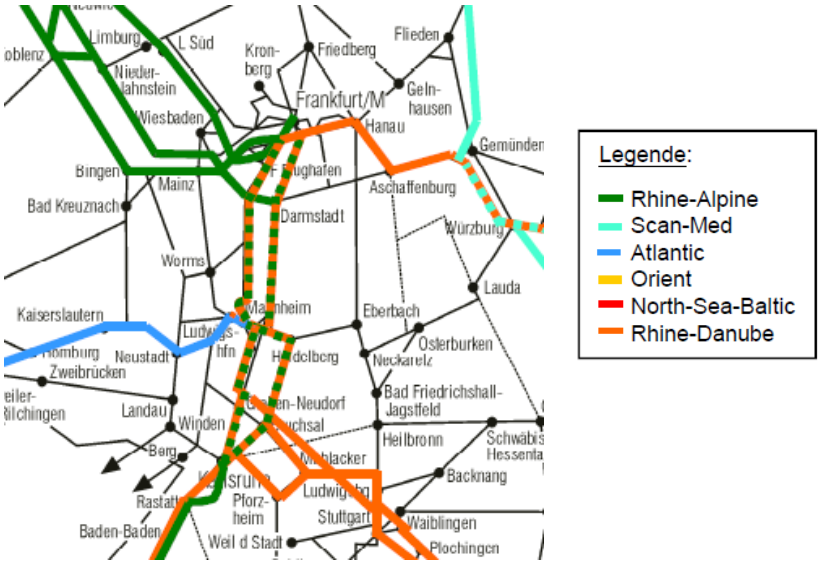


Abbildung 1: TEN-Korridore; Quelle: DB InfraGO AG

Der Bau einer Neubaustrecke (NBS) Frankfurt–Mannheim wurde erstmals im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 erwähnt. Aktuell ist das Projekt seit 2016 Inhalt des BVWP 2030 und Bestandteil des Projektbündels 6.

Maßnahmenbeschreibung des Teilprojekts NBS Frankfurt–Mannheim im BVWP 2030 [1]:

2-gleisige Neubaustrecke Zeppelinheim–Mannheim-Waldhof, Vmax 300 km/h;

- 2-gleisige Verbindungsstrecke im Korridor Klein-Gerau / Weiterstadt / Griesheim
- Verknüpfungen in Zeppelinheim, MA-Waldhof, Weiterstadt / Griesheim, Darmstadt

Dieses Projekt ist mit der Fortschreibung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) in das Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau aufgenommen worden.

Nach der Aufnahme des Deutschlandtaktes in den Bedarfsplan ist auch die Südanbindung Darmstadt Bestandteil des Projekts.

Die Ziele der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim sind:

[1] Projektinformationssystem 2-004-V03- des Bundesministeriums für Digitale Infrastruktur und Verkehr -BMDV- zum BVWP 2030.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- Verkürzung der Reisezeiten zwischen den Ballungsräumen Rhein/Main und Rhein/Neckar
- Entlastung der vorhandenen Strecken
- Lückenschluss des fehlenden Bindeglieds zwischen den Schnellfahrstrecken Köln–Rhein/Main und Mannheim–Stuttgart
- Verbesserung des Angebots im Personenfernverkehr
- Ausweitung des Nahverkehrsangebots auf den Bestandsstrecken in den Ballungsräumen Frankfurt, Darmstadt und Mannheim
- Verkürzung der Fahrzeiten von Darmstadt und der Bergstraße zum Flughafen Frankfurt
- Entmischung der Verkehre (Trennung schneller und langsamer Züge)
- Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsqualität
- Weniger Schienenlärm durch Verlagerung des nächtlichen Schienengüterverkehrs von Bestandsstrecken auf die Neubaustrecke
- Verbesserte Anbindung im Fernverkehr nach Norden in das Ruhrgebiet und nach Berlin sowie nach Süden in Richtung Basel und München

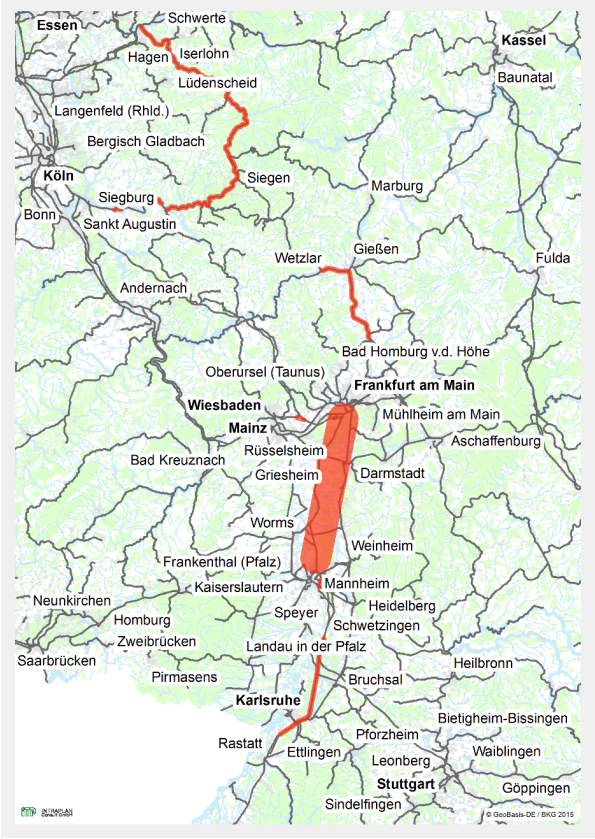


Abbildung 1: NBS Frankfurt–Mannheim als Teil des Korridors Mittelrhein: Zielnetz I; Quelle: Projektinformationssystem 2-004-V03- des Bundesministeriums für Digitale Infrastruktur und Verkehr -BMDV- zum BVWP 2030

1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestands

Im Korridor Rhein/Main–Rhein/Neckar verlaufen die zweigleisigen, elektrifizierten Strecken

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- Riedbahn (Frankfurt–Biblis–Mannheim, Streckennummer 4010)
- Main-Neckar-Bahn (Frankfurt–Darmstadt–Heidelberg/Mannheim, Streckennummer 3601)
- Linke Rheinstrecke (Mainz–Worms–Mannheim, Streckennummer 3522)
- Rhein-Main-Bahn (Mainz–Darmstadt, Streckennummer 3530)

Das Eisenbahnnetz zwischen den Räumen Rhein/Main und Rhein/Neckar ist geprägt durch die überregionalen Hauptverkehrskorridore

- von Rhein/Ruhr, Hamburg, Sachsen und Berlin
- nach München, Österreich, Frankreich und Schweiz.

1.4 Benennung der Planfeststellungsabschnitte (Ausbaubedarf)

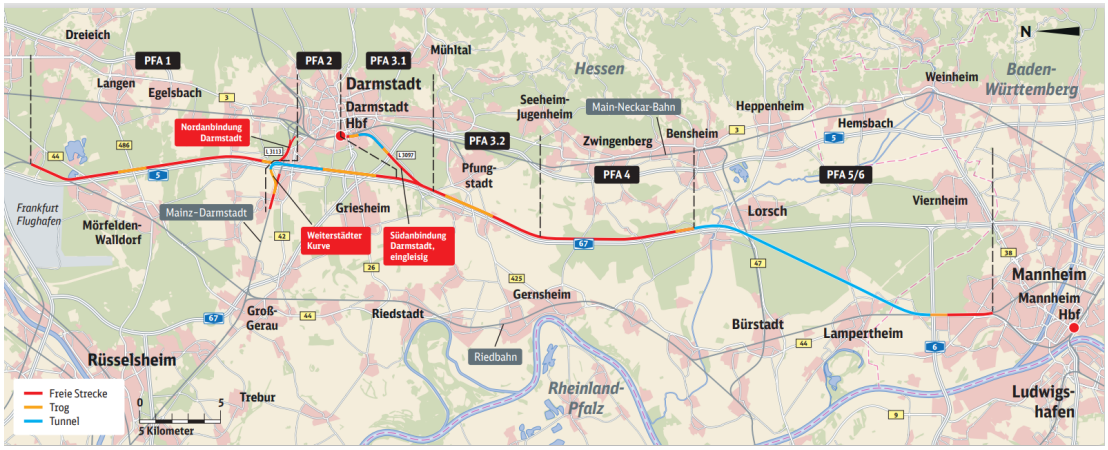


Abbildung 3: Übersicht Streckenverlauf NBS nach Planfeststellungsabschnitten (PFA); Quelle: DB InfraGO AG

Die Einteilung nach Planfeststellungsabschnitten ist erfolgt, um den unterschiedlichen Planungsfortschritten und den unterschiedlichen öffentlichen Verfahren Rechnung zu tragen.

- Planfeststellungsabschnitt 1: Zeppelinheim–Darmstadt-Nord
- Planfeststellungsabschnitt 2 und 3.1: Weiterstadt–Pfungstadt
- Planfeststellungsabschnitt 3.2: Pfungstadt
- Planfeststellungsabschnitt 4: Gernsheim–Einhausen
- Planfeststellungsabschnitt 5/6: Einhausen/Lorsch–Mannheim-Waldhof

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2 Vorzugsvariante

2.1 Allgemeines

Die Entwurfsgeschwindigkeit der Neubaustrecke beträgt 300 km/h. Die Neubaustrecke soll am Tag von Personenzügen und in der Nacht von Güterzügen befahren werden. Als Sicherungstechnik ist ETCS (Level 2 ohne Signale) vorgesehen.

2.2 Verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung

Die bestehenden Bahnstrecken zwischen Frankfurt am Main und Mannheim, insbesondere die Riedbahn und die Main-Neckar-Bahn, sind überlastet. Die Region zählt in Deutschland zu den Gebieten mit dem größten Verkehrsaufkommen. Laut Prognosen wird der Schienenverkehr auch weiterhin stark zunehmen. Eine hochwertige Infrastruktur ist daher die Voraussetzung für ein weiteres Wachstum des Verkehrsträgers Schiene.

Der im Jahr 2019 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) verabschiedete Deutschlandtakt soll mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Dies führt im Korridor Rhein/Main–Rhein/Neckar zu einer deutlichen Steigerung von Zügen im Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr. Dafür bietet die geplante Neubaustrecke eine Steigerung der Kapazität, insbesondere auch dadurch, dass Verkehre mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten entmischt werden. D. h. zukünftig fahren tagsüber die schnellen Fernverkehrszüge auf der Neubaustrecke, während die langsameren Nahverkehrs- und Güterzüge tagsüber weiterhin auf den Bestandsstrecken fahren.

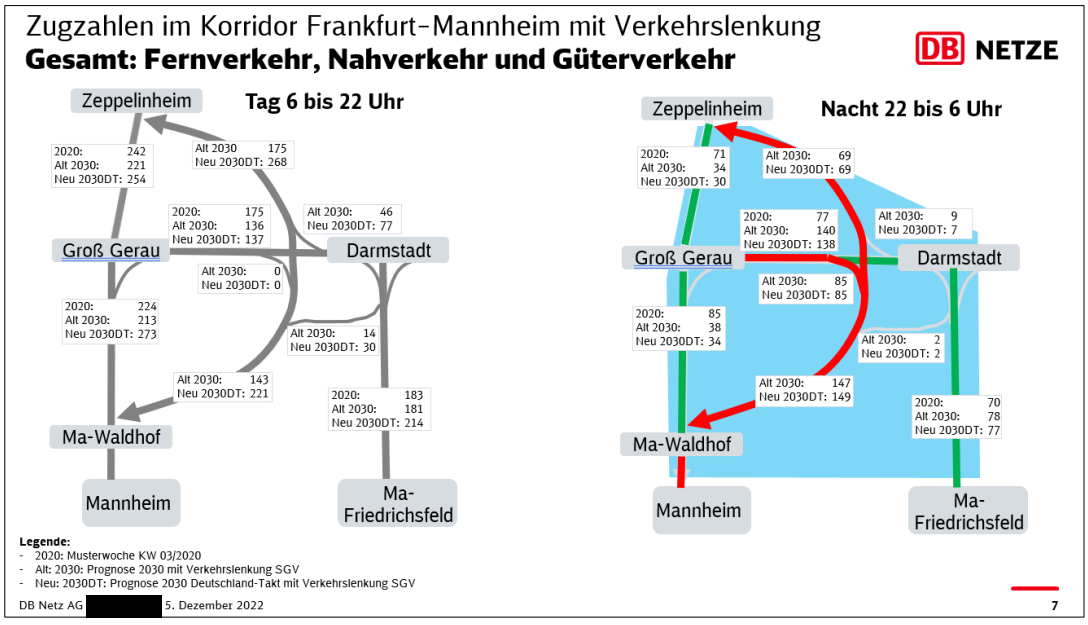


Abbildung 4: Entwicklung der Zugzahlen nach Prognose 2030; Quelle DB InfraGO AG

2.2.1 Verkehrslenkung

Die Verkehrslenkung sieht vor, dass in der Nacht die Güterzüge von den Bestandsstrecken – insbesondere von der Riedbahn – auf die Neubaustrecke geleitet werden, so dass die Kommunen entlang der Bestandsstrecken von nächtlichem Güterzuglärm entlastet werden.

Im Projektinformationssystem zum BVWP 2030 (PRINS) werden die Ziele dieser Maßnahme erläutert, u. a.:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- Entlastung der Anwohner an den Bestandsstrecken vom Schienenlärm durch Bündelung des Schienengüterverkehrs auf autobahnparallelen Neubaustrecken.
- Nutzung tagsüber für den Schienenpersonenfernverkehr und nachts für den Schienengüterverkehr, um die Bestandsstrecken entlasten zu können.
- Zur Entlastung der Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehr ist eine Verbindungskurve an die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim (...) herzustellen. Damit werden die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Verkehrslenkung zur Lärmentlastung geschaffen, die nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung ist. Verkehrslenkende Maßnahmen sind durch den Infrastrukturbetreiber zu planen und umzusetzen.

Damit wird Schallschutz nachts für die Kommunen an der Bestandsstrecke erreicht.

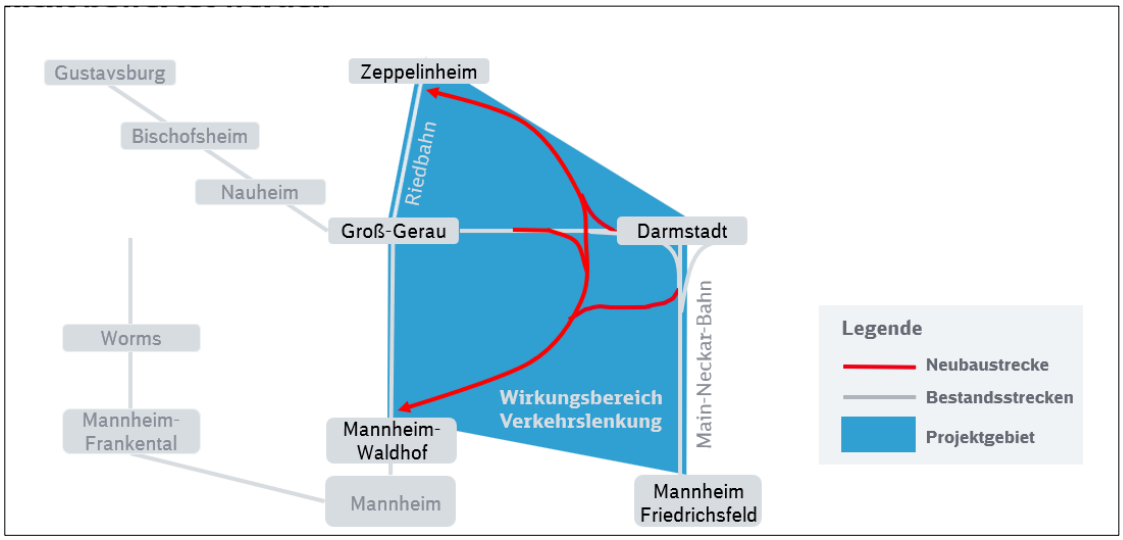


Abbildung 5: Projektgebiet ist deckungsgleich mit dem Wirkungsbereich der Verkehrslenkung; Quelle: DB InfraGO AG

2.3 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante

Beim Trassenauswahlverfahren wurden insgesamt 32 Varianten nach umweltfachlichen, verkehrlichen, technischen und wirtschaftlichen Kriterien geprüft und unter Einbezug der Öffentlichkeit bewertet. In der Anlage 1 ist der Prozess des Trassenauswahlprozesses ausführlich beschrieben.

2.3.1 Vorzugsvariante in Zahlen

Aus den vorangegangenen Planungen ergibt sich für die Haupttrasse eine Streckenlänge von insgesamt 57,8 km. Davon werden 9 km in einem Trog (offene, vertiefte Gleislage unterhalb des Geländeniveaus) verlaufen und 19 km in Tunneln. Die Maximalgeschwindigkeit wird 300 km/h betragen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2.3.2 Darstellung der einzelnen Planfeststellungsabschnitte

PFA 1 Zeppelinheim–Darmstadt Nord

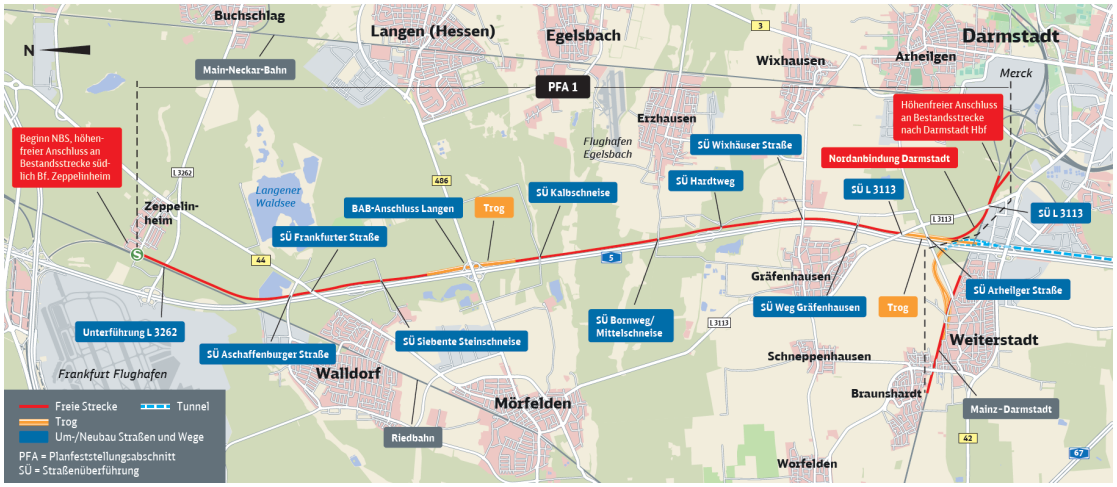


Abbildung 6: Planfeststellungsabschnitt 1: Zeppelinheim–Darmstadt-Nord; Quelle: DB InfraGO AG

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Neu-Isenburg-Zeppelinheim südlich von Frankfurt und verläuft bis zur Bundesautobahn A5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die Neubaustrecke östlich entlang der A5 weiter bis in Höhe von Weiterstadt.

Im Bereich Weiterstadt gibt es einen zweigleisig elektrifizierten höhenfreien Abzweig (Nord-Ost) von der Neubaustrecke auf die Bestandsstrecke Rhein-Main-Bahn (sog. Nordanbindung Darmstadt) zum Darmstädter Hauptbahnhof. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 160 km/h. Der Streckenabzweig soll von Zügen des Personenfern- und Personennahverkehrs befahren werden. Der Abschnitt ist 18 km lang.

PFA 2 und 3.1 Weiterstadt–Pfungstadt



Abbildung 7: Planfeststellungsabschnitt 2 und 3.1: Weiterstadt–Pfungstadt; Quelle: DB InfraGO AG

Von Weiterstadt verläuft die Haupttrasse der Neubaustrecke östlich entlang der A5 weiter bis zum Autobahnkreuz Darmstadt und anschließend entlang der A67 bis kurz vor Einhausen.

Im Bereich Weiterstadt gibt es einen zweiten zweigleisig elektrifizierten höhenfreien Abzweig (West-Süd) von der bestehenden Rhein-Main-Bahn (Strecke Mainz–Darmstadt) zur

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Neubaustrecke in Richtung Mannheim (sog. Weiterstädter Kurve). Diese Verbindung dient dazu, nachts Güterzüge aus Mainz auf die Neubaustrecke zu leiten. Damit kann die Anzahl der nächtlichen Güterzüge auf der Riedbahn stark reduziert und die Kommunen entlang der Riedbahn von nächtlichem Güterzuglärm entlastet werden. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Diese Verbindungskurve ist das Kernelement der Verkehrslenkung.

Zu diesem Planfeststellungsabschnitt gehört auch die Südanbindung Darmstadt. Sie verbindet den Darmstädter Hauptbahnhof in südlicher Richtung mit der Neubaustrecke. Auf der eingleisigen Südanbindung können Personenzüge von und nach Mannheim verkehren. Die Südanbindung Darmstadt fädelt höhengleich im Südkopf des Darmstädter Hauptbahnhofs aus, verläuft eingleisig weitgehend im Tunnel entlang der Eschollbrücker Straße, überquert die A5 und verläuft weiter höhengleich bis zur höhenfreien Einfädelung in die Neubaustrecke bei Eschollbrücken. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt auch hier 160 km/h.

PFA 3.2 Pfungstadt



Abbildung 8: Planfeststellungsabschnitt 3.2: Pfungstadt; Quelle: DB InfraGO AG

Zwischen Pfungstadt und Gernsheim verläuft die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim auf rund 6,4 Kilometern entlang der Ostseite der A67. Ein Teil der Strecke verläuft geländegleich, während sie im Bereich der Tank- und Rastanlage Pfungstadt und der Anschlussstelle Pfungstadt in einem 1,3 km langen Trog geführt wird. Dieser Trog ist erforderlich, um die Auf- und Abfahrten der A67 und die Querung der Anschlussstelle Pfungstadt zu ermöglichen.

Zusätzlich zur Neubaustrecke wird die Autobahn zwischen Weiterstadt und Lorsch von vier auf sechs Fahrstreifen erweitert, um die Kapazitätslücke zwischen dem Darmstädter Kreuz und Lorsch zu schließen. Im Planfeststellungsabschnitt 3.2 (Pfungstadt) erfolgt der Autobahnausbau symmetrisch, das heißt, die Autobahn wird beidseitig um jeweils einen Fahrstreifen pro Richtung verbreitert. Die Neubaustrecke verläuft im Regelabstand auf der Ostseite der erweiterten Autobahn. Beide Planungen werden inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt, um Eingriffe in die Umwelt zu minimieren und den Flächenbedarf so gering wie möglich zu halten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

PFA 4 Gernsheim–Einhausen

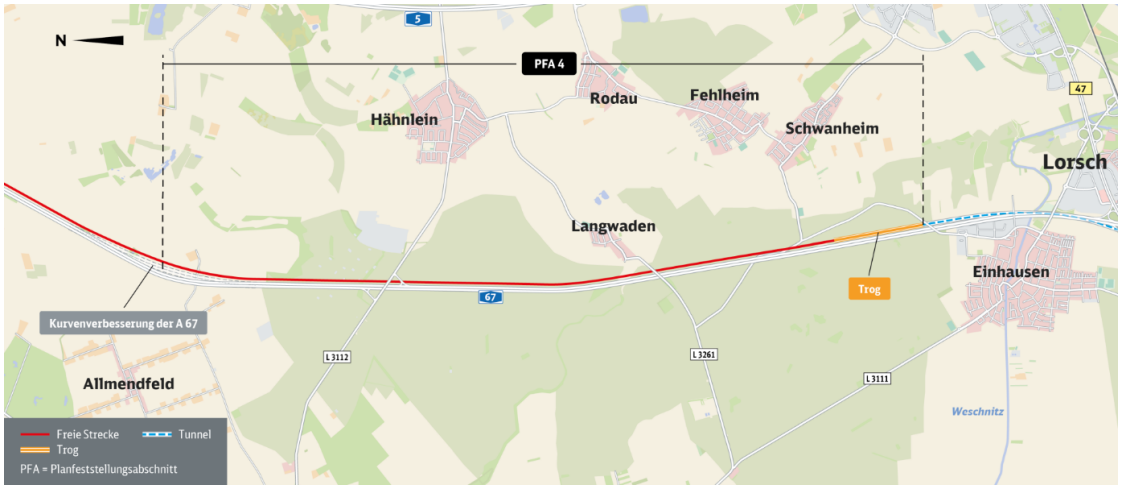


Abbildung 9: Planfeststellungsabschnitt 4: Gernsheim–Einhausen; Quelle: DB InfraGO AG

Von Gernsheim bis zum südlichen Ende des Jägersburger Waldes verläuft die Neubaustrecke auf einer Länge von etwa zehn Kilometern geländegleich auf der Ostseite der A67. Um den Eingriff in den Jägerburger/Gernsheimer Wald zu minimieren und den ökologisch höherwertigen Waldabschnitt westlich der bestehenden Autobahn zu schonen, erfolgt der Ausbau der Autobahn von vier auf sechs Spuren in diesem Bereich ausschließlich auf der Ostseite (asymmetrischer Ausbau). Die Neubaustrecke wird so nah wie möglich an die ausgebaute Autobahn gelegt (sogenannte engste Bündelung). Jedoch ist der Ausbau der Autobahn nicht Gegenstand der Parlamentarischen Befassung. Am südlichen Ende des Jägersburger Waldes geht die Strecke in einen Trog über, der im PFA 5/6 in einen Tunnel mündet.

PFA 5 und 6 Einhausen/Lorsch–Mannheim-Waldhof



Abbildung 10: Planfeststellungsabschnitt 5/6: Einhausen/Lorsch–Mannheim-Waldhof; Quelle: DB InfraGO AG

Bei Einhausen taucht die Strecke in einen Tunnel ab, der auf der Ostseite der Autobahn an Einhausen vorbeiführt, die Weschnitz unterquert und in Höhe der Landesstraße L3111 auf die andere Seite der A67 wechselt. Bei Lorsch befindet sich die Strecke bereits im Tunnel auf der Westseite der Autobahn. Sie verläuft durchgehend unterirdisch durch den Lorscher/Lampertheimer Wald nordwestlich an Neuschloß vorbei bis Mannheim-Blumenau. Dort bindet sie an die Riedbahn an. Die Gesamtlänge des Tunnels beträgt etwa 15 Kilometer.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2.4 Ausschlusskriterien

2.4.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen & betrieblichen Ziele

Konformität der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellung:

Die Auflagen aus der betrieblichen Aufgabenstellung (Beseitigung eines infrastrukturellen Engpasses) werden erfüllt.

Die Auflagen zur Erreichung der Verkehrslenkung werden erfüllt. Die Neubaustrecke wird im Nachtzeitraum durch den Schienengüterverkehr genutzt, d.h. Güterzüge werden zukünftig von den Bestandsstrecken – insbesondere der Riedbahn – auf die Neubaustrecke geroutet, so dass die Bestandsstrecken von nächtlichem Güterzuglärm entlastet werden.

Erreichen der Fahrzeitvorgabe:

Die zukünftigen Fahrzeiten ergeben sich aus dem Deutschlandtakt. Zwischen Frankfurt Hbf und Mannheim Hbf beträgt die Zielfahrzeit für den schnellen Personenfernverkehr 30 min, die mit der NBS erreicht wird.

Erreichen der optimalen Betriebsqualität:

Durch die Neubaustrecke verbessert sich die Betriebsqualität im Korridor auf ein optimales Niveau.

2.4.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis

Zur Aufnahme eines Vorhabens in den Bundesverkehrswegeplan 2030 wurden zwei Netzzustände miteinander verglichen, einmal mit und einmal ohne das zu betrachtende Vorhaben. Dabei werden die Veränderungen der folgenden Nutzen ins Verhältnis zu den Bau- und Planungskosten für die neue Infrastruktur gesetzt.

- Positive (Neuverkehre sowie Verkehrsverlagerungen zum Schienenverkehr verbunden mit Verringerung der Abgasbelastungen und Unfallkosten)
- Positive oder negative (Veränderung der Betriebskosten infolge Neuverkehre sowie Führung bestehender Verkehre auf längeren oder kürzeren Wegen über die neue Infrastruktur)
- Negative (Instandhaltungskosten der neuen Infrastruktur)

Voraussetzung für die Aufnahme in den BVWP / Bedarfsplan ist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) > 1. Die NBS Frankfurt–Mannheim wurde zum BVWP 2030 als Teil des Projekts Korridor Mittelrhein: Zielnetz I mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,2 aufgenommen.

In der Fortschreibung des Bedarfsplans ist die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim Teil des Projektbündels 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau. Sie wird in diesem Bündel auf Grundlage der Verkehrsprognose 2040 bewertet.

Aufgrund des Planungsfortschritts wurden die Kosten neu ermittelt. Ebenso wurden die Fahrzeiten im Schienenpersonenfernverkehr neu kalkuliert.

Damit verändert sich auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis des neuen BVWP-Projekts "Projektbündel 6". Es beträgt nun 1,1 (Stand 2025).

2.4.3 Bewertungskriterien

2.4.3.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Innerhalb der Vorzugsvariante wurden die Anbindungen Weiterstadt und nördlich/südlich Darmstadt sowie südlich Lorsch in Alternativen näher untersucht. Danach stellt die Vorzugsvariante die wirtschaftlichste Lösung mit den geringsten Kosten dar. Dies wurde hinreichend hergeleitet und transparent im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung kommuniziert.

Im Ergebnis der Vorplanung entstehen durch das Vorhaben NBS Frankfurt-Mannheim Bau- und Planungskosten in Höhe von 6.601,3 Mio. Euro. Die Kosten teilen sich auf in

- Baukosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 5.426,2 Mio. Euro und
- Planungskosten (real, Preisstand 2022) in Höhe von 1.175,1 Mio. Euro.

Der Gesamtwertumfang des Projekts beträgt 8.050,6 Mio. Euro (nominal). Dies beinhaltet Risikozuschläge für Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit ≥ 50%.

Die DB InfraGO AG hat zusätzlich eine Gesamtwertprognose (GWP) erstellt. Diese bezieht weitere – anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte – mögliche Risiken mit ein, z. B. steigende Baukosten, vom Kostenplan abweichende Vergabeergebnisse, neue Erkenntnisse aus vertiefter Planung oder neue Richtlinien und Gesetze. Die GWP für das Vorhaben beträgt 10.057,9 Mio. Euro. Die Differenz ergibt sich aus den zusätzlich einberechneten Risikozuschlägen sowie den Nominalisierungskosten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die GWP-Angabe bezieht sich auf eine kontinuierliche Umsetzung des Vorhabens. Sollten sich durch eine fehlende Bundesfinanzierung Unterbrechungen beim Vorhaben ergeben, werden sich die Kosten des Vorhabens erhöhen. Bei einer Unterbrechung des Vorhabens von 5 bzw. 10 Jahren können die Kosten allein durch Preissteigerungen um rund 15 % bzw. 30 % höher als bei einer ununterbrochenen Projektdurchführung liegen.

Das BMV hat die **NBS Frankfurt–Mannheim** unter Berücksichtigung der Vorplanungsergebnisse bewertet. Im Ergebnis dieser Untersuchung ergibt sich unter Ansatz des im BVWP üblichen Risikozuschlags von zehn Prozent eine positive Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Verhältnis - NKV) von 1,1.

2.4.3.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

Die Berücksichtigung gesetzlicher Grundlagen ist originärer Projektbestandteil.

Das Vorhaben ist vor der Genehmigungserteilung auf seine Umweltverträglichkeit nach Maßgabe des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung UVPG zu untersuchen. Die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ergibt sich aus Anlage 1 zum UVPG, Ziffer 14.7. Für diese Prüfung ist gemäß § 16 UVPG ein UVP-Bericht zu erstellen. Die Inhalte und Angaben des UVP-Berichts für die Umweltverträglichkeitsprüfung im Einzelnen sind in Anlage 4 zum UVPG festgelegt.

Den rechtlichen Rahmen zum Umgang mit den Eingriffen in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild durch den geplanten Aus- bzw. Neubau der NBS Frankfurt–Mannheim bilden die §§ 13 ff. des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG).

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG, § 7 Abs. 1 Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Das Projekt NBS Frankfurt–Mannheim begann 2008 mit der Akquise von Flächen für Naturschutzzwecke, was aufgrund begrenzter verfügbarer Flächen im Raum Südhessen herausfordernd war. Durch intensive Gespräche mit verschiedenen Behörden und Organisationen wurden rund 500 Hektar großflächige Biotopkomplexe gesichert und langfristig für Naturschutzzwecke gebunden. Die erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahmen wurde in den letzten Jahren mehrfach ausgezeichnet, u. a. 2023 als „Hervorragendes Beispiel“ im Rahmen der UN-Dekade zur Wiederherstellung von Ökosystemen.

Im Untersuchungsraum sind folgende Schutzgebiete ausgewiesen und berücksichtigt (Abbildung 11): FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete, Vogelschutzgebiete

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

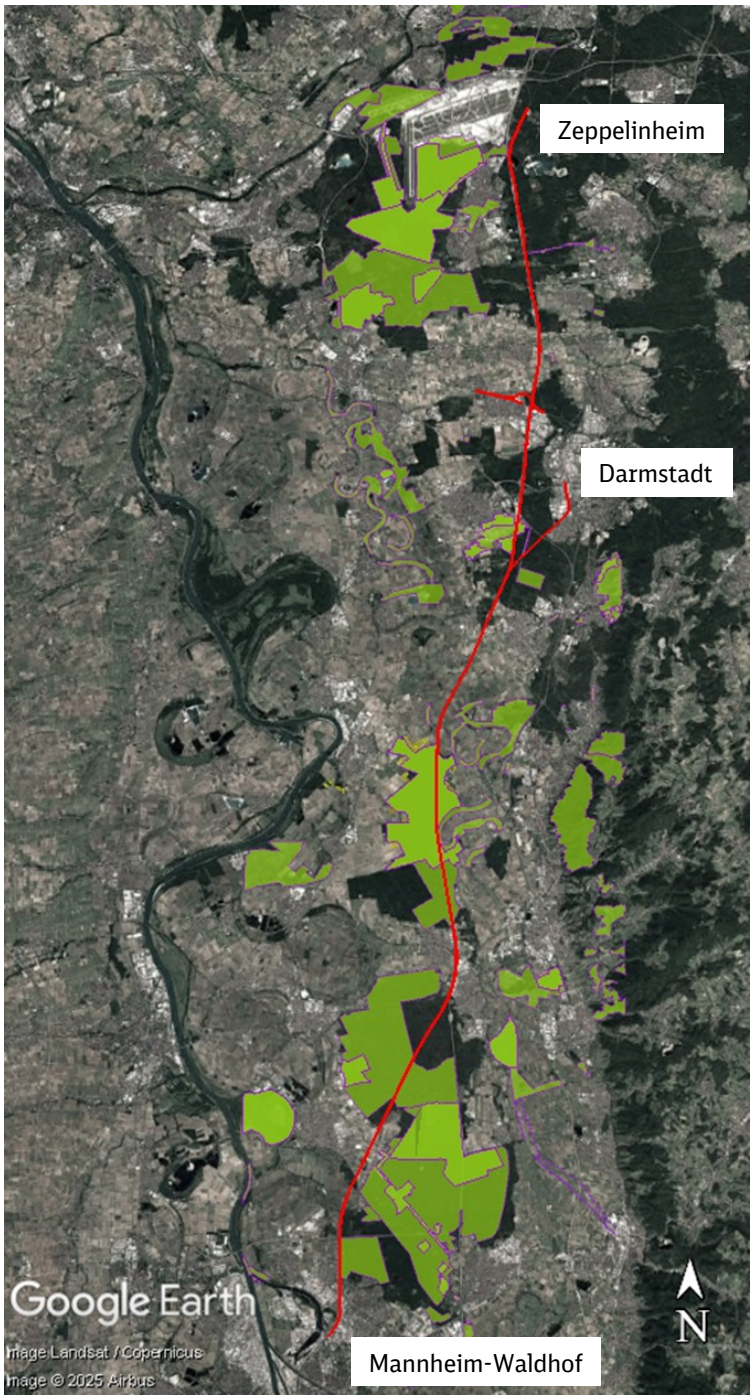


Abbildung 11: Schutzgebiete an der NBS (grün eingezeichnet); Quelle: Darstellung auf der Grundlage von Daten des Hessischen Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat“

2.4.3.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege

Innerhalb des Untersuchungsraums sind mehrere archäologische Denkmale verzeichnet. Dabei handelt es sich vor allem um Spuren der sehr frühen Besiedlung der Region. Die vorhandenen Begräbnisstätten und Siedlungsspuren umfassen die Zeiträume von der Steinzeit bis zum Mittelalter. Neben Spuren aus der mittleren Steinzeit und der Bronzezeit finden sich auch Relikte

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

aus der Zeit römischer Besiedlung. In unmittelbarer Nähe zur Trasse (< 50 m Abstand) sind keine Bodendenkmale verzeichnet.

Die Neubaustrecke kann zu einer Beeinträchtigung von Bodendenkmalen bzw. archäologischen Fundstellen führen. Aufgrund der frühen sehr dichten Besiedlung der Region kann das Auffinden oder Tangieren von noch unbekannten Fundstätten in einigen Abschnitten nicht ausgeschlossen werden.

Durch die Bündelung mit den vorhandenen Verkehrswegen Schiene und Straße greift die NBS-Trasse lediglich geringfügig in Freiräume ein und vermeidet somit weitestgehend neue Beeinträchtigungen.

2.4.3.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz

Nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung sind die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene zu ermitteln.

Die Untersuchungen im Rahmen der Vorplanung (Leistungsphase 1 und 2) zeigen, dass eine großflächige Minderung der Geräuscheinwirkungen des Schienenverkehrs mit weitgehender Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Außen- und Mittelwände, Besonders überwachtes Gleis, Schienenstegdämpfer, Absorber) grundsätzlich möglich ist. Ergänzend zu den aktiven Maßnahmen können entsprechende passive Maßnahmen in Teilbereichen (Schallschutzfenster mit Lüfter, Fassadendämmung, Dachdämmung) umgesetzt werden.

In der nachfolgenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist der geplante Lärmschutz weiter zu detaillieren. Hierbei ist die Abwägung zwischen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen unter rechtlich vorgeschriebenen Aspekten vorzunehmen. Das Ergebnis wird in die Unterlagen zur Planfeststellung übernommen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist zu prüfen, ob in den Planungen des Planungsträgers die gesetzlichen Bestimmungen u. a. im Hinblick auf Umweltauswirkungen im erforderlichen Umfang berücksichtigt worden sind.

2.4.3.5 Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre

Mit Inkrafttreten der EU-Verordnung 1304/2014 ist am 15. Dezember 2024 ein EU-weites Betriebsverbot für laute Güterwagen eingetreten und hat bestehende nationale Regelungen außer Kraft gesetzt. Zuvor hatte das deutsche Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) den Einsatz lauter Güterwagen bereits ab dem 13.12.2020 auf dem deutschen Streckennetz untersagt. Das neue Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG 2024) schreibt die zuvor geltenden ordnungsrechtlichen Bestimmungen fort. Eine entsprechende Reduzierung von Güterwagenlärm wird durch den Einsatz von Verbundstoff-Sohlen erreicht, die im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohle in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) leiser sind. Dies entspricht einer gefühlten Halbierung des Lärms. Für den vorläufigen Planungshorizont 2030 wird davon ausgegangen, dass alle Wagen mit leisen Sohlen ausgestattet sind.

2.4.3.6 Rahmenterminplan für das Projekt

Unter der Voraussetzung einer durchgängigen Finanzierung ergeben sich folgende geplante Meilensteine:

BUV-Meilenstein 02; Einreichung PFU bei EBA (erster Planfeststellungsabschnitt): 2024

BUV-Meilenstein 03; Baubeginn erfolgt (erster Planfeststellungsabschnitt): 2029

BUV-Meilenstein 04; Gesamtinbetriebnahme erfolgt: 2037

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) §25 Abs.3 (Auszug)

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PlVereinhG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMV das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht.

3.1 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Seit Wiederaufnahme der Planungen im Jahr 2016 werden die Planungen der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim durch ein informelles Beteiligungsverfahren begleitet. Teile dieser frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind das Beteiligungsforum Frankfurt–Mannheim mit institutionalisierten Vertreter:innen aus der Region und ein kontinuierliches Informations- und Dialogangebot für die betroffenen Bürger:innen sowie die interessierte Öffentlichkeit.
Das Beteiligungsforum Frankfurt–Mannheim wurde 2016 von den Verkehrsministerien von Hessen und Baden-Württemberg und der DB ins Leben gerufen. Mitglieder sind etwa 100 regionale Vertreter:innen aus Politik, Verwaltung, Fahrgast- und Umweltverbänden sowie Bürgerinitiativen. Die Mitglieder repräsentieren die unterschiedlichen Sichtweisen der betroffenen Region und bringen ihre lokale und regionale Expertise ein. Hinweise, Anregungen und Vorschläge können aufgenommen und soweit möglich in die Planungen einbezogen werden. Die Sitzungen werden extern moderiert.

Ziel war es zunächst, in einem transparenten Planungsprozess unter Berücksichtigung aller Interessen und anhand für alle Beteiligten nachvollziehbarer Kriterien die am besten geeignete, finanzierungs- und genehmigungsfähige Streckenführung der Neubaustrecke zu ermitteln. Zwischen 2016 und 2020 haben sich die Mitglieder des Beteiligungsforums insgesamt 26-mal im großen Kreis oder in kleineren Arbeitsgruppen getroffen. Aufgabe war es, die alternativen Streckenführungen (Varianten) der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim zu ermitteln und zu diskutieren. Dafür wurden mehr als 30 mögliche Streckenführungen, darunter auch Vorschläge aus der Region, auf ihre verkehrliche Umsetzbarkeit sowie nach umweltfachlichen, technischen und wirtschaftlichen Kriterien detailliert geprüft und bewertet. Auf der 11. Sitzung des Beteiligungsforums im November 2020 hat die Bahn die Vorzugsvariante bekanntgegeben, die sich nach Abwägung aller Vor- und Nachteile als die beste Lösung für die neue Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim erwiesen hatte.

Um auch die breite Öffentlichkeit aktuell und transparent über die Entwicklungen des Projekts zu informieren, wurden und werden neben vielen Hintergrundinformationen auch alle Präsentationen und Protokolle der Sitzungen des Beteiligungsforums auf der Projektwebseite www.frankfurt-mannheim.de veröffentlicht.

Die Informations- und Beteiligungsmaßnahmen im Überblick

- Sitzungen des Beteiligungsforums (inkl. Arbeitsgruppen) – bisher 38 Sitzungen
- Projektwebseite www.frankfurt-mannheim.de
- Virtueller Infomarkt – bisher zum PFA 1: https://www.frankfurt-mannheim.de/virtueller-infomarkt.html#virtuellerInfomarkt mit Lageplänen, Querschnitten, Schallschutzgutachten, Baulogistikkonzept, Visualisierungen und Hintergrundinformationen
- Visualisierungen – Bild und Film

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- Faktenblätter
- Karten
- Informationsveranstaltungen – vor Ort und digital
- Tour mit dem Infomobil durch die Region – zuletzt 2022: 10 Stationen mit insgesamt rund 1.000 Besucher:innen
- Pressearbeit
- Direkte Kommunikation

3.2 Überblick gesetzlicher Grundlagen

Nachdem das Beteiligungsforum die Ermittlung der Vorzugsvariante intensiv begleitet hatte, ging es im Weiteren darum, die Vorzugsvariante auszugestalten und im Hinblick auf die Anforderungen der Region weiter zu optimieren. Bei der Betrachtung der Forderungen der Region im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist zwischen solchen, die auf gesetzlichen Grundlagen beruhen, und solchen, die darüber hinausgehen zu unterscheiden. Die gesetzlichen Grundlagen sind nachfolgend stichpunktartig erwähnt:

Bundesfinanzierung

- Gesetzliche Grundlage: BSWAG in Verbindung mit §§ 7, 23, 44 BHO
- Finanzierungsregime: Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm

- § 41 BImSchG
- 16. BImSchV
- EBA-Umweltleitfaden, Teil VI, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr

Gesetzlicher Schutzanspruch zur Erschütterungswirkung

- Keine gesetzlichen Rahmenbedingungen
- DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“

Gesetzliche Grundlagen zum Barrierefreien Ausbau

- § 8 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG), Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr
- § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Abs. 3

Gesetzliche Grundlagen zu EBKrG-Maßnahmen

- Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EBKrG)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

4 Kernforderungen aus der Region

Im Anschluss an die Ermittlung der Vorzugsvariante hat die Region für die parlamentarische Befassung ihre Forderungen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen, erarbeitet. Diese Forderungen sollen dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden und wurden von der DB und vom Eisenbahn-Bundesamt hinsichtlich ihrer technischen, rechtlichen und finanziellen Umsetzbarkeit sowie hinsichtlich der Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme beurteilt.

Aufgrund der Kleinteiligkeit der regionalen Forderungen wurden diese in Kernforderungen (KF) zusammengefasst, die u. a. folgende Forderungen beinhalten:

KF 1: Schallschutz Neubaustrecke

- Neubau und Verlängerung von Schallschutzwänden
- Verlängerung von geplanten Tunneln
- Einhausung von Trog-Bereichen

KF 2: Schallschutz Bestandsstrecken

- Lärmschutz an der Rhein-Main-Bahn
- Lärmschutz an der Riedbahn
- Lärmschutz an der Main-Neckar-Bahn

KF 3: Umwelt

- Minimierung von Eingriffen
- Aufnahme in Ausgleichsprogramme
- Wiederaufforstung betroffener Waldränder
- Tunnelverlängerungen zum Schutz von Waldflächen und um Zwickelflächen zu vermeiden

KF 4: Sonstige Forderungen

- Barrierefreie Gestaltung eines Bahnhofs und Bau von Haltepunkten
- Erhalt von Radwegeverbindungen
- Städtebauliche Integration und Gestaltung der Schallschutzwände
- Kapazitätserweiterung

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die nachfolgende Tabelle stellt eine komprimierte Zusammenfassung der Übersichtstabelle aus der Anlage 4 dar, welche alle monetär bewerteten übergesetzlichen Forderungen enthält.

Forderung eingebracht durch Kommune	**KF 1 Schallschutz Neubaustrecke – Kosten in Mio. Euro**	**KF 2 Schallschutz Bestandsstrecken – Kosten in Mio. Euro** (Kosten in Mio. Euro für alternative Forderung mit niedrigeren Schallschutzwänden)	**KF 4 Sonstige Forderungen – Kosten in Mio. Euro**	**Kosten in Mio. Euro**
Neu-Isenburg-Zeppelinheim (KF-UNr 1.1)	**13,7**			**13,7**
Neu-Isenburg-Zeppelinheim (KF-UNr 1.2)	**0,1**			**0,1**
Mörfelden-Walldorf, Kreis Groß-Gerau (KF-UNr. 1.3)	**6,3**			**6,3**
Mörfelden-Walldorf, Kreis Groß-Gerau (KF-UNr. 1.5)	**5,2**			**5,2**
Erzhausen, Kreis Darmstadt-Dieburg (KF-UNr. 1.6)	**6,5**			**6,5**
Gräfenhausen, Weiterstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg (KF-UNr. 1.8)	**3,2**			**3,2**
Wissenschaftsstadt Darmstadt (KF-UNr. 1.9)	**64,9**			**64,9**
Wissenschaftsstadt Darmstadt, Weiterstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg (KF-UNr. 1.10)	**73,4**			**73,4**
Griesheim, Kreis Darmstadt-Dieburg (KF-UNr. 1.11)	**3,5**			**3,5**
Pfungstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg (KF-UNr. 1.13)	**45,0**			**45,0**
Gernsheim, Kreis Bergstraße, Kreis Groß-Gerau, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN) (KF-UNr. 1.15)	**25,0**			**25,0**

DB InfraGO

Forderung eingebracht durch Kommune	**KF 1 Schallschutz Neubaustrecke – Kosten in Mio. Euro**	**KF 2 Schallschutz Bestandsstrecken – Kosten in Mio. Euro** (Kosten in Mio. Euro für alternative Forderung mit niedrigeren Schallschutzwänden)	**KF 4 Sonstige Forderungen – Kosten in Mio. Euro**	**Kosten in Mio. Euro**
Alsbach-Hähnlein, Kreis Bergstraße, Kreis Darmstadt-Dieburg, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN) (KF-UNr. 1.16)	**36,0**			**36,0**
Bensheim, Kreis Bergstraße, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN) (KF-UNr. 1.17)	**29,0**			**29,0**
Bensheim, Kreis Bergstraße, Umweltverband Mensch vor Verkehr, Bürgerinitiative Lebenswertes Langwaden (KF-UNr. 1.18)	**1.350,0**			**1.350,0**
Mannheim, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN) (KF-UNr. 1.19)	**46,0**			**46,0**
Klein-Gerau, Kreis Groß-Gerau (KF-UNr. 2.1)		**11,0**		**11,0**
Weiterstadt-Braunshardt, Kreis Darmstadt-Dieburg (KF-UNr. 2.2)		**12,4**		**12,4**
Wissenschaftsstadt Darmstadt (KF-UNr. 2.5)		**9,1**		**9,1**
Wissenschaftsstadt Darmstadt (KF-UNr. 2.6)		**2,0**		**2,0**
Pfungstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg (KF-UNr. 2.7)		**24,0** (10,0)		**24,0** (10,0)
Kreis Bergstraße, Umweltverband Mensch vor Verkehr, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN) (KF-Unr. 2.8)		**232,0** (56,9)		**232,0** (56,9)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB InfraGO

Forderung eingebracht durch Kommune	**KF 1 Schallschutz Neubaustrecke – Kosten in Mio. Euro**	**KF 2 Schallschutz Bestandsstrecken – Kosten in Mio. Euro** (Kosten in Mio. Euro für alternative Forderung mit niedrigeren Schallschutzwänden)	**KF 4 Sonstige Forderungen – Kosten in Mio. Euro**	**Kosten in Mio. Euro**
Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN) (KF-Unr. 2.12)		**3,2**		**3,2**
Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN) (KF-UNr. 2.13)		**37,0**		**37,0**
Neu-Isenburg-Zeppelinheim (KF-UNr. 4.3)			**20,0**	**20,0**
Summe Kosten (alternativ mit niedrigeren SSW)	**1.707,8**	**330,7** (141,6)	**20,0**	**2.058,5** (1.869,4)

Die Kosten setzen sich zusammen aus den reinen Baukosten und 26 % Planungskosten und 35 % Risikozuschlag und einem Nominalisierungsfaktor. Die Nominalisierung berücksichtigt die Wirkung der Kosten zu den unterschiedlichen anfallenden Zeitpunkten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB InfraGO

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

5 Anlagen

Anlage 1: Bewertungsmatrix gesetzl. Vorzugsvariante und gesetzl. Schallschutz

Anlage 2: Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 3: Begründung der besonderen Betroffenheit und Kernforderungen der Region

Anlage 4: Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

DB InfraGO



DB InfraGO AG

Anlage 1

Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante und gesetzlicher Schallschutz

DB InfraGO AG
Region Mitte
I.II-MI-M

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Inhaltsverzeichnis

1 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante **3**

1.1 Ermittlung der Vorzugsvariante 3

1.2 Vorzugsvariante 7

2 Gesetzliche Schallschutzmaßnahmen **8**

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1 Bewertungsmatrix gesetzliche Vorzugsvariante

1.1 Ermittlung der Vorzugsvariante

Die Streckenführung der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim wurde in drei Schritten ermittelt:

1. Güterzuganbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die Neubaustrecke (Jahr 2019)
2. Streckenführung im Raum Lorsch–Mannheim (Jahr 2019)
3. Gesamtstrecke (Jahr 2020)

In einem ersten Schritt wurde die Anbindung der Bestandsstrecke Mainz–Darmstadt an die Neubaustrecke ermittelt. Die Anbindung ist erforderlich, um den nächtlichen Güterverkehr aus Westen auf die Neubaustrecke zu führen (Verkehrslenkung). Hierzu wurden im letzten Untersuchungsschritt noch vier Varianten untersucht und gegeneinander abgewogen.

Im zweiten Schritt wurde die optimale Streckenführung für den südlichen Abschnitt der Neubaustrecke, zwischen Lorsch und Mannheim-Waldhof, gesucht. Hierbei wurden im letzten Untersuchungsschritt noch acht Varianten untersucht und gegeneinander abgewogen.

Die Ergebnisse dieser beiden Untersuchungsschritte wurden dann als Segmente wie Puzzleteile in die zu betrachtenden Gesamtvarianten eingefügt. Daraus ergaben sich die Varianten, die im dritten Prüfschritt untersucht wurden.

In allen drei Schritten zusammen wurden insgesamt 32 Trassenvarianten, darunter auch Vorschläge aus der Region, auf ihre Machbarkeit sowie nach umweltfachlichen, verkehrlichen, technischen und wirtschaftlichen Kriterien geprüft und bewertet.

Prämisse war, dass die Trasse die verkehrlichen Ziele erfüllt, finanzierbar und genehmigungsfähig ist und die geringsten Auswirkungen auf Mensch und Natur hat.

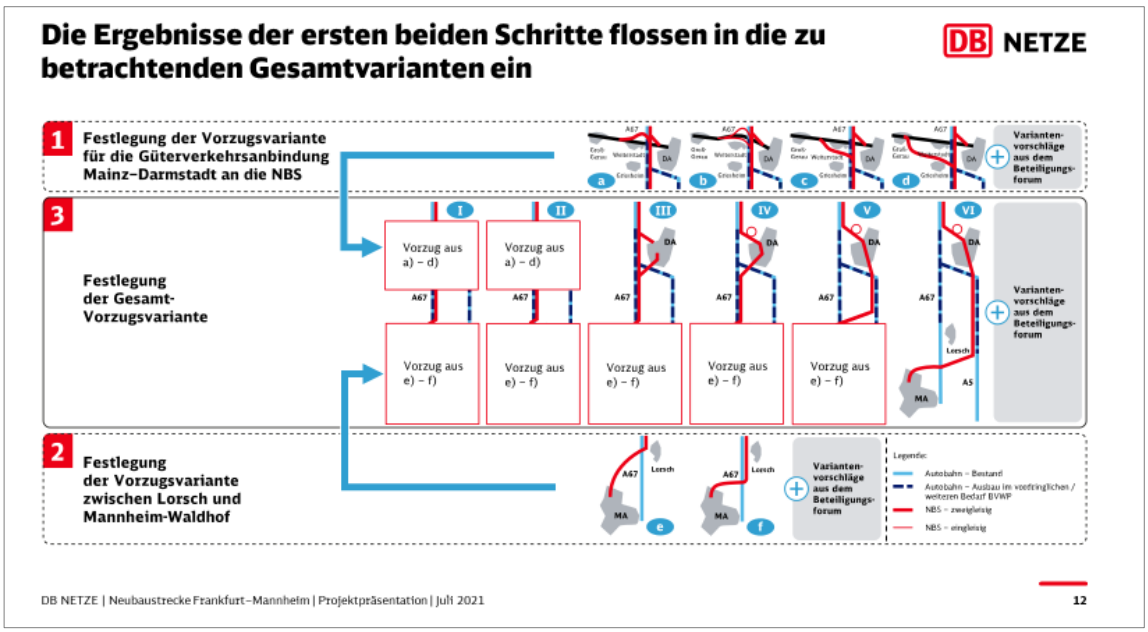


Abbildung 1: Darstellung Variantenentscheid – gezeigt auf mehrern Sitzungen des Beteiligungsforums; Quelle: DB InfraGO AG

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gesamttrassenvergleich

Im dritten Schritt, dem Gesamttrassenvergleich, wurden noch zehn Varianten untersucht. Variante I wurde nicht weiterverfolgt, da sie das verkehrliche Ziel einer Verbindung von Darmstadt nach Mannheim über die Neubaustrecke nicht erfüllt.

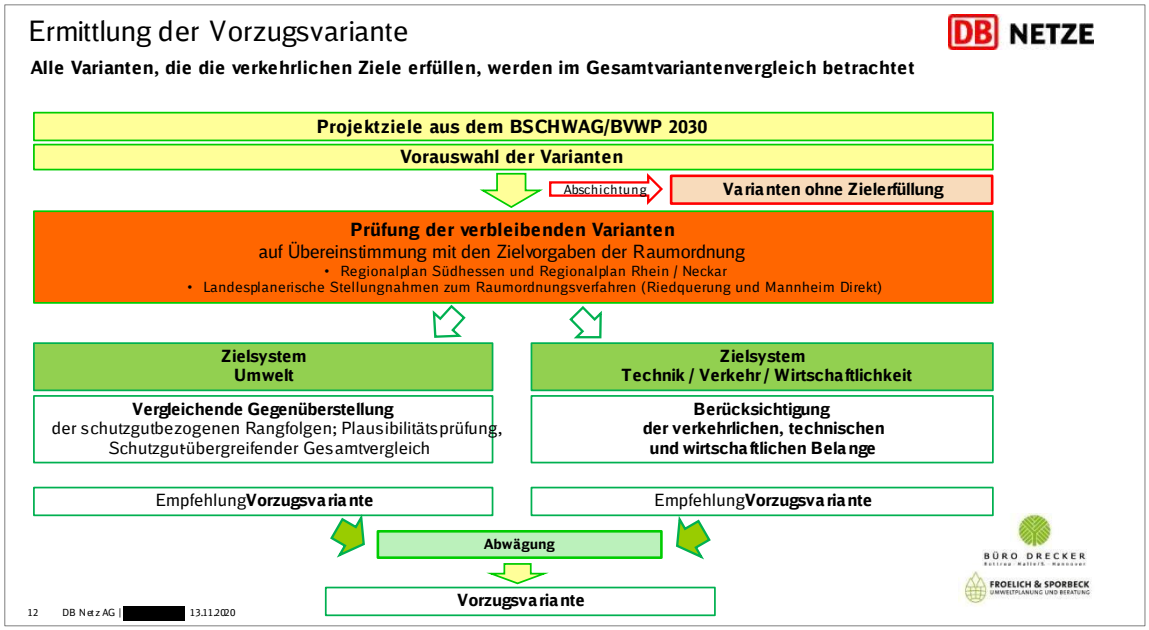


Abbildung 2: Ermittlung der Vorzugsvariante - aus 11. Sitzung des Beteiligungsforums am 13. November 2020; Quelle: DB InfraGO AG

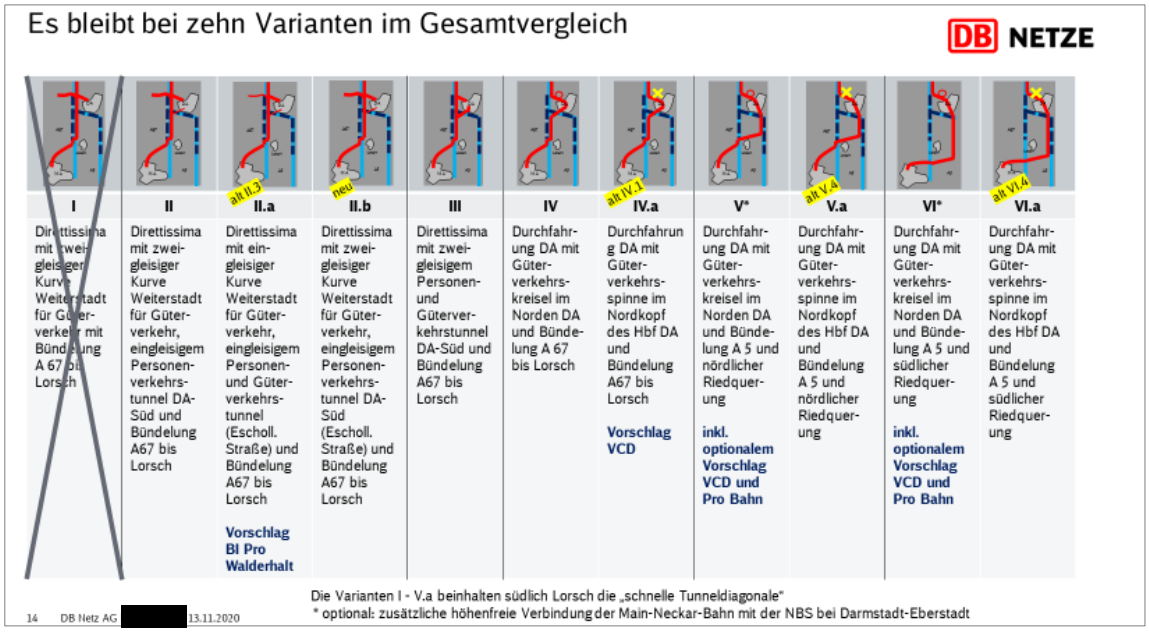


Abbildung 3: Varianten Gesamttrassenvergleich - aus 11. Sitzung des Beteiligungsforums am 13. November 2020; Quelle: DB InfraGO AG

Auch in diesem letzten Prüfschritt wurden alle Varianten nach umweltfachlichen, verkehrlichen, technischen und wirtschaftlichen Kriterien untersucht und die Ergebnisse gegenübergestellt.

Für die Umwelt haben die Gutachter die Schutzgüter Mensch, Tiere/Pflanzen/biologische Vielfalt, Wasser, Fläche, Klima, Boden und Landschaft mit ihren Leit- und Unterkriterien quantitativ und qualitativ bewertet.

Für die Bereiche Verkehr, Technik und Wirtschaft wurden die Kriterien Kapazität, Fahrzeit, Verkehrslenkung, betriebliche Flexibilität, Nutzen/Kosten (NKV), erster verkehrlicher Nutzen (Teil-IBN), Gesamtinbetriebnahme NBS, Bauausführung (Risiken), Erschwernisse Verkehr und Beeinträchtigung der Anwohner:innen bewertet.

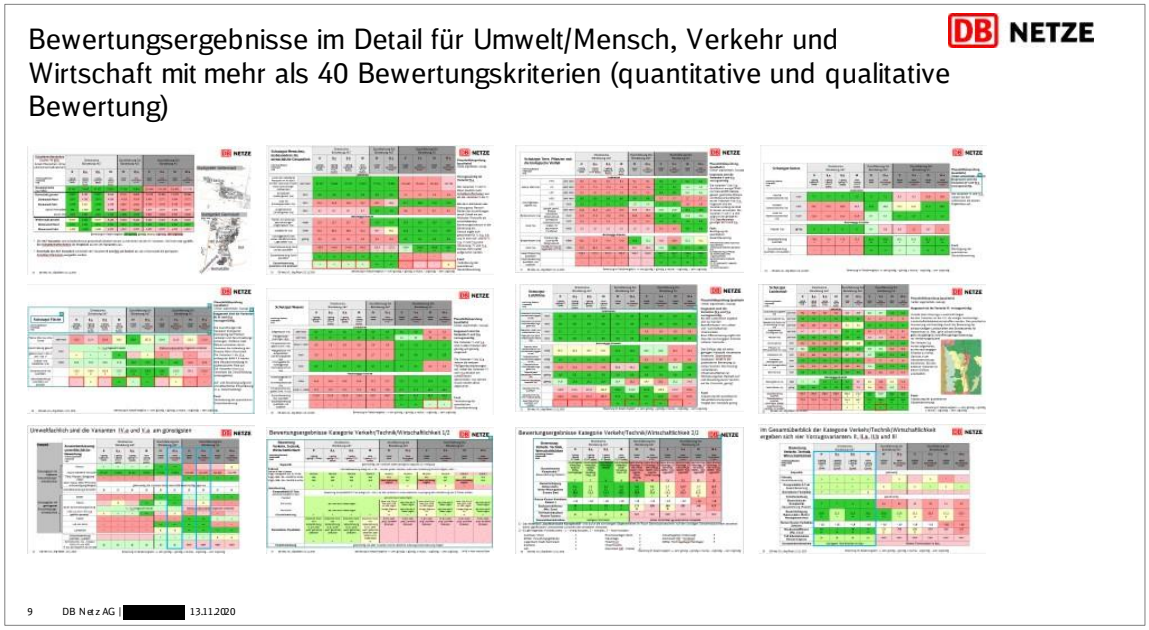


Abbildung 4: Bewertungsmatrix - aus 11. Sitzung des Beteiligungsforums am 13. November 2020;
Quelle: DB InfraGO AG

Die Untersuchung der zehn verbliebenen Varianten ergab, dass die Variante IV.a aus umweltfachlicher Sicht und die Varianten II, II.a, II.b und III aus verkehrlicher, technischer und wirtschaftlicher Sicht vorzuziehen sind.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

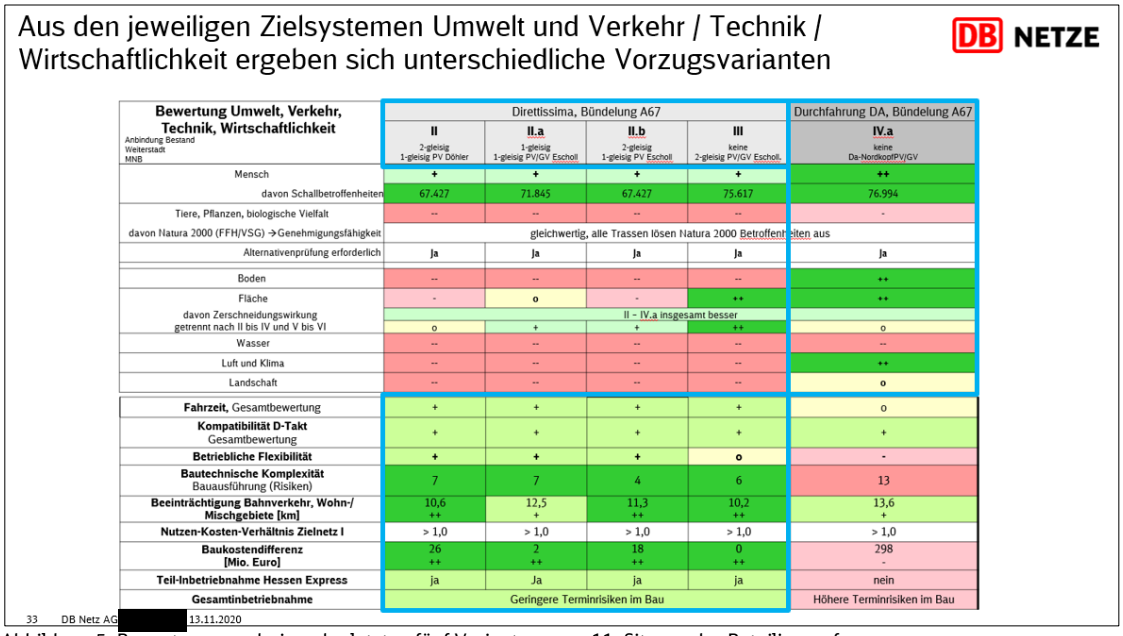


Abbildung 5: Bewertungsergebnisse der letzten fünf Varianten - aus 11. Sitzung des Beteiligungsforums am 13. November 2020; Quelle: DB InfraGO AG

Die Variante IV.a schied dann aufgrund der höheren Kosten, der längeren Fahrzeit und der innerstädtischen Baustellen in Darmstadt aus. Die endgültige Variantenentscheidung wurde schließlich auf der Grundlage der Umweltbelange, der Lärmbetroffenheit und der Zerschneidungswirkung der vier verbliebenen Varianten getroffen. Diese lagen verkehrlich und wirtschaftlich sehr nahe beieinander. Zur Optimierung des Schutzgutes Mensch wurden die Varianten II.a und III verworfen. Zur Vermeidung einer Beeinträchtigung des Westwaldes fiel die Wahl letztlich auf Variante II.b als Vorzugsvariante.

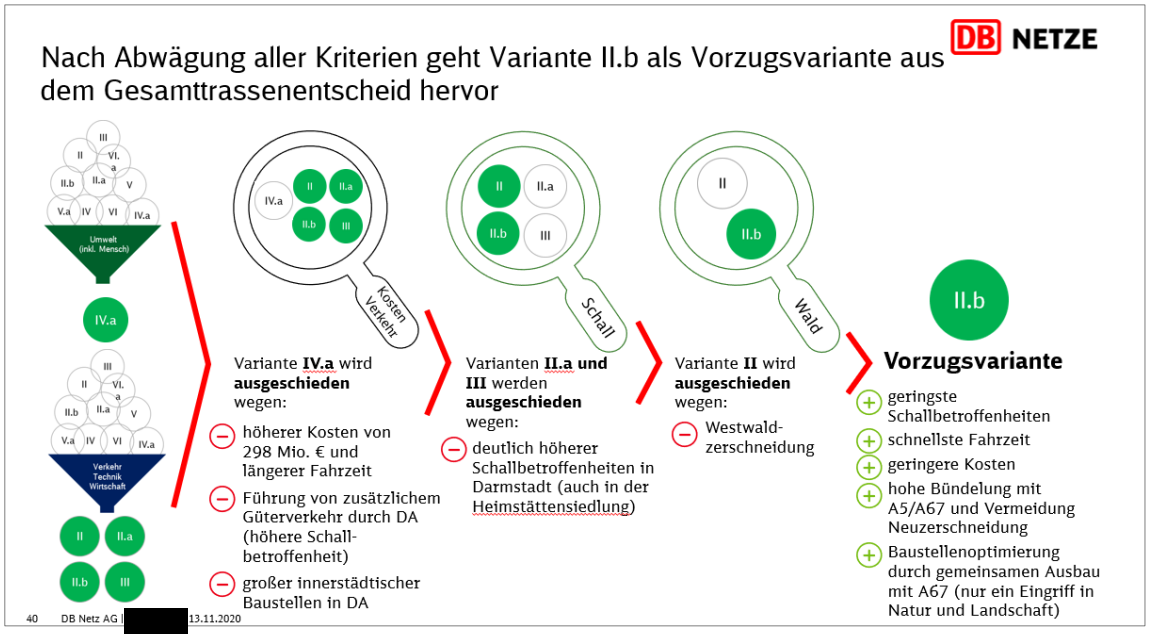


Abbildung 6: Abwägungsschritte - aus 11. Sitzung des Beteiligungsforums am 13. November 2020; Quelle: DB InfraGO AG

2024 wurde im Rahmen der Vorplanung des südlichsten Planfeststellungsabschnitts (PFA 5/6) die Vorzugsvariante in diesem Abschnitt optimiert. Zwischen Lorsch und Mannheim wurden

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

fünf kleinräumige unterirdische Varianten untersucht. Das Ergebnis hat zur neuen Vorzugsvariante geführt.

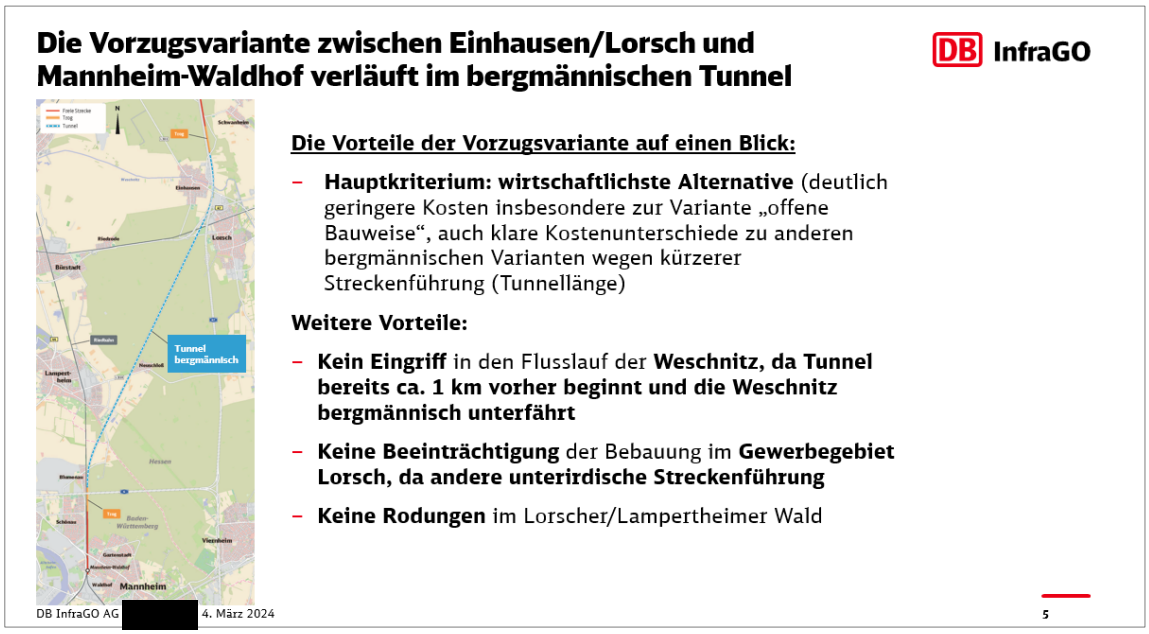


Abbildung 7: Vorzugsvariante PFA 5/6 - aus 18. Sitzung des Beteiligungsforums am 4. März 2024;
Quelle: DB InfraGO AG

1.2 Vorzugsvariante

Die Vorzugsvariante der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim verläuft ab Neu-Isenburg-Zeppelinheim parallel zur Autobahn A5 und ab Darmstadt entlang der A67 bis kurz vor Einhausen. Dort mündet die Strecke in einen Tunnel, der auf der Ostseite der Autobahn an Einhausen vorbeiführt, die Weschnitz unterquert und in Höhe der L3111 auf die andere Seite der A67 wechselt. Die Strecke verläuft anschließend durchgehend unterirdisch durch den Lorscher/Lampertheimer Wald nordwestlich an Lampertheim-Neuschloß vorbei bis nach Mannheim-Blumenau. Dort bindet sie an die Riedbahn an. Darmstadt wird mit einer Nord- und einer Südanbindung an das Personenverkehrsnetz angebunden. Der Güterverkehr aus Mainz erreicht die neue Trasse über die sogenannte Weiterstädter Kurve.



Abbildung 8: Streckenverlauf Vorzugsvariante Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim mit Planfeststellungsabschnitten;
Quelle: DB InfraGO AG

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2 Gesetzliche Schallschutzmaßnahmen

In den nachfolgenden Tabellen sind die Schallschutzmaßnahmen inkl. der Darstellung der Kosten (reale Baukosten) dargestellt, die im Rahmen der gesetzlichen Planung ermittelt wurden.

Tabelle 2: Übersicht Schallschutzmaßnahmen

PFA 1

Maßnahme	Strecke Nr., Ort	Lage	von km	bis km	Länge in m	Baukosten
Schallschutzwand 1,5m Höhe	3657, Mörfelden Zeltplatz	Rechts	11,470	11,870	400	
	3657, Camping Steinrodsee	Rechts	14,700	15,600	900	
Schallschutzwand 2,0m Höhe	3657, Walldorf Mitte	Rechts	9,100	9,400	300	
	3657, Gräfenhausen Ost	Links	16,250	16,900	650	
Schallschutzwand 2,5m Höhe	3657, Erzhausen	Links	14,100	14,900	800	
Schallschutzwand 3,0m Höhe	3657, Zeppelinheim	Links	4,995	5,525	530	Summe reale Baukosten 17,5 Mio. EUR
	3657, Walldorf Süd	Rechts	9,400	10,000	600	
	3657, Walldorf Nord	Rechts	7,950	9,100	1150	
Schallschutzwand 4,0m Höhe	3657, Zeppelinheim	Links	5,175	5,375	200	Summe reale Baukosten +Nebenkosten +Planungsk. +Nominalisierung 28,9Mio. EUR
	3657, Gräfenhausen West	Rechts	16,900	18,550	1650	
	3657, Gräfenhausen West	Rechts	16,050	16,700	650	
Schallschutzwand 4,5m Höhe	3657, Gräfenhausen West	Rechts	16,700	16,900	200	
Schallschutzwand 6,0m Höhe	3657, Zeppelinheim	Links	4,925	5,175	250	
Besonders überwachtes Gleis	3657, Zeppelinheim		5,075	5,775	1400	
	3657, Walldorf		7,200	10,000	5600	
	3657, Mörfelden Zeltplatz		11,370	11,970	1200	
	3657, Erzhausen		14,000	14,900	1800	
	3657, Camping Steinrodsee		14,900	16,000	2200	
	3657, Gräfenhausen		16,000	18,550	5100	
	3657, Siedlung Ostende		18,550	19,100	1100	

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

PFA 2

Maßnahme	Strecke Nr., Ort	Lage	von km	bis km	Länge in m	Baukosten
Schallschutz-wand 3,0m Höhe	3657, Waldkolonie	Links	22.410	23.250	840	
	3657, Griesheim	Rechts	25.900	26.100	200	
Schallschutz-wand 4,0m Höhe	3657, Tann	Links	24.225	24.750	538	
	3657, Tann	Rechts	24.225	25.000	775	
	3657, Griesheim	Rechts	25.700	25.900	200	
Schallschutz-wand 5,0m Höhe	3657, Griesheim	Rechts	25.200	25.700	500	
Schallschutz-wand 6,0m Höhe	3530, Weiterstadt	Rechts	26.200	26.610	410	
	3530 und 3546, Weiterstadt	Rechts	26.607	26.623	16	
	3530, Weiterstadt	Rechts	26.655	27.339	694	
	3530 und 3546, Weiterstadt	Rechts, Links	26.980	27.339	359	
	3530, Weiterstadt	Rechts	27.356	27.800	459	
	3530 und 3546, Weiterstadt	Rechts, Links	27.356	27.421	65	
	3530, Weiterstadt	Rechts	27.830	28.070	240	
	3530 Braunshardt	Links	26.000	27.340	1340	
	3546 Braunshardt	Links	0,556	0,950	394	
Besonders überwachtes Gleis	3530 und 3546, Braunshardt, Weiterstadt entsprechend SSD zzgl. 45m vor Weiche		0,419	0,464	6014	
	3657, Waldkolonie		22.410	23.250	1680	
	3657, Tann		23.250	25.000	1750	
	3657, Griesheim		23.250	25.000	1750	
	3657, Griesheim		25.200	26.200	2000	
Schienensteg-dämpfer, Schallabsorber	3530, Braunshardt, Weiterstadt		26.000	26.590	1180	
	3530, Braunshardt, Weiterstadt		26.930	27.327	397	
	3530, Braunshardt, Weiterstadt		27.369	27.620	250	
	3530, Braunshardt, Weiterstadt		26.800	27.220	420	
	3530, Braunshardt, Weiterstadt		27.370	27.620	250	
	3546, Braunshardt, Weiterstadt		0,130	0,620	490	
	3546, Braunshardt, Weiterstadt		0,788	1,960	1172	
	3546, Braunshardt, Weiterstadt		0,000	0,420	420	
	3546, Braunshardt, Weiterstadt		0,570	1,960	1390	
	3657, Waldkolonie		22.410	23.250	1680	
	3657, Tann		23.250	25.200	1950	
	3657, Griesheim		23.250	25.200	1950	

Summe reale Baukosten 24,32 Mio. EUR

Summe reale Baukosten +Nebenkosten +Planungsk. +Nominalisierung 42,13 Mio. EUR

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

PFA 3.1

Maßnahme	Strecke Nr., Ort	Lage	Von km	bis km	Länge in m	Baukosten
Schallschutz-wand 2,5 m Höhe	3547, Darmstadt	Rechts	0.020	0.220	200	Summe reale Baukosten 0,63 Mio. EUR Summe reale Baukosten +Nebenkosten +Planungsk. +Nominalisie-rung 1,09 Mio. EUR
Besonders überwachtes Gleis	3547, Heimstätten-siedlung		2.200	2.500	300	
Absorber	3547, Darmstadt		0.230	0.267	37	
	3547, Heimstätten-siedlung		2.350	2.450	100	

PFA 3.2

Maßnahme	Strecke Nr., Ort	Lage	von km	bis km	Länge in m	Baukosten
Schallschutz-wand 3,0m Höhe	3657, Hahn	rechts	33,800	34,400	600	Summe reale Baukosten 29,2 Mio. EUR Summe reale Baukosten +Nebenkosten +Planungsk. +Nominalisie-rung 50,4 Mio. EUR
Schallschutz-wand 3,5m Höhe	3657, Pfungstadt	links	30,800	31,800	1000	
Schallschutz-wand 4,0m Höhe	3657, Hahn	rechts	33,600	33,800	200	
Schallschutz-wand 4,5m Höhe	3657, Pfungstadt	links	29,400	30,800	1400	
	3657, Hahn	rechts	31,800	32,400	600	
	3657, Eschollbrü-cken	rechts	29,400	31,800	2400	
Schallschutz-wand 5,0m Höhe	3657, Hahn	rechts	33,400	33,600	200	
Schallschutz-wand 6,0m Höhe	3657, Hahn	rechts	32,400	33,400	1000	
Besonders überwachtes Gleis	3657, Eschollbrü-cken		29,200	31,800	2600	
	3657, Hahn		31,800	34,700	2900	
	3657, Allmendfeld		35,950	37,500	1550	
	3657, Allmendfeld		34,700	35,950	1250	
Schienensteg-dämpfer, Schallabsorber	3657, Eschollbrü-cken		29,200	31,800	2600	
	3657, Hahn		31,800	34,400	2600	
	3657, Eich		30,720	31,800	1080	
	3657, Allmendfeld		33,800	38,500	4700	

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

PFA 4

Maßnahme	Strecke Nr., Ort	Lage	von km	bis km	Länge in m	Baukosten
Schallschutz-wand 6,0m Höhe	3657, Langwaden	links	40,200	42,650	2450	Summe reale Baukosten 11,2 Mio. EUR
Besonders überwachtes Gleis	3657, Hähnlein		37,500	40,200	2700	
	3657, Langwaden		40,200	42,650	2450	Summe reale Baukosten +Nebenkosten +Planungsk. +Nominalisie-rung 19,4 Mio. EUR
	3657, Fehlheim-Schwanheim		42,650	45,420	2770	
Schienensteg-dämpfer, Schallabsorber	3657, Hähnlein		38,500	39,700	1200	
	3657, Langwaden		39,700	42,650	2950	
	3657, Fehlheim-Schwanheim		42,650	45,420	2770	

PFA 5+6

Maßnahme	Strecke Nr., Ort	Lage	von km	bis km	Länge in m	Baukosten
Schallschutz-wand 4m Höhe	3657, Blumenau	rechts	59,68	60,48	800	
Schallschutz-wand 5m Höhe	4010,Waldhof	rechts	7,715	8,55	835	Summe reale Baukosten 22,6 Mio. EUR
Schallschutz-wand 6m Höhe	3657, Blumenau	rechts	60,48	60,88	400	
	3657Schönau	rechts	60,95	61,74	790	
	3657,Waldhof	links	63,55	64,47	915	
	3657, Schönau	rechts	61,70	63,065	1365	Summe reale Baukosten +Nebenkosten +Planungsk. +Nominalisie-rung 38,2 Mio. EUR
	3657, Gartenstadt	links	62,43	63,6	1170	
	4010, Waldhof	rechts	9,03	9,52	515	
Besonders überwachtes Gleis	3657, Blumenau		59,680	60,88	1208	
	3657, Schönau		60,95	61,74	790	
	3657, Schönau		61,7	63,065	1365	
Schienensteg-dämpfer, Schallabsorber						

Auszug Präsentation 13.11.2020



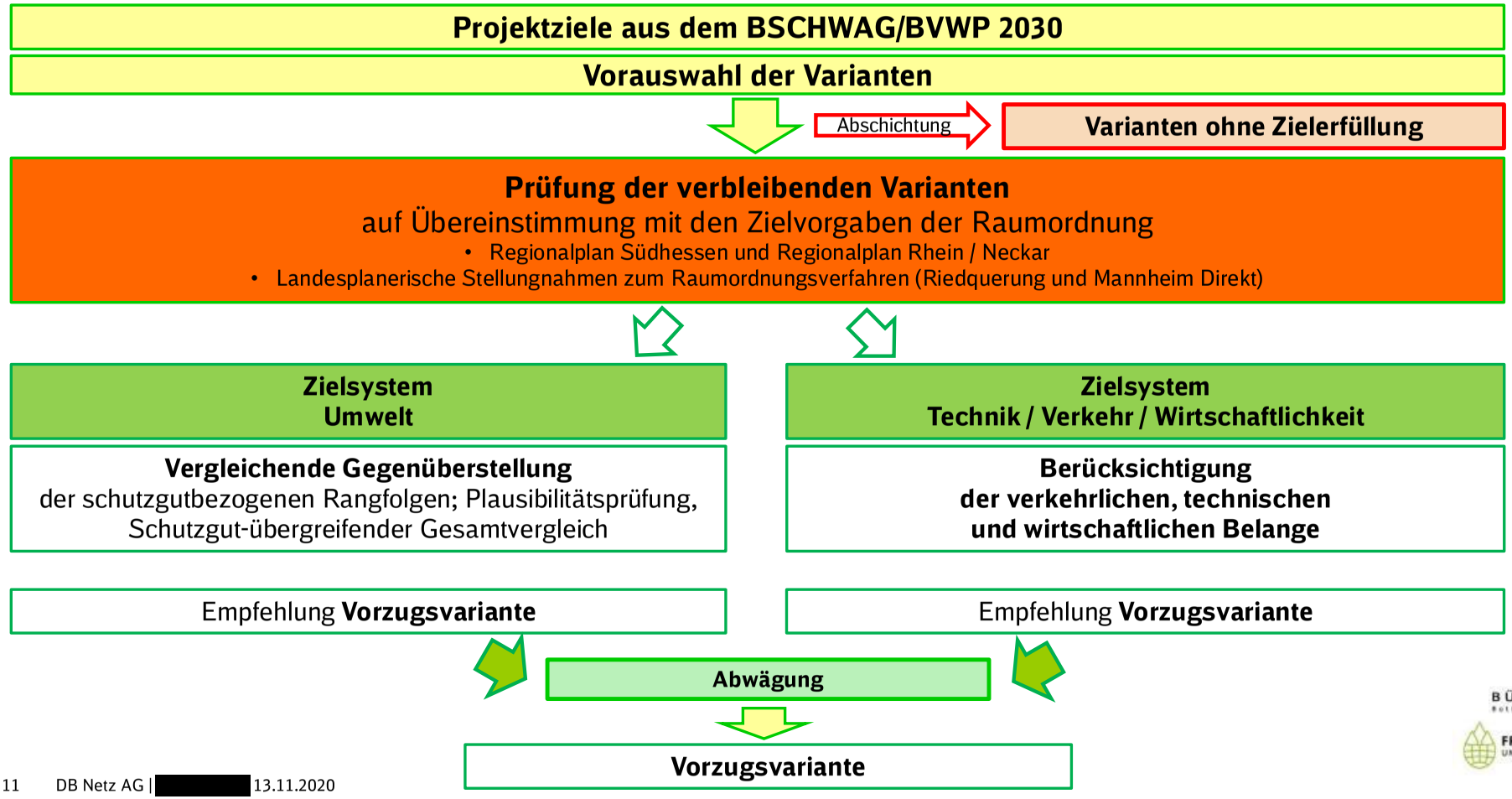
Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar
11. Sitzung des Beteiligungsforums

DB Netz AG | [redacted] 13.11.2020

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Ermittlung der Vorzugsvariante

Alle Varianten, die die verkehrlichen Ziele erfüllen, werden im Gesamtvariantenvergleich betrachtet



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Variante I wird ausgeschieden, da sie nicht das verkehrliche Ziel einer Anbindung von Darmstadt nach Mannheim über die NBS erfüllt

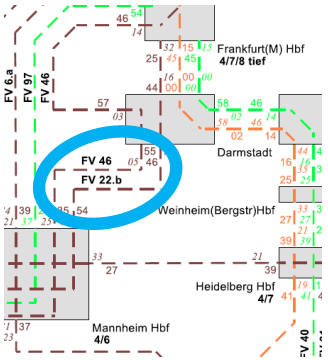
Bewertung Verkehr, Technik, Wirtschaftlichkeit	Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
	I	**II**	**II.a**	**III**	**IV**	**IV.a**	**V**	**V.a**	**VI**	**VI.a**
Aufwärtskompatibilität D-Takt Anbindung Großstädte im Raum										
Frankfurt	vollständig angebunden									
Darmstadt	Keine Züge DA-MA über NBS				Keine Züge DA-MA über NBS aus nördl. MNB		Keine Züge DA-MA über NBS aus nördl. MNB		Keine Züge DA-Maüber NBS aus nördl. MNB	
Mannheim	keine Züge aus DA von NBS				Weniger Züge aus DA		Weniger Züge aus DA		Weniger Züge aus DA	
Gesamtbewertung	**Fehlende Anbindung DA - MA über NBS führt zur Abwertung**	+	+	+	o	+	o	+	o	+

Auszug aus BVWP / PRINS



Ziel der in diesem Korridor untersuchten Projekte ist die
- Verbesserung der Anbindung von Darmstadt (Nordanbindung und ggf Südanbindung soweit Erfordernis im weiteren Planungsprozess erbracht wird) … an den Schienenpersonenfernverkehr und an den Flughafen Frankfurt.

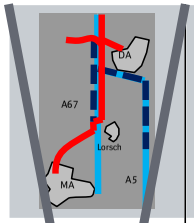
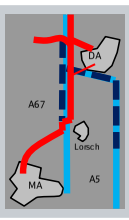
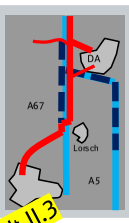
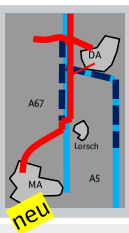
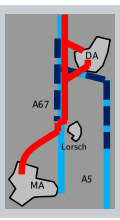
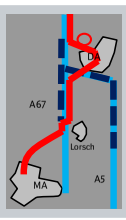
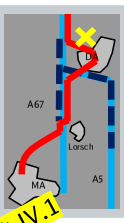
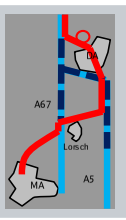
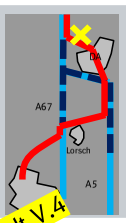
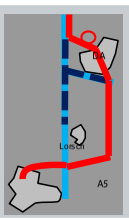
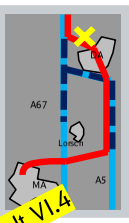
Auszug aus D-Takt 3. Gutachterentwurf



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Es bleibt bei zehn Varianten im Gesamtvergleich

DB NETZE

I	II	II.a	II.b	III	IV	IV.a	V*	V.a	VI*	VI.a
										
Direttissima mit zweigleisiger Kurve Weiterstadt für Güterverkehr mit Bündelung A 67 bis Lorsch	Direttissima mit zweigleisiger Kurve Weiterstadt für Güterverkehr, eingleisigem Personenverkehrstunnel DA-Süd und Bündelung A67 bis Lorsch	Direttissima mit eingleisiger Kurve Weiterstadt für Güterverkehr, eingleisigem Personen- und Güterverkehrstunnel (Escholl. Straße) und Bündelung A67 bis Lorsch **Vorschlag BI Pro Walderhalt**	Direttissima mit zweigleisiger Kurve Weiterstadt für Güterverkehr, eingleisigem Personenverkehrstunnel DA-Süd (Escholl. Straße) und Bündelung A67 bis Lorsch	Direttissima mit zweigleisigem Personen- und Güterverkehrstunnel DA-Süd und Bündelung A67 bis Lorsch	Durchfahrung DA mit Güterverkehrskreisel im Norden DA und Bündelung A 67 bis Lorsch	Durchfahrung DA mit Güterverkehrsspinne im Nordkopf des Hbf DA und Bündelung A67 bis Lorsch **Vorschlag VCD**	Durchfahrung DA mit Güterverkehrskreisel im Norden DA und Bündelung A 5 und nördlicher Riedquerung **inkl. optionalem Vorschlag VCD und Pro Bahn**	Durchfahrung DA mit Güterverkehrsspinne im Nordkopf des Hbf DA und Bündelung A 5 und nördlicher Riedquerung	Durchfahrung DA mit Güterverkehrskreisel im Norden DA und Bündelung A 5 und südlicher Riedquerung **inkl. optionalem Vorschlag VCD und Pro Bahn**	Durchfahrung DA mit Güterverkehrsspinne im Nordkopf des Hbf DA und Bündelung A 5 und südlicher Riedquerung

alt II.3 · neu · alt IV.1 · alt V.4 · alt VI.4

Die Varianten I - V.a beinhalten südlich Lorsch die „schnelle Tunneldiagonale“
* optional: zusätzliche höhenfreie Verbindung der Main-Neckar-Bahn mit der NBS bei Darmstadt-Eberstadt

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB NETZE

1 Ostlage vs. Westlage: Vergleich NBS-Streckenführung entlang der Autobahnen A5 / A67

2 Gesamtvariantenentscheid

2.1 Umweltfachliche Bewertungsergebnisse

2.2 Verkehrlich / Betrieblich / Wirtschaftliche Bewertungsergebnisse

2.3 Gesamtbewertungsergebnis

3 Nächste Schritte

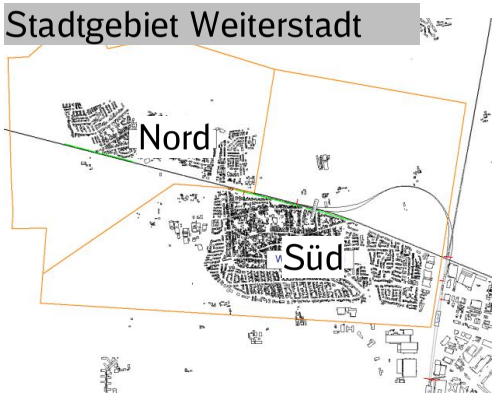
Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Schallbetroffenheiten (nachts 49 dBA, Anzahl Menschen, ohne Lärmschutzmaßnahmen)	Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
	II	**II.a**	**II.b**	**III**	**IV**	**IV.a**	**V**	**V.a**	**VI**	**VI.a**
Anbindung Bestand Weiterstadt MNB	2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	Kreisel keine	keine Da-Nordkopf PV/GV	Kreisel keine	keine Da-Nordkopf PV/GV	Kreisel keine	keine Da-Nordkopf PV/GV
Gesamtstrecke (nur NBS)	67.427	71.845	67.427	75.617	77.154	76.994	125.460	124.156	114.041	112.736
Darmstadt gesamt	3.087	8.182	3.087	9.046	9.742	9.860	11.359	10.994	11.359	10.994
Darmstadt Nord	1.831	4.765	1.831	4.838	4.815	5.019	5.634	5.271	5.634	5.271
Darmstadt Süd	1.256	3.417	1.256	4.209	4.927	4.841	5.725	5.723	5.725	5.723
davon Heimstätte	195	2.350	195	3.058	3.837	3.816	2.673	2.673	2.673	2.673
davon Ost	1.061	1.067	1.061	1.151	1.090	1.025	3.051	3.049	3.051	3.049
Weiterstadt gesamt	9.337	9.161	9.337	9.463	9.463	9.463	9.463	9.463	9.463	9.463
Weiterstadt Nord	4.841	4.841	4.841	4.841	4.841	4.841	4.841	4.841	4.841	4.841
Weiterstadt Süd	4.496	4.320	4.496	4.622	4.622	4.622	4.622	4.622	4.622	4.622

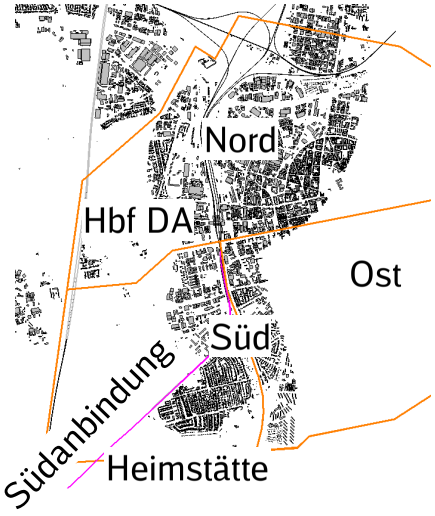
Bewertung im Relativvergleich: sehr günstig, günstig, neutral, ungünstig, sehr ungünstig

- Die **A67 Varianten** sind schalltechnisch gesamthaft deutlich besser zu bewerten als die A5 Varianten. Sie lösen **nur ca 60% der Schallbetroffenheiten im Vergleich zu** den **A5 Varianten** aus.
- **Innerhalb der A67 Varianten** schneiden die Varianten **II und II.b am besten** ab, da in Darmstadt die geringsten Schallbetroffenheiten ausgelöst werden.

Stadtgebiet Weiterstadt



Stadtgebiet Darmstadt



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit Anbindung Bestand Weiterstadt MNB		Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
		II 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	**IV** Kreisel keine	**IV.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**V** Kreisel keine	**V.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**VI** Kreisel keine	**VI.a** keine Da-Nordkopf PV/GV
Leitkriterien											
Anzahl der betroffenen Menschen im 49 dB(A) Korridor (Grenzwert Nacht, ohne Lärmvorsorge-maßnahmen	sehr hoch	67.427	71.845	67.427	75.617	77.154	76.994	125.460	124.156	114.041	112.736
Grünflächen (siedlungsnah) (ha)	hoch	0,6	0,6	0,6	0,6	0,9	0,9	2,7	2,7	2,6	2,6
Wald mit Erholungsfunktion (ha)	hoch	55,4	54,8	54,9	55,7	50,1	48,4	31,7	30,0	27,6	25,9
ausgewiesener Erholungswald (ha)	hoch	8,7	8,7	8,7	8,7	5,0	5,0	9,8	9,7	9,7	9,7
Nachrangige Kriterien											
Flächen mit Siedlungs-beschränkungen (Regionalplan) (ha)	mittel	13,7	13,7	13,7	13,7	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5
Waldflächen (ha)	mittel	67,2	66,5	66,6	67,2	59,7	59,2	51,0	50,4	47,4	46,9
Vorranggebiet für den Abbau oberflächennaher Lagerstätten (ha)	gering	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0
Zwischenbewertung (ohne Schall) quantitativ		145,9 --	144,6 --	144,8 --	146,2 --	129,5 -	127,3 -	109,0 +	106,6 ++	100,8 ++	98,6 ++
Gesamtbewertung Schall quantitativ		++	++	++	++	++	++	--	--	--	-
Gesamtbewertung quantitativ und qualitativ		**+**	**+**	**+**	**+**	**++**	**++**	**--**	**-**	**-**	**o**

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

DB NETZE

Plausibilitätsprüfung (qualitativ)
(verbal- argumentativ, Auszug)

Vorzugswürdig ist Variante IV.a

Die Varianten V und VI lösen deutlich mehr Schallbetroffenheiten aus als die Varianten II bis IV

Bei den Leitkriterien des Schutzgutes Mensch fließen die Auswirkungen durch Schall mit der höchsten Wertstufe als entscheidendes Bewertungskriterium in die Bewertung ein.
Daraus ergibt sich gesamthaft für II, II.a, II.b und III eine Auf- und für V, V.a, VI und VI.a eine Abwertung. IV und IV.a können nicht weiter aufgewertet werden.

Fazit:
Veränderung der quantitativen Gesamtbewertung

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt Anbindung Bestand Weiterstadt MNB			Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
			II 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	**IV** Kreisel keine	**IV.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**V** Kreisel keine	**V.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**VI** Kreisel keine	**VI.a** keine Da-Nordkopf PV/GV
Leitkriterien												
Natura 2000 (ha)	FFH	sehr hoch	9,2	9,2	9,2	9,2	9,1	9,1	0,3	0,3	0,4	0,4
	VS	sehr hoch	17,4	17,4	17,4	17,4	15,8	15,8	5,0	5,0	9,0	9,0
	LRT	sehr hoch	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	0,0	0,0	0,4	0,4
Schutzgebiete/-objekte (ha)	NSG	sehr hoch	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	2,7	2,7	2,7
	LSG	hoch	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,4	1,1	1,2	1,8	1,9
	gesetzl. gesch. Biotope	sehr hoch	44,8	44,3	44,3	45,3	38,8	38,3	24,6	24,0	19,1	18,6
Biotopverbund (ha)	Kernräume Biotopverbund	hoch	27,6	27,6	27,6	27,6	30,0	26,0	8,7	8,7	12,9	12,9
Wald (ha)	Kernflächen Waldnaturschutz	hoch	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0
	Wälder mit besonderen Funktionen	hoch	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4	0,8	0,8
Nachrangige Kriterien												
Biotopverbund (ha)	Entwicklungs-/Suchräume Biotopverbund	mittel	48,1	47,3	47,4	47,8	41,0	43,2	45,9	48,0	43,1	45,2
Wald (ha)	WaldflächeTrassen-regelbreite (ATKIS)	mittel	67,2	66,5	66,6	67,2	59,7	59,2	51,0	50,4	47,4	46,9
Gesamtbewertung quantitativ			219,1 --	217,1 --	217,3 --	219,3 --	199,3 -	196,6 -	141,7 ++	142,7 ++	138,6 ++	139,8 ++
Gesamtbewertung quantitativ und qualitativ			--	--	--	--	-	-	++	++	++	++

Plausibilitätsprüfung (qualitativ)
(verbal- argumentativ, Ausz

Insgesamt sind die Varianten V und V.a vorzugswürdig.

Die Varianten V bis VI.a durchfahren weniger Wald- und Natura2000-Gebiete, gesetzl. geschützte Biotop- und Biotopverbundflächen als die Varianten II bis IV.a Insgesamt sind die Varianten entlang der BAB A5 besser einzustufen. Die Varianten V und V. a sind aufgrund der geringeren VSG Betroffenheiten günstiger als VI und VIa.

Fazit:
Bestätigung der quantitativen Gesamtbewertung

*FFH: Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie), zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
VSG: Richtlinie 2009/147/EG (Vogelschutzrichtlinie) über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten
LRT: FFH-Lebensraumtyp - begrenzten Vorkommen/ vom Verschwinden bedroht

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB NETZE

Schutzgut Boden		Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
Anbindung Bestand Weiterstadt MNB		**II** 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	**IV** reisel keine	**IV.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**V** Kreisel keine	**V.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**VI** Kreisel keine	**VI.a** keine Da-Nordkopf PV/GV
Leitkriterien											
Feuchte Sonderstandorte (ha)	hoch	7,7	7,7	7,7	7,5	7,2	7,2	9,3	9,3	10,0	10,0
trockene Sonderstandorte (ha)	hoch	59,7	57,5	59,0	56,3	47,9	49,9	52,2	54,2	47,1	49,2
Wald mit Bodenschutzfunktion (ha)	hoch	11,2	11,2	11,2	11,5	5,7	5,7	2,7	2,7	4,2	4,2
Nachrangige Kriterien											
Altlasten (ha)	gering	0	0	0	0	0,4	0,8	0,9	1,3	0,9	1,3
Gesamtbewertung quantitativ		78,6 --	76,4 --	77,9 --	75,3 --	61,2 ++	63,6 ++	65,1 +	67,5 +	62,2 ++	64,7 ++
Gesamtbewertung quantitativ und qualitativ		--	--	--	--	++	++	+	+	++	++

Plausibilitätsprüfung (qualitativ)
(verbal- argumentativ, Auszu
Insgesamt sind die Varianten IV und IV.a vorzugswürdig.

Die Varianten IV und IV.a weisen bei den Leitkriterien die besten Ergebnisse auf.

Fazit:
Bestätigung der quantitativen Gesamtbewertung

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB NETZE

Schutzgut Fläche Anbindung Bestand Weiterstadt MNB		Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
		II 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	**IV** Kreisel keine	**IV.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**V** Kreisel keine	**V.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**VI** Kreisel keine	**VI.a** keine Da-Nordkopf PV/GV
Fläche NBS (ha) ohne Tunnel	sehr hoch	115,5	113,4	115,6	108,7	100,4	107,8	104,6	111,9	110,2	117,6
Zerschneidung gesamt	hoch	II – IV.a insgesamt besser						Riedquerungsvarianten insgesamt schlechter			
getrennt nach II bis IV und V bis VI		o	+	+	++	-	o	--	-	--	-
Zwickel- und Restflächen (ha)	mittel	28,0	27,0	28,0	27,0	22,0	22,0	24	24,0	44,0	45,0
Gesamtsumme (ha) quantitativ		143,5 o	140,4 o	143,6 o	135,7 +	122,4 ++	129,8 ++	128,6 ++	135,9 +	154,2 -	162,6 --
Gesamtbewertung quantitativ und qualitativ		-	o	-	++	+	++	-	o	--	--

Plausibilitätsprüfung (qualitativ)
(verbal- argumentativ, Auszug)

Insgesamt sind die Variante III, IV und IV.a vorzugswürdig.

Die Auswirkungen der Varianten divergieren kleinräumig bei Flächen-verlusten und Zerschneidungs wirkungen. Größere Insel-flächen entstehen durch Varianten der Anbindung der Strecke Mainz-Darmstadt.
Die Varianten V bis VI.a entlang der BAB A 5 weisen eine Neuzerschneidung im südhessischen Ried auf.
Die Varianten II bis IV.a vermeiden die Zerschneidung weitestgehend.

Auf- und Abwertung aufgrund umweltfachlicher Einschätzun (u. a. Zerschneidung)

Fazit:
Veränderung der quantitativer Gesamtbewertung

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB NETZE

Schutzgut Wasser		Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
Anbindung Bestand Weiterstadt MNB		**II** 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	**IV** Kreisel keine	**IV.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**V** Kreisel keine	**V.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**VI** Kreisel keine	**VI.a** keine Da-Nordkopf PV/GV
Leitkriterien											
Stillgewässer (ha)	sehr hoch	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3
Fließgewässer-querungen (Stk.)	sehr hoch	27	27	28	28	26	27	34	36	58	60
Trinkwasserschutz-gebiet Zone II (ha)	Zone II - hoch	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	2,0	2,0	2,1	2,1
Fließgewässer mit festgestelltem Überflutungsgebiet (ha)	hoch	3,0	3,0	3,0	3,0	2,7	2,7	0,9	0,9	0,9	0,9
Vorranggebiet für vorbeugenden Hochwasserschutz (ha)	hoch	0,9	0,9	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,7	5,3	5,3
Nachrangige Kriterien											
Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz (ha)	mittel	34,8	34,8	34,8	34,8	31,7	31,7	13,2	13,2	12,0	12,0
Trinkwasserschutz-gebiet Zone III (ha)	Zone III - mittel	73,3	73,3	73,3	73,3	70,8	70,8	47,5	47,5	48,3	48,3
Gesamtbewertung (ha) quantitativ		115,8 --	115,8 --	115,8 --	115,8 --	109,7 --	109,7 --	64,3 ++	64,3 ++	68,9 ++	68,9 ++
Gesamtbewertung quantitativ und qualitativ		--	--	--	--	--	--	++	++	+	+

Plausibilitätsprüfung (qualitativ)
(verbal- argumentativ, Auszug)

Insgesamt sind die Varianten V und V.a vorzugswürdig.

Die Varianten V und V.a sind in allen Kriterien sehr günstig und günstig eingestuft.

Die Varianten V bis VI.a weisen die meisten Fließgewässerquerungen auf, wobei die Varianten VI und VI.a deutlich am schlechtesten abschneiden. Aus diesem Grund werden diese abgewertet.

Fazit:
Veränderung der quantitativen Gesamtbewertung

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Schutzgut Luft/Klima Anbindung Bestand Weiterstadt MNB		Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
		II 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	**IV** Kreisel keine	**IV.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**V** Kreisel keine	**V.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**VI** Kreisel keine	**VI.a** keine Da-Nordkopf PV/GV
Leitkriterien											
Potenziell hoch aktives Kaltluftentstehungsgebiet (ha)	hoch	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Potenziell hoch aktives Frischluftentstehungsgebiet (ha)	hoch	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Potenzielle Luftleit- bzw. Luftsammelbahn (ha)	hoch	1,7	1,7	1,7	1,7	1,1	1,1	4,8	4,8	4,8	4,8
Potenziell hoch aktive Ventilationsbahn/-fläche (ha)	hoch	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nachrangige Kriterien											
Potenziell aktive Ventilationsfläche und Kaltluftentstehungsgebiet (ha)	mittel	35,7	34,9	35,7	32,5	22,9	23,0	30,5	30,6	45,1	45,2
Potenziell aktives Kaltluftentstehungsgebiet (ha)	mittel	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	6,3	6,3	6,3	6,3
Potenziell aktives Frischluftentstehungsgebiet (ha)	mittel	71,6	72,5	72,5	73,8	66,6	65,1	50,8	49,3	55,5	54,0
Potenziell stark überwärmter Stadtraum (ha)	gering	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Potenziell überwärmter Stadtraum (ha)	gering	14,6	13,8	15,2	10,4	16,4	25,1	19,4	28,1	15,2	24,0
Gesamtsumme (ha) quantitativ		125,8	125,1	127,3	120,5	109,1	116,5	112,6	119,9	127,7	135,1
Gesamtsumme (ha) ohne Wertstufe gering		110,4	110,4	111,3	109,3	91,9	90,6	92,3	91,0	111,6	110,2
Gesamtbewertung Quantitativ und qualitativ		--	--	--	--	++	++	++	++	--	--

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

Plausibilitätsprüfung (qualitat
(verbal- argumentativ, Auszug)

Insgesamt sind die Varianten IV.a und V.a vorzugswürdig.
Bei den Leitkriterien ergeben sich nur bei den Betroffenheiten von Luftleit- und -sammelbahnen Unterschiede.
Eine Differenzierung ergibt sich über die nachrangigen Kriterien mittlerer Wertstufe.

Der Einfluss des mit einer geringen Wertstufe versehenen Kriteriums "überwärmter Stadtraum" erhält in der quantitativen Bewertung zu hohes Gewicht. Die Nutzung vorhandenen Infrastrukturflächen ist Minimierungsziel. Deshalb Auf- und Abwertung durch Verzicht auf die Wertstufe „gering"

Fazit:
Anpassung der quantitativen Gesamtbewertung durch Wegfall der Wertstufe gering

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Schutzgut Landschaft		Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
		II	II.a	II.b	III	IV	IV.a	V	V.a	VI	VI.a
Anbindung Bestand Weiterstadt MNB		2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	Kreisel keine	keine Da-Nordkopf PV/GV	Kreisel keine	keine Da-Nordkopf PV/GV	Kreisel keine	keine Da-Nordkopf PV/GV
Leitkriterien											
Landschaftsschutzgebiete (ha)	sehr hoch	40,5	40,0	40,0	41,0	34,5	33,9	20,2	19,7	14,8	14,2
Naturschutzgebiete (ha)	sehr hoch	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	2,7	2,7	2,7	2,7
Bereiche zum Schutz und zur Entwicklung von NuL (ha)	sehr hoch	13,3	13,3	13,3	13,3	9,1	9,1	3,5	3,5	4,4	4,4
ausgewiesener Erholungswald (ha)	sehr hoch	8,7	8,7	8,7	8,7	5,0	5,0	9,8	9,7	9,7	9,7
Naturpark (ha)	sehr hoch	29,6	29,6	29,6	29,6	29,6	29,6	32,8	32,8	34,9	34,9
Schutzwald (ha)	hoch	26,3	25,2	25,2	25,9	18,7	18,6	11,8	11,8	11,1	10,9
Freiraum (LW, Offenlandbiotope, etc.) (ha)	hoch	28,3	27,1	26,2	25,5	24,8	25,0	29,0	29,2	36,3	36,4
Waldbestand (ha)	hoch	67,2	66,5	66,6	67,2	59,7	59,7	51,0	50,4	47,4	46,9
Grünflächen (siedlungsnah) (ha)	hoch	0,6	0,6	0,6	0,6	0,9	0,9	2,7	2,7	2,6	2,6
Wald mit Erholungsfunktion (ha)	hoch	51,6	51,0	54,9	51,7	49,8	48,1	31,6	30,0	27,5	25,8
Bannwald (ha)	hoch	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	16,1	16,1	17,4	17,4
Nachrangige Kriterien											
Siedlungsfläche (ha)	mittel	7,7	7,6	8,3	4,4	6,5	10,7	10,4	14,6	10,2	14,5
Verkehrsflächen (ha)	gering	13,9	14,6	14,8	12,9	14,9	21,1	18,4	24,6	16,3	22,5
Gesamtbewertung quantitativ		297,5 --	294,0 --	298,0 --	290,6 --	263,3 o	271,5 o	240,0 ++	247,8 +	235,3 ++	242,9 ++
Gesamtbewertung quantitativ (ohne Nachr. Krierien		275,9 --	271,8 --	274,9 --	273,3 --	241,9 o	239,7 o	211,2 ++	208,6 ++	208,8 ++	205,9 ++
Gesamtbewertung quantitativ und qualitativ		--	--	--	--	o	o	++	++	++	++

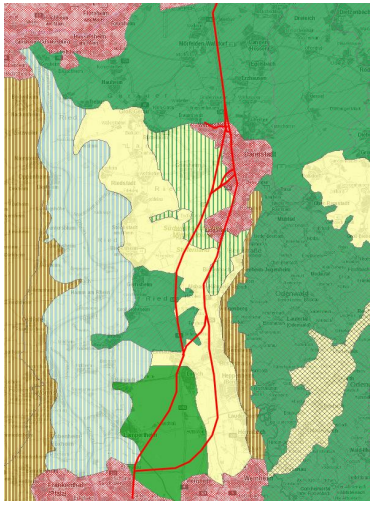
DB NETZE

Plausibilitätsprüfung (qualitativ)
(verbal- argumentativ, Auszug)

Insgesamt ist die Variante VI. vorzugswürdig

Vorteile beim Schutzgut Landschaft liegen bei den Varianten an der A 5, da weniger hochwertige Landschaftsbildelemente betroffen werden. Die quantitati Auswertung wird bestätigt durch die Bewertung der schutzwürdigen Landschaften des Bundesamtes für Naturschutz (s. Abb.: grün schutzwürdig, gelb und gelb/grün schraffiert geringe Bedeutung, rot Verdichtungsräume)

Die Variante V.a wurde aufgewertet, da die nachrangigen Kriterien zu hohes Gewicht in der Gesamtbewertung einnehmen. Bei den anderen Varianten ist dieser Einfluss unerheblich.



Fazit:
Anpassung der quantitativen Gesamtbewertung

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + güns
o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Umweltfachlich sind die Varianten IV.a und V.a am günstigsten

DB NETZE

Umwelt	Zusammenfassung umweltfachliche Bewertung Anbindung Bestand Weiterstadt MNB	Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
		II 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	**IV** Kreisel keine	**IV.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**V** Kreisel keine	**V.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**VI** Kreisel keine	**VI.a** keine Da-Nordkopf PV/GV
Schutzgüter mit **höherer** Entscheidungs-erheblichkeit	Mensch	+	+	+	+	++	++	--	-	-	o
	Anzahl betroffene Menschen	67.427	71.845	67.427	75.617	77.154	76.994	125.460	124.156	114.041	112.736
	Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	--	--	--	--	-	-	++	++	++	++
	davon Natura 2000 (FFH/VSG) →Genehmigungsfähigkeit	gleichwertig, alle Varianten lösen Natura2000-Beeinträchtigungen aus									
	Alternativenprüfung erforderlich	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Schutzgüter mit **geringerer** Entscheidungs-erheblichkeit	Boden	--	--	--	--	++	++	+	+	++	++
	Fläche	-	o	-	++	+	++	-	o	--	--
	davon Zerschneidungswirkung	II – IV.a insgesamt besser						Riedquerungsvarianten insgesamt schlechter			
	II bis IV.a und V bis VI.a getrennt bewertet	o	+	+	++	-	o	--	-	--	-
	Wasser	--	--	--	--	--	--	++	++	+	+
	Luft und Klima	--	--	--	--	++	++	++	++	--	--
	Landschaft	--	--	--	--	o	o	++	++	++	++
	Zwischenbewertung quantitativ, qualitativ	-	-	-	-	+	+	+	+	o	o
	Gemeinsamer Aus-, Neubau BAB A67 und NBS → Nur ein Eingriff in die Umwelt	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Variante IV.a ist umweltfachlich die Vorzugsvariante

- Die Bewertung der Schutzgüter **„Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“** und **„Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“ mit höchster Entscheidungserheblichkeit ist gegenläufig.**
  → II bis IV.a bei Schall/Mensch besser
  → V bis VI.a bei Tiere, Pflanzen besser
  Die Varianten V bis VI.a weisen ggü den Varianten II bis IV.a geringere Natura 2000 Betroffenheiten aus. Aber:
  Es gibt **keine zumutbare Alternative ohne Natura 2000 Betroffenheiten**
  → Alternativenprüfung notwendig

- Die **Varianten II bis IV.a** weisen keine **Neuzerschneidung im süd-hessischen Ried** zwischen Bergstrasse und Lorsch auf. IV.a vermindert Eingriffe in den nördlichen Stadtwald von DA.

- Bis auf das Schutzgut Wasser (Grundwasser) hat die **Variante IV.a mittlere bis sehr günstige Bewertungsstufen** erreicht.

Umwelt	Zusammenfassung umweltfachliche Bewertung Anbindung Bestand Weiterstadt MNB	Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
		II 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	II.a 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	II.b 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	III keine 2-gleisig PV/GV Escholl,	IV Kreisel keine	IV.a keine Da-Nordkopf PV/GV	V Kreisel keine	V.a keine Da-Nordkopf PV/GV	VI Kreisel keine	VI.a keine Da-Nordkopf PV/GV
Schutzgüter mit **höherer** Entscheidungs-erheblichkeit	Mensch	+	+	+	+	++	++	--	-	-	o
	Anzahl betroffene Menschen	67.427	71.845	67.427	75.617	77.154	76.994	125.460	124.156	114.041	112.736
	Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	--	--	--	--	-	-	++	++	++	++
	davon Natura 2000 (FFH/VSG) →Genehmigungsfähigkeit	gleichwertig, alle Varianten lösen Natura2000-Beeinträchtigungen aus									
	Alternativenprüfung erforderlich	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Schutzgüter mit **geringerer** Entscheidungs-erheblichkeit	Boden	--	--	--	--	++	++	+	+	++	++
	Fläche	-	o	-	++	+	++	-	o	--	--
	davon Zerschneidungswirkung	II – IV.a insgesamt besser						Riedquerungsvariante insgesamt schlechter			
	II bis IV.a und V bis VI.a getrennt bewertet	o	+	+	++	-	o	--	-	--	-
	Wasser	--	--	--	--	--	--	++	++	+	+
	Luft und Klima	--	--	--	--	++	++	++	++	--	--
	Landschaft	--	--	--	--	o	o	++	++	++	++
	Zwischenbewertung quantitativ, qualitativ	-	-	-	-	+	+	+	+	o	o
	Gemeinsamer Aus-, Neubau BAB A67 und NBS →Nur ein Eingriff in die Umwelt	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein

- **Ausbau BAB 67** ebenfalls zu **berücksichtigen**:
  - bei **II bis IV.a** entstehen **Synergieeffekte mit BAB 67 Ausbau** (z. B. gemeinsame Baustrassen und Baustelleneinrichtung)
  - **Störungen und Eingriffe in Natur und Landschaft** im Gesamtraum Darmstadt, hessisches Ried und Bergstrasse **werden komprimiert/reduzier**
  - **engstmögliche Bündelung im Jägersburger/Gernsheimer Wald zwischen BAB 67 und NBS**

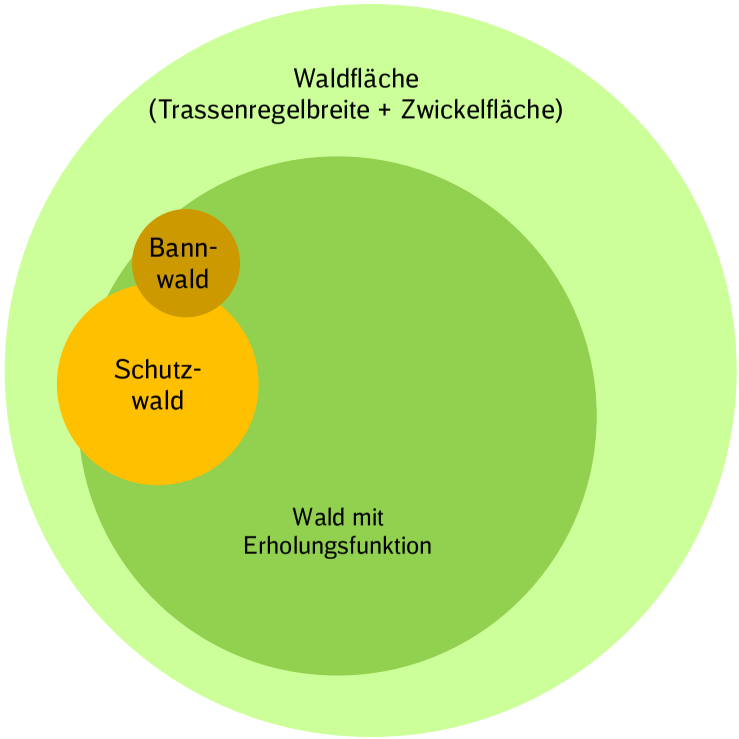
- **Bei Variante V-VI.a (Bau der NBS entlang der BAB 5):**
  - wird der Ausbau der **BAB 67 dennoch umgesetzt** und damit in den **Naturraum** Gernsheimer/Jägersburger Wald **trotzdem eingegriffen** (Waldverlust nur durch BAB 67-Ausbau **17 – 20 ha** (bei Regelbreite)

Die Schutzgüter **„Mensch“ und „Tiere und Pflanzen“** sind **gegeneinander abzuwägen**. Eine Alternativenprüfung ist notwendig. Die **Auswahl** der Vorzugstrasse erfolgt **aufgrund des gemeinsamen Autobahnausbaus BAB 67**

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungüns

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Wald wird in mehreren Funktionen bewertet, die sich tlw. überlagern Der effektive Waldverbrauch ermittelt sich aus der Trassenregelbreite und den Zwickelflächen



funktionaler Waldverbrauch
Waldflächen „dürfen nicht addiert werden“

effektiver Waldverbrauch

[ha]	II bis III	IV / IV.a	V bis VI.a
Trassen-regelbreite	ca. 67,0	ca. 59,5	ca. 49,0
Zwickelflächen	ca. 27,5	ca. 22,0	ca. 24,0 - 45,0
Waldfläche	**ca. 94,5**	**ca. 81,5**	**ca. 73,0 – 94,0**

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB NETZE

1 Ostlage vs. Westlage: Vergleich NBS-Streckenführung entlang der Autobahnen A5 / A67

2 Gesamtvariantenentscheid

2.1 Umweltfachliche Bewertungsergebnisse

2.2 Verkehrlich / Betrieblich / Wirtschaftliche Bewertungsergebnisse

2.3 Gesamtbewertungsergebnis

3 Nächste Schritte

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bewertungsergebnisse Kategorie Verkehr/Technik/Wirtschaftlichkeit 1/2

DB NETZE

Bewertung Verkehr, Technik, Wirtschaftlichkeit	Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
	II	**II.a**	**II.b**	**III**	**IV**	**IV.a**	**V**	**V.a**	**VI**	**VI.a**
Anbindung Bestand Weiterstadt MNB	2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	2-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	Kreisel keine	keine Da-Nordkopf PV/GV	Kreisel keine	keine Da-Nordkopf PV/GV	Kreisel keine	keine Da-Nordkopf PV/GV
Kapazität	gleichwertig, alle Varianten stellen genügend Kapazität zur Verfügung									
Fahrzeit Ziel aus D-Takt 3. Entwurf	Fahrzeitbewertung erfolgt von + bis –, da kein großer Abstand; außer eine Verbindung ist nicht möglich, dann --									
F Hbf – MA Hbf (ICE 3/4): 29 / 32 Min	**29,5/31,6**	**29,5/31,6**	**29,5/31,6**	**29,5/31,6**	**30,4/31,9**	**30,4/31,9**	**30,4/31,9**	**30,4/31,9**	**31,0/32,7**	**31,0/32,7**
F Hbf – NBS – DA – MA (ICE 3): 39 Min	**38,0**	**38,0**	**38,0**	**38,0**	**34,5**	**34,5**	**34,5**	**34,5**	**35,3**	**35,3**
F Hbf – MNB – DA – MA (ICE 3): 41 Min	**35,8**	**35,8**	**35,8**	**35,8**	**Keine Verbindung möglich**	**34,7**	**Keine Verbindung möglich**	**34,7**	**Keine Verbindung möglich**	**35,5**
Gesamtbewertung	**+**	**+**	**+**	**+**	**-**	**o**	**-**	**o**	**--**	**-**
Kompatibilität D-Takt Anbindung Großstädte im Raum	Bewertung Kompatibilität D-Takt erfolgt von + bis o, da alle Varianten in unterschiedlicher Ausprägung die Linienführung des D-Taktes erfüllen									
Frankfurt	alle Linien des D-Taktes möglich									
Darmstadt	alle Linien des D-Taktes möglich				keine Linie DA-MA über nördl. MNB zur NBS möglich	alle Linien des D-Taktes möglich	keine Linie DA-MA über nördl. MNB zur NBS möglich	alle Linien des D-Taktes möglich	keine Linie DA-MA über nördl. MNB zur NBS möglich	alle Linien des D Taktes möglich
Mannheim	alle Linien des D-Taktes möglich				Weniger Züge aus DA	alle Linien des D-Taktes möglich	Weniger Züge aus DA	alle Linien des D-Taktes möglich	Weniger Züge aus DA	alle Linien des D Taktes möglich
Gesamtbewertung	**+**	**+**	**+**	**+**	**o**	**+**	**o**	**+**	**o**	**+**
Betriebliche Flexibilität	Zwischen Nord- und Südanbindung in DA zwei „weit“ getrennte Strecken **+**	Zwischen Nord- und Südanbindung in DA zwei „weit“ getrennte Strecken **+**	Zwischen Nord- und Südanbindung in DA zwei „weit“ getrennte Strecken **+**	Zwischen Nord- und Südanbindung in DA zwei „weit“ getrennte Strecken aber keine Kurve Weiterstadt **o**	in DA zwei „eng“ parallele Strecken **-**	in DA zwei „eng“ parallele Strecken **-**	in DA zwei „eng“ parallele Strecken **-**	in DA zwei „eng“ parallele Strecken **-**	in DA zwei „eng“ parallele Strecken **-**	in DA zwei „eng“ parallele Strecken **-**
Verkehrslenkung	gleichwertig, bei allen Varianten ist eine nächtliche Güterzugsverkehrslenkung möglich									

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

MNB = Main-Neckar-Bahn

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bewertungsergebnisse Kategorie Verkehr/Technik/Wirtschaftlichkeit 2/2

DB NETZE

Bewertung Verkehr, Technik, Wirtschaftlichkeit **Anbindung Bestand Weiterstadt MNB**	Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
	II 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl.	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl.	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	**IV** Kreisel keine	**IV.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**V** Kreisel keine	**V.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**VI** Kreisel keine	**VI.a** keine Da-Nordkopf PV/GV
Bautechnische Komplexität [1] Bauausführung (Risiken)	Industriegebiet Weiterstadt, Kaufland, Döhler-Hochregallager **7**	Industriegebiet Weiterstadt, Kaufland, Döhler-Verwaltung, Wiest, Lidl **7**	Industriegebiet Weiterstadt, Kaufland **4**	Industriegebiet Weiterstadt, Döhler Verwaltung, Wiest, Lidl **6**	Merck Brunnen, Kläranlage, DA Hbf Kreisel, Maritim, Moxi, Jugenda., Döhler Hochreg, **14**	Merck Brunnen, Kläranlage, DA Hbf Nordkopf, Maritim, Moxi, Jugenda., Döhler Hochreg **15**	Merck Brunnen, Kläranlage, DA Hbf Kreisel, Maritim, Moxi, Jugendamt **11**	Merck Brunnen, Kläranlage, DA Hbf Nordkopf, Maritim, Moxi, Jugendamt **12**	Merck Brunnen, Kläranlage, DA Hbf Kreisel, Maritim, Moxi, Jugendamt **11**	Merck Brunnen, Kläranlage, DA Hbf Nordkopf, Maritim, Moxi, Jugendamt **12**
Beeinträchtigung Bahnverkehr, Wohn-/Mischgebiete Summe [km]	6,1 4,5 **10,6** **++**	7,3 5,2 **12,5** **+**	6,1 5,2 **11,3** **++**	6,2 4,0 **10,2** **++**	6,0 4,0 **10,0** **++**	9,6 4,0 **13,6** **+**	7,7 7,4 **15,1** **o**	10,9 7,4 **18,3** **--**	7,7 7,4 **15,1** **o**	10,9 7,4 **18,3** **--**
Nutzen-Kosten-Verhältnis Zielnetz I	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	< 1,0	< 1,0
Baukostendifferenz [Mio. Euro]	**26** **++**	**2** **++**	**18** **++**	**0** **++**	**173** **O**	**298** **-**	**168** **O**	**293** **-**	**348** **-**	**473** **--**
Teil-Inbetriebnahme Hessen Express	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Gesamtinbetriebnahme	Geringere Terminrisiken				Höhere Terminrisiken wg bautechnischer Komplexität					

1) Das **Kriterium „bautechnische Komplexität“** wird durch die schwierigen Gegebenheiten im Raum Darmstadt bestimmt. Auf den sonstigen Streckenabschnitten bestehen keine signifikanten Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten.
2) Es gilt folgendes Punktesystem: 1 – wenig komplex, 2 – komplex, 3 – hoch komplex

Autohaus Wiest	1	Brunnenanlage Merck	2	Industriegebiet Weiterstadt	3
Döhler Verwaltungsgebäude	1	Kläranlage	2	Darmstadt Hbf - Nordkopf	3
Jugendamt Stadt Darmstadt	1	Hotel Moxi	2	Döhler Hochregallager/Tanklager	3
Kaufland	1	Hotel Maritim	2		
Lidl	1	Darmstadt Hbf - Kreisel	2		

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünst

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Im Gesamtüberblick der Kategorie Verkehr/Technik/Wirtschaftlichkeit ergeben sich vier Vorzugsvarianten: II, II.a, II.b und III

Bewertung Verkehr, Technik, Wirtschaftlichkeit **Anbindung Bestand Weiterstadt MNB**	Direttissima Bündelung A67				Durchfahrung DA Bündelung A67		Durchfahrung DA Bündelung A5			
	II 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	**IV** Kreisel keine	**IV.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**V** Kreisel keine	**V.a** keine Da-Nordkopf PV/GV	**VI** Kreisel keine	**VI.a** keine Da-Nordkopf PV/GV
Kapazität					gleichwertig					
Fahrzeit, Gesamtbewertung	+	+	+	+	-	o	-	o	--	-
Kompatibilität D-Takt Gesamtbewertung	+	+	+	+	o	+	o	+	o	+
Betriebliche Flexibilität	+	+	+	o	-	-	-	-	-	-
Verkehrslenkung					gleichwertig					
Bautechnische Komplexität Bauausführung (Risiken)	7	7	4	6	14	15	11	12	11	12
Beeinträchtigung Bahnverkehr, Wohn-/ Mischgebiete [km]	10,6 ++	12,5 +	11,3 ++	10,2 ++	10,0 ++	13,6 +	15,1 o	18,3 --	15,1 o	18,3 --
Nutzen-Kosten-Verhältnis Zielnetz I	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	< 1,0	< 1,0
Baukostendifferenz [Mio. Euro]	26 ++	2 ++	18 ++	0 ++	173 O	298 -	168 O	293 -	348 -	473 --
Teil-Inbetriebnahme Hessen Express	ja	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Gesamtinbetriebnahme	Geringere Terminrisiken im Bau				Höhere Terminrisiken im Bau					

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB NETZE

1 Ostlage vs. Westlage: Vergleich NBS-Streckenführung entlang der Autobahnen A5 / A67

2 Gesamtvariantenentscheid

2.1 Umweltfachliche Bewertungsergebnisse

2.2 Verkehrlich / Betrieblich / Wirtschaftliche Bewertungsergebnisse

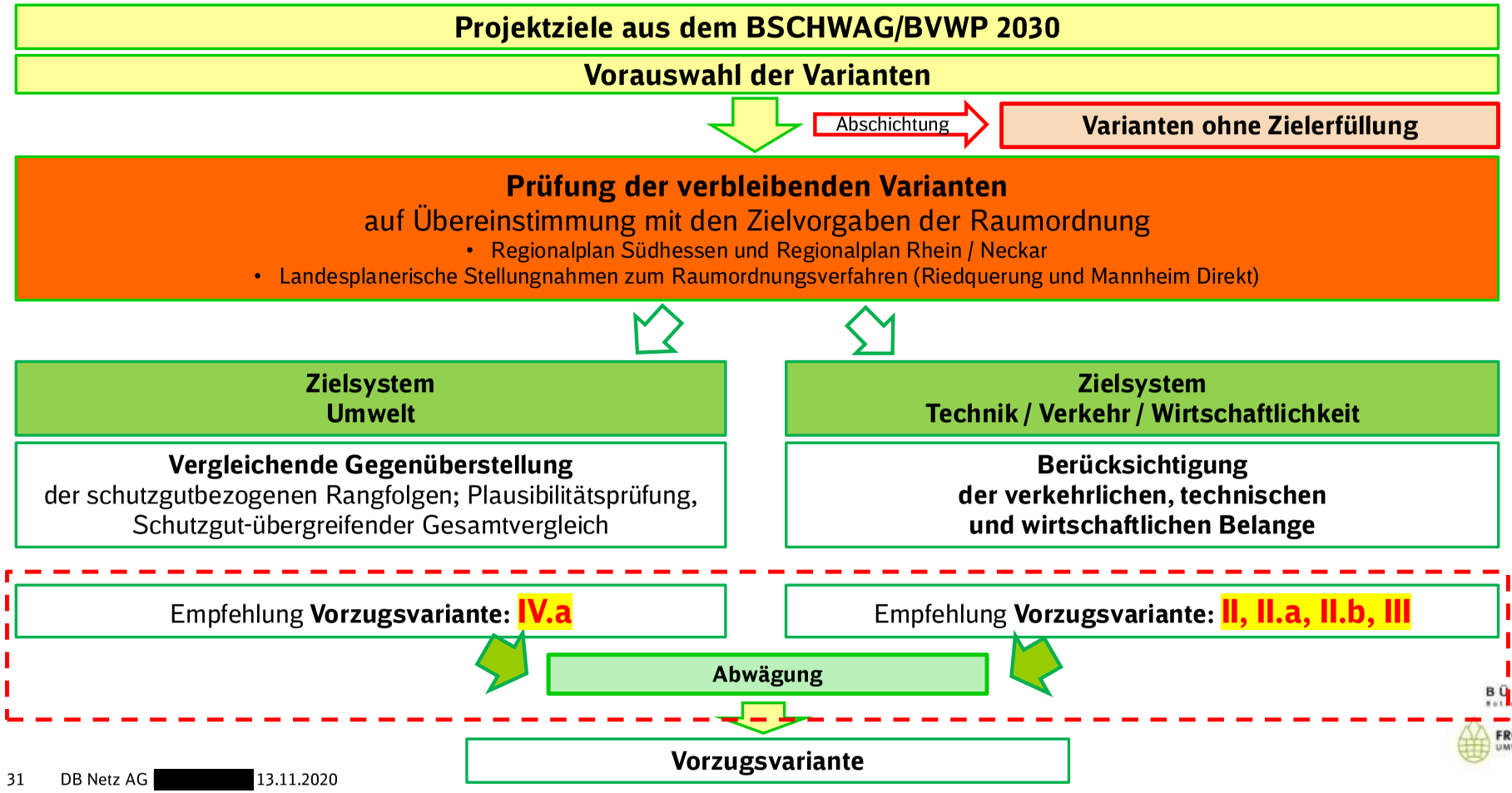
2.3 Gesamtbewertungsergebnis

3 Nächste Schritte

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Ermittlung der Vorzugsvariante

Auch für den Vergleich der Vorschläge mit den bekannten Linienführungen der Hauptvarianten werden die Prüfschritte durchgeführt



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Aus den jeweiligen Zielsystemen Umwelt und Verkehr / Technik / Wirtschaftlichkeit ergeben sich unterschiedliche Vorzugsvarianten

DB NETZE

Bewertung Umwelt, Verkehr, Technik, Wirtschaftlichkeit Anbindung Bestand Weiterstadt MNB	Direttissima, Bündelung A67				Durchfahrung DA, Bündelung A67
	II 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	**IV.a** keine Da-NordkopfPV/GV
Mensch	+	+	+	+	++
davon Schallbetroffenheiten	67.427	71.845	67.427	75.617	76.994
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	--	--	--	--	-
davon Natura 2000 (FFH/VSG) →Genehmigungsfähigkeit	gleichwertig, alle Trassen lösen Natura 2000 Betroffenheiten aus				
Alternativenprüfung erforderlich	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Boden	--	--	--	--	++
Fläche	-	o	-	++	++
davon Zerschneidungswirkung getrennt nach II bis IV und V bis VI	II – IV.a insgesamt besser				
	o	+	+	++	o
Wasser	--	--	--	--	--
Luft und Klima	--	--	--	--	++
Landschaft	--	--	--	--	o
Fahrzeit, Gesamtbewertung	+	+	+	+	o
Kompatibilität D-Takt Gesamtbewertung	+	+	+	+	+
Betriebliche Flexibilität	+	+	+	o	-
Bautechnische Komplexität Bauausführung (Risiken)	7	7	4	6	13
Beeinträchtigung Bahnverkehr, Wohn-/ Mischgebiete [km]	10,6 ++	12,5 +	11,3 ++	10,2 ++	13,6 +
Nutzen-Kosten-Verhältnis Zielnetz I	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0
Baukostendifferenz [Mio. Euro]	26 ++	2 ++	18 ++	0 ++	298 -
Teil-Inbetriebnahme Hessen Express	ja	Ja	ja	ja	nein
Gesamtinbetriebnahme	Geringere Terminrisiken im Bau				Höhere Terminrisiken im Bau

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Variante IV.a wird aufgrund der hohen Zusatzkosten, längeren Fahrzeit und innerstädtischen Baustellen in Darmstadt ausgeschieden

DB NETZE

Bewertung Umwelt, Verkehr, Technik, Wirtschaftlichkeit Anbindung Bestand Weiterstadt MNB	Direttissima, Bündelung A67				Durchfahrung DA, Bündelung A67
	II 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.	**IV.a** keine Da-NordkopfPV/GV
Mensch	+	+	+	+	++
davon Schallbetroffenheiten	67.427	71.845	67.427	75.617	76.994
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	--	--	--	--	-
davon Natura 2000 (FFH/VSG) →Genehmigungsfähigkeit	gleichwertig, alle Trassen lösen Natura 2000 Betroffenheiten aus				
Alternativenprüfung erforderlich	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Boden	--	--	--	--	++
Fläche	-	o	-	++	++
davon Zerschneidungswirkung getrennt nach II bis IV und V bis VI	II - IV.a insgesamt besser				
	o	+	+	++	o
Wasser	--	--	--	--	-
Luft und Klima	--	--	--	--	++
Landschaft	--	--	--	--	o
Fahrzeit, Gesamtbewertung	+	+	+	+	o
Kompatibilität D-Takt Gesamtbewertung	+	+	+	+	+
Betriebliche Flexibilität	+	+	+	o	-
Bautechnische Komplexität Bauausführung (Risiken)	7	7	4	6	13
Beeinträchtigung Bahnverkehr, Wohn-/ Mischgebiete [km]	10,6 ++	12,5 +	11,3 ++	10,2 ++	13,6 +
Nutzen-Kosten-Verhältnis Zielnetz I	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0
Baukostendifferenz [Mio. Euro]	26 ++	2 ++	18 ++	0 ++	298 -
Teil-Inbetriebnahme Hessen Express	ja	Ja	ja	ja	nein
Gesamtinbetriebnahme	Geringere Terminrisiken im Bau				Höhere Terminrisiken im Bau

Vorteile Varianten II, II.a, II.b und III

- leiten **Teile des nächtlichen GV an Darmstadt vorbei** (unterschiedliche Wirkung je Variante)
- **erfüllen** am besten die **Fahrzeitanforderungen des Deutschland-Taktes**
- sind **am wirtschaftlichsten** (bis zu 300 Mio. € kostengünstiger)
- bieten eine **Umleitungsstrecke** bei Behinderungen im Stadtgebiet
- haben **keine langjährigen innerstädtischen Baumaßnahmen in Darmstadt** zur Folge

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Bewertungen der Varianten II, II.a, II.b und III liegen eng beieinander - ein 4-er Vergleich wird durchgeführt

Bewertung Umwelt, Verkehr, Technik, Wirtschaftlichkeit Anbindung Bestand Weiterstadt MNB	Direttissima, Bündelung A67			
	II 2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	**II.a** 1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl	**II.b** 2-gleisig 1-gleisig PV Escholl	**III** keine 2-gleisig PV/GV Escholl.
Mensch	+	+	+	+
davon Schallbetroffenheiten	67.427	71.845	67.427	75.617
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	--	--	--	--
davon Natura 2000 (FFH/VSG) →Genehmigungsfähigkeit	gleichwertig, alle Trassen lösen Natura 2000 Betroffenh			
Alternativenprüfung erforderlich	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**
Boden	--	--	--	--
Fläche	-	**o**	-	**++**
davon Zerschneidungswirkung getrennt nach II bis IV und V bis VI	II – IV.a insgesamt besser			
	o	+	+	++
Wasser	--	--	--	--
Luft und Klima	--	--	--	--
Landschaft	--	--	--	--
Fahrzeit, Gesamtbewertung	+	+	+	+
Kompatibilität D-Takt Gesamtbewertung	+	+	+	+
Betriebliche Flexibilität	**+**	**+**	**+**	**o**
Bautechnische Komplexität Bauausführung (Risiken)	7	7	4	6
Beeinträchtigung Bahnverkehr, Wohn-/ Mischgebiete [km]	10,6 ++	12,5 +	11,3 ++	10,2 ++
Nutzen-Kosten-Verhältnis Zielnetz I	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0
Baukostendifferenz [Mio. Euro]	26 ++	2 ++	18 ++	0 ++
Teil-Inbetriebnahme Hessen Express	ja	Ja	ja	ja
Gesamtinbetriebnahme	Geringere Terminrisiken im Bau			

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Schallbetroffenheiten und Zerschneidungswirkung verbleiben in der Detailbetrachtung

DB NETZE

	Bewertung Umwelt	Direttissima Bündelung A67			
		II	**II.a**	**II.b**	**III**
	Anbindung Bestand Weiterstadt MNB	2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl.	2-gleisig 1-gleisig PV Escholl.	keine 2-gleisig PV/GV Escholl.
Umwelt	**Mensch** ohne Schallbetroffenheiten (ha)	145,9	144,6	144,8	146,2
		gleichwertig, da Abweichung 1,1%; Flächenbetroffenheit wird nicht weiter betrachtet			
Schutzgüter mit **höherer** Entscheidungs-erheblichkeit	Schallbetroffenheiten (Anzahl Menschen)	67.427	71.845	67.427	75.617
	Mensch Gesamtbewertung	++	o	++	--
	Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt (ha)	219,0	217,0	217,2	219,9
		gleichwertig, da Abweichung 1,3%; Kriterium wird nicht weiter betrachtet			
	davon Natura 2000 (FFH/VSG) → Genehmigungsfähigkeit	gleichwertig, alle Trassen lösen Natura 2000 Betroffenheiten aus			
	Alternativenprüfung erforderlich	Ja	Ja	Ja	Ja
Schutzgüter mit **geringerer** Entscheidungs-erheblichkeit	**Boden** (ha)	78,6	76,4	77,9	75,3
		Abweichung 4,4%; wg nur geringer Entscheidungserheblichkeit wird das Kriterium Boden nicht weiter betrachtet			
	Fläche NBS ohne Tunnel (ha)	115,5	113,4	115,6	108,7
		Abweichung 6,3%; wg nur geringer Entscheidungserheblichkeit wird die reine Fläche nicht weiter betrachtet			
	Zerschneidungswirkung	-	o	o	+
	Zerschneidungswirkung Anteil Westwald	-	+	+	+
	Zerschneidungswirkung Anteil Weiterstädter Kurve	-	-	-	+
	Wasser (ha)	115,8	115,8	115,8	115,8
		gleichwertig; Kriterium wird nicht weiter betrachtet			
	Luft und Klima (ha)	110,4	110,4	111,3	109,3
		gleichwertig, da Abweichung 1,8%; Kriterium wird nicht weiter betrachtet			
	Landschaft (ha)	275,9	271,7	274,8	273,3
		gleichwertig, da Abweichung 1,5%; Kriterium wird nicht weiter betrachtet			

Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Variantenentscheid wird endgültig über die Umweltbelange der Schallbetroffenheiten und der Zerschneidungswirkung geführt

DB NETZE

	Bewertung Verkehr, Technik, Wirtschaftlichkeit	Direttissima Bündelung A67			
		II	**II.a**	**II.b**	**III**
	Anbindung Bestand Weiterstadt MNB	2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl.	2-gleisig 1-gleisig PV Escholl.	keine 2-gleisig PV/GV Escholl.
Verkehr, Technik, Wirtschaft-lichkeit	**Fahrzeit,** Ziel aus D-Takt 3. Entwurf, 29/32 Min	29,5/31,6	29,5/31,6	29,5/31,6	29,5/31,6
		gleichwertig			
	Kompatibilität D-Takt	+	+	+	+
		gleichwertig			
	Betriebliche Flexibilität	+	+	+	o
	Bautechnische Komplexität Bauausführung (Risiken)	Industriegebiet Weiterstadt, Kaufland, Döhler- Hochregallager -	Industriegebiet Weiterstadt, Kaufland, Döhler- Verwaltung, Wiest, Lidl -	Industriegebiet Weiterstadt, Kaufland +	Industriegebiet Weiterstadt, Döhler Verwaltung, Wiest, Lidl o
	Beeinträchtigung Bahnverkehr, Wohn-/ Mischgebiete [km]	+	-	o	+
	Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) Zielnetz	> 1,0	> 1,0	> 1,0	> 1,0
		gleichwertig			
	Baukostendifferenz [Mio. Euro]	26	2	18	0
		Kostenunterschiede ohne relevanten Einfluss auf NKV			

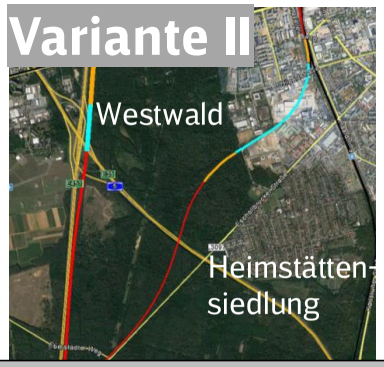
Die wesentlichen **Kriterien Fahrzeit und Wirtschaftlichkeit (NKV)** sind **gleichwertig**
Die **weiteren Kriterien** sind **wenig entscheidungsrelevant** und werden deshalb nicht weiter betrachtet

Bewertung im Relativvergleich: + günstig, o neutral, - ungünstig

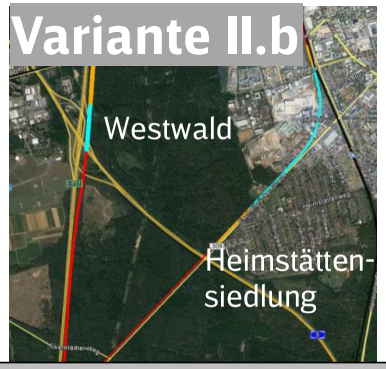
MNB = Main-Neckar-Bahn

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zur Optimierung des Schutzgutes Mensch werden die Varianten II.a und III ausgeschieden









Anbindung Bestand Weiterstadt MNB		2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl.	2-gleisig 1-gleisig PV Escholl.	keine 2-gleisig PV/GV Escholl.
Schallbetroffenheiten (Anzahl Menschen)		67.427	71.845	67.427	75.617
Nachts ohne Lärmvorsorge-maßnahmen	Weiterstadt *)	9.337	9.161	9.337	9.463
	Darmstadt	3.087	8.182	3.087	9.046
	Heimstättensiedlung	195	2.350	195	3.058
Zerschneidungswirkung		-	o	o	+
Zerschneidungswirkung Westwald		-	+	+	+
Zerschneidungswirkung Weiterstädter Kurve		-	-	-	+
Fahrzeit, Ziel aus D-Takt 3. Entwurf, 29/32 Min		29,5/31,6	29,5/31,6	29,5/31,6	29,5/31,6
Kompatibilität D-Takt		+	+	+	+
Nutzung DA Südanbindung	**PV/Tag**	32	32	32	32
	GV/Nacht	0	53	0	106
Baukostendifferenz [Mio. Euro]		26	2	18	0

Bildquellen: Google Earth

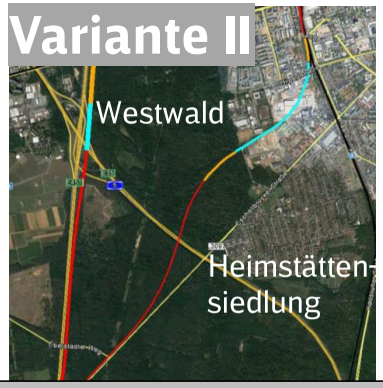
*) Differenz resultiert aus Einfluss bestehender LSW

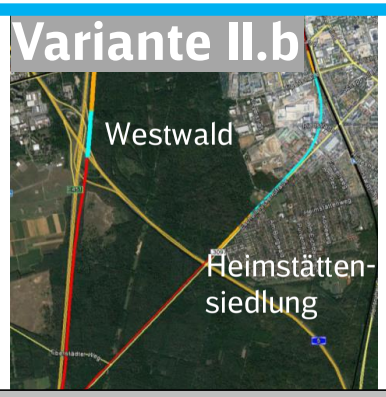
MNB = Main-Neckar-Bahn

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zur Vermeidung einer Westwaldzerschneidung wird Variante II.b als Vorzugsvariante ausgewählt

DB NETZE





Anbindung Bestand Weiterstadt MNB	2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	2-gleisig 1-gleisig PV Escholl.
Schallbetroffenheiten (Anzahl Menschen)	67.427	67.427
Weiterstadt	9.337	9.337
Darmstadt	3.087	3.087
Heimstättensiedlung	195	195
Zerschneidungswirkung	-	o
Zerschneidungswirkung Westwald	-	+
Zerschneidungswirkung Weiterstädter Kurve	-	-
Fahrzeit, Ziel aus D-Takt 3. Entwurf, 29/32 Min	29,5/31,6	29,5/31,6
Kompatibilität D-Takt	+	+
Nutzung DA Südanbindung PV/Tag	32	32
GV/Nacht	0	0
Baukostendifferenz [Mio. Euro]	26	18

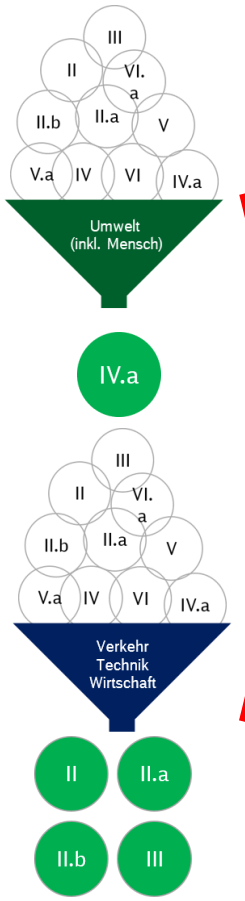
Variante II.b stellt das **Optimum aus minimierten Schallbetroffenheiten** und **Walderhalt** dar

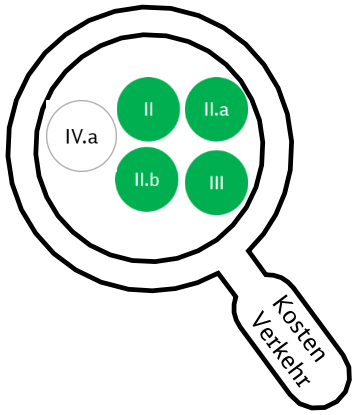
Bewertung im Relativvergleich: ++ sehr günstig, + günstig, o neutral, - ungünstig, -- sehr ungünstig

Bildquellen: Google E

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

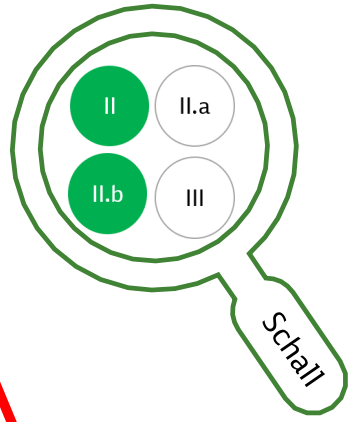
Nach Abwägung aller Kriterien geht Variante II.b als Vorzugsvariante aus dem Gesamttrassenentscheid hervor





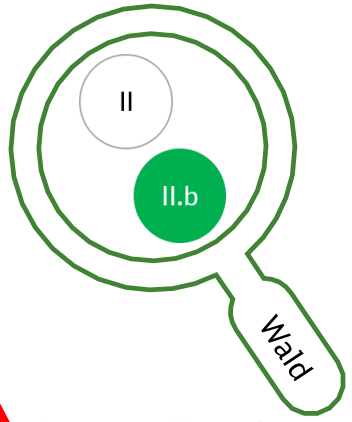
Variante **IV.a** wird **ausgeschieden** wegen:

- ⊖ höherer Kosten von 298 Mio. € und längerer Fahrzeit
- ⊖ Führung von zusätzlichem Güter-verkehr durch DA (höhere Schall-betroffenheit)
- ⊖ großer innerstädtischer Baustellen in DA



Varianten **II.a und III** werden **ausgeschieden** wegen:

- ⊖ deutlich höherer Schallbetroffenheiten in Darmstadt (auch in der Heimstättensiedlung)



Variante **II** wird **ausgeschieden** wegen:

- ⊖ Westwald-zerschneidung

II.b

Vorzugsvariante

- ⊕ geringste Schallbetroffenheiten
- ⊕ schnellste Fahrzeit
- ⊕ geringere Kosten
- ⊕ hohe Bündelung mit A5/A67 und Vermeidung Neuzerschneidung
- ⊕ Baustellenoptimierung durch gemeinsamen Ausbau mit A67 (nur ein Eingriff in Natur und Landschaft)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB InfraGO



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 2
Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

DB InfraGO AG
Region Mitte
I.II-MI-M

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Inhaltsverzeichnis

1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung 3
1.1 Kernforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 3
1.1.1 Kernforderung 1: Schallschutz Neubaustrecke 3
1.1.2 Kernforderung 2: Schallschutz Bestandsstrecken 4
1.1.3 Kernforderung 3: Umwelt 5
1.1.4 Kernforderung 4: Sonstige Forderungen 6

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1 Ergebnisse im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

1.1 Kernforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Beteiligungsforum Frankfurt–Mannheim ist ein integraler Bestandteil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, die von der Deutschen Bahn (DB) initiiert wurde, um das Projekt „Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim“ zu begleiten und zu unterstützen. Seit 2016 repräsentiert das Forum die Region und umfasst etwa 100 Personen, die alle relevanten Interessengruppen vertreten. In bisher 19 Sitzungen des Beteiligungsforums sowie in über 20 Treffen von thematischen Arbeitsgruppen und regionalen Projektbeiräten haben sich die Teilnehmenden intensiv mit dem Projekt auseinandergesetzt. Über vier Jahre lang hat das Forum den Trassenauswahlprozess begleitet und anschließend für die parlamentarische Befassung die regionalen Forderungen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen, nach einem festgelegten Zeitplan behandelt. Am 9. Dezember 2024 wurden die Forderungen in der 19. Sitzung des Beteiligungsforums abschließend diskutiert.

Insgesamt haben die Mitglieder des Beteiligungsforums 58 Forderungen eingereicht, wobei einige Forderungen von mehreren Stakeholdern benannt wurden. Die DB hat die eingereichten Forderungen in vier Kategorien (Kernforderungen) unterteilt:

1. Schallschutz Neubaustrecke (22 eingereichte Forderungen)
2. Schallschutz Bestandsstrecken (13 eingereichte Forderungen)
3. Umwelt (9 eingereichte Forderungen)
4. Sonstige Forderungen (14 eingereichte Forderungen)

Einige der Forderungen können bereits im Rahmen der gesetzlichen Planung berücksichtigt werden, insbesondere im Bereich des Umweltschutzes.

24 Forderungen wurden von der DB monetär bewertet. Insgesamt hat die Region Zusatzforderungen in einer Höhe von bis zu 2 Mrd. Euro eingereicht.

1.1.1 Kernforderung 1: Schallschutz Neubaustrecke

Hintergrund der Forderungen

Die Forderungen der Region zum Schallschutz entlang der Neubaustrecke basieren auf den Ergebnissen der lärmtechnischen Schalluntersuchungen, die auf den Sitzungen des Beteiligungsforums vorgestellt wurden.

Die Gutachter haben folgendes ermittelt:

1. **Gesetzlicher Schallschutz:** Ermittlung des gesetzlich vorgeschriebenen Schallschutzes auf Basis der 16. BImSchV
2. **Gesamtlärm:** Ermittlung des Gesamtlärms (Bahn, Autobahn, relevante Straßen und ggf. Fluglärm) - die Gesamtlärmbetrachtung orientiert sich an der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. Diese liegt nachts bei 60 dB(A) und tagsüber bei 70 dB(A).
3. **Veränderung des Gesamtlärms:** Im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner wurde zusätzlich untersucht, wie sich der Gesamtlärm verändert, d.h. ob es in Zukunft lauter oder leiser wird oder gleichbleibt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Forderungen der Region

Ein Ziel der Region ist es, dass es trotz der Neubaustrecke künftig insgesamt nicht lauter wird als heute, auch wenn die gesetzlichen Grenzwerte und die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle im Gesamtlärm nicht überschritten werden.

Die Kommunen fordern daher zusätzliche Lärmschutzwände sowie besonders überwachtes Gleis (BüG) und Absorber für die Bereiche, in denen nach den Berechnungen der Schallgutachter der Gesamtlärm aus Schienen-, Autobahn- und Fluglärm künftig zunehmen wird.

Für andere Bereiche fordern die Kommunen höhere oder längere Schallschutzwände, obwohl die geplanten Schallschutzmaßnahmen bereits die gesetzlichen Grenzwerte einhalten, die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht überschritten wird und es auch in der Gesamtlärmbetrachtung zukünftig nicht lauter wird. Diese Forderungen werden damit begründet, dass die Anwohnerinnen und Anwohner bereits heute einer hohen Lärmbelastung durch Straßen-, Schienen- und Flugverkehr ausgesetzt sind.

Zudem fordert die Region, geplante Tunnel zu verlängern (Südanbindung Darmstadt und Tunnel Langwaden) und geplante Tunnel anstatt in offener Bauweise in bergmännischer Bauweise auszuführen (in Höhe der Siedlung Tann (Darmstadt) und entlang des Gewerbegebiets in Weiterstadt).

Vollständig und detailliert sowie mit einer Einschätzung der DB sind die Forderungen in Anlage 4 beschrieben.

1.1.2 Kernforderung 2: Schallschutz Bestandsstrecken

Hintergrund der Forderungen

Im Projektgebiet verlaufen die drei Bestandsstrecken Riedbahn, Main-Neckar-Bahn und Rhein-Main-Bahn. Durch die geplante Verkehrslenkung, die mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke den nächtlichen Güterverkehr von den Bestandsstrecken auf die Neubaustrecke lenken wird, sollen die Kommunen an den Bestandsstrecken von nächtlichem Güterverkehrslärm entlastet werden.

Auf der Riedbahn fahren daher zukünftig statt heute 53 Güterzüge (Stand 2020) in der Nacht noch 12 Güterzüge (Prognose 2030 Deutschlandtakt).

Auf der Main-Neckar-Bahn südlich von Darmstadt fahren zukünftig 52 Güterzüge (Prognose 2030 Deutschlandtakt) in der Nacht, heute sind es 57 Güterzüge (Stand 2020).

Auf der Rhein-Main-Bahn hingegen werden die nächtlichen Güterzugzahlen steigen, da die Güterzüge, die aus Richtung Mainz kommen, aufgrund der Verkehrslenkung, anstatt bei Groß-Gerau auf die Riedbahn abzubiegen, über die Rhein-Main-Bahn auf die Neubaustrecke geroutet werden. Durch die Orte Büttelborn-Klein-Gerau und Weiterstadt-Braunshardt fahren daher zukünftig nachts 131 Güterzüge (Prognose 2030 Deutschlandtakt). Heute sind es 69 Güterzüge (Stand 2020). Da für die Verkehrslenkung an der Strecke in Höhe von Klein-Gerau und Braunshardt selbst keine baulichen Eingriffe vorgenommen werden müssen, besteht hier kein gesetzlicher Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz.

Forderungen der Region

Die Kommunen Büttelborn und Weiterstadt an der Rhein-Main-Bahn fordern für die betroffenen beiden Ortsteile Klein-Gerau und Braunshardt Lärmschutz nach Lärmsanierung (3 m hohe Schallschutzwände) bzw. Lärmvorsorge (6 m hohe Schallschutzwände).

Die Kommunen entlang der Riedbahn haben im Zuge der Generalsanierung 2024 drei Meter hohe Schallschutzwände erhalten. Forderungen vom Kreis und anderen nach 6 m hohen

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Schallschutzwänden für die Riedbahn-Kommunen im Kreis Bergstraße werden von den Kommunen selbst nicht unterstützt.

Kommunen entlang der Main-Neckar-Bahn fordern verbesserten Lärmschutz nach Lärmvorsorge oder Lärmsanierung ggf. im Rahmen der geplanten Generalsanierung des Korridors Frankfurt–Heidelberg im Jahre 2027.

Vollständig und detailliert sowie mit einer Einschätzung der DB sind die Forderungen in Anlage 4 beschrieben.

1.1.3 Kernforderung 3: Umwelt

Hintergrund der Forderungen

Die Region fordert Umweltmaßnahmen, um die negativen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt zu minimieren. Diese Forderungen zielen auf die Erhaltung der natürlichen Lebensräume, den Artenschutz und die Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts in den betroffenen Gebieten ab.

Forderungen der Region

Die Umweltauswirkungen sollen durch folgende Maßnahmen minimiert werden:

Minimierung von Eingriffen, Aufnahme in Ausgleichsprogramme, Koordination und Abstimmung der Maßnahmen mit den betroffenen Kommunen, Sicherstellung der Wiederaufforstung betroffener Waldränder. Außerdem gibt es Forderungen nach Tunnelverlängerungen, um Waldflächen zu schützen und Zwickelflächen zu vermeiden.

Ein großer Teil der Umweltforderungen wird bereits im Rahmen der gesetzlichen Planung berücksichtigt. Vollständig und detailliert sowie mit einer Einschätzung der DB sind die Forderungen in Anlage 4 beschrieben.

1.1.4 Kernforderung 4: Sonstige Forderungen

Hintergrund der Forderungen

Unter den sonstigen Forderungen sind alle Forderungen der Region zusammengeführt, die sich nicht primär auf den Schallschutz an der Neubaustrecke bzw. den Bestandsstrecken oder die Umwelt beziehen. Sie umfassen unter anderem folgende Forderungen:

Bahnhöfe/Haltepunkte

Die Region fordert zur Stärkung des Regionalverkehrs den barrierefreien Umbau eines Bahnhofs (Zeppelinheim), die Schaffung zusätzlicher Haltepunkte (Mannheim-Blumenau) bzw. Schaffung von Voraussetzungen für den späteren Bau eines neuen Haltepunkts (Lorsch / Einhausen) sowie den Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs (Darmstadt Hbf).

Städtebauliche Integration und Gestaltung der Schallschutzwände

Die Region fordert eine enge Abstimmung zur städtebaulichen Integration und Gestaltung von Schallschutzwänden. Dies umfasst die farbliche Gestaltung und die Nutzung von transparenten Schallschutzelementen sowie die Beteiligung an Gestaltungswettbewerben zur Sicherstellung ästhetisch ansprechender Lösungen.

Erhalt von Radwegeverbindungen

Die Region fordert den Erhalt und die Verbesserung von Verkehrswegen, wie die Sicherstellung von Radwegeverbindungen während und nach der Bauphase.

Kapazitätserweiterung

Zudem gibt es die Forderung, die Südanbindung Darmstadt zweigleisig zu bauen.

Vollständig und detailliert sowie mit einer Einschätzung der DB sind die Forderungen in Anlage 4 beschrieben.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB InfraGO



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 3

Begründung der besonderen Betroffenheit und Kernforderungen

DB InfraGO AG
Region Mitte
I.II-MI-M

TOP 3

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen von CDU, IUHAS, SPD und Freien Wähler in der Gemeindevertretung Alsbach-Hähnlein

Resolution zur Forderung eines angemessenen Lärmschutzes im Zusammenhang mit der geplanten ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim

– mit dem Ziel, zusätzliche Lärmemissionen zulasten der Bürgerinnen und Bürger von Hähnlein zu kompensieren

19. März 2024

Im Zusammenhang mit der geplanten ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim tagte mit Datum vom 4. März 2024 das 18. Beteiligungsforum „NBS Frankfurt-Mannheim“. In diesem Rahmen wurden seitens der Deutschen Bahn die konkreten Neu-/Ausbaupläne der Strecke inklusive aktueller Lärmemissions-Berechnungen vorgestellt.

Dabei wurde gutachterlich im Rahmen der Erstellung einer Pegeldifferenzkarte zum derzeitigen Status Quo festgestellt, dass künftiger Schienenverkehr auf der Neubaustrecke zu einer akustischen Mehrbelastung insbesondere der im Nordwesten von Hähnlein lebenden Bürgerinnen und Bürger führen wird – trotz des geplanten Einsatzes sogenannter akustischer Absorber, die zwischen den Schienen verlegt werden sollen. Der geplante Neubau hat daher direkte Auswirkungen auf das Schutzbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger von Alsbach-Hähnlein.

Die Gemeinde Alsbach-Hähnlein fordert deshalb die Deutsche Bahn auf, die zusätzliche Belastung für die Bürgerinnen und Bürger Hähnleins durch eine Lärmschutzwand parallel zur A67 auf Gernsheimer Gemarkung vollumfänglich zu kompensieren. Höhe und Länge der Lärmschutzwand sollen sich an dieser Forderung und einer Senkung der Lärmemission auf das Maß vor der Baumaßnahme orientieren.

Sofern die Deutsche Bahn weiterhin eine freiwillige Übernahme der für eine Lärmschutzwand notwendigen Investition ausschließt, fordern wir sie auf, sich im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages für eine Übernahme der Kosten einzusetzen beziehungsweise die aus Sicht der Gemeinde gegebene Dringlichkeit der Lärmschutzwand mitzutragen.

Im Gegenzug bietet die Gemeinde der Deutschen Bahn an, das Bauvorhaben weiterhin kooperativ und auf Konsens ausgerichtet zu begleiten. Insbesondere setzt sich die Gemeinde dafür ein, in Absprache mit den Grundstückseigentümern in ihrer Gemarkung Flächen zu benennen, auf denen die Deutsche Bahn Ausgleichsmaßnahmen für mit dem Bauvorhaben notwendigen Waldrodungen durchführen kann.

CDU-Fraktion	**IUHAS-Fraktion**	**SPD-Fraktion**	**FW-Fraktion**
Christoph Teske	**Arno Bosch**	**Anke Paul**	**Klaus Kaffenberger**

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bensheim
Herz der Bergstraße.

Stadtverwaltung Bensheim | Postfach 17 65 | 64607 Bensheim

DB InfraGO AG
[redacted]
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt am Main

Bensheim, den 16.07.2024

Betreff Lärmschutz Neubaustrecke Deutsche Bahn
Parlamentarische Befassung – Forderung der Stadt Bensheim

Sehr [redacted]

gerne möchten wir Sie darüber informieren, dass die Stadtverordnetenversammlung am 11.07.2024 folgenden Beschluss zur Forderung der Stadt Bensheim im Rahmen der Parlamentarischen Befassung zur Neubaustrecke der Deutschen Bahn gefasst hat:

„Für die Neubaustrecke der Deutschen Bahn von Frankfurt nach Mannheim stellt nach Auffassung der Stadtverordnetenversammlung ein bergmännischer Tunnel auch auf Bensheimer Gemarkung die beste Option dar, um sowohl die Bürgerinnen und Bürger vor Lärm zu schützen als auch den Wald und die Natur- sowie Vogelschutzgebiete zu erhalten und das Landschaftsbild zu bewahren.

Im Hinblick auf die parlamentarische Befassung wird der Magistrat beauftragt, sich für einen durchgängigen Lärmschutz einzusetzen, um zusätzliche Belastungen durch die Neubaustrecke für Fehlheim, Langwaden und Schwanheim zu vermeiden. Die Stadt Bensheim fordert mindestens die Errichtung einer Lärmschutzwand von sechs Meter Höhe an der freien Strecke vom Bereich des Tunnelmunds in Einhausen bis nördlich Langwaden als übergesetzliche Maßnahme. Zudem sind erforderlich passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

...

Telefon: 06251 / 14-200
Telefax: 06251 / 14-244
Website: https://www.bensheim.de
E-Mail: buergermeisterin@bensheim.de

Gläubiger-ID: DE19ZZZ00000020288
Sparkasse Bensheim
IBAN: DE36 5095 0068 0001 0156 84
BIC: HELADEF1BEN

Postbank Frankfurt
IBAN: DE64 5001 0060 0008 1156 01
BIC: PBNKDEFF

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Für die Bauzeit sind ebenfalls entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Anwohner zu treffen.

Die Stadt Bensheim fordert, im Zuge des Vorhabens entlang der bestehenden Trasse der Main-Neckar-Bahn einen Lärmschutz mindestens im Standard einer Neubaustrecke vorzusehen.

Bei der noch folgenden Prüfung der Umweltverträglichkeit und der Auswirkungen auf Grund- sowie Trinkwasser soll nochmals abgewogen werden, ob sich mit der Führung der Neubaustrecke in einem Antrag bezüglich „DB-Neubaustrecke" vom 9. Juli 2024 bergmännischen Tunnel die diesbezüglichen Anforderungen besser und wirtschaftlich erreichen lassen."

Wir bitten Sie, diese Forderung in den Forderungskatalog für die parlamentarische Befassung aufzunehmen.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Klein
Bürgermeisterin

Nicole Rauber-Jung
Erste Stadträtin

Telefon: 06251 / 14-200
Telefax: 06251 / 14-244
Website: https://www.bensheim.de
E-Mail: buergermeisterin@bensheim.de

Gläubiger-ID: DE19ZZZ00000020268
Sparkasse Bensheim
IBAN: DE35 5095 0068 0001 0156 84
BIC: HELADEF1BEN

Postbank Frankfurt
IBAN: DE64 5001 0060 0008 1156 01
BIC: PBNKDEFF

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bürgerinitiative Lebensqualität
Langwaden - BILL
Philipp-Münster-Str. 3

64625 Bensheim

Langwaden, den 04.09.2024

DBInfraGO AG
Hahnstr. 49

60528 Frankfurt

Parlamentarische Befassung für das Vorhaben Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim in den Bereichen PFA 4 Gernsheim/Einhausen

Guten Tag sehr [redacted] sehr geehrte Damen und Herren,

beigefügt überlässt Ihnen die 2003 gegründete Bürgerinitiative Lebensqualität Langwaden (BILL) fristgerecht ihre Stellungnahme zur Parlamentarischen Befassung zum o.a. Bauvorhaben mit dem speziellen Fokus auf den Streckenabschnitt beginnend nördlich des Bensheimer Stadtteils Langwaden.

Die Forderungen der BILL (Anlage Unterschriftenliste) wurden von mehr als 180 Einwohnerinnen und Einwohnern des Stadtteils Langwaden mit ihrer Unterschrift unterstützt und Anfang Juli 2024 an Vertreter von Kreis Bergstraße und Stadt Bensheim überreicht.

Die BILL unterstützt vollinhaltlich die Stellungnahme des Umweltverbands Mensch vor Verkehr (MvV) vom 28. Juni 2022 zum sogenannten Scoping der DB AG zur geplanten Neubautrasse im Berech Gernsheim-Einhausen und das Schreiben des Umweltverbands Mensch vor Verkehr (MvV) zur Parlamentarischen Befassung vom 15. August 2024.

Vorbemerkung

In dem rund 20 Kilometer breiten Korridor zwischen Bensheim (Kreis Bergstraße/Hessen) und Worms (Rheinland-Pfalz) gibt es drei Bahnlinien: Die Main-Neckar-Bahn Frankfurt-Heidelberg, die Riedbahn Frankfurt-Mannheim und die linksrheinische Bahntrasse Mainz-Worms. Dazu kommen die Autobahnen A5 und A67 sowie linksrheinisch die A61, oberirdische Freileitungsmasten zur Stromversorgung und erhebliche Lärmbelastung durch den Flughafen Frankfurt/Main.

Zugleich sind in diesem dicht besiedelten Gebiet im südlichen Teil des Rhein-Main-Neckar-Dreiecks auch Schutzgebiete von europäischem Rang ausgewiesen. Für die Daseinsvorsorge kommt dem Wasserwerk Jägersburger Wald eine hohe Bedeutung zu, weil es hilft, mit seinem Trinkwasser die Versorgung des Rhein-Main-Gebiets zu sichern.

Planung für eine kombinierte ICE- und Güterbahntrasse Frankfurt-Mannheim

Die DB InfraGo AG (früher DB AG) plant seit mehr als zwanzig Jahren eine vierte Schnellbahntrasse Frankfurt-Mannheim, die inzwischen zu einer kombinierten ICE- und Güterbahntrasse erweitert wurde. Tagsüber sollen Stand jetzt 240 ICE-Züge fahren; nachts 160 Güterzüge.

Als sogenannte Vorzugsvariante haben sich Bahn und Politik darauf geeinigt, dass die Trasse bis Darmstadt entlang der A5 und ab Darmstadt bis Mannheim entlang der A67/A6 gebaut werden soll. Und dies in Kenntnis, dass raumplanerisch die Führung komplett entlang der A5 umweltverträglicher wäre.

Die Belastung für Mensch, Umwelt und Natur würde noch gravierender werden, sollte die A67 zwischen Lorsch und Darmstädter Kreuz auf sechs Spuren ausgebaut werden, wobei die beiden zusätzlichen Spuren östlich der A67 in Richtung des Stadtteils Langwaden gebaut werden sollen. Erst anschließend soll nach den Plänen der DB InfraGo AG die zweigleisige Bahntrasse gebaut werden, die mit allen notwendigen Sicherheitsabständen die Landschaft in einer etwa 90 Meter breiten Schneise durchschneiden würde.

Vorgesehene Schutzmaßnahmen für Mensch und Umwelt

Die DB Infra GO AG plant als Schutzmaßnahme für die Bewohner im Bereich ab nördlich Langwaden eine 2.450 Meter lange und sechs Meter hohe Lärmschutzwand. Die Landschaft würde damit defacto zerteilt und wäre dauerhaft zerstört. Und dies umso mehr, sollte die Lärmschutzwand für die Stadtteile Fehlheim und Schwanheim auf mehr als acht Kilometer verlängert werden.

Bei einer oberirdischen Trassenführung müssten Straßen und Brücken abgerissen und bei zusätzlich erheblichen Waldverlusten neu gebaut werden. Die zwischen Gernsheim und Einhausen ausgewiesenen Schutzgebiete Natura 2000 und Flora, Fauna, Habitat (FFH) wären unwiederbringlich zerstört, die Trinkwasserförderung im Jägersburger Wald gefährdet.

Forderungen der BILL

1. Der Bau eines bergmännischen Tunnels beginnend nördlich von Langwaden bei Gernsheim-Allmendfeld über Einhausen, Lorsch und weiter nach Lampertheim mit Anschluss in Mannheim ist zwingend notwendig. Nur so ist ein wirkungsvoller Lärmschutz, der Erhalt der europäischen Schutzgebiete und die Sicherung der Trinkwasserreservoirs gewährleistet.

2. Pflichtaufgabe muss die ganzheitliche Betrachtung des Vorhabens unter Einbeziehung der geplanten Erweiterung der A67 auf sechs Spuren sein. Eine seriöse Kostenermittlung muss folgende Aspekte einschließen: Mehrkosten für einen verlängerten bergmännischen Tunnel, Einsparungen bei den Lärmschutzwänden sowie bei Straßen und Brücken, die nicht abgerissen und nach jetzigem Planungsstand unter erheblichen Waldverlusten neu gebaut werden müssten.

3. Erhaltung des Landschaftsbilds

Die vorliegenden Pläne der DBInfraGO AG würden das Landschafttsbild der vorderen Bergstraße und des Rieds unwiderruflich zerstören.

Deshalb keine oberirdische Trassenführung, keine meterhohen Lärmschutzwände quer durch die Landschaft, sondern einen durchgehenden bergmännischen Tunnel.

Mit freundlichen Grüßen

Ofenloch

Sprecher der BILL
Reiner Ofelnloch

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt Darmstadt

Eingang Magistrats-geschäftsstelle: 19.04.2024	an den Magistrat ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat I Amt: Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss-fassung Fachausschuss **Behandlung in öffentl. Sitzung** Ja ☒ Nein ☐	Dezernat III ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler: I 15 III Stvv	**Internetfähig** Ja ☒ Nein ☐	**Vorlage-Nr. 2024/0128** Magistratsbeschluss-Nr. 147
Produkt-Nr.: **Kostenstelle:** **Kostenträger:**	**Investitionsnummer:** **Sachkonto:**	

Betreff: **ICE Neubaustrecke Südhessen (NBS)**
parlamentarische Befassung für den Streckenabschnitt im Bereich der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Vorlage vom: 17.04.2024

Beschlussvorschlag:
Magistrat und Stadtverordnetenversammlung nehmen Kenntnis:

1. Für die geplante Neubaustrecke (NBS) von Frankfurt nach Mannheim liegt seit März 2024 eine aktualisierte Streckenführung vor. Kommunen haben nun die Möglichkeit im Rahmen der sog. parlamentarischen Befassung Kernforderungen zu formulieren, die über das gesetzliche Maß hinausgehen. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wird sich an dieser Befassung auf Basis der aktuellen Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung beteiligen.
2. Die DB AG hat die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen zentralen Forderungen zum Schutz der Darmstädter Bevölkerung in den streckennahen Stadtteilen nach

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

intensiven Gesprächen bereits teilweise in ihre Planungen übernommen. Die noch nicht in die Planungen übernommenen Forderungen werden gegenüber der Deutschen Bahn AG nochmals vorgebracht bzw. aufgrund der neuen Erkenntnisse konkretisiert.
Diese sind:

- **Führung der Südanbindung in einem bergmännischen Tunnel bis zur A5**: Diese Forderung besteht weiterhin und wird dahingehend konkretisiert, dass der Tunnel unter der Prämisse des bestmöglichen Schall- und Erschütterungsschutzes für die Wohnbevölkerung in der Heimstättensiedlung in einem bergmännischen Tunnel bis westlich der Bundesautobahn A5 geführt werden soll.
- **Bestmöglicher Schall- und Erschütterungsschutz:** Der Schall- und Erschütterungsschutz für die unmittelbare Vorbeifahrt an der Siedlung Tann müssen weiterhin gewährleistet sein.
- **Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder**: Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wird weiterhin auf notwendige Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder bestehen.
  Größtmöglicher Schallschutz an den Bestandsstrecken: An der Prämisse des bestmöglichen Schall- und Erschütterungsschutzes an den Bestandsstrecken wird uneingeschränkt weiter festgehalten.

3. Der Magistrat steht weiterhin im engen Austausch mit den südhessischen Landkreisen, Vertretungen von Interessengruppen, Mitgliedern des Deutschen Bundestages und der DB AG, damit die Forderungen zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt in die weiteren Planungen vollumfänglich mit einfließen.

Anlagen:

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☐ Nein

Zusätzlich für alle Vorlagen aus dem Bereich des Hochbaus anzugeben:

Klimarelevanz des Vorhabens:		
Auswirkungen auf Stadtklima:	☐ ja	☐ nein
Auswirkungen auf THG-Emissionen:	☐ gering[1)]	☐ mittel/groß[2)]
Beteiligung Amt f. Klimaschutz & Klimaanpassung:	☐ ja	☐ nein
Zusätzlich bei Beschlüssen zur Baufreigabe:		
Wurden Optimierungspotentiale ausgeschöpft?	☐ ja	☐ nein
Falls nein, Kompensationsmaßnahmen festgelegt?	☐ ja	☐ nein

1) bis 10 Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente (CO_2e) pro Jahr, 2) über 10 Tonnen CO_2e pro Jahr.

Beschluss des Magistrats vom 24.04.2024

Der Magistrat nimmt von der Vorlage Kenntnis.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung zur Magistratsvorlage vom 17.04.2024

Die geplante Neubaustrecke (NBS) von Frankfurt nach Mannheim ist eine zentrale Verbindung im Schnellfahrnetz der Deutschen Bahn AG. Sie verbindet die beiden Ballungsräume Rhein-Main und Rhein-Neckar und schließt damit die Lücke zwischen den beiden Schnellfahrstrecken Köln–Rhein/Main und Mannheim–Stuttgart. Ein zentrales Element ist unter anderem auch die geplante Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes. Zudem werden auch die beiden bestehenden Strecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn durch die neue Strecke maßgeblich entlastet und das Nah- und Fernverkehrsangebot deutlich verbessert. Das Projekt ist von zentraler Bedeutung für Stadt und Region und daher von höchstem öffentlichem Interesse.

Im November 2020 hat die DB AG den Trassenverlauf der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim bekannt gegeben. Die Entscheidung für die sogenannte Variante IIb ist das Ergebnis eines langjährigen und intensiven Abwägungsprozesses, an dem alle relevanten Interessengruppen und Kommunen der Region beteiligt waren. Zwischen 2016 und 2020 wurden von Seiten der DB AG mehr als 30 verschiedene Trassenvarianten detailliert untersucht und nach umweltfachlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien miteinander verglichen. Alle Schritte wurden durch das 2016 eingerichtete „Beteiligungsforum NBS Frankfurt-Mannheim“ begleitet.

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 15. Juni 2023, neben der Festlegung zur Variante IIb, den Magistrat beauftragt, die folgenden zentralen Forderungen zum Schutz der Darmstädter Bevölkerung in den streckennahen Stadtteilen durchzusetzen:

- Führung der Südanbindung in einem bergmännischen Tunnel bis zur A 5.
- Bau der Hauptstrecke im Bereich des Darmstädter Kreuzes vollständig in bergmännischer Bauweise zum Schutz der Siedlung Tann. Schall- und Erschütterungsschutz für unmittelbare Vorbeifahrt an der Siedlung müssen gewährleistet sein.
- Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederaufforstung der betroffenen Waldrändern und größtmöglichen Schallschutz an den Bestandsstrecke.

Am 4. März 2024 wurde im Rahmen des 18. Beteiligungsforums in Gernsheim die aktualisierte Streckenführung der Öffentlichkeit vorgestellt. Hier wurde deutlich, dass insbesondere für den Südabschnitt zwischen Einhausen und Mannheim die Vorzugsvariante IIb durch die DB AG optimiert wurde. Dabei konnten für Darmstadt Verbesserungen erzielt werden.

Grundsätzlich bleibt es dabei, dass der geplante ICE-Haltepunkt im Darmstädter Hauptbahnhof und dessen Erschließung über einen „Bypass“ der Neubaustrecke als bestmögliche Variante erachtet wird. Die von der DB AG geplante Variante IIb wird von der Wissenschaftsstadt Darmstadt daher weiter mitgetragen.

Da sich die Planungen für die ICE Neubaustrecke Südhessen weiter konkretisiert haben, mussten die Forderungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt entsprechend überprüft und qualifiziert werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1. Führung der Südanbindung in einem bergmännischen Tunnel bis zur A5

   ➢ Die Planungen der DB AG sehen aktuell vor, dass dieser Tunneleingang weiter östlich auf Höhe der bestehenden Wohnbebauung der Heimstättensiedlung realisiert werden soll. Diese Forderung besteht damit weiterhin und wird dahingehend konkretisiert, dass der Tunnel unter der Prämisse des bestmöglichen Schall- und Erschütterungsschutzes für die Wohnbevölkerung in einem bergmännischen Tunnel bis westlich der Bundesautobahn A5 geführt werden soll.

2. Bau der Hauptstrecke im Bereich des Darmstädter Kreuzes vollständig in bergmännischer Bauweise zum Schutz der Siedlung Tann. Schall- und Erschütterungsschutz für unmittelbare Vorbeifahrt an der Siedlung müssen gewährleistet sein.

   ➢ Inzwischen konnte der Bau eines gedeckelten Trogbauwerkes für die Hauptstrecke in Höhe der Siedlung Tann erwirkt werden. Das ist gegenüber der ursprünglich geplanten offenen Bauweise als deutliche Verringerung der Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner zu bewerten. Damit wird die ursprüngliche Forderung als weitgehend erfüllt angesehen. Unter den Gesichtspunkten des Lärmschutzes können die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) innerhalb des Stadtgebietes flächendeckend eingehalten werden. Dennoch soll dort weiterhin der bestmögliche Schall- und Erschütterungsschutz für die unmittelbare Vorbeifahrt an der Siedlung Tann gewährleistet sein.

3. Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder

   ➢ Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wird weiterhin auf notwendige Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder bestehen. In Kürze wird hierzu ein Abstimmungstermin mit der zuständigen Forstamtsleitung stattfinden.

4. Größtmöglicher Schallschutz an den Bestandsstrecken

   ➢ An der Prämisse des bestmöglichen Schall- und Erschütterungsschutzes an den Bestandsstrecken wird uneingeschränkt weiter festgehalten.

Bis Ende Mai 2024 besteht für die betroffenen Gebietskörperschaften die Möglichkeit, ihre Forderungen bzw. Prüfaufträge bei der Deutschen Bahn für die anschließende parlamentarische Befassung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags einzugeben.

Genehmigungsbehörde für das Projekt ist das Eisenbahnbundesamt. Insgesamt ist die Neubaustrecke in sechs Planfeststellungsabschnitte (PFA) eingeteilt, die sich überwiegend an den Gemeindegrenzen orientieren. Für jeden Abschnitt findet ein Planfeststellungsverfahren statt. Dadurch können einzelne Abschnitte bereits gebaut werden, während andere noch im Verfahren sind. Mit Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt im Bereich Darmstadt ist in den Jahren 2024/2025 zu rechnen.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt steht im engen Austausch mit den südhessischen Landkreisen und unterstützt deren Einwände mit. Das gemeinsame Ziel ist dabei, den größtmöglichen Schutz von Menschen und Umwelt zu erreichen.

In einem Schreiben hat Oberbürgermeister Benz die Bundestagsabgeordneten aus Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg über die Positionen der Stadt informiert und um Unterstützung gebeten.

Darüber hinaus fanden Gespräche zwischen dem Oberbürgermeister, der DB AG, Pro Bahn sowie betroffenen Bürgern und Bürgerinitiativen statt.

Dezernat I	Dezernat III
Hanno Benz Oberbürgermeister	Michael Kolmer Stadtrat

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DREIEICH

Stadt Dreieich • Postfach 10 20 20 • 63266 Dreieich

DB InfraGO AG
[redacted]
Projektleitung NBS Frankfurt–Mannheim
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt am Main

per Email an: frankfurt-mannhein@deutschebahn.com
[redacted]@deutschebahn.com

Stadt Dreieich • Der Magistrat

II.2 Stabsstelle

Ihr Ansprechpartner ist
[redacted]

Hauptstraße 45 - 63303 Dreieich
Telefon: +49 (0) 6103 601-[redacted]
Zentrale: +49 (0) 6103 601-0

E-Mail: [redacted]@dreieich.de
Internet: http://www.dreieich.de
@mein3eich

Ihr Schreiben vom:
Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: II.2/A05/240312_s_mk-01
Datum: **29. Mai 2024**

St.Nr. 035 226 06152
USt.ID.-Nr. DE 1135 253 22

Planfeststellungsverfahren NBS Frankfurt - Mannheim

Forderung übergesetzlicher Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke Main-Neckar für Dreieich-Buchschlag

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie im Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim (NBS) vorgesehen, hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Dreieich in ihrer Sitzung am 23. Mai 2024 den Beschluss gefasst, zum verbesserten Lärmschutz für den Stadtteil Buchschlag übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen zu fordern.

Die Wohngebiete des Stadtteils Buchschlag grenzen unmittelbar an die Bestandsstrecke Main-Neckar (Streckenabschnitt 3601). Aus der Bevölkerung des Stadtteils gehen stetig Beschwerden über die Lärmbelastung durch den Zugverkehr auf der stark befahrenen Strecke ein.

Dies bestätigt die im Zuge der Runde 3 der Aufstellung des Lärmaktionsplans an Schienenwegen des Bundes 2017 erstellte Umgebungslärmkartierung, die eine erhebliche Betroffenheit des Stadtteils Dreieich Buchschlag durch Schienenverkehrslärm zeigte. Demnach waren 2017 am Tag (= Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})) etwa 1.160 Personen und in der Nacht (= Nacht-Lärmindex (L_{Night})) etwa 950 Personen in Buchschlag durch Schienenverkehrslärm belastet. Die Umgebungslärmkartierung der Runde 4 des Lärmaktionsplanes ist aktuell noch nicht final ausgewertet. Da sich seit 2017 die geografischen Gegebenheiten in Buchschlag nicht geändert haben, die Verkehrsbelastung der Bahnstrecke eher gestiegen ist und Lärmschutzmaßnahmen vor Ort nicht durchgeführt wurden, kann sich der Grad der Betroffenheit der Wohnbevölkerung inzwischen kaum verringert haben.

Zwar soll ein Teil des die Strecke derzeit befahrenden Zugverkehrs, insbesondere der Güterverkehr, später auf die NBS verlagert werden. Aber zum einen ist mit der Inbetriebnahme der NBS erst frühestens deutlich nach 2030 zu rechnen, zum anderen sollen im Rahmen des Deutschlandtaktes künftig erheblich mehr Züge fahren. Damit ist eine nennenswerte Lärmentlastung Buchschlags allein durch die Verkehrslenkung auch nach der Eröffnung der NBS nicht zu erwarten.

Den betroffenen Menschen gebührt es, in ihrer Situation der dauerhaften, gesundheitsschädlichen Lärmbelastung an ihrem Wohnort – gerade auch nachts – ernst genommen zu werden.

Passiver Schutz, wie Schallschutzfenster, hilft nur in der Wohnung, sofern man Fenster nicht öffnen möchte und sofern man sich nicht in seinem Garten oder im öffentlichen Bereich aufhält.

Passiver Schallschutz kann also die Lebensqualität der Wohnbevölkerung nur begrenzt verbessern. Der Einsatz technischer Mittel zum Aktiven Schallschutz an der Bahnstrecke selbst, die hier effektive Linderung oder Abhilfe schaffen können, ist in jedem Falle eine sinnvolle und gerechtfertigte Investition.

Hinzu kommt, dass im Ballungsraum, zu dem Dreieich, weniger als 20 km südlich von Frankfurt gelegen, gehört, der Konflikt zwischen Wohnbevölkerung und dem Verkehrslärm immer schärfer wird. Auch Dreieich hat als Mitgliedskommune des Großen Frankfurter Bogens (GFB) das Ziel, attraktiven Wohnraum zu schaffen um dem insbesondere im Verdichtungsraum bestehenden Wohnungsmangel entgegen zu wirken. Dieses Ziel wird kaum erreicht werden können, wenn die Lebensqualität in Dreieich durch Schallimmissionen beeinträchtigt ist.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Dreieich bittet daher darum, die vorstehende Forderung übergesetzlicher Lärmschutzmaßnahmen für Dreieich-Buchschlag in die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die NBS vorgesehene Parlamentarische Befassung einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Burlon
Bürgermeister

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Forstamt Darmstadt
Untere Forstbehörde

HESSEN

Forstamt Diarmstadt • Ohlystraße 75 • 64285 Darmstadt

An die DB Infra GO AG

Projektgruppe ICE-NBS Frankfurt Mannheim

z. Hd [redacted]

Aktenzeichen	P32	ICE-NBS Ffm Mannheim
Bearbeiter/in	[redacted]	
Durchwahl		
E-Mail	[redacted]@forst.hessen.de	
Fax	40	
Ihr Zeichen	ohne	
Ihre Nachricht vom	Beteiligungsforum	
Datum	07.05.2024	

Beteiligungsforum ICE NBS Frankfurt- Mannheim
Hier: Voten des Forstamtes Darmstadt zur vorgesehenen parlamentarischen Befassung

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr [redacted]

wie in der 18. Sitzung des Beteiligungsforums angeregt, trage ich nachfolgend die Forderungen und Anregungen des Forstamtes Darmstadt zur parlamentarischen Befassung vor. Ich bitte diese Positionen in den Prozess der parlamentarischen Befassung einzubringen.

1. Zuständigkeiten des Forstamtes Darmstadt

Das Forstamt Darmstadt ist zuständige untere Forstbehörde gemäß HWald G für die durch den Streckenverlauf der Vorzugstrasse betroffenen Waldflächen im Bereich des Landkreises Darmstadt Dieburg und im Stadtgebiet Darmstadt. Gleichzeitig ist das Forstamt Darmstadt als Filiale des Landesbetriebes HessenForst an verschiedenen Streckenteilen in den PFA 1 und 2 Verwalter der Waldflächen im Eigentum des Landes Hessen (Staatswald). Die Wälder der gleichfalls betroffenen Körperschaften Gemeinde Erzhausen, Stadt Weiterstadt, Stadt Darmstadt und der Hospitalwaldstiftung Hofheim werden vom Forstamt Darmstadt forstfachlich betreut. Der gleichfalls betroffene Stadt Pfungstadt wird nicht von uns betreut. Zum Streckenverlauf im Bereich des Stadtwaldes Pfungstadt werden daher nachfolgend keine Änderungsvorschläge vorgetragen.

2. Zustand des betroffenen Waldes und Auswirkungen der Vorzugstrasse

Die Bestände der durch die Vorzugstrasse betroffenen Waldgebiete sind bereits jetzt durch verschiedenste anthropogen versursachte Schadfaktoren sehr stark geschädigt. Zu nennen sind hier die Wirkungen des Klimawandels ebenso wie die zahlreichen Zerschneidungswirkungen verschiedenster Infrastruktureinrichtungen und zumindest in Teilbereichen massive Grundwasserabsenkungen. Folgeschädlinge, wie Insekten und Pilzschädlinge, bringen die Waldbereiche an den Rand ihrer Existenz. Die Zukunft eines einigermaßen geschlossen multifunktionalen Waldes ist in

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

HessenForst
Untere Forstbehörde

Schreiben vom:
Aktenzeichen: P32

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Frage gestellt. Eine neue Zerschneidungslinie durch die ICE-NBS wird diese prekäre Situation der Wälder weiter destabilisieren. Es geht nicht nur um den Verlust von Waldflächen durch die Trasse oder deren Baustelleneinrichtungen, sondern vielmehr gerade um die Wirkungen der neuen Zerschneidungslinie auf die komplette Waldfläche. Daher muss bei der Planung der Minimierung der Zerschneidung oberste Priorität eingeräumt werden.

Diese Thematik wurde meinerseits im Rahmen des Beteiligungsforums immer wieder vorgetragen. Dennoch hat die Vorzugstrasse erhebliche Zerschneidungswirkungen gerade westlich von Darmstadt. Zu nennen sind hier insbesondere:

- Komplette Ost Lage der Direktissima an der A5 bzw. A67 führt zum Aufreißen der Waldränder nach Westen. Solche neuen Weströnder führen zu erheblich höheren Schäden als Ostränder.
- Anbindung der Weiterstädter Kurven führt zur völligen Entwertung der betroffen Waldflächen (Staatswald).
- Doppelerschließung im Bereich der Stadt Darmstadt durch Direttissima sowie Nord bzw. Südanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes.

Vor dem Hintergrund dieser aktuellen Lage und der skizzierten Perspektive für die betroffenen Wälder ergibt sich m.E. eine besondere Verpflichtung aller am Planungsprozess beteiligten Stellen, zumindest alle im Rahmen der Vorzugstrasse möglichen Minimierungsmaßnahmen zum Wohle des Waldes und der an der Strecke lebenden Bevölkerung auszuschöpfen.

3. Forderungen und Änderungsvorschläge für die parlamentarische Befassung.

Die Änderungsvorschläge sind von Nord nach Süd im Streckenverlauf und dem Zuständigkeitsbereich des Forstamtes Darmstadt dargestellt:

3.1. Untertunnelung (bergmännisch) der Raststätte Gräfenhausen Ostseite

Der aktuelle Verlauf umfährt die Raststätte Gräfenhausen. Es entstehen hierdurch erheblich größere Waldflächenverluste. Zudem werden Waldflächen als Zwickelflächen zwischen A 5 und ICE NBS zerstückelt. Diese Restflächen haben nahezu keinerlei Waldeigenschaften mehr. Betroffen sind Wälder der Gemeinde Erzhausen, Staatswald des Landes Hessen und Kleinprivatwald.

3.2. Untertunnelung (Trog mit Deckel) der Weiterstädter Kurve westlich zumindest bis zur A 5

Nur so kann der Waldbereich nordöstlich von Weiterstadt durch eine Neuaufforstung der Flächen nach Bau der Kurve langfristig gesichert werden. Eine dauerhafte Zerschneidung des Waldbereiches führt zum Verlust des kompletten Waldes mit erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen für die Weiterstädter Bevölkerung.

3.3. Fortsetzung des gedeckelten Troges südlich der B 26 westlich der Siedlung Tann

Durch einen längeren gedeckelten Trog kann bis zum Trogrand wiederaufgeforstet werden. Die Schutzwirkungen des Waldes für die Siedlung Tann können somit zumindest

HessenForst
Untere Forstbehörde

Schreiben vom:
Aktenzeichen: P32

langfristig nach dem Bau wieder hergestellt werden. Betroffen ist hier Waldfläche des Landes Hessen.

3.4. Verlängerung des bergmännischen Tunnels der Südanbindung und Unterquerung der A5 in einem Tunnel.

Durch die Südanbindung entsteht ein Südrand an der Eschollbrücker Straße mit erheblichen destabilisierenden Wirkungen für den angrenzenden Stadtwald Darmstadt. Mit einer Verlängerung des bergmännischen Tunnels können diese vermeiden werden. Westlich der A 5 sollte im Wald der Hospitalwaldstiftung Hofheim zumindest eine Teilstrecke mit gedeckeltem Trog gebaut werden.

Zusätzlich zu den vorgenannten Optimierungsvoten schlage ich vor, dass im Zuge des Planfeststellungsverfahrens forst- und naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen in Wäldern von durch die Trassenführung betroffenen Waldeigentümern bei entsprechenden Angeboten der Waldeigentümer ein Vorrang vor eingriffsfernen Kompensationsmaßnahmen eingeräumt wird.

Die Versendung des Schreibens erfolgt ausschließlich per Mail. Die Entscheidungsträger der u.a. Waldeigentümer erhalten dieses Schreiben in Kopie.

Ich bitte Sie, den Eingang des Schreibens zu bestätigen.

Mit freundlichem Gruß

[redacted]

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

A B S C H R I F T

STADTVERORDNETENBESCHLUSS

In der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Schöfferstadt Gernsheim vom 11.07.2024, zu welcher die Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung ordnungsgemäß geladen und in beschlussfähiger Anzahl erschienen waren, wurde wie folgt beraten und beschlossen:

Stellungnahme der Schöfferstadt Gernsheim im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim hinsichtlich der Parlamentarischen Befassung durch den Deutschen Bundestag
Vorlage: 0172/S/24

BESCHLUSS:

Die Schöfferstadt Gernsheim fordert, dass es durch die Neubaustrecke im Siedlungsbereich des Stadtteils Allmendfeld nicht lauter werden darf. Es muss sichergestellt werden, dass durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes die aktuelle Lärmsituation (Mittelpegel) sowohl tagsüber als auch in der Nacht gehalten oder verringert wird. Wir fordern daher mindestens eine durchgängige Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6 Metern mit zusätzlichen Lärmabsorbern zwischen den Gleisen an der gesamten freien Strecke im genannten Abschnitt sowie im Ausstrahlungsbereich des Lärms. Für die Bauzeit sind ebenfalls entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Anwohner zu treffen.

Die Verwaltung wird beauftragt, diese Forderungen gegenüber der Deutschen Bahn für die Parlamentarische Befassung geltend zu machen.

ABSTIMMUNGSERGEBNIS: Zustimmung

Ja-Stimmen	:	einstimmig
Nein-Stimmen	:	-
Enthaltung	:	-

Für die gleichlautende Abschrift:

Gernsheim, den 17.07.2024

Der Magistrat der Schöfferstadt Gernsheim

Schöfferstadt Gernsheim

[redacted]

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bahnprojekt Frankfurt-Mannheim-Karlsruhe
Parlamentarische Befassung

24.06.2024

Bürgerinitiative
Gesundheit statt Bahnlärm in Mannheim

Sehr [redacted],

sehr [redacted]

sehr [redacted],

unsere Bürgerinitiative GESBIM möchte einen Satz Forderungen und einen Prüfauftrag zur parlamentarischen Befassung stellen.

a) Forderungen: Hier schließt sich die GESBIM vollinhaltlich den Forderungen der Stadt Mannheim an, die Sie in Form der Gemeinderats-Beschlussvorlage im Anhang finden.

b) Prüfauftrag: Die GESBIM fordert, dass die Berechnung des von uns so genannten "Verbundbremsen-Bonus" von soweit wir wissen rund 3,8 dB(A) an die Realität angeglichen wird. D. h. es soll eine repräsentative Anzahl von Güterzügen durchschnittlicher Herkunft und durchschnittlichen Alters der Waggonräder akustisch gemessen werden, und diese real gemessene Lärmerzeugung als Maßstab für die Berechnungsformel von Lärmimmissionen und damit für die Berechnung von Schallschutzmaßnahmen an Neubaustrecken und Bestandsstrecken genommen werden. Die aktuelle Berechnungsformel halten wir für physikalisch falsch, da die Flachstellen nicht berücksichtigt sind.

Mit freundlichen Grüßen
für das Kernteam

[redacted]

Für Mannheim Nord:

Für Mannheim Mitte:

Für Mannheim Süd:

[redacted]

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Griesheim

Beschlussvorlage öffentlich	Fachbereich 5 Stadtentwicklung

ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim, Stellungnahme der Stadt Griesheim im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur „Parlamentarischen Befassung„ durch den Deutschen Bundestag	**BV/2024/1444**

Beratungsfolge

Magistrat	22.04.2024	nicht öffentlich	Entscheidung
Stadtverordnetenversammlung	25.04.2024	öffentlich	Entscheidung

Der Stadtverordnetenversammlung wird folgende Beschlussfassung empfohlen:
Die Stadt Griesheim fasst folgenden Beschluss, der in die Parlamentarische Befassung eingebracht werden soll:

Bei der Planung der ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim entlang der Bundesautobahnen A 5 und A 67 ist der Lärmschutz insgesamt so herzustellen, dass für die angrenzende Wohnbebauung der Stadt Griesheim und die vorhandenen Bebauungspläne der gesetzliche Lärmschutz eingehalten wird.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Forderung inkl. der fachlichen Begründungen in der Parlamentarischen Befassung geltend zu machen.

Zudem wird der Magistrat beauftragt vor Abgabe des Beschlusses mit der Deutschen Bahn Kontakt aufzunehmen, um einen Prüfauftrag zu stellen. Dieser beinhaltet die Berechnung durch Fachplaner von Auswirkungen zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen. Es wird das Ziel verfolgt, dass mögliche konkrete Maßnahmen bereits im Vorfeld in die Pläne der DB für die Parlamentarische Befassung aufgenommen werden.

Begründung / Erläuterungen:
Die Deutsche Bahn hat im letzten Beteiligungsforum weitere Ergebnisse der Schallschutzuntersuchungen für die Neubaustrecke zwischen Weiterstadt und Mannheim-Waldhof vorgestellt. Untersucht wurde dabei, ob mit den geplanten Schallschutzmaßnahmen die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden können und ob es nachts für die Anwohnerinnen und Anwohner lauter oder leiser wird als heute.
Die Gutachter sind zum Ergebnis gekommen, dass in vielen Kommunen aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände ausreichen, um die nächtlichen Grenzwerte für alle Anwohnenden einzuhalten. Auf Höhe der Siedlung Tann nördlich der Rheinstraße kündigte die Bahn an, dass das bislang schon vorgesehene Trogbauwerk einen Deckel erhält, sodass alle Grenzwerte eingehalten werden und es zukünftig nicht lauter wird. Durch verschiedene Schallschutzmaßnahmen (Tunnel, Trog, gedeckelter Trog, Schallschutzwände, Absorber etc.) wird auch im überwiegenden Teil des Griesheimer Stadtgebietes der gesetzliche Grenzwert eingehalten und die Schallbelastung nimmt nicht zu.
In anderen Streckenabschnitten nimmt die Schallbelastung zu, verbleibt aber unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Dies betrifft unter anderem den südlichen Ortsrand von Griesheim.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Stadt Griesheim kann die Ergebnisse der Schalluntersuchung als Grundlage für die Formulierung möglicher Forderungen, die über das gesetzliche Maß hinausgehen, nutzen. Diese werden dann im Rahmen der parlamentarischen Befassung dem Deutschen Bundestag vorgelegt, der über eine entsprechende Finanzierung entscheiden kann.

Gemäß des vorliegenden Schallschutzgutachtens wird bei ausschließlicher Betrachtung der ICE-Neubaustrecke der gesetzliche Grenzwert von 49 dB (A) nachts im gesamten Wohngebiet von Griesheim eingehalten. Lediglich bei der Gesamtlärmbetrachtung der Lärmpegel heute (durch Autobahn und bestehender Straßen) sowie zukünftig (durch Autobahn inkl. Ausbau, zukünftigen Bahnlärm und bestehender Straßen) ist festzustellen, dass es am südlichen Ortsrand um bis zu 4,5 dB (A) lauter wird. Möglicherweise wird der Grenzwert dann überschritten. Als Schallschutzmaßnahme ist im südlichen Bereich eine Schallschutzwand mit einer variierenden Höhe von 3 m – 5 m vorgesehen.
Die Deutsche Bahn soll den Prüfauftrag erhalten, zu klären, welche zusätzlichen Maßnahmen notwendig sind, damit im südlichen Stadtgebiet keine Zunahme von Lärm entsteht, bzw. der Grenzwert von 49 dB (A) eingehalten werden kann. Hierbei sind zu prüfen: eine Erhöhung der Schallschutzwand bzw. eine Verlängerung der Schallschutzwand nach Süden.

Östlich des Stadtgebietes von Griesheim verlaufen die Bundesautobahnen A 5 und A 67, aus denen sich bereits heute eine Lärmbelastung mit Verkehrsgeräuschen ergibt. Die bereits vorhandene Lärmbelastung durch diese Bestandsstrecken und der sonstigen vorhandenen Straßen wird sich darüber hinaus zukünftig nicht nur durch die ICE-Neubaustrecke, sondern zusätzlich durch den geplanten Ausbau der beiden Bundesautobahnen deutlich verschlechtern.
Um die regionalen Anliegen im Zusammenhang mit der ICE-Neubaustrecke hinreichend bei der Projektplanung zu berücksichtigen, hat sich die Deutsche Bahn AG nach Maßgabe des § 25 Abs. 3 VwVfG Bund für eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit entschieden. Zu diesem Zwecke hat die Deutsche Bahn AG ein Beteiligungsforum geschaffen, in welchem alle vom Neubau betroffenen Personen und Institutionen, insbesondere Kommunen, Landkreise, Bürgerinitiativen und Umwelt- und Fahrgastverbände, miteinbezogen und zur Ermittlung der regionalen Interessen und Anliegen im Zusammenhang mit der ICE-Neubaustrecke angehört werden.
Das Beteiligungsforum "Rhein/Main–Rhein/Neckar" begleitet die Planung des Neubauprojektes und die damit im Zusammenhang relevanten Fragestellungen.

Grundsätzlich befürwortet die Stadt Griesheim die Förderung des Schienenverkehrs und die Realisierung der ICE-Neubaustrecke im Sinne einer nachhaltigen Mobilität. Es ist jedoch durch die Deutsche Bahn AG anzuerkennen, dass die Stadt Griesheim bereits zum heutigen Zeitpunkt einer immensen Lärmbelastung ausgesetzt ist.
Im Rahmen der Parlamentarischen Befassung kann die Stadt Griesheim versuchen, ihre übergesetzlichen Forderungen bis Ende Mai 2024 geltend zu machen und ggf. erreichen, dass für die Maßnahmen durch den Deutschen Bundestag Finanzierungszusagen gemacht werden.

Aus diesem Grund fordert die Stadt Griesheim, dass bei der Planung der ICE-Naubautrasse entlang der Bundesautobahnen A 5 und A 67 der Lärmschutz insgesamt so herzustellen ist, dass für die angrenzende Wohnbebauung der Stadt Griesheim und die vorhandenen Bebauungspläne der gesetzliche Lärmschutz eingehalten wird.

Produkt: Finanzielle Auswirkungen einmalig: Finanzielle Auswirkungen laufend: Wirtschaftlichkeitsbetrachtung: Alternativen:

Anlagen:

Griesheim, den 23.04.2024

gez.

Geza Krebs-Wetzl
Bürgermeister

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussvorlage

Kreis Bergstraße

Vorlage Nr.: **19-1084**
erstellt am: 24.07.2024

Abteilung: Grundsatz und Kreisentwicklung
Verfasser/in: [redacted]
Aktenzeichen: RR/13/03 - Eisenbahnneubaustrecke

Forderungen zur parlamentarischen Befassung für die Eisenbahnneubaustrecke Rhein-Main / Rhein-Neckar

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Kreisausschuss	26.08.2024	N	Vorbereitende Beschlussfassung
Ausschuss für Regionalpolitik, Infrastruktur und Nachhaltigkeit	12.09.2024	Ö	Vorbereitende Beschlussfassung
Kreistag	16.09.2024	Ö	Abschließende Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss/der Ausschuss für Regionalpolitik, Infrastruktur und Nachhaltigkeit empfiehlt dem Kreistag, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Kreistag beschließt den nachfolgend unter Ziffer II ersichtlichen Forderungskatalog im Rahmen der parlamentarischen Befassung für die Eisenbahnneubaustrecke Rhein-Main / Rhein-Neckar. Dieser ist an die Deutsche Bahn weiterzuleiten.

I. Erläuterung:
Der Projektbeirat Süd für die Eisenbahnneubaustrecke Rhein-Main / Rhein-Neckar hatte sich unter dem Vorsitz von Landrat Engelhardt im Jahr 2021 konstituiert, um die regionalen Interessen detailliert zu diskutieren und als Forderungen gegenüber der Bahn zu formulieren. Der Projektbeirat Süd vertritt neben den Belangen des Kreises Bergstraße auch die der Kommunen Gernsheim und Alsbach-Hähnlein.

Auf Grundlage der von der Bahn im letzten Jahr vorgestellten Vorzugsvariante, bei der der sogenannte „Bergsträßer Konsens“ überwiegend berücksichtigt wurde, ist es Aufgabe des Projektbeirates Süd Forderungen die über das gesetzliche Maß hinausgehen für die parlamentarische Befassung zu formulieren. Bei der parlamentarischen Befassung unterrichtet das Bundesverkehrsministerium den Deutschen Bundestag in einer frühen Planungsphase über den aktuellen Projektstand. Die Bahn bereitet für das Bundverkehrsministerium umfangreiche Unterlagen vor, die eine Beschreibung der Planung, Zeit- und Kostenpläne sowie die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt enthalten. Kommunen haben die Möglichkeit, Kernforderungen zu formulieren, die über das gesetzliche Maß hinausgehen. Das Parlament entscheidet anschließend im Rahmen der Bundestagsbefassung über die Finanzierung dieser individuellen Forderungen. Entscheidend ist dabei, dass die Variante wirtschaftlich bleiben muss und die Projektziele erfüllt werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II. Forderungskatalog – beschlossen am 22.07.24 vom Projektbeirat Süd:

Präambel
Für die Neubaustrecke der Deutschen Bahn von Frankfurt nach Mannheim stellt nach Auffassung des Projektbeirates Süd ein bergmännischer Tunnel von Gernsheim bis Einhausen die beste Option dar, um sowohl die Bürgerinnen und Bürger vor Lärm zu schützen als auch den Wald und das Grundwasser und die Natur- sowie EU-Vogelschutzgebiete zu erhalten und das Landschaftsbild zu bewahren.

Im Hinblick auf die parlamentarische Befassung werden folgende Punkte gefordert:

1. **Lärmschutz Bensheim / Alsbach-Hähnlein / Gernsheim**
   Durch die Neubaustrecke darf es im unten dargestellten Abschnitt nicht lauter werden. Es muss sichergestellt werden, dass durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes die aktuelle Lärmsituation (Mittelpegel) sowohl tagsüber als auch in der Nacht gehalten oder verringert wird. Wir fordern daher mindestens eine durchgängige Lärmschutzwand von 6m Höhe im Ausstrahlungsbereich des Lärms an der freien Strecke im genannten Abschnitt.

   Diese Forderung betrifft den Abschnitt vom Bereich des Tunnelmunds in Einhausen bis nach Gernsheim, insbesondere die Ortslagen Schwanheim, Fehlheim und Langwaden (Bensheim), Hähnlein (Alsbach-Hähnlein) und Allmendfeld (Gernsheim).

2. **Natur und Umweltschutz**
   Alle für Mensch und Natur abwendbaren negativen Beeinträchtigungen müssen ausgeschlossen werden. Dies bedeutet mitunter keine ungünstigen Auswirkungen auf Natura-2000-Flächen, keine Verinselung von Landschaften, Erhalt vorhandener Wegeverbindungen und keine Auswirkungen auf das Grundwasser. Die Ausgleichsmaßnahmen sind im direkten räumlichen Zusammenhang mit den Eingriffen auszuführen.

3. **Bestandsstrecken**
   Für alle Bestandsstrecken werden Lärmschutzmaßnahmen mindestens im Standard einer Neubaustrecke gefordert.

4. **Bauzeit**
   Für die Bauzeit sind sowohl für den Bereich des Bauwerks, als auch für den Bereich der Zu- und Abfahrten alle abwendbaren Beeinträchtigungen der Anwohner, sowie der Natur und Umwelt auszuschließen oder auszugleichen.

Finanzielle Auswirkungen: -

Klimarelevante Auswirkungen: -

Anlagen: -

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Landkreis Darmstadt-Dieburg
Zukunft. Regional. Leben.

Der Kreis Groß-Gerau

Wissenschaftsstadt Darmstadt

[redacted]

DB Netz AG
[redacted]
Hahnstr. 49
60528 Frankfurt am Main

Forderungen des Landkreises Darmstadt-Dieburg, des Kreises Groß-Gerau und der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Rahmen der parlamentarischen Befassung zur Neubaustrecke Frankfurt am Main – Mannheim

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr [redacted]

die Landkreise Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau und die Wissenschaftsstadt Darmstadt begrüßen das Projekt Neubaustrecke Frankfurt am Main - Mannheim als wichtiges Verkehrsinfrastrukturprojekt für Deutschland und Europa und somit auch für unsere Region. Die Akzeptanz des Projektes kann indes dauerhaft nur gewährleistet sein, wenn geeignete übergesetzliche Maßnahmen vornehmlich in Sachen Lärmschutz, beschlossen und umgesetzt werden. **Es handelt sich hierbei um Maßnahmen, die unserer Ansicht nach dringend geboten sind, um die Menschen im Einflussbereich der Bahnstrecken vor gesundheitsschädlichem Lärm und anderweitigen Belastungen zu schützen. Hierbei ist besonders hzu berücksichtigen, dass die gesamte Vorbelastung in Sachen Lärmemissionen für die betroffenen Bereiche unserer Region bereits mehr als erheblich ist.**
Dementsprechend übersenden wir Ihnen hiermit unsere übergesetzlichen Forderungen, die quasi als gemeinsame Forderungen unserer gemeinsamen Zukunftsregion anzusehen sind:

Forderungen Landkreis Darmstadt-Dieburg

Bereits mit Datum vom 17.09.2021 hatte der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg beschlossen, die Forderungen seiner betroffenen Städte und Gemeinden gegenüber der Deutschen Bahn zu unterstützen, um einen maximalen, übergesetzlichen Lärmschutz entlang der Neubaustrecke Frankfurt am Main - Mannheim als auch für die hierdurch betroffenen Bestandsstrecken zu erlangen. Basierend auf diesen Kreistagsbeschluss und nach nun erfolgter nochmaliger Abstimmung mit den betroffenen kreisangehörigen Kommunen wird daher die Umsetzung folgender Maßnahmen gefordert:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Alsbach-Hähnlein

Es ist eine ausreichend hohe Lärmschutzwand parallel zur A 67 auf Gernsheimer Gemarkung einzuplanen, um eine künftige Mehrbelastung der Bürgerinnen und Bürger von Hähnlein auszuschließen.

Begründung:

Auf Grund der aktuellen Lärmemissions-Berechnungen seitens der Deutschen Bahn ergeben sich direkte Auswirkungen auf das Schutzbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger des Ortsteils Hähnlein.

Erzhausen

Die Forderung von Erzhausen ist, die Lärmschutzwand in der Planung auf 4 m zu erhöhen und im Norden und Süden jeweils um 500 m zu verlängern.

Begründung:

Erzhausen erhält nach der Planung aus 2023 (17. Beteiligungsforum) eine 2,5 m hohe, 800 m lange Lärmschutzwand. Im Süden im Bereich der Raststätte Gräfenhausen wird eine Lärmschutzwand auf der Westseite dagegen gesetzt, dort hat Erzhausen keine Lärmschutzwand zwischen sich und der Bahnstrecke. Zwischen Erzhausen und der Bahnstrecke ist überwiegend Feld und Landwirtschaft, kein Wald dämpft den Schall. Der B-Plan Südliche Hauptstraße ist in der Planung nicht berücksichtigt.
Für die Bevölkerung in Erzhausen ist ein übergesetzlicher, bestmöglicher Lärmschutz notwendig und aufgrund der Lage zwischen zwei Bahnstrecken, Autobahn, Flughafen Frankfurt und Flugplatz Egelsbach mit Blick auf die Gesamtlärmbelastung extrem wichtig:
-> Bei den Berechnungen der Deutschen Bahn für die Lärmbelastung durch die Neubau wurde der Bebauungsplan Südliche Hauptstraße nicht berücksichtigt. Dementsprechend sind bereits die aktuellen Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend dimensioniert.
-> Erzhausen hat am Ostrand der Gemeinde die Bahnstrecke Rhein-Neckar, auf der die Zugfrequenzen sich nach den uns von der Deutschen Bahn mitgeteilten Zahlen erheblich erhöhen werden.
-> Erzhausen muss konkret befürchten, dass in den kommenden Monaten die Flugroute AMTIX-kurz Richtung Erzhausen verlegt wird und wir eine erhebliche Mehrbelastung an Fluglärm vom Frankfurter Flughafen bekommen.
-> Erzhausen hat zudem Fluglärm, insbesondere Hubschrauberlärm vom Flugplatz Egelsbach. Dazu gehört der Polizeihubschrauber, der fast jede Nacht, manchmal mehrfach, mit einer erheblichen Lärmbelastung für den Erzhäuser Norden Flüge absolviert.

Griesheim

Bei der Planung der ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim entlang der Bundesautobahnen A 5 und A 67 ist der Lärmschutz insgesamt so herzustellen, dass für die angrenzende Wohnbebauung der Stadt Griesheim und die vorhandenen Bebauungspläne der gesetzliche Lärmschutz eingehalten wird.

Begründung:

Östlich des Stadtgebietes von Griesheim verlaufen die Bundesautobahnen A 5 und A 67, aus denen sich bereits heute eine Lärmbelastung mit Verkehrsgeräuschen ergibt. Die bereits

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

vorhandene Lärmbelastung durch diese Bestandsstrecken und der sonstigen vorhandenen Straßen wird sich darüber hinaus zukünftig nicht nur durch die ICE-Neubaustrecke, sondern zusätzlich durch den geplanten Ausbau der beiden Bundesautobahnen deutlich verschlechtern. Aus diesem Grund wird für Griesheim gefordert, dass bei der Planung der ICE-Neubautrasse entlang der Bundesautobahnen A 5 und A 67 der Lärmschutz insgesamt so herzustellen ist, dass für die angrenzende Wohnbebauung der Stadt Griesheim und die vorhandenen Bebauungspläne der gesetzliche Lärmschutz eingehalten wird.

Pfungstadt

1. Auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt Pfungstadt entlang der Main-Neckar Bahn und der in direkter Nähe befindlichen Bundesautobahn A 5 soll der Lärmschutz insgesamt so hergestellt werden, dass für die angrenzende Wohnbebauung und die vorhandenen Bebauungspläne der gesetzliche Lärmschutz erreicht wird.
   Dabei soll im Zuge der Generalsanierung der Main-Neckar-Bahn Maßnahmen zur Lärmvorsorge, mindestens jedoch zur Lärmsanierung, getroffen werden.

2. Die Stadt Pfungstadt fordert für den unter Punkt 1 genannten Bereich zwischen Bundesautobahn A 5, Main-Neckar Bahn sowie der Wohnbebauung zur Stärkung des vorhandenen Waldgebietes die Aufnahme in das ökologische Ausgleichsprogramm der Deutschen Bahn.

3. Sicherstellung des Lärmschutzes entlang der NBS Frankfurt – Mannheim und der ausgebauten A67 auf dem Streckenabschnitt PFA 3.2

   a) Die Stadt Pfungstadt fordert die DB InfraGO AG als Planungsträger der Neubaustrecke auf, im Rahmen der Parlamentarischen Befassung die Grundsatzproblematik vor dem Deutschen Bundestag vorzutragen, dass bei dem von der DB InfraGO AG vorgelegten Planungsstand für den Lärmschutz (Autobahnausbau und Schienenstrecke) die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzgrenzen summarisch (mit einer maximalen, summierten Gesamtlärmgrenze für Autobahn und Bahnstrecke von 49 Dezibel dB(A)) einerseits abgebildet werden, allerdings andererseits bei getrennten Planfeststellungsverfahren und ggf. nicht sichergestellter gemeinsamer Baudurchführung diese summarischen Lärmwerte nicht mehr erreicht werden können.

      Die Stadt Pfungstadt fordert die Verantwortlichen des Bundes dazu auf sicherzustellen bzw. die erforderlichen Mittel bereitzustellen, dass bei Planung und Bau durch das jeweils betroffene Infrastrukturunternehmen (DBInfraGo und Autobahn GmbH) die summarischen Lärmwerte (mit einer maximalen, summierten Gesamtlärmgrenze von 49 dB(A)) nicht überschritten werden und in jedem Fall der zukünftige volle Lärmschutz herzustellen ist. In Summe kann dies bedeuten, dass beide Verkehrsträger unter den angegebenen Lärmgrenzwerten von 49 dB(A) liegen müssen.

   b) Um den o.g. Lärmschutz sicherzustellen, fordert die Stadt Pfungstadt einen ggf. übergesetzlichen Lärmschutz mit einer beidseitigen durchgängigen Lärmschutzwand von sechs Metern, aber mindestens in angemessener Höhe, auf der gesamten Länge des PFA 3.2.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

c) Die Stadt Pfungstadt fordert die Einhaltung der gesetzlichen Lärmschutzgrenzen im gesamten Stadtgebiet. Insbesondere die Einhaltung der Lärmgrenzwerte in der Straße „Am Falltor" sowie der „Hahnmühle" und der „Alten Ziegelei" sind ggf. durch übergesetzliche Maßnahmen sicherzustellen.

Begründung:

Die Stadt Pfungstadt hat die Firma Wölfel mit der Durchführung eines Lärmgutachtens für den o.g. Verlauf der Main-Neckar-Bahn und der Bundesautobahn A5 beauftragt. In dem vorliegenden Gutachten wird festgestellt, dass durch diesen Gesamtlärm die Summen der vom Bundesverwaltungsgericht festgelegten relevanten Zumutbarkeitsschwellen für die Bürgerinnen und Bürger von 64 dB am Tag und 54 dB in der Nacht überschritten werden. Für die Lärmentwicklung auf dem Stadtgebiet der Stadt Pfungstadt sind die Prognosezahlen auf der Neubaustrecke und der direkt parallel verlaufenden Bundesautobahn A67 einerseits, und die Prognosezahlen der Main-Neckar-Bahn und der direkt parallel verlaufenden Bundesautobahn A5 andererseits maßgeblich. Die Deutsche Bahn hat im Rahmen der Planung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim die Prognose aufgestellt, dass es durch einen Verlagerungseffekt insbesondere Güterzüge nachts von der Main-Neckar Bahn auf die Neubaustrecke zu einer Verringerung der nächtlichen Lärmbelastung kommen würde. Die geplante Lärmbelastung richtet sich also nicht nach der vorhandenen Schienenkapazität, sondern nach einem geplanten Verkehrslenkungseffekt. Dies entspricht in keiner Weise der tatsächlichen Entwicklung, denn alle Verkehrstrassen, ob Schiene oder Autobahn, stoßen innerhalb weniger Jahre an ihre Kapazitätsgrenzen. Dieses Dilemma muss dringend grundlegend geändert werden, insbesondere in direkter Nähe zwischen Schiene und Autobahn. Hier stimmen die gesetzlichen Planungsanforderungen für die einzelnen Verkehrsträger mit der Realität nicht mehr überein.

Weiterstadt

1. An der Bestandsstrecke der Rhein-Main-Bahn südlich von Braunshardt sind zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner aktive Schallschutzmaßnahmen am Schienenweg wie insbesondere Schallschutzwände mit 6 m Höhe bis zum westlichen Ortsrand von Braunshardt zuzüglich einer Überstandslänge nach Westen von 150 m, gemessen vom westlichsten Gebäude, zu errichten, sowie passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen. Außerdem sind in diesem Streckenabschnitt sogenannte „Besonders überwachte Gleise (BÜG)" einzurichten und sogenannte Schienenstegdämpfer einzubauen, um die Rollgeräusche der Züge zu minimieren. Das BÜG und die Schienenstegdämpfer sollen für den gesamten Ausbau- und Neubaubereich und daran anschließend bis zum westlichen Ortsrand von Braunshardt zuzüglich einer Überstandslänge nach Westen von 150 m, gemessen vom westlichsten Gebäude, eingerichtet werden.

2. ICE-Neubaustrecke führt östlich der Autobahn an Gräfenhausen vorbei. Die aktuelle Planung der DB sieht vor, dass zwischen A5 und Neubaustrecke eine Lärmschutzwand errichtet werden soll, um die Bevölkerung vor dem Schienenlärm der Neubaustrecke zu schützen. Zusätzlich zu dieser Lärmschutzwand soll ein Erdwall zwischen Gräfenhausen und der A5 aus den Erdmassen errichtet werden, die im Zuge der Baumaßnahme anfallen. Der Massenverbringungswall ist zum Schutz der Bevölkerung und zur Verbesserung der Auswirkungen des Gesamtlärms (Auto, Schiene, Flugzeuge) in Gräfenhausen nicht nur als Massenverbringung, sondern als aktive Lärmschutzmaßnahme mit einer Höhe von 3,50 m ab Fahrbahnoberkante in die Planung aufzunehmen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3. Die aktuelle Planung der DB sieht vor, dass die ICE-Neubaustrecke zwischen Autobahn A5 und dem bestehenden Gewerbegebiet im Osten Weiterstadts in einem Tunnel verläuft, der in offener Bauweise errichtet werden soll. Für diesen Streckenabschnitt ist eine geschlossene Bauweise umzusetzen. Durch den geschlossenen Tunnel erfolgt zum einen ein besserer Lärmschutz, da der Tunnel aufgrund der tieferen Lage insgesamt eine längere unterirdische Streckenführung bedeutet. Zum anderen führt die geplante offene Bauweise während der Bauzeit aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse in diesem Streckenabschnitt zu erheblichen bauzeitlichen Einschränkungen der Infrastruktur und zu einem größeren Flächenbedarf. Bei dieser Bauweise ist insbesondere in Bezug auf ÖPNV, Anfahrtszeiten der Feuerwehr im Stadtgebiet, Nahversorgung, Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe während der Bauzeit daher mit sehr langfristigen Einschränkungen zu rechnen.

4. Die aktuelle Planung der DB sieht für die Neubaustrecke bei Gräfenhausen (Weiterstadt) eine Schallschutzwand westlich der Neubaustrecke vor, deren Höhe je nach Bereich 4,00 m ü. SO bzw. 4,50 m ü. SO betragen soll. Die Stadt Weiterstadt fordert eine überwiegend auf 6 m erhöhte (bisher 4 m bzw. 4,5 m) und verlängerte Schallschutzwand von km 15,800 (bisher km 16,050) bis km 18,550 • Abschnitt Nord : 4 m Höhe von km 15,800 bis km 16,260 • Abschnitt Mitte: 6 m Höhe von km 16,260 bis km 18,070 • Abschnitt Süd : 4 m Höhe von km 18,070 bis km 18,550 B)

Begründung:

Zu 1.
Die oben unter Nr. 1 geforderten zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke der Rhein-Main-Bahn südlich von dem Stadtteil Braunshardt sind unerlässlich, um die mit der bisherigen Planung verbundene erhebliche Erhöhung des nächtlichen Güterzuglärms einzudämmen und eine drastische Verschlechterung der bereits jetzt für viele Bürger gesundheitsgefährdenden Situation an der Bestandsstrecke zu vermeiden.

Zu 2.
Zur Vermeidung einer kritischen Erhöhung des Gesamtlärms in Gräfenhausen sind zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die von der Stadt Weiterstadt beauftragten Lärmgutachter kommen diesbezüglich zu dem Ergebnis, dass ein westlich der Autobahn verortetes Lärmschutzbauwerk mit einer Höhe von 3,5m, gemessen ab der Fahrbahnoberkante der Autobahn, die Reflexionswirkung der entlang der Neubaustrecke vorgesehenen neuen Schallschutzwand vollständig kompensieren kann. Dieses Bauwerk könnte beispielsweise der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Massenverbringungswall darstellen, vorausgesetzt die Höhe von 3,5 m wird verbindlich festgehalten.

Zu 3.
Die bisher vorgesehene offene Bauweise für den Tunnel, in dem der südlich der Bestandsstrecke der Rhein-Main-Bahn verlaufende Streckenabschnitt der Neubaustrecke im PFA 2 geführt werden soll (vgl. nebenstehende Abbildung), würde zu gravierenden Beeinträchtigungen der Interessen der Stadt Weiterstadt, der in dem Gewerbegebiet im Stadtteil Riedbahn ansässigen Betriebe und der Bürger von Weiterstadt führen. Die Beeinträchtigungen sind insbesondere dem Umstand geschuldet, dass die offene Tunnelbauweise ein räumlich großes Baufeld auf der Geländeoberfläche erforderlich machen würde. Die finanziellen Vorteile, die mit der offenen Tunnelbauweise für die Vorhabenträgerin verbunden sein mögen, stehen in keinem Verhältnis zu den Nachteilen, die zu Lasten der Stadt Weiterstadt und ihrer Anwohner und Gewerbetreibenden mit der offenen Bauweise verbunden wären.

Zu 4.
Für den Abschnitt zwischen Frankfurt und Weiterstadt wurde gemäß der Präsentation im 4. Beteiligungsforum vom 08.05.2018 eine wesentlich höhere Anzahl von Güterzügen für den

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Prognosehorizont 2025, und zwar 102 Güterzüge pro Nacht, prognostiziert. Der letzte aktuelle Stand ist demgegenüber gemäß Angabe aus der Präsentation vom 05.12.2022, dass derzeit im Prognosehorizont für 2030 Deutschlandtakt nur 45 Güterzüge für diesen Abschnitt der Neubaustrecke erwartet werden. Dies ist weniger als die Hälfte. Eine Halbierung der Anzahl der Güterzüge ist jedoch auf Dauer nicht mit der politischen Zielsetzung zu vereinbaren und ist unrealistisch. Es ist vielmehr zu erwarten, dass die Anzahl der Güterzüge insgesamt erheblich zu- und nicht abnimmt. Aufgrund des umfangreichen Zugverkehrs auf dem Gesamtkorridor zwischen Frankfurt und Mannheim ist dabei insbesondere auch damit zu rechnen, dass deutlich mehr Güterzüge auf die Neubaustrecke mit ihrer hohen Kapazität gelenkt werden. Um die Bewohner von Gräfenhausen effektiv vor dem zu erwartenden Güterzuglärm nachts zu schützen und dabei nicht hinter der Zeit und der Verkehrswende zurückzubleiben, ist daher eine Erhöhung der vorgesehenen Schallschutzwand erforderlich.

Forderungen Landkreis Groß-Gerau

Die Forderungen sind vorbehaltlich der zu erwartenden Beschlussfassung des Kreistages am 7.10.2024.

Bei der Betrachtung der hier geforderten Lärmschutzmaßnahmen ist zu berücksichtigen, dass die Vorbelastung im Kreis Groß-Gerau durch den Frankfurter Flughafen bereits extrem hoch ist. In der 16. BImSchV, die zudem schon lange nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung entspricht, ist diese Sondersituation nicht berücksichtigt.

Mörfelden-Walldorf

Es wird ein angemessener Schallschutz für den Walldorfer Badesee gefordert, da dies einer der wenigen Erholungsorte im Stadtgebiet ist, der weniger mit Fluglärm belastet ist. Zudem wird ein verbesserter Lärmschutz im Sinne einer Gesamtlärmbetrachtung von Bahnstrecke und Autobahn für den Stadtteil An den Eichen, sowie eine Verlängerung der Lärmschutzwand am Campingplatz Naturfreunde, Am Zeltplatz 10a gefordert. Zu den Details ist auf das vorliegende Schreiben der Stadt Mörfelden-Walldorf zu verweisen.

Gernsheim

Es wird eine Verbesserung des Lärmschutzes für den Ortsteil Allmendfeld, der von der DB AG als Dorfgebiet mit entsprechend hohen Lärmgrenzwerten eingestuft wird, gefordert. Faktisch haben sich große Bereich des Ortes in den letzten Jahrzehnten zu Wohngebieten entwickelt. Deshalb ist die Einhaltung der Lärmgrenzwerte für Wohngebiete durch entsprechend hohe Lärmschutzwände und Absorber zwischen den Gleisen zu fordern. Zu den Details ist auf die vorliegende Stellungnahme der Stadt Gernsheim zu verweisen.

Indirekte Betroffenheit der Bestandsstrecken aufgrund der Fernwirkung der Neubaustrecke

Die Fernwirkung der Neubaustrecke besteht darin, dass zum einen die Kapazität der Riedbahn (Frankfurt – Mannheim) durch die Entflechtung schneller und langsamer Verkehre erheblich gesteigert wird und zum anderen aufgrund der nächtlichen Nutzung der Neubaustrecke durch den Güterverkehr weitere Kapazität bereitgestellt wird.

Die aktuellen Prognosen der DB AG zu den Zugzahlen lassen die oben genannten Steigerungen zwar nicht erkennen, sie stellen aber nur eine Momentaufnahme dar. Diese Zugzahlen entsprechen zudem nicht den im Klimaschutzgesetz festgelegten Klimazielen. Sollen diese

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

erreicht werden, wovon auszugehen ist, müssten die Zugzahlen im Güter- und Personenverkehr wesentlich höher sein. Wir fordern daher, dass für die Lärmberechnungen eine Vollauslastung der Kapazität zugrunde gelegt wird. Dies entspricht auch den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte.

Es werden für die Bestandsstrecken die Einhaltung der Lärmwerte der Lärmsanierungsrichtlinie des Bundes von 2022, u.a. 64 dB am Tag und 54 dB in der Nacht in Wohngebieten bei Vollauslastung gefordert.

Die DB AG hat erklärt, im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn in diesem Jahr dort alle Lücken in den Lärmschutzwänden mit 3 m hohen Lärmschutzwänden zu schließen. Dies wird sehr begrüßt. Allerdings reichen 3 m hohe Wände bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung meist nicht aus, um überall die Gesundheitsgefährdung zu beseitigen und die o.g. Lärmwerte der Lärmsanierungsrichtlinie einzuhalten. Wir fordern daher dort, wo die Werte bei Vollauslastung nicht eingehalten werden, weitere Maßnahmen umzusetzen, wie „Besonders überwachte Gleise (BÜG)" einzurichten und Schienenstegdämpfer einzubauen.

Da die Rhein-Main-Bahn den Zulauf aus und in Richtung Norden für die Güterzüge darstellt, die zukünftig nachts sowohl auf der Riedbahn als auch auf der NBS fahren sollen, erscheint eine Forderung nach zusätzlichen Lärmschutz für diese Orte als gerechtfertigt, denn es ist von erheblichem zusätzlichem nächtlichem Lärm auszugehen.

Es wird zudem für die Städte und Gemeinden im Kreis Groß-Gerau an dieser Strecke die Einhaltung der Lärmwerte der Lärmsanierungsrichtlinie mit geeigneten Maßnahmen (siehe Riedbahn) sowie die Schließung aller Lücken in den Lärmschutzwänden in einer Dimensionierung, die diese Werte einhält gefordert, und zwar in

Gustavsburg (Stadt Ginsheim-Gustavsburg)	ca. 185 m
Bischofsheim	ca. 1025 m
Nauheim	ca. 125 m
Groß-Gerau und	ca. 1000 m
Klein-Gerau (Gemeinde Büttelborn)	ca. 1340 m

In der Anlage ist skizziert, wo in den Gemeinden entlang der Rhein-Main-Bahn noch Lärmschutzwände fehlen (siehe Anlage).

Forderungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt

1. Führung der Südanbindung in einem bergmännischen Tunnel bis zur A5

Der geplante Tunnelausgang der Südanbindung befindet sich nach dem aktuellen Planungsstand der Deutschen Bahn am westlich Stadtausgang, Eschollbrücker Straße/ Ecke Anne-Frank-Straße, auf Höhe der Wohnbebauung der Heimstättensiedlung.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt besteht weiterhin darauf, dass der Tunnel unbedingt bis westlich der Bundesautobahn A5 (BAB 5) geführt wird. Dies dient zum Schutz der Wohnbevölkerung der Heimstättensiedlung vor zusätzlichen Belastungen durch Schall und Erschütterungen durch die Anbindung der Neubaustrecke an den Darmstädter Hauptbahnhof.

Die Menschen in der Heimstättensiedlung sind bereits jetzt tagtäglich durch die Schall- und Schadstoffemissionen der BAB 5, der Eschollbrücker Straße, der Main-Neckar-Bahn sowie des Frankfurter Flughafens in ihrem Alltag stark beeinträchtigt und werden künftig auch den

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Emissionen, die von der Südanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes an die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim ausgehen, ausgesetzt werden. Durch das großflächige Absterben der alten Nadel- und Laubbäume im Westwald, geht der Heimstättensiedlung zudem seit Jahren ihr natürlicher Lärmschutz verloren. Die Zunahme der täglichen Lärm- und Schadstoffemissionen und die Dauerbeschallung vor allem durch die BAB 5 und die Eschollbrücker Straße wirken sich negativ auf die Gesundheit und die Lebensqualität der in der Heimstättensiedlung lebenden Menschen aus.

2. Größtmöglicher Schallschutz an den Bestandsstrecken

Die NBS Frankfurt - Mannheim wird als sog. Verkehrslenkungsvariante geplant. D. h. die zusätzlichen Verkehre werden auf die Neubaustrecke, aber auch die Bestandsstrecken verteilt. Deshalb ist die Bestandsstrecke der Main-Neckar-Bahn im Stadtgebiet von Darmstadt, die derzeit über keine Lärmschutzmaßnahmen verfügt, hinsichtlich der künftigen Lärmbelastung intensiv zu betrachten. Die Deutsche Bahn plant für das Jahr 2027 eine Generalsanierung der Main-Neckar-Bahn. Sie hat erklärt, dass im zeitlichen Kontext mit der Sanierung eine umfassende Lärmsanierung an den betroffenen Bestandsstrecken im Stadtgebiet stattfinden kann.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt sieht hier dringenden Bedarf für den Schutz der betroffenen Anwohner*innen und fordert daher den bestmöglichen lückenlosen Lärmschutz im Zuge der Lärmsanierung. Dies wird bereits im Rahmen der parlamentarischen Befassung zur ICE-Neubaustrecke eingebracht, damit diese Forderung rechtzeitig Eingang in die Planungen für die Generalsanierung 2027 findet.

3. Schall- und Erschütterungsschutz auf der Hauptstrecke an der Siedlung Tann

Der Schall- und Erschütterungsschutz für die unmittelbare Vorbeifahrt an der Siedlung Tann, nordöstlich des Darmstädter Kreuzes gelegen, muss weiterhin gewährleistet sein. Mit der Herstellung des gedeckelten Trogbauwerkes ist zwar eine deutliche Verbesserung erreicht worden, die Wissenschaftsstadt Darmstadt bevorzugt jedoch weiterhin die komplette bergmännische Untertunnelung in diesem Bereich.

4. Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder

An der Forderung zur Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder zum Schutz des Stadtwaldes wird uneingeschränkt weiter festgehalten.

5. Besonders überwachtes Gleis

Um Schallemissionen zu verringern, werden Gleisabschnitte in einem besonderen Verfahren geschliffen und regelmäßig auf ihre akustische Qualität hin überprüft. Die Überprüfung wird mit einem eigens dafür entwickelten Schallmesswagen halbjährlich durchgeführt. Bei negativer Abweichung wird das Gleis nachgeschliffen. Das Besonders überwachte Gleis in allen Ortslagen durchzuführen.

6. Einsatz von Schienenstegdämpfern

Eine Maßnahme zur Reduzierung der Roligeräusche und des Kurvenquietschens können auch Schienenstegdämpfer sein. Das ist ein Masse-Feder-System, das unmittelbar an beiden Seiten

der Schiene angebracht wird. Dieses dämpft die Schienenstegschwingungen und mindert somit die Lärmabstrahlung um mehrere dB(A). Deshalb sollte in allen Abschnitten in denen dies technisch möglich ist, zusätzlich Schienenstegdämpfer oder eine Schienenstegabschirmung eingesetzt werden.

Freundliche Grüße

(Lutz Köhler)

Erster Kreisbeigeordneter des Kreises Darmstadt-Dieburg

(Thomas Will)

Landrat des Kreises Groß-Gerau

(Hanno Benz)

Oberbürgermeister der Stadt Darmstadt

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

STADT MANNHEIM
Der Oberbürgermeister

Dezernat I
07.05.2024

BESCHLUSSVORLAGE
V262/2024

Betreff

Forderungen der Stadt Mannheim zur parlamentarischen Befassung im Rahmen des Bahnprojekts Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
1. Hauptausschuss	04.06.2024	öffentlich	Vorberatung
2. Gemeinderat	13.06.2024	öffentlich	Entscheidung

Stadtbezirksbezug:
00 stadtweit
06 Sandhofen
07 Schönau
08 Waldhof

Vorgeschlagene Maßnahme zur Bürgerbeteiligung: Ja/Nein

Klimarelevanz: Einschätzung der potentiellen Auswirkungen;
negative oder positive Auswirkungen sind in Anlage K dargestellt

Klimafolgenanpassung: negativ/neutral/positiv

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat nimmt den aktuellen Planungsstand zu den Projekten der Deutschen Bahn und des Bundes Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim sowie Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe sowie die Einschätzung der Stadtverwaltung hierzu zur Kenntnis.

2. Der Gemeinderat nimmt die in der Beschlussvorlage unter Punkt 3 aufgeführten Forderungen der Stadt Mannheim für die parlamentarische Befassung im Projekt Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung diese gegenüber Deutscher Bahn und Bund für die anstehende parlamentarische Befassung vorzubringen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Kurzfassung des Sachverhalts

I. Bezug zum städtischen Zielsystem (Strategische Ziele und/oder Ziele der Dienststellen)

- Ziel 2: Mannheim bietet eine vorbildliche urbane Lebensqualität mit hoher Sicherheit als Grundlage für ein gesundes, glückliches Leben für Menschen jeden Alters und gewinnt damit mehr Menschen für sich.

- Ziel 6: Mannheim ist eine klimagerechte– perspektivisch klimaneutrale– und resiliente Stadt, die Vorbild für umweltbewusstes Leben und Handeln ist.

II. Woran sind Fortschritte erkennbar? Erwartete Wirkung des Beschlusses

Die Forderungen der Stadt Mannheim werden nach dem Beschluss in das Verfahren für die parlamentarische Befassung zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim eingebracht. Die Wirkung wird im Rahmen der daraus resultierenden Beschlüsse des Deutschen Bundestages entfaltet.

III. Welche Maßnahmen bzw. welche Leistung wird beschlossen?

- Entfällt
-
-
-

IV. Benötigte Ressourcen (Personal, Sachmittel) / Finanzielle Auswirkungen (einmalig/laufend) und Deckung (Haushaltsjahr, Kostenart)

- Entfällt
-
-
-

[redacted]

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zusammenfassung des Sachverhalts

Im Rahmen des DB-Infrastrukturprojekts Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim steht die sogenannte „parlamentarische Befassung“ bevor. In diesem Verfahren können die Kommunen bis Juli 2024 auf Basis des aktuellen Planungsstands übergesetzliche Forderungen formulieren, die nach einer Prüfung und Kostenabschätzung durch die Deutsche Bahn dann im Bundestag behandelt werden, wobei Wirtschaftlichkeit und Einhaltung der Projektziele weiter gewährleistet sein müssen. Die Stadtverwaltung Mannheim erarbeitet dabei ihre Forderungen im engen Schulterschluss mit dem Verband Region Rhein-Neckar. Die seitens der Verwaltung vorgeschlagenen Forderungen für die parlamentarische Befassung beziehen sich dabei einerseits darauf sicherzustellen, dass die Auswirkungen der Neubaustrecke auf den Gesamtknoten Mannheim berücksichtigt werden und die Kompatibilität zum Projekt Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe inkl. Knoten Mannheim sichergestellt wird. Ebenso wie die Sicherstellung eines ausreichenden und verträglichen Lärmschutzes. Weitere Forderungen beziehen sich auf die Reduzierung von Eingriffen in Waldbestände sowie die Möglichkeit eines zusätzlichen Haltepunkts im Mannheimer Norden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gliederung des Sachverhalts und Übersicht der Anlagen

1. Hintergrund
   - 1.1 Sachstand Ausbaustrecke/Neubaustrecke Mannheim-Karlsruhe inkl. Durchquerung Knoten Mannheim
   - 1.2 Sachstand Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim
   - 1.3 Fachliche Einordnung der Stadtverwaltung Mannheim

2. Parlamentarische Befassung

3. Forderungen der Stadt Mannheim zur parlamentarischen Befassung im Rahmen des Projekts Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim

Anlage 1: Ergebnisse der Schalluntersuchungen der DB InfraGO AG

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Sachverhalt

1. Hintergrund

Mannheim, mit seiner Lage im TEN-T Korridor Rotterdam-Genua, beherbergt bereits jetzt den zweitgrößten Rangierbahnhof Deutschlands und fungiert als bedeutender Umsteigepunkt im europäischen Schienennetz. Die Prognosen des Bundes und politische Ziele, insbesondere im Kontext der Klimaneutralität und Verkehrswende, weisen auf eine steigende Verkehrsbelastung auf den Schienenstrecken in und um Mannheim hin. Ein Großteil dieser Strecken ist bereits überlastet, was die dringend benötigte Erweiterung von Regional- und S-Bahnverbindungen behindert, während gleichzeitig Siedlungsgebiete entlang der Gleise von Lärmbelastung betroffen sind.

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung planen sowohl der Bund als auch die Deutsche Bahn verschiedene Projekte zur Erweiterung der Streckenkapazitäten in und um Mannheim. Sie sind von strategischer Bedeutung für Mannheim, da sie wirtschaftliche, verkehrstechnische sowie Umwelt- und Lärmschutzaspekte in einem sehr dicht besiedelten und sensiblen Umfeld in Einklang bringen müssen und Auswirkungen bis ins nächste Jahrhundert haben werden. Entsprechend eng begleitet die Stadt Mannheim gemeinsam mit der Region diese Projekte. Hierzu zählen beispielsweise Vorhaben zur Verbesserung des Regional- und S-Bahnverkehrs geplant, wie der viergleisige Ausbau des Knoten Mannheim - Heidelberg. Besonders zentral sind aber die beiden Vorhaben für die Nord-Süd-Achse: Die Neubaustrecke (NBS) Frankfurt-Mannheim, die von Norden kommenden entlang der Riedbahn bis zum Bahnhof Waldhof führt, sowie daran anschließend das Projekt Neubaustrecke/Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim-Karlsruhe, das auch die Durchfahrung des Knoten Mannheim einschließt. Im Folgenden wird kurz auf den aktuellen Projektstand eingegangen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

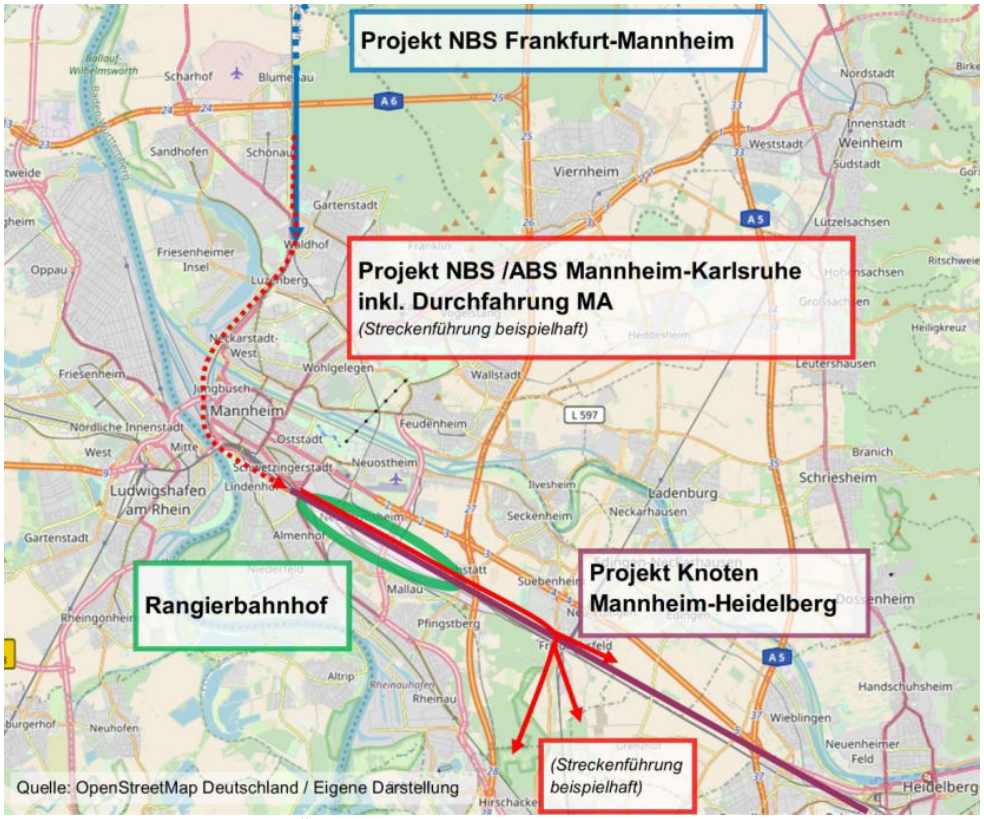


Abbildung 1: Überblick über die Großvorhaben im Schienennetz der DB

1.1 Sachstand Ausbaustrecke/Neubaustrecke Mannheim-Karlsruhe inkl. Durchquerung Knoten Mannheim

Im Rahmen des Bahnprojekts Mannheim-Karlsruhe geht es um die Auflösung von Engpässen im Schienennetz zwischen Mannheim-Waldhof und Karlsruhe. Dabei findet ein wichtiger Lückenschluss im Rheinkorridor zwischen den Projekten Frankfurt-Mannheim und Karlsruhe-Basel statt. Anders als bei der NBS Frankfurt-Mannheim geht es jedoch hier nicht vorrangig um eine Schnellfahrstrecke zur Beschleunigung des Fernverkehrs, sondern um die Auflösung von Engpässen insbesondere für den Güterverkehr durch den Ausbau von Bestandsstrecken bzw. die Nutzung von Bestandsstrecken, wenn die Kapazität an dieser Stelle als ausreichend erachtet wird, und durch zweigleisige Neubaustrecken, die als Mischverkehrsstrecken angelegt werden. Hierzu wurde mit Beginn des Trassenfindungsprozesses 2020 zunächst ein Suchraum definiert, der von der nördlichen Stadtgrenze Mannheims bis zur südlichen Stadtgrenze von Karlsruhe reicht und im Westen bis Neustadt (Weinstraße) und Landau (Pfalz) sowie im Osten bis Heidelberg und Bruchsal reicht. Ende 2020 fand der Auftakt für das Dialogverfahren statt, in das neben der Stadt Mannheim und dem Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) auch diverse Bürgerinitiativen eingebunden sind.

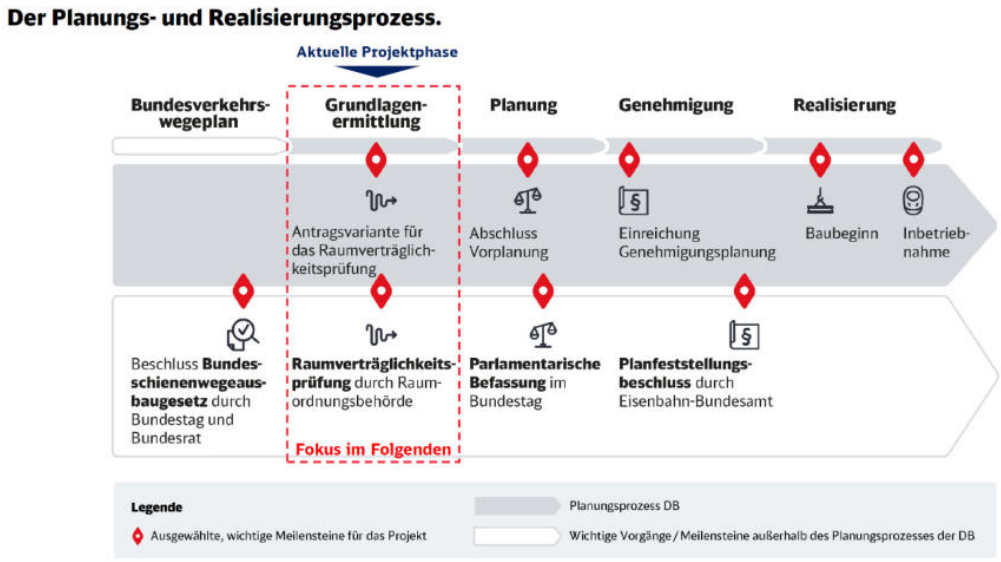


Abbildung 2: Übersicht Planungsprozess, Quelle: DB InfraGO, Präsentation zum Informationsabend 23.11.2023, abrufbar unter https://www.mannheim-karlsruhe.de/mediathek/praesentationen

Im Verfahren wurden zunächst Grobkorridore und dann genauere Linienkorridore, also bis zu 1000 m breite Streifen, für mögliche Streckenführungen entwickelt. Nachfolgend wurden daraus verschiedene Linienvarianten erarbeitet und miteinander in Hinblick auf Faktoren wie Länge, Aufwand und bauliche Eingriffe verglichen. Wichtig ist dabei, dass in diesen Schritten noch nicht die Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Faktor) abschließend bewertet wird. Außerdem können im gesamten Prozess einzelne Schritte iterativ durchgeführt werden, sobald sich neue Erkenntnisse ergeben, sodass ein aktueller Stand möglicher Varianten keine Vorfestlegung bedeutet.

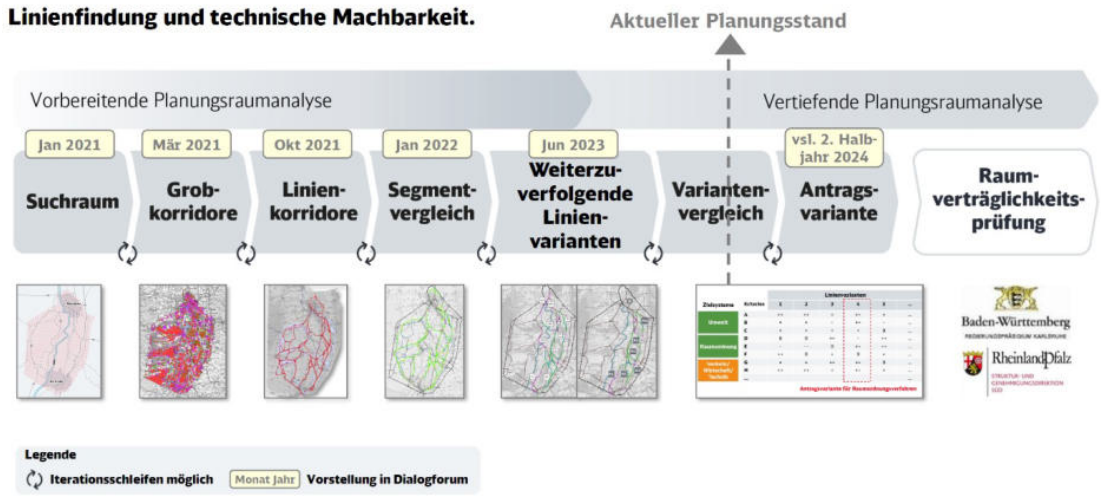


Abbildung 3: Prozess Linienfindung, Quelle: DB InfraGO, Präsentation zum Informationsabend 23.11.2023, abrufbar unter https://www.mannheim-karlsruhe.de/mediathek/praesentationen

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gegenwärtig werden im Projekt zwei grundsätzliche Optionen untersucht: „Mannheim mit zwei zusätzlichen Gleisen“ sowie „Mannheim ohne zwei zusätzliche Gleise“. Letztere Option geht davon aus, dass der Knoten Mannheim unter Voraussetzung der wiederhergestellten Zweigleisigkeit der „Östlichen Riedbahn“ und einigen kleineren Anpassungen im Gleisnetz, wie bspw. Blockverdichtungen, noch ausreichend Kapazitäten hat um die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Die ABS/NBS in Richtung Karlsruhe würde hierbei erst im Bereich Friedrichsfeld starten. Die Folge wäre also ein rein oberirdischer Ausbau ohne zusätzliche Kapazitäten, z.B. auch für bessere S-Bahn- und Regionalverkehre zwischen dem Mannheimer Norden und dem Hauptbahnhof.

Die zweite Option „Mannheim mit zwei zusätzlichen Gleisen“ sieht wiederum gegenwärtig zwei Varianten für die Durchfahrung Mannheims vor. In beiden Fällen knüpft hierbei ein Eisenbahntunnel direkt im Mannheimer Norden an den geplanten Tunnel der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim an. Während eine Tunnelvariante dann entlang der „Westlichen Einführung der Riedbahn“ (westliche Riedbahn) unterirdisch bis zum Rangierbahnhof verläuft und diesen damit für die Einbindung von Güterverkehrszügen anbindet, würde eine andere Tunnelvariante nach Unterquerung des Neckars in Richtung Ludwigshafen abzweigen um damit Mannheim zu umfahren. Diese Variante würde nicht den Rangierbahnhof anbinden, was bedeutet, dass Güterzüge, die im Rangierbahnhof behandelt werden müssen, weiter oberirdisch durch das Stadtgebiet geführt werden müssten.

Die Frage ob letztlich die Option mit zwei zusätzlichen Gleisen durch Mannheim oder die Option ohne zwei zusätzliche Gleise im Rahmen der Auswahl einer Vorzugsvariante zum Tragen kommt, hängt nach Aussage der Deutschen Bahn davon ab, ob sich auf Basis der Zugzahlprognose 2040 entsprechende zusätzliche Kapazitätsengpässe im Knoten Mannheim ergeben, oder nicht. Ursprünglich wurden diese Zahlen für Anfang 2024 erwartet, verzögern sich aber gegenwärtig in die zweite Jahreshälfte, sodass ein Ergebnis im Projekt erst für Anfang 2025 vorgesehen ist.
Auf dieser Basis wird dann eine Antragsvariante entwickelt, die in ein Raumordnungsverfahren bei den Ländern Baden-Württemberg und (je nach Variante) Rheinland-Pfalz eingebracht wird. Sie muss danach aber noch weiteren Prüfungen der Machbarkeit, Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und der parlamentarischen Befassung im Bundestag standhalten bevor die Vorplanung und die Erstellung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erfolgen können.

1.2 Sachstand Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim

Laut Prognosen wird der Schienenverkehr zwischen Frankfurt und Mannheim auch weiterhin stark zunehmen. Im Rahmen der NBS Frankfurt-Mannheim geht es darum, neben den bereits voll ausgelasteten bestehenden Bahnstrecken zwischen Frankfurt am Main und Mannheim, insbesondere der Riedbahn (Frankfurt–Biblis–Mannheim) und der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt–Darmstadt–Heidelberg), zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Zudem soll die Fahrtzeit zwischen Mannheim und

Frankfurt im Fernverkehr verkürzt werden. In der Nacht soll die Strecke vornehmlich Güterverkehre aufnehmen.

Seit November 2020 steht hier die Vorzugsvariante fest. Die Planungen der Neubaustrecke sehen einen Verlauf ab Zeppelinheim parallel zur Autobahn A5 und ab Darmstadt entlang der A67 nach Lorsch vor. Ab Lorsch soll die Strecke aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes weitgehend im bergmännischen Tunnel über Lampertheim bis in den Mannheimer Norden führen. Ab dieser Stelle schließt der Tunnel an die bestehenden Verbindungen der östlichen und westlichen Riedbahn an. Die Verbindung zu einer möglichen Neubaustrecke/Tunnellösung für die Durchfahrt durch Mannheim ist Teil des Projektes Mannheim-Karlsruhe. Die Planung wird entsprechend an die Entwicklung in diesem Projekt angepasst, um ggf. notwendige Vorhaltebauwerke zu berücksichtigen.



Abbildung 4: PFA 5/6 Lorsch-Mannheim, Quelle: DB InfraGO AG, https://www.frankfurt-mannheim.de/lorsch-mannheim-waldhof.html

Gegenwärtig hat die Deutsche Bahn für den Abschnitt Lorsch-Mannheim noch keine Planfeststellungsunterlagen eingereicht. Eine Inbetriebnahme der Strecke wird nach derzeitigem Stand deutlich nach 2030 erfolgen. Der aktuell vorliegende Planungsstand der Deutschen Bahn sieht eine unterirdische Einfädelung des Tunnels der NBS Frankfurt-Mannheim im Bereich Blumenau südl. des Viernheimer Wegs vor. Die Bestandsstrecke der Riedbahn aus Lampertheim wird leicht in Richtung Osten verschwenkt, während ein Überholgleis (für den S-Bahnverkehr) auf westlicher Seite verläuft. Der Tunnel taucht kurz vor der A6 an die Oberfläche und fädelt im Trog entlang des Stadtteil Schönau in das Bestandsgleisfeld ein, bis er ca. auf Höhe der Lilienthalstraße das ebenerdige Niveau erreicht hat. Im Bereich Bf. Waldhof muss der bestehende Hausbahnsteig (Gl. 1) wegen der Einbindung eines Überholgleises für den Fernverkehr abgebrochen und einige Meter in Richtung Norden verschoben werden. Detaillierte Fragen zur Ausgestaltung der Anlagen und Verkehrsstationen sind Bestandteil der erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgenden Ausführungsplanung der DB.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Für das Projekt wird aktuell der Bericht für die sogenannte Parlamentarische Befassung (siehe Punkt 2) vorbereitet. Im Rahmen dieses Prozesses können die vom Projekt betroffenen Kommunen zusätzliche übergesetzliche Forderungen in das Projekt einbringen, die dann über Deutsche Bahn und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr in den Deutschen Bundestag eingebracht werden. In diesem Zusammenhang wurden der Stadt Mannheim im April 2024 die finalen Ergebnisse von Schalluntersuchungen für die vom Projekt tangierten Bereiche mitgeteilt.

Als Schallschutz sind gemäß dem Gutachten der Deutschen Bahn im Bereich Blumenau Lärmschutzwände zwischen Wohngebiet und Bahntrasse vorgesehen, die am nördl. Siedlungsrand (dort noch ohne NBS aus Frankfurt) mit 4m Höhe (alle Angaben „über Schienenoberkante“) beginnen und im weiteren Verlauf bis zur A6 auf 6m Höhe ansteigen. Im Bereich Schönau werden diese Lärmschutzwände in 6m Höhe bis zum südlichen Ende der Wohnbebauung weitergeführt (ca. Höhe Boehringerstraße). Am östlichen Rand der Strecke wird zudem eine Lärmschutzwand von 6m Höhe zum Schutz der Gartenstadt vorgesehen, die südlich der Waldstraße endet. Im Bereich Waldhof West ist eine Lärmschutzwand von 6m Höhe ca. zwischen dem Roche Werksgelände und der westl. Einmündung der Karl-Feuerstein-Str. vorgesehen. Östlich der Gleise wird der Stadtteil Waldhof durch eine Lärmschutzwand von 6m Höhe ca. ab der Carl-Reuther-Straße bis zum Daimler Werksgelände geschützt. Entlang der östl. Riedbahn ist noch eine zusätzliche Lärmschutzwand von 5m Höhe bis zur Oskar-von-Miller-Straße vorgesehen, um die Wohnbebauung im Bereich Obere Riedstraße zu schützen. Danach endet der Projektbereich der NBS Frankfurt-Mannheim. Im Bereich Blumenau und Schönau wird in den Planungen der DB zudem ein sog. „Besonders überwachtes Gleis“ vorgesehen. Dies bezeichnet Gleisanlagen, die im Schienennetz besonders intensiv gewartet werden, was Unebenheiten auf den Schienen, die zu einer höheren Schallemission führen, minimiert. Da jedoch auch dies in Kombination mit bereits sehr hohen Lärmschutzwänden nicht in allen Fällen den gesetzlichen Lärmschutz sicherstellen kann, kommen passive Maßnahmen wie Schallschutzfenster und Schalldammlüfter an betroffenen Häusern hinzu. Die detaillierten Ergebnisse der Schalluntersuchung liegen der Vorlage als Anlage 1 bei.

1.3 Fachliche Einordnung der Stadtverwaltung Mannheim

Grundsätzlich sind beide Projekte aus Sicht der Stadtverwaltung von sehr hoher Bedeutung um im Sinne der Verkehrswende die Schiene zu stärken und bestehende Engpässe aufzulösen. Für Mannheim als sog. „Urbanem Knoten“ im Sinne der TEN-V-Korridore der EU, wichtigem Eisenbahnknoten für Süddeutschland und Standort des zweitgrößten Rangierbahnhofs Europas, ergibt sich dabei eine zentrale Rolle und Verantwortung. Gleichzeitig ist kaum eine andere Stadt in Süddeutschland derartig stark von Bahnlärm und einer Zerschneidung durch überregional bedeutende Verkehrsinfrastruktur betroffen. Ebenso behindern die Kapazitätsprobleme im Knoten Mannheim, die

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

durch zunehmenden Fern- und Güterverkehr weiter verschärft werden, den bedarfsgerechten Ausbau des S-Bahn-Angebots, das bereits aktuell störungsanfällig ist und nicht mehr den Anforderungen gerecht wird. Entsprechend eng begleitet die Stadtverwaltung daher in engem Schulterschluss mit der Region, dem VRRN, die Projekte und führt laufend Gespräche mit allen relevanten Stellen wie z.B. der Deutschen Bahn, der Bundes- und Landesebene aber auch lokalen Akteuren wie Nachbarkommunen oder Bürgerinitiativen.

Wichtig ist dabei aus Sicht der Stadtverwaltung, dass entsprechende Projekte für das nächste Jahrhundert gebaut werden und entsprechend zukunftsfähig auch in Hinblick auf notwendige Trassenkapazitäten, Raumverträglichkeit und Lärmschutz ausgerichtet werden müssen. Problematisch ist dabei aus Sicht der Stadt Mannheim die künstliche Auftrennung der beiden Projekte im Mannheimer Norden sowie die Tatsache, dass sich beide Projekte in zwei verschiedenen Planungsphasen befinden. Das Projekt NBS Frankfurt-Mannheim betrachtet in keiner Weise wie sich die zusätzlichen Züge durch die neue Strecke auf den ohnehin hochbelasteten Knoten Mannheim auswirken. Das Projekt Mannheim-Karlsruhe hingegen befindet sich in einem deutlich früheren Stadium. Entsprechend wichtig ist, dass beide Projekte eng verzahnt und gemeinsam gedacht werden. Eine zusätzliche Belastung der Bevölkerung durch Bahnlärm ist dabei unbedingt zu vermeiden. Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse der Schalluntersuchungen im Rahmen der NBS Frankfurt-Mannheim (vgl. Punkt 1.2) bereits jetzt, dass selbst Lärmschutzwände von bis zu 6m Höhe nicht in allen Fällen ausreichenden Schutz bieten können. Abzuwägen sind zudem die lokalklimatischen Auswirkungen von Lärmschutzwänden.

Entsprechend kann aus Sicht der Stadtverwaltung nur eine Tunnelvariante, die direkt an den Tunnel der NBS Frankfurt-Mannheim anknüpft und auch die bestehende Riedbahn von Norden kommend anbindet und den Mannheimer Rangierbahnhof anknüpft die Kapazitäts- und Lärmprobleme im Knoten Mannheim zukunftsorientiert lösen. Dabei muss weiterhin die vollständige Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhof an den Fernverkehr sichergestellt sein, ebenso wie eine Nutzung freiwerdender Kapazitäten auf oberirdischen Strecken für den Ausbau des Regional- und S-Bahnverkehrs. Ein Verlauf des Tunnels unterhalb des Hauptbahnhofs könnte zudem perspektivisch einen Haltepunkt im Tunnel zur Erweiterung der oberirdisch begrenzten Kapazitäten möglich machen.

2. Parlamentarische Befassung

Wie bereits unter 1.2 beschrieben steht im Projekt NBS Frankfurt-Mannheim nun die sogenannte „Parlamentarische Befassung“ bevor. Sie ist ein neues Instrument bei der Planung von Bahnprojekten mit dem der Deutsche Bundestag bei der Realisierung von Ausbau- oder Neubauprojekten stärker eingebunden werden soll. Kommunen erhalten hier die Möglichkeit Kernforderungen zu formulieren,

die über das gesetzliche Maß hinausgehen. Die Deutsche Bahn prüft dann die technische Machbarkeit und ermittelt die Kosten. Das Parlament entscheidet anschließend im Rahmen der Bundestagsbefassung über mögliche Änderungen an der Vorzugsvariante oder die Finanzierung von individuellen Forderungen der Kommunen und Regionen. Entscheidend ist dabei, dass die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gem. Bundesverkehrswegeplanung geben sein muss und die Projektziele weiterhin erfüllt werden. Ebenso sind keine kaskadierenden Forderungen im Rahmen dieses parlamentarischen Wegs möglich. Folglich sind die Forderungen der Stadt Mannheim genau abzuwägen. Davon unberührt besteht für die Stadt Mannheim weiter die Möglichkeit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Stellungnahmen einzureichen, bzw. gegen einen Planfeststellungsbeschluss zu klagen, wobei hierbei im Gegensatz zur parlamentarischen Befassung keine übergesetzlichen Maßnahmen gefordert werden könnten.

Entsprechende Forderungen sind zunächst bis Juli 2024 durch die Kommunen bzw. Regionalverbände zu erheben und werden dann durch die Deutsche Bahn geprüft, bewertet und an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr weitergegeben, das diese im Rahmen eines Berichts in den Bundestag einbringt. Neben den Forderungen der Stadt Mannheim als eigenständige Kommune wird auch die Region über den VRRN eigene Forderungen erheben und einbringen. Hierzu wird am 18. Juni im Regionalforum Schienenkorridor Rhein-Neckar, dem der Oberbürgermeister der Stadt Mannheim vorsitzt, unter dem Dach des VRRN beraten. Die Stadt Mannheim wird hier nochmals im engen Schulterschluss mit der Region ihre Forderungen einbringen um eine möglichst breite politische Wirkung zu erzielen. Dabei stehen die Forderungen der Stadt Mannheim auch im Einklang mit dem bereits 2019 auf Ebene des VRRN in Abstimmung mit der Stadt Mannheim beschlossen Positionspapier.

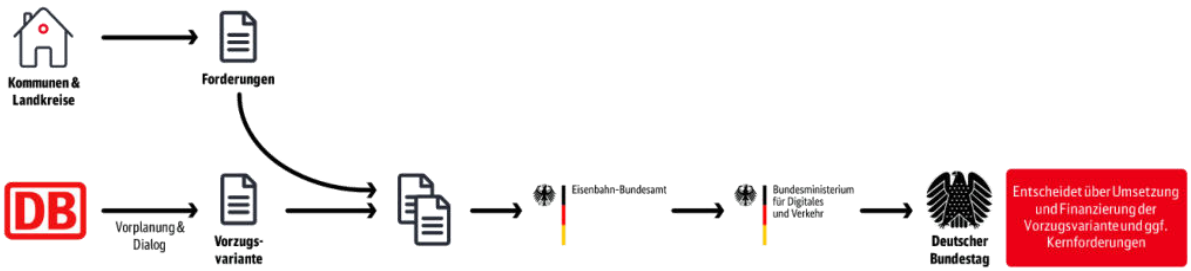


Abbildung 5: Ablauf der parlamentarischen Befassung, Quelle: DB InfraGO AG

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3. Forderungen der Stadt Mannheim zur parlamentarischen Befassung im Rahmen des Projekts Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim

I. Planung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim zwingend mit dem Knoten Mannheim und dem Projekt Mannheim-Karlsruhe koppeln

Eine grundsätzliche Problematik im Projekt Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim besteht darin, dass dieses bereits im Mannheimer Norden im Bereich des Bahnhof Mannheim-Waldhof endet. Die Frage, wie die zusätzlichen Verkehre aus der neuen Strecke durch den bereits hochbelasteten und verspätungsanfälligen Knoten Mannheim geführt werden, wurde hingegen in das Projekt Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe verschoben, das sich jedoch in einem deutlich früheren Stadium befindet. Folglich muss zwingend sichergestellt werden, dass Qualität und Zukunftsfähigkeit des Knoten Mannheim, ebenso wie die Mannheimer Bevölkerung nicht unter dieser fragwürdigen Projektaufteilung leiden. Im Rahmen des Projekts Frankfurt-Mannheim dürfen keine Tatsachen geschaffen werden, die die Optionen für mögliche zusätzliche Gleise durch Mannheim in einem Güterverkehrstunnel einschränken. Beide Projekte müssen eng verzahnt geplant und umgesetzt werden. Hieraus ergeben sich nachfolgende Forderungen:

- Eine Planfeststellung im Planfeststellungsabschnitt 5/6 des Projekts Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim ohne die Berücksichtigung der Durchquerung des Mannheimer Stadtgebiets und einen Anschluss an das Projekt Mannheim-Karlsruhe, wäre fehlerhaft und unzureichend. Sie darf daher erst erfolgen, wenn die Weiterführung der Verkehre durch den Knoten Mannheim im Rahmen des Projektes Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe geklärt ist. Alternativ muss die Weiterführung der Verkehre aus der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim bis Mannheim Hauptbahnhof, bzw. Mannheim-Rangierbahnhof bereits im Rahmen des Projektes Frankfurt-Mannheim mitgeplant werden.

- Für die Verknüpfung der beiden Projekte notwendige Verbindungsbauwerke im Norden Mannheims müssen sowohl die Anbindung der Neubaustrecke aus Frankfurt als auch der Bestandsstrecke Riedbahn für die Güterverkehre an einen Tunnel Mannheim als Teil des Projekts Mannheim-Karlsruhe gewährleisten. Diese Verbindungsbauwerke müssen bereits im Projekt der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim planfestgestellt werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II. Stadtverträglichen Lärmschutz für die Mannheimer Bevölkerung sicherstellen

Mannheim ist bereits jetzt eine der am stärksten durch Bahnlärm betroffenen Städte in Süddeutschland. 21 der 24 Stadtteile sind starkem gesundheitsgefährdendem Bahnlärm ausgesetzt. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass Lärmschutzmaßnahmen nicht eine Zerteilung ganzer Stadtgebiete zementieren, neue Angsträume schaffen oder sich negativ auf das Mikroklima in einer der bereits jetzt am stärksten von Hitze betroffenen Städte Deutschlands auswirken. Hieraus ergeben sich nachfolgende Forderungen:

- Für die nicht vom Projekt umfassten Teile der Bestandsstrecken „Westliche Einführung der Riedbahn“ und „Östliche Riedbahn“ sind bis in den Hauptbahnhof Mannheim bzw. den Rangierbahnhof Mannheim hinein - analog zu den Maßnahmen auf den nördlicheren Bestandsstrecken „Riedbahn“ und „Main-Neckar-Bahn“ - Verbesserungen beim Lärmschutz im Bestand unabhängig von den Entwicklungen im Projekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe zu prüfen und umzusetzen. Der zeitliche Verzug zwischen den beiden Projekten wird in jedem Fall einen jahrelangen Zwischenzustand verursachen, in dem die Bevölkerung auch südlich des Bahnhof Waldhof nach aktuellen Standards vor Lärm geschützt werden muss.

- Das sog. „Besonders überwachte Gleis“ ist über die Bereiche Blumenau und Schönau hinaus auch auf die Bereiche Waldhof/Gartenstadt sowie die Bestandsstrecken „Östliche Riedbahn“ und „Westliche Einführung der Riedbahn“ auszuweiten.

- In allen Abschnitten in denen dies technisch möglich ist, sind zusätzlich Schienenstegdämpfer oder eine Schienenstegabschirmung einzusetzen.

- Lärmschutzwände sind gestalterisch so auszuführen, dass diese eine möglichst geringe städtebauliche Trennwirkung oder Angsträume erzeugen. Dabei sind auch klimaökologische Auswirkungen auf die Umgebung zu untersuchen und berücksichtigen. Standardlösungen wie sie etwa im Rahmen der Lärmsanierung eingebaut werden scheiden in besiedelten Bereichen der Stadt Mannheim aus. Die Gestaltung der Lärmschutzwände muss in enger Abstimmung mit der Stadt durchgeführt werden. Dabei sind transparente Elemente zur Sicherstellung von Sichtbeziehungen und der Vermeidung von Angsträumen ebenso wie begrünte Elemente, die sich auch positiv auf das Umgebungsklima auswirken, zu nutzen.

- Bereich Blumenau / Schönau:
  Hier ist der Trog zwischen dem Tunnelmund des Tunnels der Neubaustrecke aus Lorsch kommend für einen verbesserten Lärmschutz soweit einzuhausen oder mit einem Galeriebauwerk zu versehen, bis dessen Oberkante das Niveau maximal um die

Höhe der dort erforderlichen Lärmschutzwand überragt. Die Einhausung soll darüber hinaus ebenso wie alle Lärmschutzwände begrünt sein. Ebenso sollen obere Elemente des Lärmschutzes transparent ausgeführt werden. Ergänzend sind zusätzliche niedrigere Lärmschutzwände (ca. 3m Höhe) zwischen den Gleisen in ihrer Wirkung zu prüfen und umzusetzen, bzw. falls technisch nicht möglich Niedrigschallschutzwände (bis zu 0,8m Höhe) zur zusätzlichen Abschirmung der Schallemissionen von Rädern und Schiene.

- Bereich Gartenstadt / Waldhof:
  Im Bereich des Bahnhof Waldhof im Bereich der Speckweg-Passerelle sind Lärmschutzwände zur Vermeidung von Angsträumen und der Reduktion der Trennwirkung grundsätzlich vollständig transparent auszuführen und nach Abschluss der Baumaßnahme regelmäßig zu reinigen und instand zu halten. Außerhalb dieser Bereiche sind Lärmschutzwände zu begrünen. In diesem Fall sollen obere Elemente der Lärmschutzwand zur Sicherstellung von bestehenden Blickbeziehungen (z.B. Pauluskirche Waldhof) transparent ausgeführt werden. Ergänzend sind zusätzliche niedrigere Lärmschutzwände (ca. 3m Höhe) zwischen den Gleisen in ihrer Wirkung zu prüfen und umzusetzen bzw. falls diese technisch nicht möglich sind Niedrigschallschutzwände (bis zu 0,8m).

- Bereich Waldhof Süd / Östliche Riedbahn
  In diesem Bereich sind Lärmschutzwände zu begrünen. Ebenso sollen obere Elemente der Lärmschutzwand zur Sicherstellung von bestehenden Blickbeziehungen transparent ausgeführt werden. Ergänzend sind zusätzliche niedrigere Lärmschutzwände (ca. 3m Höhe) zwischen den Gleisen in ihrer Wirkung zu prüfen und umzusetzen bzw. falls diese technisch nicht möglich sind Niedrigschallschutzwände (bis zu 0,8m).

III. Eingriffe in Wald und ökologisch sensible Gebiete minimieren

Schutzfunktionen des Waldes wie Klimaschutz, Bodenschutz, Trinkwasserschutz, Hochwasserschutz, Sichtschutz oder Lärmschutz sind gerade im urbanen Raum bedeutsam. Eine der größten Bedeutungen des Waldes ist sein Einfluss auf das städtische Klima. Um die Waldfunktionen aufrechtzuerhalten, muss der Verbrauch von Waldflächen und die Zerschneidung des Lebens- und Erholungsraum Wald möglichst geringgehalten werden. Durch den geplanten Trog im Landschaftsschutzgebiet Käfertaler Wald auf Höhe Mannheim-Blumenau und Mannheim-Schönau kommt es zu Eingriffen in ökologisch hochwertige Waldrandbereiche und in das FFH-Gebiet „Sandgebiete zwischen Mannheim und Sandhausen“. Es sind Maßnahmen, wie beispielsweise eine Verlängerung des Tunnels zu prüfen, um diese

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Eingriffe zu minimieren.

IV. S-Bahnhaltepunkt Blumenau/Schönau integrieren

Die Planungen der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim erfolgen so, dass beim Bau ein SPNV-Haltepunkt im Bereich Blumenau/Schönau integriert wird.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Stadt Lorsch | **Gemeinde Einhausen** | **Mensch vor Verkehr e.V.**

Anerkannt als Umweltverband nach
§ 3 Abs 1 und 3 UmwRG

[redacted]

Parlamentarische Befassung Neubaustrecke

Frankfurt – Mannheim

(PFA 5/6)

Stadt Lorsch / Gemeinde Einhausen / Mensch vor Verkehr e.V.:

Wir beantragen Planung und Bau von Überholgleisen als Ausweiche im bergmännischen Tunnel der NBS (PFA 5/6) zwischen Lorsch und Einhausen.

Begründung:

Die Forderung macht die Fern- und Güter-Verkehre auf der NBS nicht nur rentabler, sondern dient auch der Sicherheit und betrieblichen Stabilität der Strecke. Ferner ermöglicht sie einen rentablen, effizienten und klimaschonenden Anschluss der Region an das Schienen-Verkehrsnetz.

Das Jahrhundertprojekt Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim ist eine Investition in den Klimawandel und die Verkehrswende für die kommenden Generationen. Dazu gehört unbedingt auch der lückenlose Anschluss der Region durch den Nahverkehr. Ohne Überholgleise als Ausweiche ist das Projekt Nahverkehrshalt Lorsch / Einhausen NBS jedoch nicht möglich. Die Entscheidung muss allerdings im Rahmen des Baus der Strecke fallen. Ein nachträgliches Einfügen eines Nahverkehrsbahnhofs ist durch die Tunnellage dann nicht mehr möglich.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1. **Fakten:** Überholgleise als Ausweichen in beiden Fahrtrichtungen ermöglichen den Ausbau eines Nahverkehrshalts „Lorsch/Einhausen NBS“. Regionalzüge können die NBS nutzen, wie inzwischen auf ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecken üblich (Beispiel: Ulm–Stuttgart und seit 09.06.24 Nürnberg – Erfurt; für die schematische Darstellung siehe **Anlage 1**).

   Zwischen den Ausweichen wird ein Bahnsteig errichtet, der Zugänge über Treppen und Aufzüge erhält. Aus technischen Gründen müssen Ausweichgleise (bei den möglichen Zuglängen von 700m) mindestens 1.2000m lang sein. Die Ausweichgleise und der dazwischen liegende Bahnsteig befinden sich zwischen den Tunnelröhren für den laufenden Durchgangsverkehr.

   Die Darstellung des Nahverkehrshalts aus der Vogelperspektive (Google Earth) zeigt seine Anbindung an die bestehende Nibelungenbahn (**Anlage 2**). Auf der anderen Ausstiegsseite soll eine Anbindung an den Busverkehr erfolgen und Parkmöglichkeiten geschaffen werden.

2. **Nahverkehrshalt „Lorsch/Einhausen/NBS“:** Die Stadt Lorsch und die Gemeinde Einhausen werden – bereits historisch – verkehrstechnisch von nahezu allen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Infrastrukturen der Bundesrepublik gequert (A 67, A 5, Höchstspannungsleitungen Urberach-Weinheim und Ultranet Osterath - Philippsburg etc.). Daneben bestehen auch Trassen von Ost nach West (u.a. B 47, B 460, Gasleitungen u.a.). Eine gute und schnelle Anbindung per Bahn an die Oberzentren Mannheim, Darmstadt und Frankfurt besteht allerdings nicht.

   Um die Akzeptanz und Lebensqualität der Bürger in der Region zu steigern, wurden Voraussetzungen und Machbarkeit eines Nahverkehrshalts „Lorsch/Einhausen NBS“ für eine zusätzliche stündliche RE-Verbindung Frankfurt HBF – Mannheim Hbf geprüft.

   Der Nahverkehrshalt „Lorsch/Einhausen NBS“ könnte die gesamte Region effizient und klimafreundlich an die Neubaustrecke anbinden. Das belegt eine im Auftrag von „Mensch vor Verkehr“ erstellte Potenzialstudie, auf deren Grundlage der VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar) im Auftrag des Hessischen Verkehrsministeriums derzeit eine Fahrplanstudie erstellen lässt. Die Fahrplanstudie erfolgt in Absprache mit dem Rhein-Main Verkehrsverbund und dem Baden-Württembergischen Verkehrsministerium. Nach Aussage vom VRN wird, sobald die Fahrplanstudie vorliegt, ein Termin mit DB InfraGo zur Abstimmung stattfinden. Der Nahverkehrshalt wäre eine sichtbare Wertschätzung der vor Ort in Kauf genommenen Einschränkungen.

3. **Hoher Nutzen:** Den hohen Nutzen des Nahverkehrshalts hat die Potentialstudie der Intraplan Consult (München) vom 26. Januar 2023 nachgewiesen (**Anlage 3)**.[1]

   - **Nachfrage insgesamt:** 14.650 Reisende pro Tag
   - **Verkehrsleistung:** 596.000 Reisenden-km pro Tag
   - **Ein- und Aussteiger „Lorsch/Einhausen NBS“: 1.950** Reisende pro Tag

[1] Dabei beruht die Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen und des Nutzens auf der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für den Prognosehorizont 2030, den aktualisierten Bewertungsmethodik des BVWP 2030 und den Mengengerüsten und zugehörigen Infrastrukturmaßnahmen des Zielfahrplans Deutschland.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die ermittelten Zahlen liegen deutlich höher als für den Nahverkehrshalt Merklingen an der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm, der bereits in Betrieb ist und für den in einer entsprechenden Studie **1350** Ein- und Aussteiger prognostiziert wurden.

Die verkehrlichen Wirkungen und der Nutzen des Nahverkehrshalt insgesamt wurden wie folgt berechnet:

	NBS-Variante mit RV-Halt „Lorsch/Einhausen NBS“
Mehrverkehrsaufkommen	926 Tsd. Reisende pro Jahr
Mehrverkehrsleistung	71 Mio. Reisenden-km pro Jahr
Verlagerungen vom PKW	41 Mio. PKW-km pro Jahr
Reisezeitersparnisse	320 Tsd. Stunden pro Jahr
gesamtwirtschaftlicher Nutzen	13,8 Mio. € pro Jahr

Mit einem gesamtwirtschaftlichen Nutzen des „Nahverkehrshalts Lorsch/Einhausen NBS“ bei knapp unter 14 Mio. € pro Jahr ist aus gutachterlicher Sicht die Einführung eines solchen SPNV-Angebots auf der NBS grundsätzlich prüfenswert.

4. **Zusätzlicher Nutzen durch den Anschluss an die Nibelungenbahn:** Die Potenzialstudie berücksichtigt **nicht** den vorgeschlagenen Anschluss an die „Nibelungenbahn“ (von Worms nach Bensheim/Bergstraße), der die ermittelten Zahlen und Vorteile noch weiter steigern wird.
5. **Rentabilität der NBS:** Die Anbindung und Nutzung der NBS durch den Nahverkehr wird die Rentabilität der Strecke weiter steigern.
6. **Betriebliche Stabilität der NBS:** Ausweichen in Form von Überholgleisen tragen dazu bei, Störungen in ihrer zeitlichen und räumlichen Ausdehnung zu begrenzen und schneller abzubauen.[2] Sie dienen daher der betrieblichen Stabilität und sind auf den DB-Neubaustrecken der 90er Jahre – wie z.B. auf den Strecken Kassel – Hannover, Fulda – Würzburg und Mannheim – Stuttgart – alle 20 bis 30 Kilometer eingerichtet worden. Sie haben sich bewährt und führen zu einer besseren Rentabilität der Strecken. Lorsch / Einhausen liegt etwa auf halber Strecke zwischen Darmstadt und Mannheim.
7. **Kapazitätserweiterung:** Überholgleise und Weichenverbindungen zum Gleiswechsel auf Hauptstrecken bringen mehr Flexibilität im Eisenbahn-Betrieb und werden deshalb auch von der Beschleunigungskommission als schnell wirkende Maßnahmen und zur Kapazitätserweiterung des deutschen Schienennetzes favorisiert.[3] Auch bei der Riedbahnsanierung sind aus diesen Gründen wohl weitere Ausweichen zur Stabilisierung des Betriebs geplant.

[2] Siehe Abschlussbericht der Beschleunigungskommission, BMDV, Dezember 2022, S. 49.
[3] Siehe Abschlussbericht der Beschleunigungskommission, BMDV, Dezember 2022, S. 41 unten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

8. **Nutzung durch defekte Züge:** Ausweichen können zur Aussonderung defekter oder zur Überholung nur mit verminderter Geschwindigkeit verkehrender Reise- oder Güterzüge genutzt werden. Auch kann der Bahnsteig zur Evakuierung defekter Reisezüge genutzt werden.
9. **Höhere Auslastung durch das Transeuropäische Netz (TEN):** Mit einer Ausweiche ist die Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim, auch für die zu erwartenden deutlich höheren Güterzugzahlen als derzeit für 2030 prognostiziert, besser aufgestellt. Es ist bereits heute bekannt, dass in der EU und insbesondere in Deutschland als Transitland die Zugdichte in der Zukunft deutlich steigen wird, besonders da die Neubaustrecke als Teil des Korridors für 700 m Güterzüge vorgesehen ist.
10. **Vernetzung dient der Klimaneutralität Deutschlands ab 2045:** Die Vernetzung der überörtlichen, regionalen und lokalen Verkehre über die Schiene wird zu einem Rückgang des straßengebundenen Verkehrs in der Region führen. Damit wird sie auch den Stau- und Unfall-Hotspot auf A 5 und A 67 bei Lorsch / Einhausen maßgeblich entlasten. Schließlich stellt die Vernetzung einen wesentlichen Baustein für die Erreichung der Klimaneutralität der Bundesrepublik ab 2045 dar.

Nachtrag

Bundesverkehrsminister Volker Wissing wirbt für den Ausbau von Umsteigeknoten auf dem Land, um Pendlern eine kombinierte Nutzung von Auto und Bahn zu erleichtern. „Wir brauchen mehr attraktive Umstiegsmöglichkeiten in der Fläche“, sagte der FDP-Politiker der Deutschen Presse-Agentur. „Die Länder könnten für sich überlegen, welche Standorte in welchen Regionen für solche Umstiegs-Hubs am besten wären.

Von dort könnten dann Schienenverbindungen in die Metropolregion mit enger Taktung angeboten werden.“ Mit dem günstigen Deutschlandticket könne man sich eine „Flatrate“ für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nun auch viel besser zusätzlich zum Auto leisten. Wissing sagte: „Es geht um Bahnhöfe, die Menschen aus der Umgebung gut erreichen können.“

Der Standort Lorsch / Einhausen bietet hier die optimalen Voraussetzungen. Dann werden auch mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen. Man kann es so planen und organisieren, dass die Verkehrsteilnehmer nicht zwischen Auto oder ÖPNV entscheiden müssten, sondern beides nutzen könnten. „Ein riesiges CO2 -Einsparpotenzial“.

Wenn wir diese einmalige Chance nicht bei diesem Projekt ergreifen, wird die Attraktivität des ÖPNV in unserer Region niemals mehr steigen. Allen Entscheidungsträgern sollte die Tragweite dieser Beschlussfassung bewusst sein. Flexibilität und Zuverlässigkeit sind die Parameter der Nutzergruppen. Beides kann hier abgebildet werden und wird durch die Potentialanalyse eines renommierten Büros bestätigt. Danke.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlagen:

Anlage 1: Schematisch-zeichnerische Darstellung des Nahverkehrshalts (unterirdisch)

Anlage 2: Planung Nahverkehrshalt mit Anschlüssen (oberirdisch)

Anlage 3: Potenzialstudie Nahverkehrshalt Losch/Einhausen der Intraplan Consult vom 26. Januar 2023

Gezeichnet **10.07.2024**

Christian Schönung
Bürgermeister der Stadt Lorsch

Helmut Glanzner
Bürgermeister der Gem. Einhausen



STADT MÖRFELDEN-WALLDORF

THOMAS WINKLER
BÜRGERMEISTER

Stadt Mörfelden-Walldorf | Postfach 1455 | 64529 Mörfelden-Walldorf

An die

Deutsche Bahn

[redacted]
DB InfraGO AG
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt am Main

Datum: 14.05
Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: tw

Forderungen für die Parlamentarischen Befassung des Deutschen Bundestags zur ICE-NBS Frankfurt-Mannheim

Sehr[redacted]

hiermit legen wir Ihnen vorbehaltliche Forderungen der Stadt Mörfelden-Walldorf für die Parlamentarische Befassung der ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim vor. Angesichts der Auswirkungen der Neubaustrecke auf unsere Gemarkung werden Magistrat und Stadtverordnetenversammlung über die Forderungen der Stadt Mörfelden-Walldorf beschließen. Vor dem Beschluss möchten wir Ihnen bereits die zentralen Punkte der Stadtverwaltung mitteilen.

Viele Belange – Baustellenverkehr, Ausgleichsmaßnahmen, gesetzlicher Lärmschutz, Straßensperrungen – werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahren behandelt. Für die Parlamentarische Befassung sind daher nur Sachverhalte vorgesehen, die eine übergesetzliche Regelung erfordern und aus diesem Grund durch den Bundestag verabschiedet werden müssen.

Ein wesentlicher Punkt für die Befassung im Bundestag ist aus Sicht der Stadtverwaltung die Zukunftssicherung der Badestelle Walldorfer See. Die Badestelle ist ein Erholungsgebiet mit hoher Bedeutung für Mörfelden-Walldorf und die Region. Der See zieht Besucher aus dem

Kontaktdaten

Herr Thomas Winkler
Rathaus Mörfelden - Zimmer 205
Westendstraße 8

Telefon-Zentrale: 06105 / 938 - 0
Durchwahl: 06105 / 938 - 812
Telefax: 06105 / 938 - 967
thomas.winkler@moerfelden-walldorf.de

Öffnungszeiten - Rathäuser
(oder nach Vereinbarung)

Mo. Di. Mi. Fr.: 08:30 - 12:00 Uhr
Do.: 14:00 - 18:00 Uhr

Öffnungszeiten - Stadtbüros
(oder nach Vereinbarung)

Mo. Di. Mi.: 08:00 - 17:00 Uhr
Do.: 12:00 - 19:00 Uhr
Fr.: 08:00 - 13:00 Uhr

info@moerfelden-walldorf.de
www.moerfelden-walldorf.de

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

/2

ganzen Rhein-Main Gebiet an und wir registrieren an schönen Sommertag bis zu 4.000 Menschen rund um den See. Über die Sommermonate sind es bis zu 90.000 Besucher, was die intensive Nutzung als Erholungsgebiet unterstreicht.

Die Badestelle Walldorfer See wird auch außerhalb der Badesaison als Naherholungsgebiet sowie durch den Angelsportverein ASV Walldorf 1962 e. V. und der Interessengemeinschaft Badesee Walldorf e. V. genutzt. Seit etwa drei Jahren stellen wir fest, dass vermehrt „Eisschwimmer“ den See aufzusuchen. Außerdem haben wir Spaziergänger, auch mit Hunden, sowie Jogger und Radler vor Ort. Der See befindet sich an den Kreisradrouten 6 und 9 und ist ein beliebtes Ausflugsziel – im Sommer wie im Winter.

Grundsätzlich können Gemeinden erwarten, dass als Folge eines Ausbauvorhabens keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu ihren Lasten hervorgerufen werden, wie jeder private Grundeigentümer auch. Aus der Sicht der Stadt Mörfelden-Walldorf können Parkanlagen und Freizeiteinrichtungen, wie die Badestelle Walldorfer See, im Sinne des Schutzanspruches analog zu Außenwohnbereichen eines Allgemeinen Wohngebietes gesehen werden. Außenwohnbereiche dienen nicht ausschließlich dem vorübergehenden Aufenthalt, gleiches trifft auf die Badestelle zu. Badegäste sind anders einzuordnen als Besucher von Spielplätzen oder Grünflächen, da sie auch ganztägig die Badestelle nutzen. Dies trifft auch auf Mitglieder des Angelsportvereins und der Interessengemeinschaft Badesee Walldorf zu.

Vor diesem Hintergrund sehen wir einen Lärmschutz an der Badestelle als zwingend notwendig an.

Hierbei ziehen wir die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aufgeführten Immissionsgrenzwerte heran. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche festgesetzt. Für ein Allgemeines Wohngebiet sind gemäß der 16. BImSchV tagsüber 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) einzuhalten. Wobei die Nacht-Werte aufgrund der ausschließlichen intensiven Nutzung der Badestelle am Tag nicht ausschlaggebend sind.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

/3

Parkanlagen sind in der 16. BImSchV nicht explizit genannt, fallen aber unter anderem in der DIN 18005 unter die schützenswerten Nutzungen. Die Orientierungswerte der DIN 18005 Teil 1 Beiblatt 1 für Parkanlagen liegen demnach bei 55 dB(A). Die DIN 18005 unterliegt jedoch einer gewissen Abwägung, so dass der Grenzwert (tagsüber 59 dB(A)) der 16. BImSchV aus Sicht der Stadt an der gesamten Badestelle einzuhalten ist.

Der südliche Bereich der Badestelle wird als großflächige Liegewiese genutzt. Hier befindet sich außerdem das Vereinsheim des ASV Walldorf 1962, das Vereinsheim der Interessengemeinschaft Badesee Walldorf e. V. sowie der Kioskbereich. Beides liegt in unmittelbarer Nähe der geplanten Trassenführung. Der westliche Uferabschnitt wird durch die Angler intensiv genutzt. Auch der nordöstliche Bereich wird von Badegästen als Liegebereich gut angenommen.

Weiter ist sicherzustellen, dass der Badebetrieb von Mai bis September auch während der Bauphase aufrechterhalten bleiben kann.

Im dicht besiedelten Rhein-Main Gebiet ist die Badestelle ein wichtiges Naherholungsgebiet. Dieses gilt es zu schützen und zu bewahren. Eine Lärmbelastung durch die geplante Bahntrasse würde die Attraktivität des Naherholungsgebiets untergraben.

Unabhängig von der Forderung nach Lärmschutz greift die Neubaustrecke in den Walldorfer See ein und verkleinert die Wasserfläche. Es besteht die begründete Gefahr, dass die Baumaßnahme die Wasserqualität nachhaltig zum Negativen beeinflusst und die Artenvielfalt bedroht. Diese Aspekte werden Teil des Planfeststellungsverfahrens sein, wir möchten aber schon jetzt mit Nachdruck darauf hinweisen und fordern die Deutsche Bahn auf, alles zu unternehmen, damit der See als intaktes Ökosystem erhalten bleibt. Eine ökologische Bestandsaufnahme sehen wir in diesem Zusammenhang als geboten an.

Da das Westufer im Zuge der Baumaßnahmen verlegt und neu aufgeschüttet werden muss, ist die Frage der Verfüllung und des dabei eingesetzten Materials von entscheidender Bedeutung. In welcher Form das zukünftige Westufer modelliert wird, ist mit der

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

/4

Stadt Mörfelden-Walldorf abzustimmen. Die Wasserqualität muss vor, während und nach der Bauphase überwacht werden. Bei möglichen Verschlechterungen sind erforderliche Maßnahmen durch die Deutsche Bahn zu veranlassen. Die Artenvielfallt ist zu schützen. Aufgrund des Flächen- und Waldverlusts (ggfs. auch Wegfall von Parkplätzen) und des Eingriffs in Flora und Fauna sind umfangreiche Kompensationsmaßnahmen durchzuführen.

Sicherzustellen ist außerdem, dass die bestehenden Radwegeverbindungen – u. a. in Richtung Zeppelinheim, Neu-Isenburg und Richtung Frankfurt – nicht durchschnitten werden. Dies wurde der Stadt Mörfelden-Walldorf bereits zugesagt. Auch die Belastung der Siedlungsbereiche und des Verkehrsflusses durch Baustellenverkehr ist auf ein Minimum zu reduzieren. Auch eine Prüfung zu möglicherweise betroffenen Trinkwasser- und Abwasserleitungen ist erforderlich.

Eine weitere Forderung bezieht sich auf eine Gesamtlärmbetrachtung von Bahnstrecke und Autobahn. Durch die BAB 5 ist der Stadtteil Walldorf, insbesondere das Wohngebiet An den Eichen und am Rothwiesenring, einer Lärmbeeinträchtigung ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund schlagen wir eine Prüfung vor, ob eine Lärmschutzwand auf der westlichen Seite der BAB 5 die Siedlungsbereiche effektiver schützt. Eine Lärmschutzwand an dieser Stelle könnte den Autobahnlärm deutlich reduzieren und so die Gesamtlärmbelastung reduzieren. Zur Prüfung vorschlagen möchten wir daher die Errichtung einer Lärmschutzwand von der nördlichen Gemarkungsgrenze Walldorfs bis zur Autobahnanschlussstelle Langen/Mörfelden.

Einen letzten Punkt für die Parlamentarischen Befassung möchte ich noch anführen. Für den Campingplatz Naturfreunde, Am Zeltplatz 10a, fordern wir einen besseren Lärmschutz mit den Grenzwerten von tagsüber 59 dB(A) und nachts 49 dB(A). In diesem Abschnitt der Trassenführung plant die Deutsche Bahn eine Lärmschutzwand, die aus städtischer Perspektive weiter in Richtung Norden verlängert werden muss. Lärmkartierungen der Deutschen Bahn zeigen hier in den Nachtstunden eine Zunahme der Lärmbelastung.

Für diesen Gemarkungsbereich von Mörfelden-Walldorf bietet sich die

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

/5

bereits angesprochene Gesamtlärmbetrachtung von Bahnstrecke und Autobahn besonders an. Eine Lärmschutzwand auf der westlichen Seite der BAB 5 scheint eine größere Lärmminderung zu versprechen, als eine Lärmschutzwand, die lediglich den Lärm der ICE Neubaustrecke abfängt.

Mit den besten Grüßen



Thomas Winkler
Bürgermeister

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

STADT NEU-ISENBURG

Forderungspapier der Stadt Neu-Isenburg

zur Gewährung übergesetzlicher Schutzmaßnahmen im Zuge der Neubaustrecke Frankfurt/Main - Mannheim (3657) vom 14.06.2024

Die Stadt Neu-Isenburg, vertreten durch den Magistrat, bittet im Zuge der Gewährung übergesetzlicher Schutzansprüche den Deutschen Bundestag um die Zubilligung folgender Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung im Stadtteil Zeppelinheim:

1) Vorhabensbedingten Lärm erfassen / 6-Meter-Lärmschutzwand auf gesamter Länge des Stadtteils errichten

Forderung:

Durch die Abschnittsbildung des Vorhabenträgers wird nicht der gesamte vorhabensbedingte Lärm für den gesamten Ortsteil erfasst. Nur für den südlichen Teil des Ortsteils wird die gesamte Lärmeinstrahlung berücksichtigt. Dieser ungleiche Schutz der Bevölkerung durch die selbe Schienenstrecke ist durch Errichtung einer durchgehenden 6 Meter hohen Lärmschutzwand entlang des für die Lärmbelastung des Stadtteils resultierende Streckenabschnitts zu kompensieren.

Begründung:

Das Vorhaben der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim beginnt nach Auffassung des Planfeststellungsantrags, soweit er bislang bekannt ist, gar nicht in Frankfurt/Main, sondern in der Mitte des Bahnhofs Zeppelinheim. Dort beginnt der erste Planfeststellungsabschnitt der Neubaustrecke (Strecke 3657).

Allerdings sind offenkundig auch in dem Streckenabschnitt zwischen Frankfurt-Hauptbahnhof und dem Bahnhof Zeppelinheim anlässlich des Vorhabens der Neubaustrecke Baumaßnahmen erforderlich. Hierfür wird für die nördlich an den Vorhabensabschnitt anschließende Strecke, die auch durch die Gemarkung von Neu-Isenburg und den Ortsteil Zeppelinheim führt, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Es handelt sich um das planfeststellungspflichtige Vorhaben „Knoten

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Frankfurt-Stadion, 3. Bauabschnitt“. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem Vorhaben wurde noch nicht durchgeführt.

Die Stadt Neu-Isenburg hat gestützt auf das Umweltinformationsgesetz (UIG) Einsicht in den Entwurf der „Schalltechnische Untersuchung der betriebsbedingten Geräusche nach der 16. BImSchV, Planfeststellungsunterlage Nr. 20.1“ – nachfolgend: STU – zur Neubaustrecke genommen. Hiernach liegt der STU die Annahme zugrunde, dass die Planfeststellung des Vorhabens „Knoten Frankfurt-Stadion, 3. Bauabschnitt“ zu einer 5,5 Meter hohen Lärmschutzwand zum Schutz der östlich der Strecke gelegenen Wohnhäuser im Ortsteil Zeppelinheim führen wird. Die Lärmschutzwand von 5,5 Meter soll bis zur Grenze der beiden Planfeststellungsabschnitte reichen.

Die STU (Entwurf) geht für die Neubaustrecke ferner davon aus, dass zur Vermeidung von Schutzfällen an einzelnen Wohnhäusern mehrere Lärmschutzwände im Bereich der durch den Ortsteil verlaufenden Strecke erforderlich sind, z.B. eine 4 Meter hohe Lärmschutzwand entlang des Bahnhofs Zeppelinheim.

Maßgeblich für diese Wand ist aber allein der von der Neubaustrecke ab dem Bahnhof Zeppelinheim ausgelöste Schienenlärm. Dies führt für die Schutzansprüche der Wohnhäuser in Zeppelinheim zu einer imaginären, entlang der Flughafenstraße quer durch den Ortsteil verlaufenden Trennlinie, wie aus der nachfolgenden Abbildung der STU zu entnehmen ist.

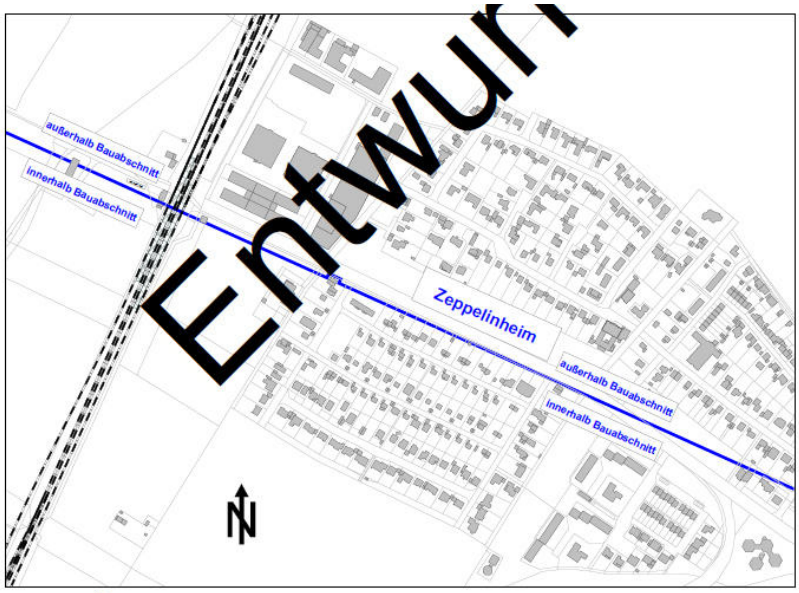


Abbildung 2: Übersichtskarte mit Darstellung der Bauabschnittsgrenze am Anfang des PFA 1 in Zeppelinheim. Südwestlich der blauen Linie befinden sich die Gebäude innerhalb des Bauabschnitts, nordöstlich davon außerhalb des Bauabschnitts.

Für die Schutzansprüche werden also unterschiedliche Schallwirkungen zugrunde gelegt: Für Wohnhäuser des Ortsteils, die nördlich dieser Grenze liegen, bleibt der Schall der Neubaustrecke unberücksichtigt, obwohl er dort natürlich zu hören ist. Die Schallwellen der vor dem Abschnitt liegenden Strecken bleiben ferner für die südlich

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

gelegenen Wohnhäuser unberücksichtigt, was allenfalls dann richtig sein kann, wenn tatsächlich durch eine 5,5 Meter hohe Lärmschutzwand eine vollständige Abschirmung auch für diese Wohnhäuser erreicht würde.

Dies führt zu einer unnatürlichen Aufteilung des Schalls links und rechts der angenommenen Grenze. Mangels einer hinreichend verfestigten Planung für den Bauabschnitt „Knoten Frankfurt-Stadion, 3. Bauabschnitt“ sind der Stadt auch die Prämissen der dortigen schalltechnischen Untersuchung nicht bekannt. Da die vom Gleis ausgehende Belastung im Bereich des Ortsteils auf 4 Strecken, namentlich

- die Neubaustrecke Nr. 3657
- die Strecke Flughafen Frankfurt Fernbahnhof – Zeppelinheim Nr. 3656
- die sog „Riedbahn“-Strecke Nr. 4010
- sowie die von Zeppelinheim – Knoten Frankfurt Stadion reichende Strecke Nr. 3658

zurückzuführen ist, ist unklar, inwiefern hier vorhabensbedingter Lärm Bestandsstrecken zugerechnet worden ist.

Dies macht es erforderlich, im Zuge eines Sicherheitszuschlags eine durchgehende 6 Meter hohe Lärmschutzwand zum Schutz der Betroffenen im Wege der übergesetzlichen Schutzmaßnahmen zu bewilligen.

Der Umfang einer solchen, zum Schutz der Bevölkerung erforderlichen Lärmschutzwand ist der anliegenden Darstellung zu entnehmen (**Anhang 1**).

Die Forderung nach einem „überschießenden Lärmschutz“ lässt sich auch aus den nachfolgenden Gründen herleiten.

Zunächst beruht die Ableitung der Höhen der Lärmschutzwand in dem Planfeststellungsabschnitt der Neubaustrecke auf der Annahme, dass ein besonders überwachtes Gleis (BüG) für die äußeren beiden Gleise der Neubaustrecke angeordnet wird. Dies bietet aber keinen Schutz vor den Lärmwirkungen der am Tag auf den inneren Gleisen der „Riedbahn“-Strecke 4010 verkehrenden Güterzüge, da sich auf diese Gleise das BüG nicht auswirkt.

Zudem weckt der Vergleich insbesondere der Verkehrszahlen der Güterzüge, die für den Planfeststellungsantrag 2017 abgeschätzt wurden, große Befürchtungen bei der Stadt, ob der geplante Schallschutz auch zukünftig hinreichend ist. Denn die damalige Verkehrsprognose ging von wesentlich mehr Güterzügen (84 statt heute 48) in der Nachtzeit aus. Hintergrund ist die organisatorische Verteilung der von Norden kommenden Güterzüge auf die nach Süden führenden parallelen Strecken der RIedbahn (F-MA) und der Rhein-Neckar-Bahn (F-HD). Da jederzeit durch organisatorische Maßnahmen der Verkehr auf der am Stadtteil vorbeiführenden Strecke angehoben werden kann, ist ein „Schutzpolster“ für den Stadtteil Zeppelinheim, der anders als die unterhalb im Streckenverlauf gelegenen Siedlungsgebiete durch die Neubaustrecke und drei weitere stark befahrenen Strecken zukünftig belastet sein wird und keine Entlastung erfahren wird, gerechtfertigt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2) **Dimensionierung des aktiven und des passiven Schallschutzes**

Forderung:

Ferner ist zu fordern, dass anstelle des Deutschlandtaktes 2030 als für den Lärmschutz maßgebliche Verkehrsmenge und Verkehrszusammensetzung die Prognosedaten für 2040 verwendet werden.

Begründung:

Nach Kenntnis der Stadt Neu-Isenburg bereitet der Vorhabenträger die Untersuchung der Schutzfälle in dem Antrag auf Planfeststellung (vgl. Entwurf der STU) anhand der Verkehrsmenge des Deutschland-Taktes 2030 vor.

Dabei werden die Verkehrszahlen für 2040 dem Vernehmen nach schon Ende diesen Jahres vorliegen.

Zwar hat das BVerwG für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung entschieden, dass nicht grundsätzlich wie bei anderen Infrastrukturprojekten ein Prognosehorizont von 15 Jahren anzulegen ist, vielmehr auch ein Zeitraum von 10 Jahren ab Planfeststellung (hier in 2020) in der Regel hinreichend sei, wobei auch nicht auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme abzustellen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Juni 2017 - 3 A 1.16 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 77 Rn. 87). Grundsätzlich ist nach dieser Rechtsprechung aber die zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses vorliegende aktuelle Prognose zu verwenden.

Angesichts eines eventuell in 2026 oder 2027 zu erwartenden Planfeststellungsbeschlusses für die Neubaustrecke (1. Planfeststellungsabschnitt) würde der Prognosezeitraum hier nur 3 Jahre betragen. Das kann nicht angehen.

Sollte der Vorhabenträger (DB) trotzdem an der Verwendung der Prognosezahlen für 2030 festhalten, obwohl schon bald bessere Erkenntnisse zum zukünftigen Verkehr vorliegen, ist dieses Defizit im Wege des übergesetzlichen Schutzanspruchs zu kompensieren.

Andernfalls würde aber der Planungshorizont nicht nur lediglich wenige Jahre betragen, ggfs. läge der Zeitpunkt der Inbetriebnahme sogar nach dem Zeitpunkt, auf den die Lärmprognose gerichtet ist. Das macht keinen Sinn.

In diesem Fall besteht auch die Befürchtung, dass die Betroffenen alsbald unzureichend mit Schallschutz versorgt werden. Für den Fall, dass der Schallschutz anhand der Verkehrsdaten des Jahres 2030 dimensioniert wird und die Verkehrsbelastung bis 2040 deutlich ansteigt, besteht schon unmittelbar mit Betriebsbeginn, jedenfalls aber alsbald nach Inbetriebnahme unterdimensioniert ist.

Deshalb sind jedenfalls im Wege der übergesetzlichen Forderung die Schutzfälle anhand der Verkehrsprognose des Jahres 2040 zu bestimmen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3) Ableitung von passiven Schallschutzansprüchen aus dem Gesamtlärm

Forderung:

Es sind Ansprüche auf passiven Schallschutz unter Berücksichtigung der Gesamtlärmsituation zu gewähren. Die Schwelle zur Auslösung solcher Schutzansprüche sollte eine Lärmbelastung von höchstens 64/54 dB (Tag(Nacht) sein.

Begründung:

Der Ortsteil Zeppelinheim ist nicht nur durch den Bahnverkehr, sondern auch durch den Straßen- und Luftverkehr sehr stark durch Verkehrslärm belastet.

Der Ortsteil liegt unmittelbar benachbart zum Verkehrsflughafen Frankfurt/Rhein Main. Dadurch ist der Ortsteil sowohl dem Lärm der an- und abfliegender Flugzeuge, als auch dem Bodenlärm ausgesetzt.

Letzterer setzt sich aus dem Lärm durch rollende und stehende Flugzeuge mit angelassenen Triebwerken einerseits und dem Lärm der Flughafenanlage (Fahrzeuge wie Flugzeugschlepper, Transportwagen aus dem Vorfeldverkehr), andererseits aber durch den Lärm der stationären Anlagen (z.B. Triebwerksprobelaufstände von Werften, Klimaanlagen auf Gebäuden etc.) zusammen.

Andererseits liegt der Ortsteil in der Nähe des Autobahn-Knotenpunkts „Frankfurter Kreuz“. Hier treffen die stark befahrene BAB 3 und die BAB 5 aufeinander.

§ 3 Abs. 1 BImSchG, der für die Bewältigung des Schienenlärms gilt, definiert als Immissionen solche, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Damit ist das deutsche Immissionsschutzrecht zunächst auf eine Gesamtlärmbetrachtung angelegt, da der Begriff der Immission keinerlei Zuordnung zu einer bestimmten Anlage beinhaltet (BVerwG , Urteil vom 12.03.1996, 4 C 9/95, juris, Rn 31; Urteil vom 21.02.2013, 7 C 22/11, NVwZ-RR 2013, S. 593/594, Rn 27; vgl. auch UBA-Forschungsbericht, Forschungskennzahl 3715 55 1030 „Modell zur Gesamtlärmbewertung“ Abschlussbericht von Manfred Liepert u.a., Stand: 2018).

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen unbeschadet des § 50 sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Auch § 41 BImSchG schließt nach herrschender Meinung die übrigen Verkehrsgeräusche ein, dies gilt nicht aber für die 16. BImSchV. Sie wird nur auf die jeweilige Verkehrsart angewendet.

Damit bleiben diese Lärmquellen, solange der Gesamtlärmpegel eine äußerste, mit der Verfassung nicht mehr vereinbare Grenze nicht überschreitet, unberücksichtigt. Dies

führt dazu, dass ein von mehreren Verkehrswegen belasteter Betroffener rechtlich deutlich schlechter gestellt ist, also ein lediglich in selben Pegeln durch einen einzigen Verkehrsweg beaufschlagter Betroffener (so auch: Jarass, BImSchG, § 41 Rn. 40).

Es ist in der ständigen Rechtsprechung zwar anerkannt, dass erst ab einer Lärmbelastung aus dem energetisch addierten Summenpegel aller Verkehrslärmquellen von 70/60 dB eine Eigentumsbeeinträchtigung und eine Gesundheitsgefährdung bei den Betroffenen vorliegt, die ein staatliches Handeln erzwingt (vgl. zusammenfassend zuletzt OVG Münster 11. Senat, Urteil vom 19.04.2023 - 11 A 1227/17, juris, wonach die Schwelle von 70/60 dB unabhängig von der Gebietsart anzusehen ist).

Gegen diese Rechtsprechung lässt sich eine Reihe von weiteren Kritikpunkten formulieren, insbesondere:

- Die energetische Addition ist nicht aus der Lärmwirkungsforschung begründbar, da bekannt ist, dass die Belästigungswirkung des Schienen-, Straßenverkehrs- und Fluglärms bei gleichem Pegel unterschiedlich stark ist.

- Die Summation der Lärmpegel (erst) ab einem Summenpegel von 70/60 dB hat keinen vorsorgenden Charakter und stellt lediglich sicher, dass fachplanerisch kein Vorhaben zugelassen wird, welches mit einer Gesundheitsgefahr für die Anwohner verbunden ist.

Im Wege der Zubilligung übergesetzlicher Ansprüche auf passiven Schallschutz ist deshalb zu gewährleisten, dass zumindest auf Basis der haushaltsrechtlich anerkannten Schwellen für den Schienenverkehr von 64/54 dB der Gesamtlärmschutz durchgeführt wird.

Die Schwellen sind begründbar. Denn der Vorhabenträger hat bundesweit mit einer Lärmsanierung bei Dauerschallpegeln aus Schienenlärm von 64/54 dB begonnen.

Gebietskategorie	Tag (6:00-22:00 Uhr)	Nacht (22:00-6:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete	64 dB (A)	54 dB (A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66 dB (A)	56 dB (A)
Gewerbegebiete	72 dB (A)	62 dB (A)



Abb: Kriterien der DB für die Lärmsanierung www.laermsanierung.deutschbahn.com)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der gesamte Ortsteil, soweit dort eine Wohnnutzung vorliegt, ist in Bebauungsplänen als Reines Wohngebiet (WR) ausgewiesen, so dass die vorgenannten Pegel anzuwenden sind.

Es spricht nichts gegen eine Anwendung dieser Schwellen auch auf den Gesamtlärm. Andernfalls läge eine Ungleichbehandlung der Verkehrslärmbetroffenen vor.

Hierbei würde sich eine Summierung der Pegel der einzelnen Verkehrsarten nach der VDI 3722 anbieten. Der Mechanismus der VDI 3722-2 erlaubt es, Geräuschimmissionsbeiträge aus verschiedenartigen Quellen, die auf einen Immissionsort einwirken, zu einem Kennwert zusammenzufassen.

4) Bahnhofsumbau

Forderung:

Zur Stärkung des Regionalverkehrs ist der Umbau des Bahnhofs Zeppelinheim auf heute geltende Standards aus Anlass der Planung erforderlich.

Begründung:

Der Bahnhof Zeppelinheim soll im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die Neubaustrecke unverändert bleiben, obwohl dieser dringend saniert werden müsste.

Der Bahnhof entspricht nicht mehr den geltenden Standards und hält Pendler von der Benutzung der S-Bahn ab. Obwohl die Neubaustrecke auch dem Nahverkehr dient, indem dieser vom Fernverkehr beginnend im Bahnhof Zeppelinheim entkoppelt wird, bleibt der Bahnhof Zeppelinheim für die Reisenden aus dem Neu-Isenburger Stadtteil unattraktiv.

Das Ausklammern des Bahnhofs aus dem Vorhaben der Neubaustrecke ist für die Bevölkerung auch nicht nachvollziehbar, da die Bauarbeiten an der Neubaustrecke im Bahnhof Zeppelinheim beginnen.

Eigentlich hätte der Vorhabenträger (DB Netz) den Bahnhofsumbau zum Gegenstand der Planfeststellung machen müssen. Denn der Bahnhof ist eine Bahnanlage. Gem. § 4 Abs. 1 S. 2 Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) ist er eine Nebenbetriebseinrichtung. Die Planfeststellungspflicht der Neubaustrecke nach § 18 AEG erstreckt sich auch auf den Bahnhof, da an diesem baulichen Maßnahmen durchgeführt werden müssen, um die Zugdurchfahrt in der geplanten Geschwindigkeit (wohl 160 km/h) zu ermöglichen.

Gleichwohl hat dem Vernehmen nach der Vorhabenträger nicht vor, Baumaßnahmen zur Beseitigung der Mängel der Anlage am Bahnhof Zeppelinheim durchzuführen und diese Maßnahmen auch im Plan feststellen zu lassen.

Sofern die vom Vorhabenträger vorgegebene Bewertung richtig ist, dass die Planfeststellung der im Bahnhof Zeppelinheim beginnenden Neubaustrecke nicht auf

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

den dringenden umzubauenden Bahnhof Zeppelinheim erstreckt werden muss, sollte dieser Gegenstand der übergesetzlichen Schutzmaßnahmen an der Strecke sein.

Der Bahnhof weist erhebliche bauliche Missstände auf:

- Kein barrierefreier Zugang zu den Gleisen möglich
- Sehr schmaler Bahnsteig vor allem im Bereich der Zu- und Abgangsrampen und damit verbunden eingeschränkte Aufenthaltsbereiche
- (Mit-)Nutzung der schmalen Bahnsteigunterführung auch durch Radverkehr, da er die einzige Unterquerung der Trasse im Bereich des Stadtteils darstellt und die Unterführung den einzigen Radweg von und zum Flughafen Frankfurt/Main darstellt.
-

Diese baulichen Mißstände sollen behoben werden, indem eine Bahnsteigerschließung durch Aufzüge aus der Personenunterführung ermöglicht wird und insbesondere auch die Rampen zwecks Schaffung von überdachten Aufenthaltsbereichen zurückgebaut werden. Anstelle der Rampen sind Treppen möglich. Eine Aufwertung der Personenunterführung ist zielführend.

Dazu kommen noch betriebliche Mängel, aufgrund unklarer Verantwortlichkeiten bezüglich der Unterhaltungspflichten. Das Land sieht sich nicht zur Unterhaltung verpflichtet, ebenso wenig die Bahn. Dies ist auf eine insoweit unklare Kreuzungsvereinbarung zur Beseitigung des vormals bestehenden Bahnübergangs aus den Vierziger Jahren zurückzuführen.

Deshalb wird um Berücksichtigung der Mittel für den Bahnhof-Umbau gebeten. Ein Vorschlag liegt bei (Anhang 2).

Neu-Isenburg, den 19.06.2024

Anlage 1: Lärmschutz

Anlage 2: Barrierefreiheit

Für den Magistrat

gez.

Gene Hagelstein (Bürgermeister)

Stefan Schmitt (1. Stadtrat)

Anlage 1

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

STADT NEU-ISENBURG

Forderungspapier der Stadt Neu-Isenburg –Teil 2

zur Gewährung übergesetzlicher Schutzmaßnahmen im Zuge der Neubaustrecke Frankfurt/Main - Mannheim (3657) vom 08.10.2024

Die Stadt Neu-Isenburg, vertreten durch den Magistrat, bittet im Zuge der Gewährung übergesetzlicher Schutzansprüche den Deutschen Bundestag um die Zubilligung folgender Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung im Stadtteil Zeppelinheim:

5) Bahnhofsumbau zweite Unterführung

Forderung:

Erhebliche Verbesserung der Barrierefreiheit durch Schaffung einer zweiten Unterführung

Da der vorgeschlagene Umbau des Bahnsteigs eine Erweiterung des Planfeststellungsabschnitts um ca. 20 m erfordert, wird eine Alternative vorgeschlagen.

Der Bahnhof weist erhebliche Mängel insbesondere auch hinsichtlich der barrierefreien Zugänglichkeit auf.

- Kein barrierefreier Zugang zu den Gleisen möglich
- Sehr schmaler Bahnsteig vor allem im Bereich der Zu- und Abgangsrampen und damit verbunden eingeschränkte Aufenthaltsbereiche
- (Mit-)Nutzung der schmalen Bahnsteigunterführung auch durch Radverkehr, da er die einzige Unterquerung der Trasse im Bereich des Stadtteils darstellt und die Unterführung den einzigen Radweg von und zum Flughafen Frankfurt/Main darstellt.

Um die Situation deutlich zu verbessern, soll innerhalb des Planfeststellungsabschnitts eine zweite Unterführung mit Treppen und Aufzügen südlich der Bestandsunterführung realisiert werden (siehe Anlage 1a). Die Barrierefreiheit erfolgt mittels Aufzügen, wobei die Anbindungen in die Umfelder auch mit zwei äußeren, deutlich mehr Fläche beanspruchenden Rampen realisierbar wären.

Anlage 1

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Fußverkehr wird in der bestehenden Unterführung und den Rampen aufgrund hoher Steigungen und fehlender Blindenmarkierungen erheblich beeinträchtig. Zukünftig gibt es dann die zusätzliche Möglichkeit über die zweite neue Querung barrierefrei den Bahnsteig zu erreichen (Aufzüge, Blindenmarkierungen usw.) Auch Konflikte mit dem Radverkehr vermindern sich.

6) Bahnhofsumbau Bahnsteigverlängerung

Forderung:

Verbesserung der Station durch eine Verlängerung des Bahnsteigs

Gemäß RMV besteht für die Station Zeppelinheim die Notwendigkeit barrierefreie Zugänge herzustellen (vgl Nr. 5 Bahnhofsumbau zweite Unterführung) sowie eine Empfehlung die Station auszubauen. Gemäß Zielkonzept des regionalen Nahverkehrsplan 2030 liegen die planerische Fahrzeuglängen bei 215m. Derzeit beträgt die Bahnsteiglänge 200m. Der RMV strebt Flexibilität an auch bei steigender Nachfrage. Diese ist allein schon durch die von Bund in der aktuellen Prognose 2040 angenommene Verlagerung auf den Schienenverkehr gegeben. Weiterhin sind deutlich mehr Nahverkehrshalte in Zeppelinheim auf der Riedbahn vorgesehen

Unter der Annahme, dass das westliche Gleis erst ab dem südlichen Bahnsteigende mit der zulässigen Längsneigung von 12,5 ‰ ansteigt, um eine Längsneigung im Bahnsteigbereich zu vermeiden, würde es 10,00 m südlich des Bahnsteigendes 12,50 cm höher liegen. (Dabei bleibt die geringere Neigung des Ausrundungsbogens unberücksichtigt.) Da die Bahnsteigbreite ca. 6,50 m beträgt, wäre eine Querneigung von ca. 2,00 % nötig. Eine Verlängerung der Bahnsteige um 10,00 m wäre unter den genannten Voraussetzungen vermutlich als unkritisch anzusehen.

Eine Verlängerung des Bahnsteigs über 10 m hinaus auf 15 m mit Schaffung der notwendigen Voraussetzungen für andere Haltepositionen (z.B. Haltesignale) würde dem Zielkonzept des regionalen Nahverkehrsplans entsprechen.

7) Lärmschutz – städtebauliche Einbindung

Forderung: Übernahme der Kosten für die städtebauliche Einbindung

Aufgrund der zunehmenden Zugzahlen der und der dadurch notwendigen Erhöhung des Schallschutzes durch sehr hohe Lärmschutzwände wird eine städtebauliche Einbindung notwendig. Diese sollte zumindest eine Auswahl unterschiedlicher Farben, transparente Bereiche und eine Unterscheidung des Sockels vom Rest der Lärmschutzwand beinhalten. Ggf ist ein Gestaltungskonzept erforderlich, dessen Kosten und Umsetzung übernommen werden sollen.

Neu-Isenburg, den 6.11.2024

Anlage 1a: Barrierefreiheit Basis: Erhalt Bestandsunterführung

Anlage 1

Für den Magistrat

gez.

Gene Hagelstein (Bürgermeister)

Stefan Schmitt (erster Stadtrat)

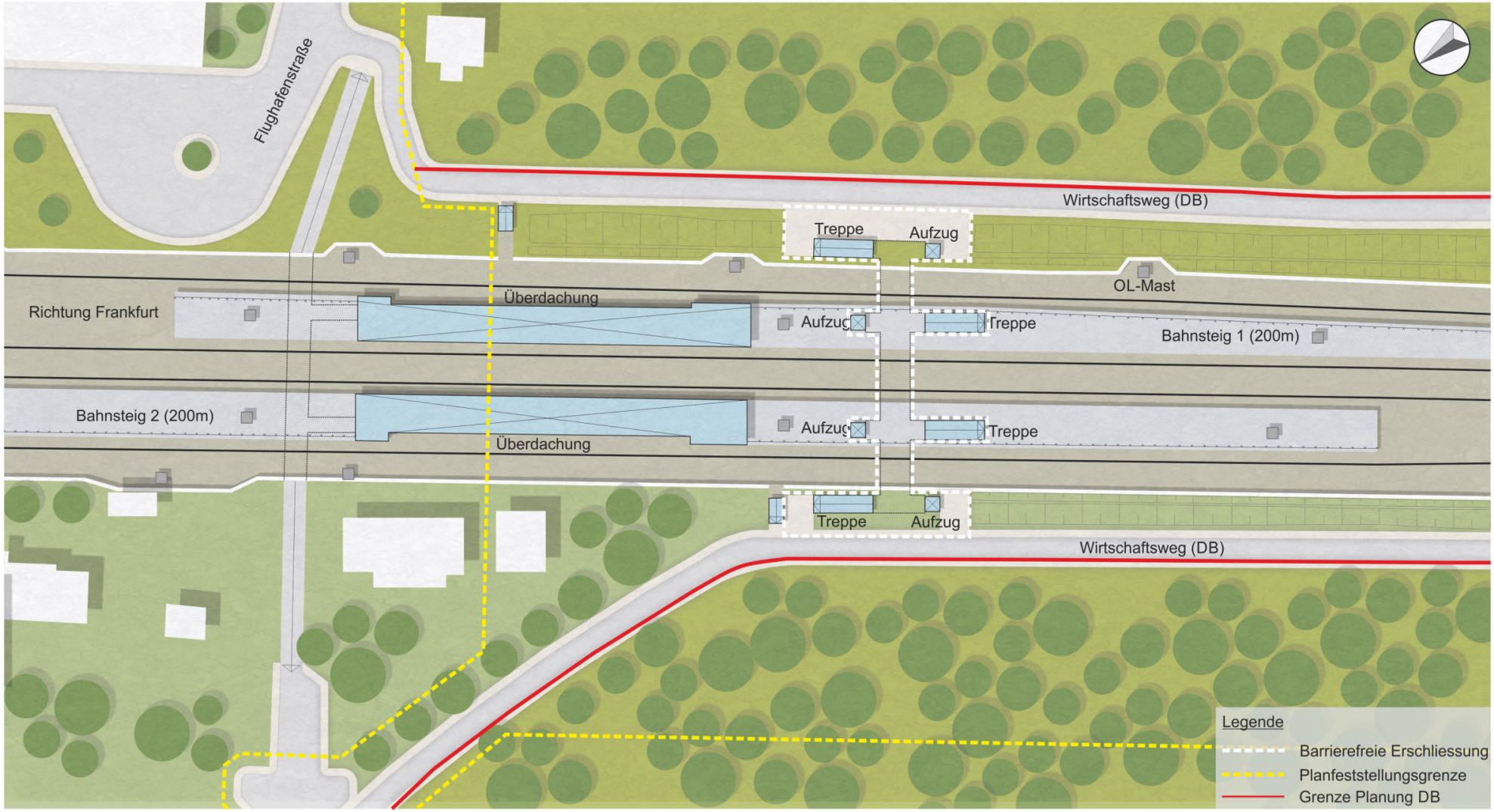
Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

INHOF ZEPPELINHEIM

BARRIEREFREIE ERSCHLIESSUNG

BAHNSTADT

Anlage 1a



M 1:500 (DIN A3)

PLANUNG

STAND 02.10.2024

BASIS: ERHALT BESTANDSUNTERFÜHRUNG

Vorlage zur Kenntnis – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

STADT NEU-ISENBURG

Forderungspapier der Stadt Neu-Isenburg –Teil 2

zur Gewährung übergesetzlicher Schutzmaßnahmen im Zuge der Neubaustrecke Frankfurt/Main - Mannheim (3657) vom 08.10.2024

ENTWURF

Die Stadt Neu-Isenburg, vertreten durch den Magistrat, bittet im Zuge der Gewährung übergesetzlicher Schutzansprüche den Deutschen Bundestag um die Zubilligung folgender Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung im Stadtteil Zeppelinheim:

5) Bahnhofsumbau zweite Unterführung

Forderung:
Verbesserung der Barrierefreiheit durch Schaffung einer zweiten Unterführung

Da der vorgeschlagen (siehe 4) Umbau des Bahnsteigs eine Erweiterung des Planfeststellungsabschnitts um ca. 20 m erfordert, wird auch eine Alternative vorgeschlagen.

Der Bahnhof weist erhebliche Mängel insbesondere auch hinsichtlich der barrierefreien Zugänglichkeit auf.

- Kein barrierefreier Zugang zu den Gleisen möglich
- Sehr schmaler Bahnsteig vor allem im Bereich der Zu- und Abgangsrampen und damit verbunden eingeschränkte Aufenthaltsbereiche
- (Mit-)Nutzung der schmalen Bahnsteigunterführung auch durch Radverkehr, da er die einzige Unterquerung der Trasse im Bereich des Stadtteils darstellt und die Unterführung den einzigen Radweg von und zum Flughafen Frankfurt/Main darstellt.

Um die Situation deutlich zu verbessern, soll innerhalb des Planfeststellungsabschnitts eine zweite Unterführung mit Treppen und Aufzügen südlich der Bestandsunterführung realisiert werden (siehe Anlage 3). Die Barrierefreiheit erfolgt mittels Aufzügen, wobei die Anbindungen in die Umfelder auch mit zwei äußeren, deutlich mehr Fläche beanspruchenden Rampen realisierbar wären.

Der Fußverkehr wird in der bestehenden Unterführung und den Rampen aufgrund hoher Steigungen und fehlender Blindenmarkierungen erheblich beeinträchtig. Zukünftig gibt es dann die zusätzliche Möglichkeit über die zweite neue Querung barrierefrei den Bahnsteig zu erreichen (Aufzüge, Blindenmarkierungen usw.) Auch Konflikte mit dem Radverkehr vermindern sich.

Neu-Isenburg, den 08.10.2024

Anlage 3: Barrierefreiheit Basis: Erhalt Bestandsunterführung

Für den Magistrat

gez.

Gene Hagelstein (Bürgermeister)

ENTWURF

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

STADTVERORDNETENVERSAMMLUNG
DER STADT PFUNGSTADT

Beschluss

Stadtverordnetenversammlung

10.06.2024

5. **Stellungnahme der Stadt Pfungstadt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim zur Parlamentarische Befassung durch den Deutschen Bundestag Ergänzungsantrag des Stv. Schimmel vom 10.06.2024** **40/2024 1. Ergänzung**

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird folgende Beschlussfassung empfohlen. Diese soll in die Parlamentarische Befassung eingebracht werden:

1. Auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt Pfungstadt entlang der Main-Neckar Bahn und der in direkter Nähe befindlichen Bundesautobahn A 5 soll der Lärmschutz insgesamt so hergestellt werden, dass für die angrenzende Wohnbebauung und die vorhandenen Bebauungspläne der gesetzliche Lärmschutz erreicht wird.
   Dabei soll im Zuge der Generalsanierung der Main-Neckar-Bahn Maßnahmen zur Lärmvorsorge, mindestens jedoch zur Lärmsanierung, getroffen werden.
2. Die Stadt Pfungstadt fordert für den unter Punkt 1 genannten Bereich zwischen Bundesautobahn A 5, Main-Neckar Bahn sowie der Wohnbebauung zur Stärkung des vorhandenen Waldgebietes die Aufnahme in das ökologische Ausgleichsprogramm der Deutschen Bahn.

3. Sicherstellung des Lärmschutzes entlang der NBS Frankfurt – Mannheim und der ausgebauten A67 auf dem Streckenabschnitt PFA 3.2

   a. Die Stadt Pfungstadt fordert die DB InfraGO AG als Planungsträger der Neubaustrecke auf, im Rahmen der Parlamentarischen Befassung die Grundsatzproblematik vor

...

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

dem Deutschen Bundestag vorzutragen, dass bei dem von der DB InfraGO AG vorgelegten Planungsstand für den Lärmschutz (Autobahnausbau und Schienenstrecke) die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzgrenzen summarisch (mit einer maximalen, summierten Gesamtlärmgrenze für Autobahn und Bahnstrecke von 49 Dezibel dB(A)) einerseits abgebildet werden, allerdings andererseits bei getrennten Planfeststellungsverfahren und ggf. nicht sichergestellter gemeinsamer Baudurchführung diese summarischen Lärmwerte nicht mehr erreicht werden können.
Die Stadt Pfungstadt fordert die Verantwortlichen des Bundes dazu auf sicherzustellen bzw. die erforderlichen Mittel bereitzustellen, dass bei Planung und Bau durch das jeweils betroffene Infrastrukturunternehmen (DBInfraGo und Autobahn GmbH) die summarischen Lärmwerte (mit einer maximalen, summierten Gesamtlärmgrenze von 49 dB(A)) nicht überschritten werden und in jedem Fall der zukünftige volle Lärmschutz herzustellen ist. In Summe kann dies bedeuten, dass beide Verkehrsträger unter den angegebenen Lärmgrenzwerten von 49 dB(A) liegen müssen.

b. Um den o.g. Lärmschutz sicherzustellen, fordert die Stadt Pfungstadt einen ggf. übergesetzlichen Lärmschutz mit einer beidseitigen durchgängigen Lärmschutzwand von sechs Metern, aber mindestens in angemessener Höhe, auf der gesamten Länge des PFA 3.2.

c. Die Stadt Pfungstadt fordert die Einhaltung der gesetzlichen Lärmschutzgrenzen im gesamten Stadtgebiet. Insbesondere die Einhaltung der Lärmgrenzwerte in der Straße „Am Falltor" sowie der „Hahnmühle" und der „Alten Ziegelei" sind ggf. durch übergesetzliche Maßnahmen sicherzustellen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Forderungen inkl. der fachlichen Begründungen in der Parlamentarischen Befassung geltend zu machen.

Beratungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltungen

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

VCD Forderungen NBS Frankfurt – Mannheim parlamentarische Befassung

Einleitung

Der VCD Hessen begrüßt die Realisierung der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim, da im Korridor zwischen Rhein/Main und Rhein/Neckar die bestehenden Schienenwege durch starke Aus- bzw. Überlastung gekennzeichnet sind**.** Zugleich handelt es sich mit der zu entlastenden Riedbahn um eine der wichtigsten Strecke im nationalen und internationalen Bahnnetz. Daher ist die dringliche Entlastung durch zeitnahe Realisierung nur zu begrüßen.

Forderungen

- ### Kapazitätserweiterung der Südanbindung Darmstadt

Die Verbindung zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim in Richtung Mannheim ist bislang nur eingleisig und mit einer nur für Personenzüge zulässigen Steigung geplant.

Aus Sicht des VCD sollte diese betriebliche Einschränkung an einer verkehrsreichen Schnellfahrstrecke nicht umgesetzt werden. Gerade im Sinne eines robusten Hochleistungsnetzes ist es wichtig solch zentrale Infrastrukturen auch auf höhere Flexibilität bei Betriebsstörungen oder Bauarbeiten auszulegen.

Wir fordern die Planung und Umsetzung eines zweigleisigen Ausbaus.

Der Korridor Rhein/Main – Rhein/Neckar ist der verkehrsreichste Eisenbahnkorridor Deutschlands, deswegen muss hier auf ein bestmögliches Funktionieren auch bei solchen Ereignissen geachtet werden. Zudem wird der Knoten Frankfurt als weiteres, zentrales Bundesverkehrswegeplanprojekt zu regelmäßigen baubedingten Umleitungen führen.

In der vorgesehenen Planung können Fernverkehrs- und Güterzüge bei Störungen im Bereich Frankfurt-Stadion – Neu-Isenburg-Zeppelinheim nur über die Südanbindung auf die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim auffahren. Die Südanbindung ermöglicht zudem auch großräumigere Umleitungsmöglichkeiten über Mainaschaff in Richtung Fulda, Gießen und Würzburg. Dies würde in solchen Situationen zum Rückstau der Südanbindung führen oder andernfalls zum Ausfall von Regelverkehr auf der Main-Neckar-Bahn.

Mit der zusätzlich eingeforderten Zweigleisigkeit kann die Streckenkapazität vollständig über Darmstadt Hauptbahnhof umgeleitet werden. Zugleich werden im Regelbetrieb auch Verspätungsübertragungen durch Abwarten von Gegenzügen verhindert, so dass sich Verspätungen nicht mehr auf die nachfolgenden Züge übertragen. Züge in Richtung Mannheim können somit ohne Rücksicht auf gegebenenfalls verspätete Gegenzüge beschleunigen, so dass die Fahrplanabstände für am Darmstädter Hauptbahnhof haltende Züge auf der Neubaustrecke geringer ausfallen können.

Im Güterverkehr können bei Streckensperrungen an der Weiterstädter Kurve oder an der Zufahrt in Frankfurt-Zeppelinheim Kapazitäten umgeleitet werden, so dass es nicht zur Überlastung der Main-Neckar-Bahn kommt. Dies dient auch dem nächtlichen Lärmschutz der Anwohner.

Der VCD hält im Sinne erhöhter Resilienz des Eisenbahnkorridors für dringend erforderlich:

- durchgehende Zweigleisigkeit
- güterzugtaugliche Trassierungsparameter

• Neuer Bahnsteig in Darmstadt Hauptbahnhof

Für den Hessen-Express, der zwischen Wiesbaden Hauptbahnhof und Darmstadt Hauptbahnhof über die Wallauer Spange, die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim und die Nordanbindung Darmstadts befahren wird, ergibt sich im Darmstädter Hauptbahnhof eine zeitnahe An- und Abfahrtszeit in einem Taktknoten. Dies lässt sich sowohl verspätungsträchtig mit gleicher Zugeinheit (Kurzwende) oder mit zwei gleichzeitig im Bahnhof stehenden Zugeinheiten (überschlagende Wende) realisieren. Im Hinblick auf die dichte Belegung der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim und der bestehenden Strecke Köln/Rhein-Main sprechen wir uns für die überschlagende Wende aus und werden dies auch deutlich gegenüber dem zuständigen Aufgabenträger kommunizieren.

Infolgedessen wird aber mindestens ein zusätzlicher Bahnsteig benötigt wird, um gleichzeitig ankommende und abfahrende Züge in Darmstadt Hauptbahnhof während des Taktknotens halten zu können.

Im Zuge der oben beschriebenen Forderung auf Zweigleisigkeit mit güterzugtauglicher Trassierung der Südanbindung ergibt sich eine neue Höhenlage der zugehörigen Gleis im Darmstädter Hauptbahnhof. Diese kann daher zur Erweiterung der Bahnsteiganlagen genutzt werden.

Der VCD hält für stabilere Fahrpläne dringend erforderlich:

- Weitere Bahnsteige am Darmstädter Hauptbahnhof

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Metropolregion Rhein-Neckar
Der Verband

Verband Region Rhein-Neckar * Postfach 10 26 36 * 68026 Mannheim

DB InfraGO AG
[redacted]
Adam-Riese-Straße 11 - 13
60327 Frankfurt/Main

Verband Region Rhein-Neckar
Körperschaft des öffentlichen Rechts

Verbandsvorsitzender

Postanschrift:
Postfach 10 26 36
68026 Mannheim

Hausanschrift:
M1, 4-5
68161 Mannheim

Tel.: 0621 10708-0
Fax: 0621 10708-255

Bankverbindung:
Sparkasse Rhein Neckar Nord
IBAN: DE 16 6705 0505 0030 2671 09
BIC: MANSDE66XXX

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht	Datum
	[redacted]	22.07.2024

Positionspapier des Verbandes Region Rhein-Neckar im Rahmen der parlamentarischen Befassung zur Neubaustrecke (NBS) Frankfurt – Mannheim

Sehr [redacted]

die NBS Frankfurt - Mannheim ist eine der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Verbindungen und daher von herausragender Bedeutung für die Metropolregion Rhein-Neckar. Der Verband Region Rhein-Neckar begleitet seit Jahren die Planungen zu diesem Projekt, um eine verkehrlich sinnvolle Gesamtlösung für die Region zu ermöglichen. Bereits 2019 haben wir in einem Positionspapier verschiedene funktionale Ansätze formuliert, die in das Verfahren eingebracht wurden. Dabei war es uns immer wichtig, die NBS Frankfurt – Mannheim mit dem Knoten Mannheim und der NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe im verkehrlichen Gesamtzusammenhang zu sehen.

Nun sind die Planungen zum Projekt NBS Frankfurt - Mannheim mit der Vorbereitung der geplanten „Parlamentarische Befassung“ im Bundestag in eine entscheidende Phase eingetreten. Die DB InfraGO AG hat die Planungen im Rahmen des Beteiligungsforums NBS Frankfurt - Mannheim vorangetrieben und in der letzten Sitzung die nach rechtlichen Maßstäben geplante und optimierte Vorzugsvariante vorgestellt. Nach der aktuellen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) ist jetzt der Prozess der parlamentarischen Befassung vorgesehen. Hier sollen auch übergesetzliche Forderungen dem Bundestag zur Beratung und Beschlussfassung vorgestellt werden, um für eine höhere Akzeptanz und Raumverträglichkeit des Projektes in den betroffenen Regionen zu sorgen.

Der Verband Region Rhein-Neckar hat in einem koordinierten Abstimmungsprozess alle Forderungen der Region für die "Parlamentarische Befassung", sowohl für die NBS Frankfurt - Mannheim als auch für die Bestandsstrecken, insbesondere Riedbahn und Main-Neckar-Bahn, in einem Positionspapier zusammengefasst. Es zeigt den engen Schulterschluss der Region mit allen Beteiligten, insbesondere mit der Stadt Mannheim und dem Kreis Bergstraße.

Am 18. Juni 2024 wurde dieses Positionspapier im Regionalforum Schienenkorridor Rhein-Neckar in Mannheim den Abgeordneten der Region als Entwurf vorgestellt und beraten. Der Planungsausschuss des Verbandes als politisch legitimiertes, regionales Gremium hat das anliegende Positionspapier am 12. Juli 2024 abschließend beraten und beschlossen.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie die Position der Region Rhein-Neckar unterstützen könnten. Gerne sind wir bereit, unsere vorgebrachten Aspekte in einem persönlichen Gespräch zu vertiefen.

Ein gleichlautendes Schreiben haben wir an den Bundesverkehrsminister, die Länder Baden-Württemberg und Hessen sowie die Bundes- und Landtagsabgeordneten der Region gerichtet.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Anlage: Positionspapier

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Metropolregion Rhein-Neckar
Der Verband

Stand: 12.07.2024

Positionspapier des Verbandes Region Rhein-Neckar im Rahmen der parlamentarischen Befassung zur NBS Frankfurt - Mannheim

Präambel:

Die Region Rhein-Neckar begleitet die Planungen von Bund und Bahn im Korridor Mittelrhein - Zielnetz 1 von Beginn an, um im hochverdichteten und verkehrlich belasteten Verdichtungsraum der Metropolregion eine für Mensch und Umwelt verträgliche, verkehrlich sinnvolle Gesamtlösung für die Region insgesamt zu ermöglichen. Aus regionaler Sicht ist das Projekt NBS Frankfurt – Mannheim ein wichtiger Baustein im Gesamtkorridor, der zur Beseitigung eines europa- und bundesweiten Engpasses einer zügigen Finanzierung und Realisierung bedarf. Bereits 2019 hat der Verband in seinem Positionspapier verschiedene funktionale Ansätze formuliert, die im bisherigen Verfahren eingebracht wurden. Nun sind die Planungen zum Projekt NBS Frankfurt - Mannheim mit der Vorbereitung der „Parlamentarischen Befassung“ im Bundestag in eine entscheidende Phase eingetreten. Hierzu hat der Verband Region Rhein-Neckar ein aktualisiertes und konkretisiertes Positionspapier formuliert, das als eine gesamtheitliche und geschlossene Position der Region in den Bundestag eingebracht werden soll.

Wie bereits im Positionspapier von 2019 ausgeführt, ist eine Gesamtbetrachtung der Verkehrsbeziehungen der Projekte NBS Frankfurt-Mannheim und ABS/NBS Mannheim-Karlsruhe dringend notwendig. Diese Gesamtbetrachtung wird aber durch die Aufteilung in einzelne Projektabschnitte erschwert und birgt die Gefahr einer nicht kompatiblen Planung. Problematisch ist, dass das Projekt Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim bereits im Mannheimer Norden im Bereich des Bahnhofs Mannheim-Waldhof endet. Die Frage, wie die zusätzlichen Verkehre von der neuen Strecke durch den bereits hochbelasteten und verspätungsanfälligen Knoten Mannheim geführt werden, wurde hingegen in das Projekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe verschoben, das sich jedoch in einem deutlich früheren Stadium befindet. Folglich muss die Anschlussfähigkeit an die NBS Frankfurt-Mannheim gewährleistet werden und die Option für mögliche zusätzliche Gleise durch Mannheim in einem Güterverkehrstunnel als eine der Kernforderungen der Region Rhein-Neckar technisch möglich und somit als Lösung auf-

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

rechterhalten werden. Ein dafür notwendiges Überwerfungsbauwerk auf den Gemarkungen von Lampertheim und Mannheim muss bereits in das Verfahren zur NBS Frankfurt-Mannheim integriert werden.

I. Forderungen zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim

Die von der Deutschen Bahn geplante Vorzugsvariante mit einem Tunnel in bergmännischer Bauweise nördlich von Einhausen bis Mannheim/Blumenau deckt sich grundsätzlich mit der regionalen Position und den bisherigen Forderungen aus dem Positionspapier von 2019 und wird von der Region begrüßt. Mit dem Tunnel können insbesondere folgende Forderungen erfüllt werden:

- Kein Eingriff in den Flusslauf der Weschnitz, da Tunnel bereits ca. 1 km vorher beginnt und die Weschnitz bergmännisch unterfährt
- Zwingender Erhalt von Waldbeständen und Habitaten durch bergmännische Tunnel (Keine Rodungen im Lorscher/Lampertheimer Wald)
- Streichung des Punktes!!!
- Zerschneidungs- und Trenneffekte durch Trassenverlauf und/oder -lage (Trog / Tunnel) minimieren.

Jedoch verbleiben im angrenzenden Bereich bis zur Regionsgrenze bei Langwaden noch offene Punkte zur künftigen Lärmsituation. Deshalb fordert die Region:

1. Der Lärmschutz an der Neubaustrecke in Schwanheim, Fehlheim und Langwaden (sowie für die außerhalb der Region Rhein-Neckar liegenden Kommunen Alsbach-Hähnlein und Gernsheim-Allmendfeld) muss so gestaltet sein, dass keine Verschlechterung zum heutigen Lärmniveau eintritt. Insofern ist eine durchgängige Lärmschutzwand in Siedlungsbereichen in entsprechender Höhe und evtl. ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und vorzusehen.

Ebenso verbleiben südlich des geplanten bergmännischen Tunnels auf dem Stadtgebiet von Mannheim, das bereits heute durch den vorhandenen Schienenverkehr hoch belastet ist, noch offene Punkte zur Lärmminderung.

2. Ergänzend sind für vom Projekt im Stadtgebiet Mannheim tangierte Bereiche zusätzliche Lärmschutzwände (ca. 3 m Höhe) zwischen den Gleisen in ihrer Wirkung zu prüfen und umzusetzen; falls diese technisch nicht möglich sind, sind Niedrigschallschutzwände (bis zu 0,8 m) zu prüfen.
3. Bereich Blumenau / Schönau: Hier ist der Trog zwischen dem Tunnelmund des Tunnels der Neubaustrecke aus Lorsch kommend für einen verbesserten Lärmschutz soweit einzuhausen oder mit einem Galeriebauwerk zu versehen, bis dessen Oberkante das Niveau maximal um die Höhe der dort erforderlichen Lärmschutzwand überragt.
4. S-Bahnhaltepunkt Blumenau/Schönau: Die Planungen der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim müssen so erfolgen, dass beim Bau ein SPNV-Haltepunkt im Bereich Blumenau/Schönau integriert werden kann.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

5. Eine Planfeststellung im Rahmen der NBS Frankfurt-Mannheim ohne die Berücksichtigung der weiteren Durchquerung des Mannheimer Stadtgebiets und einen Anschluss an das Projekt Mannheim-Karlsruhe wäre fehlerhaft und unzureichend. Für die Verknüpfung der beiden Projekte notwendige Verbindungsbauwerke im Norden Mannheims müssen sowohl die Anbindung der Neubaustrecke aus Frankfurt als auch der Bestandsstrecke Riedbahn für die Güterverkehre an einen Tunnel Mannheim als Teil des Projekts Mannheim-Karlsruhe gewährleisten. Diese Verbindungsbauwerke müssen bereits im Projekt der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim planfestgestellt werden. Hinsichtlich der Weiterführung der Strecke in Richtung Mannheim-Karlsruhe sieht es die Region als unabdingbar an, dass eine direkte Anbindung dieser Strecke sowohl an Mannheim Hauptbahnhof für den Personenverkehr als auch an Mannheim Rangierbahnhof für den Güterverkehr zwingend vorgesehen wird.

II. Forderungen zum Lärmschutz an den Bestandsstrecken

Die NBS Frankfurt - Mannheim wird als sog. Verkehrslenkungsvariante ausgeführt, die die zusätzlichen Verkehre auf die Neubaustrecke, aber auch die Bestandsstrecken verteilt. Deshalb sind die Bestandsstrecken Riedbahn, Main-Neckar-Bahn und Mannheim-Frankenthal-Worms sowie Teile des Stadtgebietes von Mannheim im verkehrlichen Wirkraum der Neubaustrecke hinsichtlich der künftigen Lärmbelastung intensiv zu betrachten und für die betroffenen Kommunen und Bürger verträgliche Lösungen zu finden. Ein guter Ansatz ist die seitens der Bahn geplante Verkehrslenkung, die im Nachfenster zwischen 22 und 6 Uhr die meisten Güterzüge auf die Neubaustrecke lenken und somit für eine erhebliche Lärmreduzierung sorgen soll. Durch die heute großen Lücken an Lärmschutzwänden an den Bestandsstrecken und durch zu erwartende höhere Verkehrszahlen verbleiben aber erhebliche Belastungen.

Bereits im Positionspapier 2019 hat der Verband verschiedene funktionale Ansätze formuliert, die im weiteren Verfahren bis zur parlamentarischen Befassung einer Konkretisierung und Abstimmung bedürfen. Zudem hat der Verband eine AG Lärmschutz an den Bestandsstrecken eingerichtet, um Forderungen gemeinsam mit den betroffenen Kommunen zu erarbeiten.

1. Bestandsstrecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn

Da an der Riedbahn mit der Generalsanierung 2024 durchgehend 3m-Lärmschutzwände gebaut werden, wird der Lärmschutz an dieser Strecke gemäß den Lärmsanierungsgrenzwerten auf den aktuellen Standard gebracht. Für die Main-Neckar-Ban verbleiben aufgrund der Verkehrslenkung und der damit verbundenen Verkehrsverlagerungen erhebliche Lärmbelastungen. Hier fordert die Region, dass Lärmschutz an der Main-Neckar-Bahn am Standard einer Neubaustrecke auszurichten ist. D.h. dass an der Main-Neckar-Bahn nicht nur der „Lückenschluss“ bestehender Lärmschutzwände zu Wohn- bzw. Mischgebieten mit Lärmschutzwänden, sondern auch die Aufrüstung

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

der bestehenden und teilweise technisch veralteten Lärmschutzwände für erforderlich gehalten wird. Falls im Rahmen der geplanten Generalsanierung der Main-Neckar-bahn im Jahre 2027 andere verträglichen Lösungen mit den Kommunen abgestimmt werden, wird die Region Rhein-Neckar dies unterstützen.

2. Mannheim

Für die nicht vom Projekt umfassten Teile der Bestandsstrecken „Westliche Einführung der Riedbahn“ und „Östliche Riedbahn“ sind bis in den Hauptbahnhof Mannheim bzw. den Rangierbahnhof Mannheim hinein - analog zu den Maßnahmen auf den nördlicheren Bestandsstrecken „Riedbahn“ und „Main-Neckar-Bahn“ - Verbesserungen beim Lärmschutz im Bestand unabhängig von den Entwicklungen im Projekt NBS/ABS Mannheim-Karlsruhe zu prüfen und umzusetzen. Der zeitliche Verzug zwischen den beiden Projekten wird in jedem Fall einen jahrelangen Zwischenzustand verursachen, in dem die Bevölkerung auch südlich des Bahnhof Waldhof nach aktuellen Standards vor Lärm geschützt werden muss.

III. Zusätzliche Möglichkeiten der Lärmminderung in allen Abschnitten

Die Region fordert zur weiteren Lärmminderung der bereits heute hoch belasteten Schienenstrecken die Prüfung und Durchführung folgender zusätzlicher Maßnahmen:

1. Besonders überwachtes Gleis

Um die Schallemissionen zu verringern, werden Gleisabschnitte in einem besonderen Verfahren geschliffen und regelmäßig auf ihre akustische Qualität hin überprüft. Die Überprüfung wird mit einem eigens dafür entwickelten Schallmesswagen halbjährlich durchgeführt. Bei negativer Abweichung wird das Gleis nachgeschliffen.

Das Besonders überwachte ist Gleis in allen Ortslagen der Riedbahn, Main-Neckar-Bahn und Mannheim-Frankenthal-Worms durchzuführen. Zudem ist es auf die Bereiche Blumenau und Schönau sowie auch auf die Bereiche Waldhof/Gartenstadt sowie die Bestandsstrecken „Östliche Riedbahn“ und „Westliche Einführung der Riedbahn“ im Stadtgebiet Mannheim auszuweiten.

2. Schienenstegdämpfer

Eine Maßnahme zur Reduzierung der Rollgeräusche und des Kurvenquietschens können auch Schienenstegdämpfer sein. Das ist ein Masse-Feder-System, das unmittelbar an beiden Seiten der Schiene angebracht wird. Dieses dämpft die Schienenstegschwingungen und mindert somit die Lärmabstrahlung um mehrere dB(A). Deshalb sollte in allen Abschnitten, in denen dies technisch möglich ist, zusätzlich Schienenstegdämpfer oder eine Schienenstegabschirmung eingesetzt werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

WEITERSTADT
wirken wohnen wachsen

Der Bürgermeister

Stadt Weiterstadt · Riedbahnstraße 6 · 64331 Weiterstadt

DB InfraGO AG
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt

Bürgermeister
Ralf Möller
☏ 06150/400-1002 · 🖷 06150/400-1009
ralf.moeller@weiterstadt.de
Zimmer-Nr. 618

Rathaus
Riedbahnstraße 6
64331 Weiterstadt
☏ 06150/400-0
http://www.weiterstadt.de

Öffnungszeiten
Montag - Freitag 8:00 - 12:00 Uhr
Mittwoch 14:00 - 18:00 Uhr

Datum 3. Mai 2024

Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim - Parlamentarische Befassung
Eingabe der Stadt Weiterstadt – Forderungen zur Eingabe in die Parlamentarische Befassung

Sehr [redacted],
sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Weiterstadt fordert auf Grundlage der bisher zur Verfügung stehenden Unterlagen und Informationen, die im Folgenden konkret beschriebenen sogenannten übergesetzlichen Maßnahmen im Wege der parlamentarischen Befassung in die Planung einzuarbeiten. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Weiterstadt hat die Verwaltung mit Beschluss vom 25.04.2024 damit beauftragt, die Forderungen im Rahmen der Parlamentarischen Befassung geltend zu machen. Der Stadtverordnetenbeschluss vom 25.04.2024 liegt diesem Schreiben in **Anlage 1** bei.

Der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg hat bereits signalisiert, über die vorgelegte Parlamentarische Befassung in der nächsten Kreistagssitzung zu beschließen.

Die Forderungen beziehen sich auf die Planung der Vorhabenträgerin für den PFA 1 und den PFA 2, die insbesondere die sogenannte Vorzugsvariante der „Kurzen Weiterstädter Kurve“ beinhaltet. Diese Planungsvariante für die Anbindung des Güterverkehrs zwischen Mainz und Darmstadt an die Neubaustrecke führt bei der Stadt Weiterstadt zu besonders schwerwiegenden Einschränkungen und wurde daher bereits mehrfach bemängelt. Für den Fall, dass die Planung dennoch unverändert beibehalten wird, sind die im Folgenden dargelegten Maßnahmen zur Minderung der Lärmbetroffenheiten aus Sicht der Stadt unbedingt zu berücksichtigen. Da zusätzlich die bisher vorgesehene Bauweise des Tunnels zu Beginn des PFA 2 nicht hinreichend die beengten Platzverhältnisse berücksichtigt und zu nicht haltbaren Beeinträchtigungen im Stadtgebiet führt, ist auch diesbezüglich eine Verbesserung der Planung erforderlich.

A) Forderungen der Stadt Weiterstadt

Es werden seitens der Stadt Weiterstadt im Rahmen der parlamentarischen Befassung folgende Maßnahmen gefordert:

1. **An der Bestandsstrecke der Rhein-Main-Bahn südlich von Braunshardt sind zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner aktive Schallschutzmaßnahmen am Schienenweg wie insbesondere Schallschutzwände mit 6 m Höhe bis zum westlichen Ortsrand von Braunshardt zuzüglich einer Überstandslänge nach Westen von 150 m, gemessen vom westlichsten Gebäude, zu errichten, sowie passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen. Außerdem sind in diesem Streckenabschnitt sogenannte „Besonders überwachte Gleise (BÜG)“ einzurichten und sogenannte Schienenstegdämpfer einzubauen, um die Rollgeräusche der Züge zu minimieren. Das BÜG und die Schienenstegdämpfer sollen für den gesamten Ausbau- und Neubaubereich und daran anschließend bis zum westlichen Ortsrand von Braunshardt zuzüglich einer Überstandslänge nach Westen von 150 m, gemessen vom westlichsten Gebäude, eingerichtet werden.**

2. **Die ICE-Neubaustrecke führt östlich der Autobahn an Gräfenhausen vorbei. Die aktuelle Planung der DB sieht vor, dass zwischen A5 und Neubaustrecke eine Lärmschutzwand errichtet werden soll, um die Bevölkerung vor dem Schienenlärm der Neubaustrecke zu schützen. Zusätzlich zu dieser Lärmschutzwand soll ein Erdwall zwischen Gräfenhausen und der A5 aus den Erdmassen errichtet werden, die im Zuge der Baumaßnahme anfallen. Der Massenverbringungswall ist zum Schutz der Bevölkerung und zur Verbesserung der Auswirkungen des Gesamtlärms (Auto, Schiene, Flugzeuge) in Gräfenhausen nicht nur als Massenverbringung, sondern als aktive Lärmschutzmaßnahme mit einer Höhe von 3,50 m ab Fahrbahnoberkante in die Planung aufzunehmen.**

3. **Die aktuelle Planung der DB sieht vor, dass die ICE-Neubaustrecke zwischen Autobahn A5 und dem bestehenden Gewerbegebiet im Osten Weiterstadts in einem Tunnel verläuft, der in offener Bauweise errichtet werden soll. Für diesen Streckenabschnitt ist eine geschlossene Bauweise umzusetzen. Durch den geschlossenen Tunnel erfolgt zum einen ein besserer Lärmschutz, da der Tunnel aufgrund der tieferen Lage insgesamt eine längere unterirdische Streckenführung bedeutet. Zum anderen führt die geplante offene Bauweise während der Bauzeit aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse in diesem Streckenabschnitt zu erheblichen bauzeitlichen Einschränkungen der Infrastruktur und zu einem größeren Flächenbedarf. Bei dieser Bauweise ist insbesondere in Bezug auf ÖPNV, Anfahrtszeiten der Feuerwehr im Stadtgebiet, Nahversorgung, Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe während der Bauzeit daher mit sehr langfristigen Einschränkungen zu rechnen.**

B) Stadt Weiterstadt, Landkreis Darmstadt-Dieburg

Die Stadt Weiterstadt ist mit über 26.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Die stetig wachsende Einwohnerzahl verdeutlicht, wie wichtig es ist, dass im Gemeindegebiet hinreichend große und hinreichend ruhige Wohngebiete vorhanden sind – jetzt und in der Zukunft.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Von der Planung der Neubaustrecke einschließlich der Anbindung der Bestandsstrecke Mainz-Darmstadt an die Neubaustrecke sind die Stadtteile Gräfenhausen und Braunshardt besonders betroffen. Beide Stadtteile sind durch planvolle Siedlungserweiterungen in den letzten Jahrzehnten zu attraktiven Wohnstandorten gewachsen.

In Braunshardt, das direkt nördlich der Bestandsstrecke Mainz-Darmstadt gelegen ist, leben ca. 5.700 Menschen. Historischer Kern und räumliches Zentrum des Stadtteils ist die denkmalgeschützte Anlage des Rokoko-Schlosses Braunshardt. Nennenswerte Gewerbeansiedlungen sind in Braunshardt nicht zu verzeichnen.

Gräfenhausen, mit ca. 6.300 Einwohnern der zweitgrößte Stadtteil Weiterstadts, liegt im Norden des Stadtgebietes direkt westlich der Bundesautobahn 5 Frankfurt – Darmstadt. Auch in Gräfenhausen entwickelte sich der historische Siedlungsbereich um eine Schlossanlage, die heute unter Denkmalschutz steht. Ein kleineres Gewerbegebiet entstand direkt an der Bundesautobahn und an der östlichen Gemarkungsgrenze in größerer Entfernung zur Wohnbebauung.

Die Siedlungsstruktur beider Stadtteile ist geprägt durch das erkennbare Vorhandensein kleiner älterer Dorfkerne, großer Ein- und Zweifamilienhausgebiete und einen geringen Anteil an Geschosswohnungsbau im den Randbereichen. Beide Stadtteile verfügen über eine gut funktionierende soziale Infrastruktur: ein ausgesprochen reges Vereinsleben, Schulen, Kindergärten, Spielplätze, Nahversorgung, Gaststätten und Grünanlagen. Auf Grund der Nähe zum Flughafen Frankfurt Rhein-Main und bedingt durch die Abflugroute der Stadtbahn West sind sowohl Gräfenhausen als auch Braunshardt in erheblichen Maße von Fluglärm betroffen.

Zugleich ist Weiterstadt als Gesamtstadt ein aufstrebender Gewerbestandort. Die Gewerbesteuer bildet die wichtigste Einnahmequelle im kommunalen Haushalt.

Die Gewerbeansiedlungen konzentrieren sich im Stadtteil Riedbahn in direkter Nähe zur Autobahnabfahrt Weiterstadt der Bundesautobahn A 5 und zur B 42. Durch die Planung der Neubaustrecke Frankfurt/Mannheim besonders betroffen ist der Bereich östlich der Bundesautobahn. Durch die verkehrsgünstige Lage ist hier seit den 1960er Jahren ein größeres Industrie- und Gewerbegebiet entstanden. Neben international bedeutsamen Industriebetrieben (Röhm, Evonik, Merk, Wella), Bauunternehmen (Strabag, Gerüstbau-Becker,) haben sich in den letzten Jahrzehnten Handelsbetriebe (Loop5, Decathlon, Kaufland, Aldi, Mediamarkt, Bikemax, Freetime, Pferde-Krämer, Golf Götze), Logistikunternehmen (Amazon, Emons-Spedition, Grieshaber Logistics Group, Pharmavertrieb), Autohäuser und -werkstätten und mittelständische Handwerksbetriebe angesiedelt. Darüber hinaus sind in diesem Bereich auch Verwaltungsdienstleistungen angesiedelt (Rathaus, Kfz-Zulassungsstelle).

Durch diese attraktive Mischung von Gewerbebetrieben ist Weiterstadt ein gedeihender Wirtschaftsstandort mit ungefähr 10.000 Beschäftigten. Diesen Beschäftigten kann Weiterstadt einen arbeitsplatznahen Wohnort mit herausragender Infrastruktur bieten.

Die Planung der Vorhabenträgerin droht, wegen der damit verbundenen Lärmauswirkungen die bauplanungsrechtliche Nutzungsstruktur nachhaltig zu stören, die Wohnqualität in vielen Gebieten stark einzuschränken, und viele Grundstückseigentümer in ihren Eigentumsrechten zu beeinträchtigen. Darüber hinaus schwächt die Planung wegen der absehbaren langen Bauzeit den Betrieb des ansässigen Gewerbes nachhaltig und wirkt sich negativ auf viele Bereiche der kommunalen Infrastruktur aus.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Stadt Weiterstadt hat aus diesen Gründen die Planung interessiert verfolgt und bereits sehr frühzeitig Gespräche mit der Vorhabenträgerin geführt, mit dem Ziel, für die absehbaren Probleme frühzeitig einvernehmliche Lösungen zu finden.

Auf der Grundlage der aktuell zur Verfügung stehenden Informationen wurden von den Stadtverordneten die oben dargestellten Forderungen aufgestellt. Die am 03.05.2024 von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellten Schallgutachten konnten bei der Aufstellung der Forderungen und der Erstellung dieses Schreibens noch nicht berücksichtigt werden.

C) Besondere Betroffenheit der Stadt Weiterstadt

Die Planung der Vorhabenträgerin führt in der Gesamtschau zu einer Kumulierung von erheblichen Beeinträchtigungen, die sich auf das Stadtgebiet von Weiterstadt konzentrieren. Diese Situation ist entlang des gesamten Trassenkorridors der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim einzigartig. Es gibt keine Kommune, die in vergleichbarer Weise von negativen Auswirkungen des Vorhabens betroffen ist.

Durch die Planung für das Neubaustreckenvorhaben werden die Stadt und ihre Einwohner sowie Gewerbetreibenden gleich mehrfach über Gebühr belastet. Zum einen soll auf der in Nord-Süd-Richtung durch das Gemeindegebiet geplanten Neubaustrecke der Fernverkehr zwischen den beiden Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Neckar abgewickelt werden, während zum anderen der Güterverkehr auf die bereits vorhandene Strecke der Rhein-Main-Bahn verlagert und über die eigens hierfür geplante Weiterstädter Kurve an die Neubaustrecke angebunden werden soll. Die Bestandsstrecke der Rhein-Main-Bahn verläuft in Ost-West-Richtung mitten durch das Gemeindegebiet in teils minimalem Abstand zur Wohnbebauung.

Zusätzlich zu den Lärmauswirkungen des Vorhabens sieht die Vorhabenträgerin eine Bauweise der Neubaustrecke vor, die in der gegebenen Bebauungssituation entlang der BAB 5 zu empfindlichen bauzeitlichen Beeinträchtigungen aufgrund der Flächeninanspruchnahmen mitten im Stadtgebiet führt. Das Verkehrsgefüge und die Erreichbarkeit des östlich der BAB 5 liegenden Gewerbegebietes werden dadurch an neuralgischen Stellen beträchtlich gestört.

Im Einzelnen:

1. Besonders hohe Verkehrslärmbelastung in der Gemeinde – Heute und in Zukunft

Das Gemeindegebiet von Weiterstadt wird bereits jetzt nicht nur erheblich durch den Güterzugverkehr auf der Rhein-Main-Bahn belastet. Das Gemeindegebiet, vor allem der Bereich Gräfenhausen, liegt darüber hinaus innerhalb des schalltechnischen Einwirkungsbereiches des Flughafens Frankfurt am Main. Es kommt insbesondere nachts die Verkehrslärmbelastung durch die Bundesautobahn BAB 5 hinzu. Der Lärmpegel ist nachts bereits im Bestand an vielen Wohnhäusern so hoch, dass eine gesunde Nachtruhe nicht möglich ist.

Von der Planung der Vorhabenträgerin sind zahlreiche Bereiche im Gemeindegebiet betroffen, die den durch entsprechende Bebauungspläne vermittelten Schutzstatus eines Allgemeines Wohngebietes bzw. eines Mischgebietes haben. Insbesondere entlang der Bestandsstrecke der Rhein-Main-Bahn, welche teils in einem minimalen Abstand von nur wenigen Metern zu den angrenzenden Wohngebäuden verläuft, werden die Lärmbelastungen sich erheblich verschärfen. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Braunshardt und Kernstadt. Aber auch im nördlich gelegenen Gräfenhausen, wo die Anwohner nachts nicht durch die Güterzüge auf der

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bestandsstrecke, sondern durch den Autobahn- und Fluglärm gestört werden, wird die Neubaustrecke den Verkehrslärm noch verstärken.

Der wesentliche Grund dafür, dass die Stadt Weiterstadt von dem Neubaustreckenvorhaben in besonderem Ausmaß betroffen wird, ist die Variantenentscheidung für die sogenannte Weiterstädter Kurve. Die vorgesehene Aufleitung der Güterzüge über die Bestandsstrecke der Rhein-Main-Bahn auf die Neubaustrecke in Weiterstadt führt entlang der Bestandsstrecken der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn zu einer Verbesserung der Verkehrslärmsituation zugunsten der dortigen Anwohner. Für die Anwohner an der Bestandsstrecke der Rhein-Main-Bahn in Weiterstadt aber hat die Variantenentscheidung fatale Auswirkungen, da die Anzahl der Güterzüge nachts sich durch die Verkehrslenkung fast verdoppeln soll. Jede Stunde sind dort nachts ungefähr 16 Güterzüge zu erwarten – das sind ca. alle dreieinhalb Minuten.

Dass in dieser Situation, wo bereits heute die Bürger in großen Bereichen des Gemeindegebietes wegen des Güterzuglärms nachts ernsthafte Schlafprobleme haben und nach einhelliger Auffassung gesundheitsgefährdende Belastungen hinnehmen müssen, bereichsweise an der Bestandsstrecke trotz der beschriebenen erheblichen Lärmzunahme keinerlei Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, kann keinen Bestand haben. Es ist deswegen das vordringliche Anliegen der Stadt Weiterstadt, dass der Bundestag die Finanzierung zusätzlichen Schallschutzes in Braunshardt beschließen möge.

Zu den erheblichen Lärmauswirkungen der Bestandsstrecke, die in das bestehende gemeindliche Planungsgefüge mit den ausgewiesenen Wohnnutzungen erheblich eingreifen und die Bürger in ihren Eigentumsrechten betreffen, kommen in anderen Bereichen der Stadt die Lärmauswirkungen an der Neubaustrecke hinzu, die insbesondere angesichts der auch dort zu verzeichnenden Verschlechterung der in den Bereich der Gesundheitsgefährdung hineinreichenden Gesamtlärmbelastung in einen hinnehmbaren Rahmen gebracht werden müssen.

Mithilfe der zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen in Weiterstadt könnte zumindest ein gewisser Ausgleich für die mit der Variantenentscheidung einhergehenden Nachteile gewährt werden, die die Stadt Weiterstadt in dieser Form als einzige Gemeinde entlang der gesamten Neubaustreckentrasse treffen würden.

2. Besonders nachteilige Wahl der Bauweise für den Tunnel in zu beengten Platzverhältnissen

Die Sonderstellung der Stadt Weiterstadt mit Blick auf die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen wird zusätzlich zu den unzumutbaren, mit erheblichen Gesundheitsrisiken verbundenen Lärmauswirkungen auf die Wohngebiete vor allem in Gräfenhausen und Braunshardt insbesondere durch die von der offenen Tunnelbauweise ausgehenden Beeinträchtigungen definiert. Diese betreffen zunächst unmittelbar die Schneise entlang des Trassenkorridors der Neubaustrecke neben der Autobahn BAB 5 in Form der dort zu erwartenden Flächeninanspruchnahmen während der Bauphase. Es sind darüber hinaus erhebliche mittelbare Auswirkungen aufgrund der unvermeidbaren Straßensperrungen und Verkehrsumleitungen zu erwarten, die zu negativen Folgen für die Infrastruktur in weiten Teilen des gesamten Gemeindegebietes führen werden.

Die konkreten Beeinträchtigungen mögen zwar lediglich temporär während der geschätzt 4-5-jährigen Bauphase auftreten, drohen jedoch, aufgrund der zu befürchtenden unumkehrbaren Konsequenzen insbesondere mit Blick auf die Gewerbebetriebe langfristige und unumkehrbare negative Folgen bis hin zu Betriebsschließungen hervorzurufen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die bisher vorgesehene offene Bauweise für den Tunnel, in der die Neubaustrecke ungefähr ab Höhe der Bestandsstrecke in südlicher Richtung entlang der Bundesautobahn BAB 5 geführt werden soll, ist zusammengefasst nicht vereinbar mit den sich aus der vorhandenen Bebauung ergebenden Zwängen mit Blick auf die beengten Platzverhältnisse. Die Forderung einer alternativen Bauweise wird deshalb ebenfalls zum Gegenstand der parlamentarischen Befassung gemacht.

D) Begründung der Forderungen im Einzelnen

I. Aktiver und passiver Schallschutz an der Bestandsstrecke

Die oben unter A. Nr. 1 geforderten zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen an der Bestandsstrecke der Rhein-Main-Bahn südlich von dem Stadtteil Braunshardt sind unerlässlich, um die mit der bisherigen Planung verbundene erhebliche Erhöhung des nächtlichen Güterzuglärms einzudämmen und eine drastische Verschlechterung der bereits jetzt für viele Bürger gesundheitsgefährdenden Situation an der Bestandsstrecke zu vermeiden.

Für eine fachlich fundierte Einschätzung der mit der Planung verbundenen Lärmauswirkungen und die Betrachtung der in Frage kommenden Lösungsmöglichkeiten hat die Stadt Weiterstadteine fachmännische Untersuchung in Auftrag gegeben. Die Stellungnahme des Herrn Guido Kohnen, Kohnen Berater & Ingenieure GmbH & Co. KG, in Kooperation mit Herrn Tobias Klein, Konzept dB plus GmbH, liegt diesem Schreiben in **Anlage 2** bei. Auf diese wird ergänzend verwiesen.

Die fachliche Untersuchung und die Ausarbeitung der übergesetzlichen Lärmschutzforderungen beruht auf den zum Zeitpunkt der Zusammenstellung der Forderungen von der Vorhabenträgerin zur Verfügung gestellten Isophonenkarten und Pegeldifferenzkarten.

Im Status Quo ist bei Ansatz des Deutschlandtaktes und der Prognose der Zugzahlen für 2030 ohne Umsetzung des Vorhabens und der damit verbundenen Verkehrslenkung mit ca. 69 Güterzügen in der Nacht zu rechnen. Dies führt in weiten Teilen des Stadtteils Braunshardt, insbesondere in den der Bestandsstrecke zugewandten Bereichen, zu einer großflächigen gesundheitsgefährdenden Geräuschbelastung 60 dB(A) oder mehr nachts. An den nächstgelegenen Gebäuden werden hier Geräuschpegel bis zu 75 dB(A) erzeugt. Bis in die dritte Gebäudereihe hinein werden bereichsweise selbst die für Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte i.H.v. 54 dB(A) nachts deutlich überschritten. Die Anzahl der Gebäude, bei denen die nach bisherigen Ansätzen bei 60 dB(A) nachts liegende Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird, beträgt in Braunshardt ungefähr 131 und im Bereich Weiterstadt Kernstadt ca. 75. Hierbei wurde die bestehende 3 m hohe Lärmschutzwand nördlich der Bestandsstrecke, die aus einer früheren Lärmsanierung stammt, berücksichtigt.

Vgl. Anlage 2, S. 19 sowie Abb. A10 bis A12

Die Situation stellt also bereits im Prognose-Nullfall für viele Bürger in Braunshardt eine Zumutung und ein manifestes Gesundheitsrisiko dar. Bei Umsetzung des Vorhabens soll sich die Zahl der Güterzüge pro Nacht auf ca. 131 erhöhen. Dies bedeutet eine Zunahme des Beurteilungspegels um ca. 3 dB(A) aufgrund der Verkehrslenkung. Die im Rahmen der Lärmvorsorge vorgesehene neue 6 m hohe Lärmschutzwand an der Bestandsstrecke in Braunshardt mit einer Länge von 1730 m soll in westlicher Richtung nach der Planung der Vorhabenträgerin auf Höhe der Einmündung des Kirchpfads in die Forststraße enden. Für den vollständigen westlichen Ortsteil von Braunshardt sind damit keinerlei neue

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Dies betrifft eine Streckenlänge von über 1 km. In diesen Bereichen würde sich ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen die bereits im Status Quo in weiten Teilen gesundheitsgefährdende Geräuschbelastung erheblich verschärfen. Bis in die 4. Gebäudereihe hinein wäre mit deutlichen Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes für Mischgebiete i.H.v. 54 dB(A) nachts zu rechnen. An den entlang der Bahnstrecke gelegenen Wohngebäuden würde die nach bisherigen Ansätzen bei 60 dB(A) liegende Schwelle der gesundheitsgefährdenden Geräuschbelastung durchgängig und weit überschritten. Direkt an der Bahnstrecke wäre ein Beurteilungspegel von bis zu 79 dB(A) nachts zu erwarten. Die Anzahl der Gebäude, die nachts von einem Beurteilungspegel oberhalb von 60 dB(A) nachts betroffen wäre, wäre stark erhöht. Sie würde allein im westlichen, ungeschützten Bereich von Braunshardt (also ohne Berücksichtigung des östlichen Bereiches, der durch die neue Lärmvorsorge-Lärmschutzwand abgeschirmt wird), ungefähr bei 85 und in Weiterstadt Kernstadt bei ungefähr 11 liegen.

Vgl. Anlage 2, S. 20 f. sowie Abb. A16 und A17

Hieraus ergibt sich das Erfordernis, die neue 6 m hohe Lärmschutzwand bis an den westlichen Ortsrand von Braunshardt hin zu verlängern und mit einer Überstandslänge von 150 m für hinreichenden Lärmschutz zu sorgen.

Um den verbleibenden Geräuschbelastungen an den besonders stark betroffenen Wohngebäuden entgegenzuwirken und die gesundheitsgefährdenden Pegelüberschreitungen bestmöglich zu vermeiden, ist zusätzlich zu der Verlängerung der 6m hohen Lärmschutzwand erforderlich, im gesamten Streckenabschnitt auch das Besonders Überwachte Gleis und die Schienenstegdämpfer vorzusehen. Durch die Summe der aktiven Maßnahme können die gesundheitsgefährdenden Lärmwerte in großen Bereichen der Wohnbebauung in Braunshardt so reduziert werden, dass lediglich an einem Gebäude der nächtliche Pegel von 60 dB(A) überschritten wird. Durch diese Maßnahmen können schließlich die Beurteilungspegel so weit vermindert werden, dass ab der zweiten Gebäudezeile weitgehend der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete i.H.v. 49 dB(A) nachts eingehalten werden kann. In den nächstgelegenen Gebäuden sind insbesondere in den oberen Geschossen zusätzlich passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Vgl. Anlage 2, S. 21 f. sowie Abb. A22 bis A24

Da nach der bisherigen Argumentation der Vorhabenträgerin diese einen gesetzlichen Anspruch auf die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen in Braunshardt verneint und dies damit begründet, dass in diesem Bereich der Bestandsstrecke keine Baumaßnahme vorgesehen ist und dass zudem die Bestandsstrecke schon jetzt eine Kapazität für die doppelte Zahl der Güterzüge hätte, bittet die Stadt Weiterstadt den Bundestag, die Maßnahmen im Rahmen der parlamentarischen Befassung zu bestätigen.

Ohne diese zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen wären das Vorhaben und die damit beabsichtigten Ziele den Bürgern der Stadt Weiterstadt nicht vermittelbar. Würde in Teilen des Stadtgebietes entlang der Bestandsstrecke, namentlich um den Ausbaubereich der Weiterstädter Kurve herum, Vollschutz gewährt, ohne dass in Braunshardt die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden, würde sich das Stadtgebiet in Bereiche mit zwei völlig gegensätzlichen Schutzstandards aufteilen. Bereits bestehende und auf dem Bahnlärm beruhende Gesundheitsgefährdungen würden dadurch auf die Spitze getrieben. Eine Grundlage für eine einvernehmliche Lösung der Lärmprobleme würde damit in weite Ferne rücken.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

II. Massenverbringungswall als aktive Lärmschutzmaßnahme mit mind. 3,5 m Höhe

Die oben unter A. Nr. 2 geforderte Lärmschutzmaßnahme im Zusammenhang mit dem Erdwall, der entlang der Neubaustrecke auf Höhe des Weiterstädter Stadtteils Gräfenhausen vorgesehen ist, ist aus folgenden Gründen erforderlich:

Die westlich der Neubaustrecke von der Vorhabenträgerin geplante Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m schirmt zwar den Schienenverkehrslärm der Neubaustrecke von den Anwohnern in Gräfenhausen ab. Westlich dieser neu vorgesehenen Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4 m bzw. 4,5 m befindet sich jedoch die vielbefahrene Bundesautobahn BAB 5 mit ihren 4 Spuren je Fahrtrichtung. Die neue Lärmschutzwand wird zu Reflektionen des Autobahnlärms in westliche Richtung führen und so mittelbar eine Verschlechterung der Gesamtlärmsituation in Gräfenhausen zur Folge haben.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bereits heute der von der BAB 5 ausgehende Straßenverkehrslärm im Nachtzeitraum in weiten Teilen der Wohnbebauung von Gräfenhausen zu Lärmpegeln von 60 dB(A) oder mehr nachts führt. Die Anzahl der mit vergleichbaren Beurteilungspegeln belasteten Gebäude beträgt ca. 178. Nicht nur in Braunshardt, sondern auch hier sind die Anwohner also in erheblichem Ausmaß mit gesundheitsgefährdenden Zuständen konfrontiert. In der ersten Gebäudereihe wird ein Pegel von bis zu 64 dB(A) nachts erreicht.

Vgl. Anlage 2, S. 22 f. sowie Abb. B12 und B13

Bei Verwirklichung des Neubaustreckenvorhabens und der in diesem Zusammenhang vorgesehenen Lärmschutzwand, welche den Schienenlärm selbst zwar abschirmt, den Autobahnlärm jedoch zu den Wohngebieten hin zurück reflektiert, würde sich diese Lärmsituation wie folgt verschlechtern:

Der Beurteilungspegel des Gesamtlärms würde sich bei den Wohngebäuden bis in die fünfte Reihe hinein noch weiter verschlechtern. Die Pegeldifferenz bewegt sich voraussichtlich im Bereich bis zu 0,4 dB

Vgl. Anlage 2, S. 22 f. sowie Abb. B12 bis B15

und mag für sich genommen unbedeutend wirken. In Anbetracht des bereits gegebenen Geräuschpegels oberhalb der Schwelle zur gesundheitsgefährdenden Geräuschbelastung handelt es sich hierbei jedoch mitnichten nur um einen zwar ärgerlichen, aber zumutbaren Nebeneffekt. Die Lärmzunahme kann den Anwohnern in einem solchen Fall gerade nicht mit der Begründung der hohen Vorbelastung zugemutet werden. Vielmehr ist in Bereichen mit bereits bestehender gesundheitsgefährdender Lärmbelastung wie vorliegend jede kleinste weitere Lärmzunahme zu vermeiden. Der Staat hat dafür Sorge zu tragen, dass zusätzliche Lärmbeeinträchtigungen, die auf hoheitlichen Planungen beruhen, nicht zu einer gesundheitsgefährdenden Geräuschbelastung führen oder diese noch erhöhen. Anderenfalls würde die Gefahr drohen, dass die mit Blick auf die Lärmbelastung zum Wohnen geeigneten Gebiete schleichend kleiner und kleiner werden, ohne dass dem mit Lärmschutzmaßnahmen entgegengewirkt werden könnte. Angesichts des Wohnraummangels kann dies auch unter Berücksichtigung der Verkehrswende kein politisch gewolltes Ergebnis sein.

Die Anzahl der Wohngebäude, auf die ein gesundheitsgefährdender Lärmpegel einwirkt, würde sich auf ca. 192 erhöhen.

Vgl. Anlage 2, S. 23

Zur Vermeidung dieser kritischen Erhöhung des Gesamtlärms in Gräfenhausen sind zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die von der Stadt Weiterstadt beauftragten Lärmgutachter kommen diesbezüglich zu dem Ergebnis, dass ein westlich der Autobahn verortetes Lärmschutzbauwerk mit einer Höhe von 3,5m, gemessen ab der Fahrbahnoberkante der Autobahn, die Reflexionswirkung der entlang der Neubaustrecke vorgesehenen neuen Schallschutzwand vollständig kompensieren kann. Dieses Bauwerk könnte beispielsweise der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Massenverbringungswall darstellen, vorausgesetzt die Höhe von 3,5 m wird verbindlich festgehalten.

Im Vergleich zur Gesamtverkehrslärmbelastung ohne das Lärmschutzbauwerk kann der Beurteilungspegel in Gräfenhausen hierdurch nachts um bis zu 2 dB(A) vermindert werden. Der Lärmschutz würde somit die vorhabenbedingte Erhöhung der bereits bestehenden gesundheitsgefährdenden Gesamtlärmbelastung zu Lasten der Anwohner in Gräfenhausen vermeiden. Die Anzahl der Wohngebäude im Einwirkungsbereich des gesundheitsgefährdenden Lärmpegels würde sich auf ca. 118 reduzieren.

Vgl. Anlage 2, S. 23 sowie Abb. B20 und B21

Zur Vermeidung einer zusätzlichen Lärmerhöhung in Gräfenhausen und den damit einhergehenden weiteren Gesundheitsrisiken für die Anwohner ist daher die Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen um eine Lärmschutzmaßnahme unter Festlegung der konkreten Anforderungen erforderlich. Es sind insbesondere die geografische Lage, die Länge und die Mindesthöhe des Lärmschutzbauwerks verbindlich festzulegen, wie der Forderung Nr. 2 entnommen werden kann. Insoweit aus Kostengründen der ohnehin vorgesehene Massenverbringungswall entlang der Autobahn entsprechend ausgestaltet und dies in den Planfeststellungsunterlagen ergänzt wird, kann der Forderung hiermit Rechnung getragen werden.

Nur durch Berücksichtigung dieser Forderung kann auch das Risiko reduziert werden, dass die Errichtung des Massenverbringungswalls am Ende an der fehlenden Kooperation der privaten Grundstückseigentümer scheitert. Es würde das ungewünschte Ergebnis vermieden, dass die Neubaustrecke gebaut wird, ohne dass der Massenverbringungswall den erforderlichen Lärmschutz bringt. Ohne den Lärmschutz wäre die Erhöhung der lärmbedingten Gesundheitsrisiken in Gräfenhausen als Folge des Vorhabens unvermeidbar.

Nach der bisherigen Argumentation der Vorhabenträgerin hält diese den Erdwall nicht als Lärmschutzmaßnahme notwendig, da durch den alleine betrachteten Verkehrslärm der Neubaustrecke unter Berücksichtigung der neuen Lärmschutzwand zwischen Neubaustrecke und Autobahn sowie der Maßnahme des Besonders Überwachten Gleises der gesetzliche Grenzwert für Wohngebiete gemäß der 16. BImSchV in Höhe von 49 dB(A) nachts in Gräfenhausen eingehalten wird. Der Erdwall werde auch deswegen nicht als Lärmschutzmaßnahme deklariert, da er zu weit entfernt von der Lärmquelle der Neubaustrecke sei.

Die Verschlimmerung der Lärmsituation in Gräfenhausen soll somit im Rahmen der parlamentarischen Befassung vermieden werden. Der Akzeptanz des Neubaustreckenvorhabens bei den Gräfenhäuser Anwohnern wäre damit viel geholfen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

III. Tunnel in geschlossener Bauweise statt Tunnel in offener Bauweise und Trog



Abbildung 1 - Ausschnitt Übersichtslageplan PFA 2 vom 17.06.2021

Die bisher vorgesehene offene Bauweise für den Tunnel, in dem der südlich der Bestandsstrecke der Rhein-Main-Bahn verlaufende Streckenabschnitt der Neubaustrecke im PFA 2 geführt werden soll (vgl. nebenstehende Abbildung), würde zu gravierenden Beeinträchtigungen der Interessen der Stadt Weiterstadt, der in dem Gewerbegebiet im Stadtteil Riedbahn ansässigen Betriebe und der Bürger von Weiterstadt führen. Die Beeinträchtigungen sind insbesondere dem Umstand geschuldet, dass die offene Tunnelbauweise ein räumlich großes Baufeld auf der Geländeoberfläche erforderlich machen würde. Die Wahl der offenen Bauweise, welche per se ausreichende Platzverhältnisse unabdingbar macht, ist vorliegend angesichts der gegebenen Bebauungssituation nicht nachvollziehbar. Die finanziellen Vorteile, die mit der offenen Tunnelbauweise für die Vorhabenträgerin verbunden sein mögen, stehen in keinem Verhältnis zu den Nachteilen, die zu Lasten der Stadt Weiterstadt und ihrer Anwohner und Gewerbetreibenden mit der offenen Bauweise verbunden wären.

Es wird zur Vermeidung dieser bauzeitlichen Beeinträchtigungen die geschlossene Bauweise für den Tunnel als optimierte Variante gefordert. Dieser kann mit deutlich weniger Flächeninanspruchnahmen weitgehend im Untergrund gebaut werden. Wegen der tieferen Trassenlage wird sich dadurch auch das „Wiederauftauchen“ in die ca. 300 m lange Troglage auf Höhe des Einkaufszentrums „Loop5“ erübrigen (vgl. hierzu die folgende Abbildung).

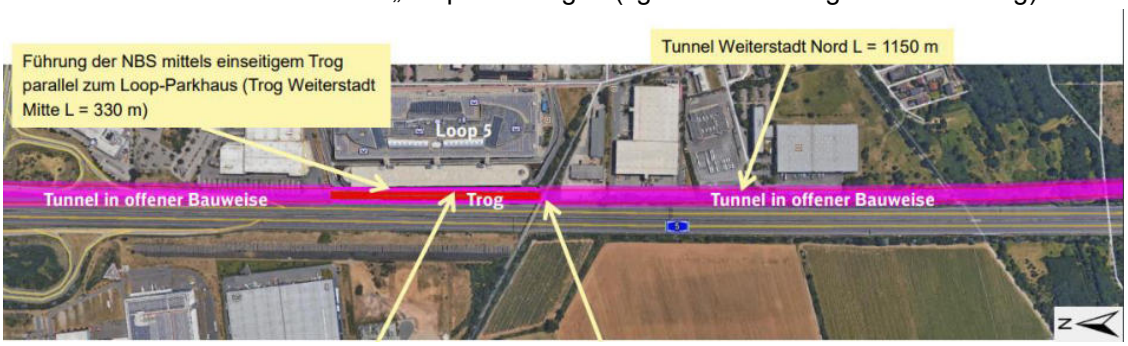


Abbildung 2 - Auszug aus der Präsentation der Vorhabenträgerin vom 12.09.2017

Detaillierte Planungen stehen für den PFA 2 bisher nicht öffentlich zur Verfügung. Auf Grundlage der bisher veröffentlichten Unterlagen sind allerdings bereits jetzt insbesondere folgende Besonderheiten erkennbar:

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, die Neubaustrecke in offener Bauweise zu errichten und im Tunnel entlang der BAB 5 zu führen. Die Autobahn führt auf einer Länge von fast 2 KM durch das Stadtgebiet von Weiterstadt und ist auf einer Länge von ca. 1,5 KM beidseitig von Bebauung umgeben. Die Platzverhältnisse sind beidseits der Autobahn äußerst beengt. Die Bahntrasse soll sich östlich der Autobahn befinden, wird sich jedoch an Engstellen mit der Autobahn überlagern. Es ist absehbar, dass eine derart große und tiefe offene Baugrube, wie sie bei offener Bauweise erforderlich würde, zu enormen Beeinträchtigungen führen würde.

Die Stadt Weiterstadt hat aus Sorge vor den mit dem Bauvorhaben während der Bauzeit verbundenen Beeinträchtigungen eine fachliche Untersuchung durch die VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH in Auftrag gegeben. Die Fachleute, [redacted], kommen zu dem Ergebnis, dass die geschlossene Tunnelbauweise aus fachlicher Sicht die vorteilhafte Variante gegenüber der bisher vorgesehenen offenen Tunnelbauweise ist, wie im Rahmen der zusammenfassenden Stellungnahme bzgl. der Tunnelbauweise der NBS Frankfurt-Mannheim im Bereich der Stadt Weiterstadt für die Parlamentarische Befassung hervorhoben wird. Die Stellungnahme, auf die wegen der fachlichen Begründung für die Forderung der alternativen Bauweise im Übrigen verwiesen wird, ist diesem Schreiben in **Anlage 3** beigefügt.

Folgende Aspekte, die in der beiliegenden Stellungnahme im Detail beleuchtet werden, werden an dieser Stelle besonders hervorgehoben:

Die Realisierung des Tunnels in offener Bauweise ist insbesondere mit Blick auf die negativen bauzeitlichen Auswirkungen auf den Straßenverkehr und die gegebenen beengten Platzverhältnisse als kritisch anzusehen. Sie würde sich vor allem während der Bauphase ungünstig im Hinblick auf die in Anspruch zu nehmenden Flächen sowie die Belange des Straßenverkehrs auswirken. Mit der geschlossenen Bauweise wären demgegenüber unübersehbare Vorteile verbunden. Die Fachleute sprechen auf Grundlage der Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Bauweisen für den Tunnel die Empfehlung aus, den Tunnel in geschlossener Bauweise in die parlamentarische Befassung einzubringen.

vgl. ***Anlage 3****, S. 12*

Die offene Bauweise wäre aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit und baulicher Zwänge mit einem anspruchsvollen Baulogistikkonzept verbunden. Der zur Verfügung stehende Korridor zwischen BAB5 und Bestandsbebauung beträgt teils nur ungefähr 6 m, während für den rechteckigen 2-gleisigen Querschnitt mindestens eine Breite von ca. 13 m benötigt wird. Die Baubedingungen für den Tunnel in offener Bauweise wären sehr schwierig, unter anderem weil der Baustellenverkehr über die BAB5, die B42 sowie ggf. provisorisch angelegte Wege und vorhandene öffentliche Straßen abgewickelt werden müsste. Aufgrund der beengten räumlichen Situation wären für das Baufeld insbesondere auch vorübergehende Flächeninanspruchnahmen von den längs der Autobahn ansässigen Gewerbebetrieben (z.B. „Kaufland“, „Aldi Süd“, „Freetime“, „Decathlon“, Einkaufszentrum „Loop5“) unvermeidbar.

vgl. ***Anlage 3****, S. 14 f.*

Es sind aufgrund dessen erhebliche betriebliche Einschränkungen zu erwarten, die bei den Gewerbebetrieben selbst, aber auch zu Lasten der Stadt Weiterstadt erheblich negativ zu Buche schlagen werden.

Ein Tunnel in geschlossener Bauweise würde demgegenüber weitaus weniger Flächeninanspruchnahmen auf der Geländeoberfläche erforderlich machen.

vgl. ***Anlage 3****, S. 21*

Sowohl die Eigentümer der betroffenen Privatgrundstücke bzw. der dort ansässigen Betriebe als auch die Verkehrsbeziehungen mit ihrer unerlässlichen Bedeutung für die kommunale

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Infrastruktur in Weiterstadt würden daher deutlich weniger schwer beeinträchtigt, wenn anstelle der offenen Bauweise die geschlossene Bauweise für den Tunnel vorgesehen wird.

Die offene Bauweise hätte darüber hinaus während der Bauzeit insbesondere zwangsläufig starke Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs in Weiterstadt zur Folge. Es ist davon auszugehen, dass während der Bauphase an mehreren Stellen Vollsperrungen unausweichlich sind. Insbesondere der Knotenpunkt der BAB 5 mit der Bundesstraße B 42, welcher komplett planfrei ausgeführt ist und auf die Abwicklung hoher Verkehrszahlen ausgerichtete ist, wird stark beeinträchtigt werden. Auch eine bauzeitliche Sperrung der Rudolf-Diesel-Straße, welche die BAB 5 kreuzt und eine der wichtigsten Verbindungen zwischen dem westlichen und dem östlichen Stadtgebiet darstellt, würde erforderlich. Auch auf der Autobahn selbst wäre entlang der Tunnelbaugrube voraussichtlich die vorübergehende Sperrung oder sogar der Rückbau mindestens der beiden rechten Fahrstreifen inklusive Standstreifen erforderlich. Die Qualität des Verkehrsablaufes würde erheblich beeinträchtigt. Insgesamt rechnet die Vorhabenträgerin mit vier Straßensperrungen und zwei Straßenumlegungen. Insbesondere die Verbindung zwischen dem östlichen Stadtgebiet und dem Kerngebiet westlich der BAB 5 wäre gestört.

vgl. ***Anlage 3****, S. 21 f.*

Dies würde auch den ÖPNV stark beeinträchtigen. Das gesamte Gewerbegebiet östlich der BAB 5, welches eine breitgestreute Mischung aus Einzelhandel, Handwerk, Dienstleistungsanbietern und Verwaltung (Rathaus) beherbergt, könnte also auch seine Funktion für die Anwohner Weiterstadts nicht mehr ungestört wahrnehmen. Aufgrund der Einschränkungen ist absehbar, dass insbesondere die betroffenen Einzelhandelsgeschäfte erhebliche Umsatzverluste befürchten müssten. Auch die Gewerbetreibenden selbst sind auf die Nutzung konkreter Straßen angewiesen. Es ist aus diesen Gründen nicht auszuschließen, dass das Vorhaben bei einer Bauzeit von 4-5 Jahren so erhebliche Auswirkungen wie Schließungen von ganzen Unternehmen zur Folge hätte.

Die Variante der geschlossenen Bauweise würde demgegenüber mit Blick auf die Verkehrsführung viele Vorteile mit sich bringen.

vgl. zu alledem ***Anlage 3****, S. 26*

Zur Vermeidung der beschriebenen erheblichen Beeinträchtigungen wird daher auch die geschlossene Bauweise des Tunnels zum Gegenstand der Forderungen für die parlamentarische Befassung gemacht.

E) Zusammenfassung und Ergebnis

Die Vermeidung einer zusätzlichen Verschlechterung der Lärmsituation und der damit verbundenen Gesundheitsbelastungen für die Bewohner von Weiterstadt ist aus Sicht der Stadt Weiterstadt eine unerlässliche Grundvoraussetzung für eine konsensuale Umsetzung des Vorhabens.

Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen an der Bestandsstrecke in Braunshardt und an der Neubaustrecke in Gräfenhausen stellen sich aus als angemessene und sachgerechte Lösungsvorschläge dar, die insbesondere eine Ungleichbehandlung von Anwohnern entlang der Bestandsstrecke vermeiden und der bereits bestehenden gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung hinreichend Rechnung tragen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die geschlossene Tunnelbauweise für die Neubaustrecke als zusätzliche Forderung drängt sich aufgrund der gegebenen Platz- und Bebauungsverhältnisse entlang der Bundesautobahn BAB 5 als bessere Alternative auf, welche über den Lärm hinausgehende zusätzliche erhebliche Beeinträchtigungen im Stadtgebiet vermeiden kann.

Bei der Entscheidung über die Forderungen ist zu berücksichtigen, dass durch die Maßnahmen die Akzeptanz sowohl der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Weiterstadt als auch der ansässigen Gewerbebetriebe für das Neubaustreckenvorhaben der Vorhabenträgerin deutlich erhöht werden kann. Die Wahrscheinlichkeit, dass potenzielle Verzögerungen durch juristische Auseinandersetzungen das Vorhaben aufhalten, kann dadurch merklich verringert werden. Wir sind daher zuversichtlich, dass unsere Forderungen zum Bestandteil der weiteren Planung gemacht werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Möller

Ralf Möller
Bürgermeister

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

WEITERSTADT
wirken wohnen wachsen

Der Bürgermeister

Stadt Weiterstadt · Riedbahnstraße 6 · 64331 Weiterstadt

DB InfraGO AG
[redacted]
Hahnstraße 49
60528 Frankfurt am Main

Bürgermeister
Ralf Möller
☏ 06150/400-1002 · 🖷 06150/400-1009
ralf.moeller@weiterstadt.de
Zimmer-Nr. 618

Rathaus
Riedbahnstraße 6
64331 Weiterstadt
☏ 06150/400-0
http://www.weiterstadt.de

Öffnungszeiten
Montag - Freitag 8:00 - 12:00 Uhr
Mittwoch 14:00 - 18:00 Uhr

Datum 30. Juli 2024

Stadt Weiterstadt – Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim

» **Ergänzung der Forderungen für die parlamentarische Befassung**

Sehr [redacted]
sehr [redacted]

wir nehmen Bezug auf unsere Schreiben vom 13.06.2024 sowie vom 03.05.2024 in obengenannter Angelegenheit.

Zusätzlich zu den mit den zuvor genannten Schreiben eingereichten drei Forderungen der Stadt Weiterstadt für die Parlamentarische Befassung für das o.g. Vorhaben macht die Stadt Weiterstadt eine vierte Forderung nach einer übergesetzlichen Maßnahme geltend und fordert hiermit, die wie folgt beschriebene Ergänzung der übergesetzlichen Maßnahmen im Wege der parlamentarischen Befassung ebenfalls in die Planung einzuarbeiten.

A) Ergänzung der Forderungen der Stadt Weiterstadt

Es wird seitens der Stadt Weiterstadt im Rahmen der parlamentarischen Befassung folgende zusätzliche Maßnahme gefordert:

Die aktuelle Planung der DB sieht für die Neubaustrecke bei Gräfenhausen (Weiterstadt) eine Schallschutzwand westlich der Neubaustrecke vor, deren Höhe je nach Bereich 4,00 m ü. SO bzw. 4,50 m ü. SO betragen soll. Die Höhenangaben beruhen auf der Annahme, dass nur eine niedrige Zahl von 45 Güterzügen in der Nachtzeit von 22:00 bis 06:00 Uhr auf diesem Abschnitt der Neubaustrecke fahren wird. Um die Bewohner von Gräfenhausen auch in Zukunft effektiv vor dem Güterverkehrslärm zu schützen und den Fall abzudecken, dass zukünftig deutlich mehr Güterzüge auf die Neubaustrecke gelenkt werden, ist eine höhere Lärmschutzwand vorzusehen.

Die Stadt Weiterstadt fordert eine überwiegend auf 6 m erhöhte (bisher 4 m bzw. 4,5 m) und verlängerte Schallschutzwand von km 15,800 (bisher km 16,050) bis km 18,550

- **Abschnitt Nord : 4 m Höhe von km 15,800 bis km 16,260**
- **Abschnitt Mitte: 6 m Höhe von km 16,260 bis km 18,070**
- **Abschnitt Süd : 4 m Höhe von km 18,070 bis km 18,550**

B) Begründung

Es ist ein Schlüsselfaktor der Planung für das Vorhaben sowie insbesondere der Variantenentscheidung für die Weiterstädter Kurve, dass nachts fahrende Güterzüge von den Bestandsstrecken auf die Neubaustrecke gelenkt werden sollen. Auf diese Weise sollen viele Kommunen an den Bestandsstrecken der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn von dem nächtlichen Güterverkehrslärm entlastet werden. Die nächtliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Neubaustrecke und die damit einhergehende Lärmreduzierung andernorts wird in den auf der Projektseite abrufbaren Unterlagen an verschiedensten Stellen als entscheidender Pluspunkt des Vorhabens hervorgehoben. Die Vorhabenträgerin unterstreicht dabei, dass die Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim zu den Verbindungen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen in Deutschland zählt. Das Vorhaben soll dazu dienen, für den stetig wachsenden Zugverkehr gerüstet zu sein, und reiht sich damit in die allgemeine politische Zielsetzung der Verkehrswende ein.

Im Laufe der Planung wurde die Anzahl der Güterzüge, die auf der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim fahren sollen, mehrfach angepasst. Für den Abschnitt zwischen Frankfurt und Weiterstadt wurde gemäß der Präsentation im 4. Beteiligungsforum vom 08.05.2018 eine wesentlich höhere Anzahl von Güterzügen für den Prognosehorizont 2025, und zwar 102 Güterzüge pro Nacht, prognostiziert. Der letzte aktuelle Stand ist demgegenüber gemäß Angabe aus der Präsentation vom 05.12.2022, dass derzeit im Prognosehorizont für 2030 Deutschlandtakt nur 45 Güterzüge für diesen Abschnitt der Neubaustrecke erwartet werden. Dies ist weniger als die Hälfte. Eine Halbierung der Anzahl der Güterzüge ist jedoch auf Dauer nicht mit der politischen Zielsetzung zu vereinbaren und ist unrealistisch. Es ist vielmehr zu erwarten, dass die Anzahl der Güterzüge insgesamt erheblich zu- und nicht abnimmt. Aufgrund des umfangreichen Zugverkehrs auf dem Gesamtkorridor zwischen Frankfurt und Mannheim ist dabei insbesondere auch damit zu rechnen, dass deutlich mehr Güterzüge auf die Neubaustrecke mit ihrer hohen Kapazität gelenkt werden.

Um die Bewohner von Gräfenhausen effektiv vor dem zu erwartenden Güterzuglärm nachts zu schützen und dabei nicht hinter der Zeit und der Verkehrswende zurückzubleiben, ist daher eine Erhöhung der vorgesehenen Schallschutzwand erforderlich. Es wäre ein falsches Signal, in Kenntnis der allgemein zu erwartenden Entwicklungen im Schienenverkehr und der konkret zu erwartenden Steigerung der Zugzahlen auf der Neubaustrecke bei der Planung des Schallschutzes zu sparen. Da eine spätere Steigerung der Zugzahlen, welche ohne bauliche Maßnahme im Wege der Verkehrslenkung durchgeführt wird, den Anwohnern in vielen Fällen keinen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutz vermittelt, ist dieser Entwicklung bereits im hiesigen Verfahren im Rahmen der parlamentarischen Befassung durch übergesetzliche Maßnahmen Rechnung zu tragen. Anderenfalls würde sich die Planung über die berechtigten Sorgen der Stadt und der betroffenen Bürger in Gräfenhausen achtlos hinwegsetzen.

Wegen der fachlichen Betrachtung der Zugzahlen und der darauf basierenden Berechnungen für die Höhe der Schallschutzwände verweisen wir auf die hier in **Anlage** beiliegende Ergänzung des schalltechnischen Gutachtens zur parlamentarischen Befassung vom

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

25.07.2024 des [redacted], Kohnen Berater & Ingenieure GmbH & Co. KG in Kooperation mit [redacted], Konzept dB plus GmbH. Die dort beschriebene Erhöhung der Schallschutzwand ist insbesondere deswegen erforderlich, weil die Anwohner in Gräfenhausen bereits durch den Autobahnlärm von der A5, der eine gesunde Nachtruhe erschwert, belastet werden. Zudem liegt Gräfenhausen im Lärmschutzbereich des Flughafens Frankfurt am Main. Die Gesamtlärmsituation ist bereits heute schwierig. Eine noch weitere Erhöhung des nächtlichen Verkehrslärms aufgrund der Neubaustrecke und die Inkaufnahme noch höherer Gesundheitsbelastungen der Anwohner wäre aus Sicht der Stadt Weiterstadt fatal.

Bei der Entscheidung über die Erhöhung der Schallschutzwand in Gräfenhausen bitten wir, zu berücksichtigen, dass die Stadt Weiterstadt und ihre Einwohner und Gewerbetreibenden durch das Vorhaben auf verschiedenste Weise in besonderem Ausmaß betroffen werden. Zu den Lärmbelastungen durch den Güterzugverkehr auf der Neubaustrecke in dem bereits durch den Autobahn- und Fluglärm belasteten Siedlungsbereich in Gräfenhausen kommt die enorme Belastung der Anwohner in Braunshardt hinzu, die mit der Verdoppelung der Güterzugzahlen auf der Bestandsstrecke der Rhein-Main-Bahn einhergeht. Durch die Umsetzung der Neubaustrecke in Form eines bisher in offener Bauweise vorgesehenen Tunnels südlich der Bestandsstrecke in dem räumlich beengten Bereich neben der Autobahn werden noch darüber hinaus die Interessen der Stadt, der dort ansässigen Gewerbebetriebe und der Bürger außerordentlich beeinträchtigt.

Die Stadt Weiterstadt wird, wie wir auch in den vorangegangenen Schreiben, auf die wir ergänzend verweisen, hervorgehoben haben, durch das Vorhaben in seiner bisherigen Gestalt auf einzigartige Weise beeinträchtigt. In Ergänzung der positiven Auswirkungen der übergesetzlichen Maßnahmen, die mit den vorangegangenen Schreiben gefordert wurden, kann die Erhöhung der Schallschutzwände bei Gräfenhausen maßgeblich zu einer erhöhten Akzeptanz für das Vorhaben bei den Weiterstädter Bürgern beitragen. Ohne die Umsetzung der übergesetzlichen Forderungen wiederum stünden die erheblichen zu erwartenden Beeinträchtigungen zu Lasten der Stadt Weiterstadt und ihrer Anwohner außer Verhältnis zu den mit dem Vorhaben verbundenen Zielsetzungen und den Entlastungen vieler anderer Kommunen.

Wir bitten um Berücksichtigung und entsprechende Verwendung dieser Unterlagen sowie Informationen und insbesondere um Weiterleitung an die für die parlamentarische Befassung zuständigen Stellen.

Wir betonen auch an dieser Stelle noch einmal, dass – wie bereits angeboten – eine gemeinsame Besprechung mit den zuständigen Gutachtern erfolgen kann, sollte dies zur Klärung von Fragen erforderlich sein. Wir bitten in dem Fall um Ihre entsprechende Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Möller

Ralf Möller
Bürgermeister

Anlage: wie genannt

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

DB InfraGO



Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 4
Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

DB InfraGO AG
Region Mitte
I.II-MI-M

Zusammenfassung der Kernforderungen der Region

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	1	Neu-Isenburg-Zeppelinheim	Bau von 6 m hohen Schallschutzwänden, um gesamten Stadtteil vor steigendem Güterzuglärm zu schützen. Projektgrenze liegt am südlichen Rand des Stadtteils Zeppelinheim.	Bau von durchgängig 6 m hohen Schallschutzwänden auf gesamter Länge des Stadtteils (insgesamt 2.440 m)	Für PFA 1-Bereich: 1.690 m, 7,8 Mio. Euro Für Bereich nördlich PFA 1: 750m, 5,9 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung: 2 bis 6 m hohe Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 980 m • Entfernung zur Wohnbebauung: ca. 200 m • 750 m der geforderten Schallschutzwände liegen außerhalb des Projektgebiets nördlich des PFA 1. Diese würden nicht im Zusammenhang mit der NBS gebaut werden, sondern im Rahmen des Projekts Knoten Frankfurt Stadion 3. Baustufe.
	2	Neu-Isenburg-Zeppelinheim	Zusätzlicher passiver Schallschutz für Gebäude bei denen in der Gesamtlärmbetrachtung der Wert 64/54 dB (Tag/Nacht) überschritten wird.	-	0,1 Mio. Euro	• Kosten können nur grob abgeschätzt werden, da der Ausstattungsstand der Häuser nicht bekannt ist. • Angegebene Werte sind von Neu-Isenburg gewählt – für den Gesamtlärm gilt die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (70/60 dB(A) (Tag/Nacht)).

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	3	Mörfelden-Walldorf, Kreis Groß-Gerau	Bau von Schallschutzwänden entlang des Walldorfer Sees zur Zukunftssicherung der Badestelle als Naherholungsgebiet. Ziel: Einhalten von 59 dB (A) am Tag)	-	6,3 Mio Euro	• Gesetzliche Planung: Das Gebiet des Walldorfer Sees ist nicht schutzbedürftig im Sinne der 16.BImSchV. Daher besteht im gesetzlichen Rahmen kein Anspruch auf Schallschutz. • Der Walldorfer See liegt direkt neben der Neubaustrecke; in der Zeit der Nutzung des Badesees tagsüber verkehren über die Neubaustrecke ICE. • Um die Forderung zu erfüllen ist der Bau von 3 m hohen und insgesamt 1.400 m langen Schallschutzwänden entlang der Neubaustrecke notwendig.
	4	Mörfelden-Walldorf, Kreis Groß-Gerau	Verschiebung der ermittelten Schallschutzwand auf die Westseite der Autobahn und eine Verlängerung von nördlicher Gemarkungsgrenze bis zur Autobahnanschlussstelle für einen besseren Schallschutz der Wohngebiete.	-	-	• Keine monetäre Bewertung: Die Verschiebung der Wand auf die Westseite der Autobahn ist aus Sicht der Bahn nicht genehmigungsfähig, da der gesetzliche Grenzwert für die Neubaustrecke nicht mehr in allen Wohngebieten eingehalten wird. • Gesetzliche Planung: 3 m hohe und 1.150 m lange Schallschutzwand zwischen Neubaustrecke und Autobahn

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	5	Mörfelden-Walldorf, Kreis Groß-Gerau	Höhere und längere Schallschutzwand auf Höhe des Campingplatzes Naturfreunde, damit nachts ein Grenzwert von 49 dB(A) eingehalten und es zukünftig nachts nicht lauter wird. Zusätzlich Verschiebung der Wand auf die Westseite der Autobahn für noch besseren Schallschutz.	-	5,2 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung für Mischgebiet mit 54dB(A): 1,5 m hohe und 400 m lange Schallschutzwand zwischen Neubaustrecke und Autobahn • Entfernung zum Campingplatz: ca. 250 m (Autobahn verläuft zwischen Ortsrand und Neubaustrecke) • Um die Forderung zu erfüllen, ist eine Erhöhung und Verlängerung der Schallschutzwand auf 4 m Höhe und 1.200 m Länge notwendig. • Eine Verschiebung dieser 4 m hohen und 1.200 m langen Wand auf die Westseite der Autobahn erfüllt den gesetzlichen Grenzwert von 54 dB(A) und im Gesamtlärm (NBS und BAB) wird es leiser.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	6	Erzhausen, Kreis Darmstadt-Dieburg	Erhöhung auf 4 m und Verlängerung der ermittelten Schallschutzwand im Norden und Süden um jeweils 500 m, um auch das Neubaugebiet südliche Hauptstraße und die beiden Wohnhäuser am Bauhof zu schützen sowie für bestmöglichen Schallschutz aufgrund der heute bereits hohen Schallbelastung durch Flug-, Straßen und Schienenlärm zu sorgen.	-	6,5 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung: 2,5 m hohe und 800 m lange sowie eine 1,5 m hohe und 900 m lange Schallschutzwand • Entfernung Ortsrand: ca. 900 m

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	7	Weiterstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg	Bau eines Erdwalls bei Gräfenhausen für besseren Schallschutz	Errichten eines Erdwalls auf der Westseite der Autobahn in einer Höhe von 3,50 m ab Fahrbahnoberkante	-	• Keine monetäre Bewertung • Erdwall ist bereits in Planung integriert.
	8	Gräfenhausen, Weiterstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg	Erhöhung und Verlängerung der Schallschutzwand bei Gräfenhausen	Erhöhung der ermittelten Schallschutzwände von 2 bis 4,5 m Höhe auf 4 m Höhe in einer Länge von 940 m und 6 m Höhe in einer Länge 1.810 m, um die Bewohner auch in Zukunft effektiv vor Güterverkehrslärm zu schützen und für den Fall, dass zukünftig deutlich mehr Güterzüge auf die Neubaustrecke gelenkt werden.	3,2 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung: 2 bis 4,5 m hohe und insgesamt 3.150 m lange Schallschutzwände • Entfernung Ortsrand: ca. 250 m

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	9	Wissenschaftsstadt Darmstadt	Verlängerung des bergmännischen Tunnels entlang der Heimstättensiedlung (Südanbindung) bis westlich der A5 für bestmöglichen Schall- und Erschütterungsschutz	Geplanter Tunnelausgang befindet sich auf Höhe westlicher Stadtausgang, Eschollbrücker Straße/ Ecke Anne-Frank-Straße, auf Höhe der Wohnbebauung der Heimstättensiedlung. Nach Aussage der Stadt Darmstadt handelt es sich vorliegend um einen hochsensiblen und vorbelasteten Bereich.	64,9 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung: Die geplanten Tunnel und Trogbauwerke der Südanbindung enden westlich der Wohnbebauung der Heimstättensiedlung, ca. 175 m vor der BAB 5. • Um die Forderung nach einer Weiterführung des Tunnels unter der BAB 5 hindurch zu erfüllen, muss der Tunnel um insgesamt 1.000 m verlängert werden. • Auf der Südanbindung verkehrt kein Güterverkehr und nachts in Randlage nur 2 ICE.
	10	Weiterstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg Wissenschaftsstadt Darmstadt	Bau des Tunnels an A5 in bergmännischer Bauweise aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse und für besseren Schallschutz Bau eines bergmännischen Tunnels für einen besseren Schall- und	Ausführung des geplanten Tunnels statt in offener Bauweise in bergmännischer Bauweise. Ausführung des geplanten gedeckelten Trogs (400 m) in Höhe der Siedlung Tann als bergmännisch gebauter Tunnel.	73,4 Mio. Euro Die Mehrkosten beinhalten eine bergmännische Bauweise des Tunnels von Weiterstadt bis zum Darmstädter Kreuz. Dadurch werden sowohl die Forderung der Stadt Darmstadt als auch die der Stadt	• Gesetzliche Planung Weiterstadt: In Höhe des Gewerbegebiets Weiterstadt ist ein ca. 2,5 km langer Tunnel in offener Bauweise geplant an den sich nördlich und südlich Trogbauwerke anschließen. Der Tunnel liegt hier im Wesentlichen zwischen/unter der Autobahn und Bestandsbebauung. Aufgrund der geringen Abstände werden teilweise Eingriffe in die Bestandsgebäude erforderlich. • Gesetzliche Planung Tann: Im Bereich südlich von Weiterstadt bis zum AK Darmstadt ist ein ca. 2,3 km langer Trog geplant, der im Bereich der Siedlung Tann auf ca. 400 m gedeckelt wird. Anschließend ist südlich eine Schallschutzwand von ca. 500 m mit Höhe 4 m sowie BüG und Absorber vorgesehen. Die

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

			Erschütterungsschutz in der Siedlung Tann		Weiterstadt erfüllt. Die bergmännische Bauweise ist technisch nur dann sinnvoll, wenn beide Forderungen zusammen berücksichtigt werden.	Entfernung zum Ortsrand beträgt 60 m – 100 m • Durch einen bergmännisch gebauten Tunnel von Weiterstadt bis zum Darmstädter Kreuz könnten neben den beiden genannten Forderungen auch zwei weitere Kernforderungen berücksichtigt werden: • **KF 3.7 Forstamt Darmstadt:** Geringere Zerschneidung im Bereich der Weiterstädter Kurve durch Deckelung der Weiterstädter Kurve • **KF 3.8 Forstamt Darmstadt:** Fortsetzung des gedeckelten Bauwerks südlich der B26 westlich der Siedlung Tann, um den Wald nach dem Bau wieder aufforsten oder ggf. teilweise erhalten zu können.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	11	Griesheim, Kreis Darmstadt-Dieburg	Einhaltung des gesetzlichen Schallschutzes in allen Wohngebieten und den vorhandenen Bebauungsplänen In der Forderung werden zusätzliche Schallschutzmaßnahmen gefordert, damit es nachts nicht lauter wird.	-	3,5 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung: 4 m hohe und ca. 775 m lange sowie 3 bis 5 m hohe und ca. 900 m lange Schallschutzwand zwischen Neubaustrecke und Autobahn, zusätzlich bereichsweise BÜG und Absorber • Entfernung Ortsrand: ca. 850 m (Autobahn verläuft zwischen Ortsrand und Neubaustrecke) • Zur Reduktion des Gesamtlärms muss eine Verlängerung des BüG um 1.600 m und der Absorber um 2.600 m erfolgen. Mit diesen Maßnahmen kann die Erhöhung im Gesamtlärm auf 0,5 dB begrenzt werden.
	12	Pfungstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg	Änderung des Schall-Grenzwertes für die Ermittlung der Schallschutzmaßnahmen	Ermittlung von Schallschutzmaßnahmen auf Basis eines nächtlichen Grenzwertes von 49 dB(A) im Gesamtlärm (Autobahn und Neubaustrecke)	-	• Keine monetäre Bewertung • Forderungen können nur für die Neubaustrecke gestellt werden – nicht für die Autobahn (siehe §5 BUV) -> daher keine Untersuchung der Forderung • Gesetzlich gilt für den Gesamtlärm die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von (70/60 dB(A) (Tag/Nacht)).

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	• Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	13	Pfungstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg	Bau von durchgängig 6 m hohen Schallschutzwänden (oder mindestens in angemessener Höhe) beidseitig der Neubaustrecke auf der gesamten Länge des Abschnitts Pfungstadt (8,8 km)	-	45 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung: 3 bis 6 m hohe Schallschutzwände auf einer Länge von insgesamt 7,4 km; auch im Gesamtlärm wird es leiser als heute • Entfernung Ortsrand: ca. 800 m – 1.300 m
	14	Pfungstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg	Einhaltung des gesetzlichen Grenzwerts für „Am Falltor“ „Hahnmühle“ und „Alte Ziegelei“.	-	-	• Gesetzliche Planung: 4 m hohe Schallschutzwand in Höhe Pfungstadt-Hahn (Am Falltor) auf einer Länge von 2,9 km; im Bereich Hahnmühle und Alte Ziegelei keine Schallschutzwand vorgesehen • Die geforderten Schallschutzwände aus KF 1.14 sind bereits in Forderung KF 1.13 enthalten -> daher hier keine weitere Bewertung

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	15	Gernsheim, Kreis Bergstraße, Kreis Groß-Gerau, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Bau einer zusätzlichen Schallschutzwand, damit es in der Gesamtlärmbetrachtung im Stadtteil Allmendfeld nachts nicht lauter wird.	-	25 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung: BüG und Absorber, da Allmendfeld als Mischgebiet kategorisiert ist. • Entfernung Ortsrand: ca. 750 m (Autobahn verläuft zwischen Ortsrand und Neubaustrecke) • Um die Forderung zu erfüllen, ist der Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand auf einer Länge von 2.300 m notwendig.
	16	Alsbach-Hähnlein, Kreis Bergstraße, Kreis Darmstadt-Dieburg, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Bau einer ausreichend hohen Schallschutzwand für Alsbach-Hähnlein, damit es nachts nicht lauter wird.	-	36 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung: BüG und Absorber • Entfernung Ortsrand: ca. 1.500 m • Um die Forderung zu erfüllen, ist der Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand auf einer Länge von 4.300 m notwendig.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	17	Bensheim, Kreis Bergstraße, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Errichtung einer (mindestens 6 m hohen) Schallschutzwand vom Bereich des Tunnelmunds in Einhausen bis nördlich Langwaden für einen durchgängigen Schallschutz der Stadtteile Fehlheim, Schwanheim und Langwaden bzw. damit die aktuelle Lärmsituation (Mittelpegel) gehalten oder verringert wird. (Forderung der Stadt Bensheim: sowie erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen)	-	29 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung: - Langwaden: 6 m hohe und 2.450 m lange Schallschutzwand (im Gesamtlärm wird es leiser); passiver Schallschutz wird geprüft - Schwanheim: BüG und Absorber - Fehlheim: BüG und Absorber • Entfernung Ortsrand Bensheim-Langwaden: ca. 200 m; Entfernung Ortsrand Bensheim-Schwanheim: ca. 1.000 m; Entfernung Ortsrand Bensheim-Fehlheim: ca. 1.400 m • Um die Forderung zu erfüllen ist der Bau einer 6 m hohen Schallschutzwand vom Tunnelmund in Einhausen bis zur Schallschutzwand in Langwaden auf einer Länge von zusätzlich 2.800 m notwendig.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	18	Bensheim, Kreis Bergstraße, Umweltverband Mensch vor Verkehr, Bürgerinitiative Lebenswertes Langwaden	Verlängerung des bergmännischen Tunnels von Einhausen in Richtung Norden bis nördlich Langwaden bzw. bis Gernsheim aus Schallschutz- und Umweltgründen	-	1.350 Mio. Euro	• Entfernung Ortsrand Bensheim-Langwaden: ca. 200 m; Entfernung Ortsrand Bensheim-Schwanheim: ca. 1.000 m; Entfernung Ortsrand Bensheim-Fehlheim: ca. 1.400 m • Lärmschutz auch in Forderung 1.17 enthalten • Der Schutz der Umwelt und des Grundwassers ist bereits ohne Tunnelverlängerung sichergestellt. • Aufgrund des FFH-Gebiets sowie querender Vorfluter wäre eine Verlängerung um ca. 13 km notwendig. Damit entstünde ein ca. 30 km langer Tunnel von Mannheim bis nach Gernsheim.
	19	Mannheim, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Einhausung oder Galeriebauwerk am Tunnelmund Blumenau für einen besseren Schallschutz	-	46 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung: 6 m hohe und 785 m lange Schallschutzwand • Eine Einhausung ist aufgrund von Brandschutzauflagen nicht möglich. • Ein Galeriebauwerk mit einer Länge von ca. 670 m könnte umgesetzt werden. • Auch mit einem Galeriebauwerk kann kein Vollschutz für Blumenau erreicht werden, da die verlegte Riedbahn und das Überholgleis nicht voll durch das Galeriebauwerk abgedeckt werden können.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
1. Schallschutz Neubaustrecke	20	Mannheim, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Zusätzliche niedrige Schallschutzwände (3 m hoch) oder Niedrigschallschutzwände zwischen den Gleisen zur zusätzlichen Abschirmung der Schallemissionen von Rädern und Schiene	-	-	• Keine monetäre Bewertung • Die Forderung bedeutet einen massiven Eingriff in das Stadtgebiet (u. a. zusätzlicher Grunderwerb, Neubau der Station Waldhof sowie Eingriffe in weitere Bauwerke und Gewerbebetriebe). • Daher wird in Abstimmung mit dem BMV von weiteren Untersuchungen abgesehen.
	21	Mannheim	Besonders überwachtes Gleis (BüG) an der Neubaustrecke bis zum Bahnhof Waldhof	-	-	• Keine monetäre Bewertung • Im Bereich der Neubaustrecke können weder BüG noch Schienenstegdämpfer aufgrund von Weichen und des Bahnhofsbereichs Waldhof eingebaut werden.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	1	Klein-Gerau, Kreis Groß-Gerau	**Rhein-Main-Bahn:** Einhaltung der Grenzwerte der Lärmsanierungsrichtlinie mit 3 m hohen Lärmschutzwänden und ggf. BüG und Schienenstegdämpfer	-	11 Mio. Euro	• Gesetzliche Planung: Im Streckenabschnitt Klein-Gerau finden keine infrastrukturellen Umbaumaßnahmen statt; daher besteht kein Anspruch auf Schallschutz nach 16. BImSchV. Trotzdem erhöht sich die nächtliche Güterzugzahl aufgrund der in PRINS vorgegebenen Verkehrslenkung von 69 auf 131 Güterzüge. Damit liegt die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner im Bereich der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. • Entfernung Stadtgebiet: bis zu 10 m direkt neben der Bestandsstrecke • Mit Umsetzung einer 3 m hohen und ca. 2.000 m langen Schallschutzwand mit BüG und Schienenstegdämpfer verbleiben bezüglich der Lärmsanierungsgrenzwerte noch ungelöste Schutzfälle. • Die Umsetzung von BüG und insbesondere Schienenstegdämpfer über das gesetzliche Maß hinaus werden von der DB abgelehnt, da diese insbesondere bei Oberbaumaßnahmen einen sehr hohen zusätzlichen Instandhaltungsaufwand (u. a. erhöhter Sperrpausenbedarf) nach sich ziehen.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	2	Weiterstadt-Braunshardt, Kreis Darmstadt-Dieburg	**Rhein-Main-Bahn:** Bau von 6 m hohen Schallschutzwänden bis zum westlichen Ortsrand von Braunshardt zuzüglich einer Überstandslänge nach Westen von 150 m + BüG + Schienenstegdämpfer + ggf. passivem Schallschutz	-	10,9 Mio. Euro Schallschutzwände + 1,5 Mio. Euro BüG und Schienenstegdämpfer	• Gesetzliche Planung: Im Streckenabschnitt Braunshardt finden keine infrastrukturellen Umbaumaßnahmen statt; daher besteht kein Anspruch auf Schallschutz nach 16. BImSchV. Trotzdem erhöht sich die nächtliche Güterzugzahl aufgrund der in PRINS vorgegebenen Verkehrslenkung von 69 auf 131 Güterzüge. Damit liegt die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner im Bereich der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. • Entfernung Stadtgebiet: mit bis zu 10 m direkt neben der Bestandsstrecke • Um die Forderung zu erfüllen, müssen die 3 m hohen Bestandswände in einer Länge von 535 m abgerissen und 6 m hohe Wände in einer Länge von 1.300 m errichtet werden – inkl. BüG und Schienenstegdämpfer. • Die Umsetzung von BüG und insbesondere Schienenstegdämpfer über das gesetzliche Maß hinaus werden von der DB abgelehnt, da diese insbesondere bei Oberbaumaßnahmen einen sehr hohen zusätzlichen Instandhaltungsaufwand (u. a. erhöhter Sperrpausenbedarf) nach sich ziehen.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	3	Kreis Groß-Gerau (für Gustavsburg, Bischofsheim, Nauheim, Groß-Gerau)	**Rhein-Main-Bahn:** Einhaltung der Grenzwerte der Lärmsanierungsrichtlinie mit Schließung aller Lücken in den Schallschutzwänden	-	-	• Keine monetäre Bewertung • Kommunen liegen außerhalb des Projektgebiets und außerhalb des Wirkungsbereichs der Verkehrslenkung.
	4	Dreieich-Buchschlag	**Main-Neckar-Bahn:** Aktive Schallschutzmaßnahmen für verbesserten Schallschutz	-	-	• Keine monetäre Bewertung • Der Abschnitt der Main-Neckar-Bahn zwischen Frankfurt-Louisa und Darmstadt liegt außerhalb des Wirkungsbereichs der Verkehrslenkung der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim. Nach Abstimmung mit dem BMV daher keine Kostenschätzung.
	5	Wissenschaftsstadt Darmstadt	**Main-Neckar-Bahn:** Bestmöglicher lückenloser Schallschutz entlang der Main-Neckar-Bahn im Rahmen der geplanten Generalsanierung 2027 (Lärmsanierung)	-	9,1 Mio. Euro	• Entfernung Stadtgebiet: ca. 50 m – 100 m • Um die Forderung zu erfüllen, müssen im Stadtgebiet von Darmstadt südlich DA Hbf und in Eberstadt 3 m hohe und 1.500 m bzw. 400 m lange Schallschutzwände errichtet werden. • Umsetzung im Rahmen der Generalsanierung des Korridors Frankfurt–Heidelberg

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	6	Wissenschaftsstadt Darmstadt	**Main-Neckar-Bahn:** Zusätzliche aktive Schallschutzmaßnahmen in allen Ortslagen	Besonders überwachtes Gleis (BüG) und in allen Abschnitten, in denen es technisch möglich ist, Schienenstegdämpfer oder Schienenstegabschirmung	2,0 Mio. Euro	• Entfernung Stadtgebiet: ca. 50 - 300 m • 2 x 1,7 km = 3,4 km BüG und Schienenstegdämpfer (SSD) sind technisch südlich vom Hauptbahnhof Darmstadt möglich. • Die Umsetzung von BüG und insbesondere Schienenstegdämpfer über das gesetzliche Maß hinaus werden von der DB abgelehnt, da diese insbesondere bei Oberbaumaßnahmen einen sehr hohen zusätzlichen Instandhaltungsaufwand (u. a. erhöhter Sperrpausenbedarf) nach sich ziehen.
	7	Pfungstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg	**Main-Neckar-Bahn:** Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen nach Lärmvorsorge, mindestens Lärmsanierung im Rahmen der Generalsanierung des Korridors Frankfurt – Heidelberg 2027	-	**Lärmvorsorge (6 m):** 24 Mio. Euro **Lärmsanierung (3 m): -** 10 Mio. Euro	• Entfernung Ortsrand: ca. 100 m • 2.900 m lang; 6 m hoch; Planfeststellung erforderlich • 2.000 m lang; 3 m hoch • Umsetzung im Rahmen der Generalsanierung des Korridors Frankfurt–Heidelberg

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	8	Kreis Bergstraße, Bensheim, Umweltverband Mensch vor Verkehr, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	**Main-Neckar-Bahn:** Schallschutz an Bestandsstrecken im Standard einer Neubaustrecke	Zusatz VRRN: Nicht nur „Lückenschluss" bestehender Schallschutzwände zu Wohn- bzw. Mischgebieten, sondern auch Aufrüstung der bestehenden Schallschutzwände. Falls im Rahmen der geplanten Generalsanierung des Korridors Frankfurt–Heidelberg im Jahre 2027 andere verträgliche Lösungen mit den Kommunen abgestimmt werden, wird die Region Rhein-Neckar dies unterstützen.	**Lärmvorsorge (6 m)** 232 Mio. Euro **Lärmsanierung (3 m):** 56,9 Mio. Euro	• Entfernung Stadtgebiete: direkt neben der Bestandsstrecke • Um die Forderung zu erfüllen, ist der Neubau von Schallschutzwänden mit einer Höhe von 6 m und einer Gesamtlänge von ca. 27,4 km über alle Ortslagen von Zwingenberg bis Mannheim Friedrichsfeld erforderlich; ca. 15,5 km bestehende Wände müssten zunächst abgerissen werden. • Planfeststellung erforderlich; daher keine Umsetzung im Rahmen der Generalsanierung des Korridors Frankfurt – Heidelberg • Um die alternative Forderung zu erfüllen, ist der Neubau von Schallschutzwänden mit einer Höhe von 3 m und einer Gesamtlänge von ca. 11,9 km über alle Ortslagen von Zwingenberg bis Mannheim Friedrichsfeld erforderlich. • Umsetzung im Rahmen der Generalsanierung des Korridors Frankfurt–Heidelberg

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	9	Kreis Bergstraße, Umweltverband Mensch vor Verkehr	**Riedbahn:** Schallschutz an Bestandsstrecken im Standard einer Neubaustrecke.	-	-	• Forderung bedeutet Abriss der z.T. erst 2024 im Rahmen der Generalsanierung neu gebauten 3 m hohen Wände und Neubau von 6 m hohen Wänden. Nach Rücksprache mit den Bürgermeister:innen: • Keine monetäre Bewertung • Die Kommunen entlang der Riedbahn und die DB hatten im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn die Umsetzung von 3 m hohen Wänden gemäß des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes vereinbart.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	10	Kreis Groß-Gerau	**Rhein-Main-Bahn, Riedbahn:** Für einen besseren Schallschutz: Zugrundelegen einer Vollauslastung zur Berechnung des Schallschutzes sowie Einhalten der Grenzwerte der Lärmsanierung – ggf. Einsatz von BüG und Schienenstegdämpfer	-	-	• Keine monetäre Bewertung • Rhein-Main-Bahn: Die Kommunen Büttelborn für Klein Gerau sowie Weiterstadt haben für die Bestandsstreckenabschnitte 3m bzw. 6m hohe Schallschutzwände gefordert. Diese Forderungen wurden in den Kernforderungen 2.1 und 2.2 monetär bewertet. Eine weitere Berechnung ist nicht notwendig. • Riedbahn: nach Rücksprache mit Bürgermeister:innen: Festhalten an abgestimmter Vorgehensweise zum Schallschutz im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn – siehe K2.9. • Schienenstegdämpfer sind auf der Riedbahn in weiten Teilen aufgrund der Streckengeschwindigkeit von 200km/h nicht zugelassen.
	11	Mannheim	**Östliche und westliche Riedbahn:** Verbesserter Schallschutz inkl. BüG und Schienenstegdämpfer	-	-	• Keine monetäre Bewertung • Nach Abstimmung mit BMV ist die Durchfahrt durch das Stadtgebiet Mannheim Bestandteil der NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe und daher nicht Bestandteil der anstehenden Parlamentarischen Befassung der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	12	Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	**Riedbahn Main-Neckar-Bahn, Mannheim-Frankenthal-Worms und Mannheim-Blumenau–Waldhof:** Besonders überwachtes Gleis (BüG) für verbesserten Schallschutz	-	3,2 Mio. Euro	• Teilweise monetäre Bewertung • Umsetzbar auf Riedbahn im Bereich Groß Rohrheim bis Lampertheim (außer z. B. Weichenbereiche) • Umsetzbar auf Main-Neckar-Bahn zwischen Zwingenberg und MA-Friedrichsfeld (außer z. B. Weichenbereiche • Nicht umsetzbar zwischen Mannheim-Blumenau und Waldhof aufgrund der Weichenabstände • Mannheim–Frankenthal–Worms liegt außerhalb des Wirkraums der Verkehrslenkung und außerhalb des Projektgebiets, daher keine Betrachtung • Die Umsetzung von BüG über das gesetzliche Maß hinaus werden von der DB abgelehnt, da diese insbesondere bei Oberbaumaßnahmen einen sehr hohen zusätzlichen Instandhaltungsaufwand (u. a. erhöhter Sperrpausenbedarf) nach sich ziehen.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
2. Schallschutz Bestandsstrecken	13	Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	**Riedbahn, Main-Neckar-Bahn, Mannheim-Frankenthal-Worms und Mannheim-Blumenau–Waldhof:** Schienenstegdämpfer Riedbahn, Main-Neckar-Bahn, Mannheim-Frankenthal-Worms und Mannheim-Blumenau – Waldhof	-	37 Mio. Euro	• Teilweise monetäre Bewertung • Umsetzbar auf Main-Neckar-Bahn zwischen Zwingenberg und MA-Friedrichsfeld • Kein Einbau möglich auf Riedbahn aufgrund der Geschwindigkeit und Mannheim-Blumenau–Waldhof aufgrund der Weichenabstände und des Bahnhofsbereichs • Mannheim–Frankenthal–Worms liegt außerhalb des Wirkungsbereichs der Verkehrslenkung und außerhalb des Projektgebiets, daher keine Betrachtung • Die Umsetzung von Schienenstegdämpfern über das gesetzliche Maß hinaus wird von der DB abgelehnt, da diese insbesondere bei Oberbaumaßnahmen einen sehr hohen zusätzlichen Instandhaltungsaufwand (u. a. erhöhter Sperrpausenbedarf) nach sich ziehen.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
3. Umweltschutz	1	Mörfelden-Walldorf, Kreis Groß-Gerau	Badesee Walldorf: Eingriffe und Renaturierung mit Stadt abstimmen und Aufrechterhalten des Badebetriebs auch während der Bauphase	Forderung betrifft: Neumodellierung des Westufers, Monitoren der Wasserqualität, Umsetzen von Kompensationsmaßnahmen	-	• Diese Forderungen sind Standard in der Planung und werden sichergestellt.
	2	Pfungstadt, Kreis Darmstadt-Dieburg	Aufnahme des Bereichs zwischen A 5, Main-Neckar-Bahn und Wohnbebauung in das ökologische Ausgleichsprogramm der DB	-	-	• Auf Pfungstädter Gemarkung werden bereits im Rahmen der Planung rd. 350 Hektar Artenschutzmaßnahmen im unmittelbaren Projektumfeld umgesetzt. Mit der Realisierung wurde bereits begonnen. • Weitere Flächen auf Pfungstädter Gemarkung stehen artenschutzrechtlich nicht in funktionalem Zusammenhang mit der Neubaustrecke.
	3	Wissenschaftsstadt Darmstadt	Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder	-	-	• Die Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder ist sichergestellt und Teil der Planung. Die DB steht dazu bereits im Austausch mit der Stadt.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
3. Umweltschutz	4	Kreis Bergstraße, Umweltverband Mensch vor Verkehr	Alle abwendbaren negativen Beeinträchtigungen auf die Umwelt müssen ausgeschlossen werden. Die Ausgleichsmaßnahmen sind im direkten räumlichen Zusammenhang mit den Eingriffen auszuführen.	Keine ungünstigen Auswirkungen auf Natura-2000-Flächen, keine Verinselung von Landflächen, Erhalt vorhandener Wegeverbindungen, keine Auswirkungen auf Grundwasser	-	• Diese Forderungen sind Standard in der Planung und werden sichergestellt.
	5	Mannheim	Eingriffe in Wald und ökologisch sensible Gebiete minimieren	-	-	• Diese Forderungen sind Standard in der Planung und werden sichergestellt.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
3. Umweltschutz	6	Forstamt Darmstadt für Weiterstadt	Bergmännische Untertunnelung der Raststätte Gräfenhausen (Ostseite), um Zwickelflächen zu vermeiden	-	-	• Gesetzliche Planung: Umfahrung der Raststätte Gräfenhausen (Ostseite) mit oberirdischer Strecke • Für die bergmännische Untertunnelung der Raststätte sind nördlich und südlich des bergmännischen Bereichs Tunnelbauwerke in offener Bauweise und Trogbauwerke erforderlich. Aufgrund der flachen Gradiente für die Güterzüge würden Bauwerke mit einer Gesamtlänge von ca. 4 km entstehen. Die Trog- und Tunnelbauwerke würden diverse Oberflächengewässer (z.B. Apfelbach) in diesem Bereich durchschneiden und somit den Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie zur Durchgängigkeit von Gewässern widersprechen. Zusätzlich müssten Waldbereiche für die offenen Bauweisen und Tröge ohnehin gerodet werden. Darüber hinaus wären mehrere Hektar Baustelleneinrichtungsfläche für die bergmännische Bauweise erforderlich. Die Umsetzbarkeit des Vorschlags erzeugt weiter Konflikte mit Grundwasser, Leitungen etc.. Insgesamt wird der Vorschlag nach überschlägiger Prüfung als nur schwer genehmigungsfähig bewertet. Selbst bei einer Genehmigungsfähigkeit würden zusätzlich durch die Grundwassersituation mit wasserdichten Verbauten bei getrennten Röhren Kosten von >1 Mrd. €* für das gesamte Bauwerk entstehen.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
3. Umweltschutz	7	Forstamt Darmstadt für Weiterstadt	Untertunnelung (Trog mit Deckel) der Weiterstädter Kurve bis zur A5, um dauerhafte Zerschneidung zu vermeiden	-	-	• Diese Forderung ist in KF 1.10 enthalten und monetär bewertet. • Gesetzliche Planung: Die Weiterstädter Kurve liegt auf ca. 260 m zwischen Arheilger Straße und BAB 5 im Bereich des Hessenforst. Hiervon sind ca. 210 m als Trogbauwerk und bereits ca. 50 m als Tunnel vorgesehen, so dass u. a. auch Tiere zwischen den Waldbereichen queren können. • Falls die Forderung nach einem bergmännisch gebauten Tunnel zwischen Weiterstadt und dem Darmstädter Kreuz (KF 1.10) umgesetzt würde, würde gleichzeitig ein Teil der Weiterstädter Kurve im Tunnel verlaufen und damit die Forderung zum großen Teil erfüllt. • Falls die Forderung nach einem bergmännisch gebauten Tunnel zwischen Weiterstadt und dem Darmstädter Kreuz **nicht** umgesetzt würde, müsste die Kernforderung 3.7 mit 21 Mio. Euro bewertet werden. • Eine Deckelung der Weiterstädter Kurve bedingt folgende Maßnahmen: - Notausstieg und 1.500 m² Rettungsplatz inkl. Zufahrt im Waldbereich - ein notwendiges Versickerungsbecken entweder ebenfalls im Wald oder westl. der Arheilger Straße auf landwirtschaftlichen Nutzflächen

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

						• Aufgrund der notwendigen oberirdischen technischen Anlagen ist ein durchgängiger geschlossener Wald in diesem Bereich nicht umsetzbar. In beiden Fällen wird der Trog/Tunnelbereich bereichsweise in offener Bauweise errichtet, so dass im Baubereich und für BE-Fläche der bestehende Wald bereichsweise ohnehin gerodet werden müsste.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
	8	Forstamt Darmstadt für Darmstadt	Fortsetzung des gedeckelten Trogs südlich der B26 westlich der Siedlung Tann, um den Wald nach dem Bau wieder aufforsten zu können	-	-	• Diese Forderung ist in KF 1.10 enthalten und monetär bewertet.
	9	Forstamt Darmstadt für Darmstadt	Verlängerung des bergmännischen Tunnels der Südanbindung bis nach der A5 zum Schutz des Darmstädter Stadtwalds	-	-	• Diese Forderung ist in KF 1.9 enthalten und monetär bewertet.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
4. Sonstige Forderungen	1	Neu-Isenburg-Zeppelinheim	Berechnung des Schallschutzes auf Basis der Prognosezugzahlen 2040 anstatt anhand der Prognosezugzahlen 2030 Deutschlandtakt.	-	-	• Die Zugzahlenprognose 2040 liegt noch nicht vor. Sobald Daten vorliegen, werden die Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Planung überprüft.
	2	Neu-Isenburg-Zeppelinheim	Barrierefreier Umbau des Bahnhofs Zeppelinheim zur Stärkung des Regionalverkehrs.	-	-	• Die DB hat den Alternativvorschlag KF 4.3 bewertet. • Der Bahnhof Zeppelinheim liegt außerhalb des Projektgebiets.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
4. Sonstige Forderungen	3	Neu-Isenburg-Zeppelinheim	Alternativvorschlag zu KF 4.2: Verbesserung der Barrierefreiheit durch Schaffung einer zweiten Unterführung.	Bau einer zweiten Unterführung innerhalb des Planfeststellungsabschnitts mit Treppen und Aufzügen südlich der Bestandsunterführung.	20 Mio. Euro (Bewertung der nebenstehenden Alternativkonzeption einer Überführung)	• Der Umbau der Verkehrsstation ist nicht Teil des Projektinhaltes zur Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim und wäre eine neue verkehrliche Aufgabenstellung mit eigener Finanzierung (eigenes Projekt). • Monetäre Bewertung einer Alternativkonzeption zur Forderung der Barrierefreiheit: Bau von 3 Aufzugstürmen mit einer Überführung der Bahnanlage anstatt Bau einer Unterführung. Die Erschließung mit einem Aufzug auf der Flughafenseite wurde nicht berücksichtigt, da die vorhandene Unterführung als Weg zum Aufzug auf der städtischen Seite genutzt werden kann. Für Fußgänger stehen weiterhin die Rampen in der bestehenden Unterführung zur Verfügung. Diese bewertete Konzeption ist wesentlich günstiger als die vorgeschlagene Unterführung.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
4. Sonstige Forderungen	4	Neu-Isenburg-Zeppelinheim	Bahnhofsumbau Bahnsteigverlängerung: Verbesserung der Station durch eine Verlängerung des Bahnsteigs	-	-	• Eine Verlängerung ist derzeit verkehrlich durch den Aufgabenträger RMV nicht angezeigt und wäre ein eigenständig finanziertes Projekt.
	5	Neu-Isenburg-Zeppelinheim	Städtebauliche Einbindung der Schallschutzwände – farbliche Gestaltung bzw. transparente Elemente, ggf. Gestaltungswettbwerb	-	-	• Erfolgt im Rahmen der weiteren Planung • Sobald transparente Schallschutzelemente vollabsorbierend und zugelassen sind, können diese verwendet werden.
	6	Mörfelden-Walldorf	Erhalt der Radwegeverbindungen	-	-	• Erhalt der Radwegeverbindungen ist sichergestellt.
	7	Griesheim	Nachrüsten von Schallschutz an den Bundesautobahnen A5 und A67, damit die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden.	-	-	• Keine monetäre Bewertung • Forderungen können nur für die Neubaustrecke gestellt werden – nicht für die Autobahn (siehe §5 BUV)

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
4. Sonstige Forderungen	8	VCD für Darmstadt	Kapazitätserweiterung der Südanbindung Darmstadt	Bau der Südanbindung zweigleisig und güterzugtauglich.	-	• Keine monetäre Bewertung • Eine zweigleisige, güterzugtaugliche Südanbindung wurde im Variantenentscheid ausgeschlossen (siehe 9. und 10. Sitzung des Beteiligungsforums).
	9	VCD für Darmstadt	Neuer Bahnsteig im Darmstädter Hauptbahnhof	Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs, um gleichzeitig ankommende und abfahrende Züge in Darmstadt Hauptbahnhof während des Taktknotens halten zu können.	-	• Keine monetäre Bewertung • Ein zusätzlicher Bahnsteig ist nicht Teil des Projektinhalts zur Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim und wäre eine neue verkehrliche Aufgabenstellung mit eigener Finanzierung (eigenes Projekt).

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
4. Sonstige Forderungen	10	Einhausen / Lorsch / Umweltverband Mensch vor Verkehr	Überholgleise im Tunnel zur späteren Nachrüstung eines Nahverkehrshalts Einhausen / Lorsch um gesamte Region effizient und klimafreundlich an Neubaustrecke anzubinden.	-	-	• Keine monetäre Bewertung • Der Verkehrsverband Rhein-Neckar hat eine betriebliche Studie in Auftrag gegeben, die untersuchen soll, ob Nahverkehre zwischen den ICE am Tag zielführend abfahrbar sind. Das Ergebnis steht noch aus. • Bei positivem Ergebnis –> Forderung könnte im Rahmen der Fortschreibung des Deutschlandtakts ggf. behandelt werden und stellt ein eigenständiges Projekt dar, das aus GVFG-Mitteln zu finanzieren ist.
	11	Kreis Bergstraße / Umweltverband Mensch vor Verkehr	Während der Bauzeit: Ausschließen bzw. Ausgleichen von allen abwendbaren Beeinträchtigungen von Anwohnenden, Natur und Umwelt.	-	-	• Erfolgt im Rahmen der Planung bzw. des Baus und ist damit sichergestellt

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/ Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
4. Sonstige Forderungen	12	Mannheim / Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	S-Bahn-Haltepunkt in Mannheim-Blumenau / -Schönau auf der Riedbahn	-	-	• Keine monetäre Bewertung • Ein S-Bahnhaltepunkt bedeutet eine Änderung der verkehrlichen Aufgabenstellung und wäre aus dem GVFG zu finanzieren. Eine Beauftragung hierzu müsste zeitnah erfolgen. Bereits heute müssten Änderungen an der vorhandenen Planung der NBS mit Auswirkungen auf Kosten und Termine durchgeführt werden.
	13	Mannheim	Gestaltung der Schallschutzwände in enger Abstimmung mit der Stadt	Zur Vermeidung von Angsträumen auch Verwendung von transparenten Schallschutzelementen sowie zur Gestaltung der Schallschutzwände Verwendung von begrünten Schallschutzwänden	-	• Erfolgt im Rahmen der weiteren Planung • Sobald transparente Schallschutzelemente vollabsorbierend und zugelassen sind, können sie verwendet werden. • Begrünte Schallschutzwände sind nicht zugelassen.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

KF	KF-UNr.	Stadt/Gemeinde/Einreicher	Forderung	Kurzbeschreibung	Monetäre Bewertung Mehrkosten*	Kommentar
4. Sonstige Forderungen	14	Mannheim, Metropolregion Rhein-Neckar (VRRN)	Planung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim mit dem Knoten Mannheim und dem Projekt Mannheim-Karlsruhe koppeln	Eine Planfeststellung im Abschnitt 5/6 der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim soll erst erfolgen, wenn die Weiterführung der Verkehre durch den Knoten Mannheim im Rahmen des Projektes Neubaustrecke/Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe geklärt ist. Nötige Verbindungsbauwerke für einen evtl. Tunnel durch Mannheim müssen bereits im Projekt der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim planfestgestellt werden.	-	• Keine monetäre Bewertung • Die Planungen der NBS Frankfurt–Mannheim sind aufwärtskompatibel, um einen Tunnel unter dem Stadtgebiet von Mannheim berücksichtigen zu können. • Die Trassenentscheidung zur NBS/ABS Mannheim–Karlsruhe ist noch ausstehend. • EBA und BMV haben im Jahr 2021 entschieden, dass keine Untersuchungen in Bezug auf die Verknüpfung der beiden Projekte in Auftrag gegeben werden dürfen, solange die Vorzugvariante des Projektes Mannheim–Karlsruhe im Stadtgebiet von Mannheim nicht feststeht.

* Bei der monetären Bewertung werden die Baukosten mit Zuschlägen für Planungskosten (26%) und Risiko (35%) versehen und anschließend nominalisiert

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Bearbeitung: [redacted]

Telefon: +49 (228) 9826-[redacted]

Telefax: +49 (228) 9826-[redacted]

E-Mail: [redacted]@eba.bund.de
Ref43@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 29.06.2026

Prüfbericht

Frankfurt/M – Mannheim, PFA 1 - 6

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

4321-44F21B0090/007-4103#001

Betreff: NBS Frankfurt–Mannheim
Empfehlung zur Parlamentarischen Befassung

Bezug: Einzelvorstellung der DB InfraGO AG; Stand: 04.2026

Anlagen: 0

1. Anlass

Mit E-Mail vom 10.12.2025 übersendete die DB InfraGO AG dem BMV und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den Bericht zur „Einzelvorstellung Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim“. Das EBA hat diesen Bericht anschließend geprüft und die Ergebnisse nachfolgend dargestellt. Daraus wird eine Empfehlung des EBA an das BMV zur Parlamentarischen Befassung abgeleitet.

Auf Basis der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), die am 01.01.2018 in Kraft getreten ist, erfolgt für Bedarfsplanvorhaben mit dem Abschluss der Grundlagenermittlung und Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) eine Befassung im Deutschen Bundestag. Inhalt des Berichts der DB InfraGO AG zur Parlamentarischen Befassung ist die Unterrichtung über die technische, rechtliche und finanzielle Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit sowie über die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung.

Als Bestandteil des Bedarfsplanes Bundesverkehrswegeplan 2030 – ist die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim, Projekt Nummer 2-004-v03 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten. In der Fortschreibung des Bedarfsplans ist die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim Teil des Projektbündels 6.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Neubaustrecke selbst wurde bis zum Februar 2021 unter dem Titel „Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar (NBS RMRN)“ geführt. Aufgrund einer Umbenennung im aktuellen BSWAG und BVWP trägt das Projekt nun den Titel „Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim (NBS F-MA).

Zwischen Frankfurt und Mannheim wird unter dem Projektnamen „Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim“ eine neue zweigleisige Strecke geplant, die künftig tagsüber vom Personenfernverkehr und nachts vom Güterverkehr genutzt werden soll. Zusammen mit der „Wallauer Spange“ (PFA 0; ist jedoch nicht Gegenstand dieser parlamentarischen Befassung, diese erfolgte für den PFA 0 bereits in im Jahr 2020) wird die Neubaustrecke teilweise auch vom schnellen Nahverkehr (Hessenexpress) genutzt.

Die wesentlichen Ziele sind eine Verkehrsentlastung der überlasteten Bestandsstrecken zwischen Frankfurt und Mannheim nämlich der „Riedbahn“ und „Main-Neckar-Bahn“ sowie die Fahrzeitverkürzung durch Lückenschluss im bestehenden Hochgeschwindigkeitsnetz.

Die Entwurfsgeschwindigkeit der Neubaustrecke beträgt 300 km/h. Die Neubaustrecke soll am Tag von Personenzügen und in der Nacht von Güterzügen befahren werden.

Als Sicherungstechnik ist ETCS-Level 2 (FRMCS) ohne Signale vorgesehen.

2. Projekthistorie

Es handelt sich um ein in die BUV migriertes Projekt (Migrationsworkshop vom 25.09.2017), da mit den Planungen vor Inkrafttreten der BUV begonnen wurde:

- Der Planungsauftrag wurde im Jahr 2016 erteilt.

Der Stand der einzelnen PFA stellte sich zum Zeitpunkt der Migration wie folgt dar:

Einstieg in die Planungs-/Projektbegleitung

Für den Einstieg in die Planungs-/Projektbegleitung unter BUV durch das EBA wird folgendes festgelegt:

PFA / PFB	Referenzdokument	Einstieg in die Planungsbegleitung
PFA 0	Vorplanung	
PFA 1	Entwurfsplanung	
PFA 2	Vorplanung	
PFA 3	Entwurfsplanung	
PFA 4	Entwurfsplanung	
PFA 5,6	VASt/BAst	

Weitere Anmerkungen zum Projekt:

- BMVI sieht aus verkehrlichen Gründen hohe Priorisierung für Planungsbegleitung zur Vorhaben-beschleunigung. Alles Priorität 1, Lph1/2 Priorität 1+.

Weitere grundsätzliche Anmerkungen:
/

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1.4 Benennung der Planfeststellungsabschnitte (Ausbaubedarf)



Abbildung 3: Übersicht Streckenverlauf NBS nach Planfeststellungsabschnitten (PFA); Quelle: DB InfraGO AG

- PFA 1 hat eigenen Verkehrswert.
- PFA 2-5 sind verkehrlich zusammenhängende BUV-Abschnitte

Jeder PFA hat einen anderen Planungsfortschritt.

Die nachfolgende Empfehlung beruht auf dem Bericht der DB InfraGO AG und den planungsbegleitenden Projektbesprechungen.

3. Prüfung des Vorhabens

„Für in die BUV migrierte Projekte wurde vor den Migrations-Workshops der Einstieg in die BUV-Planungsbegleitung abgestimmt.“

Das Migrationsprotokoll bestätigt somit sämtliche Unterlagen, die vor Einführung der BUV erstellt wurden. Eine nachträgliche Vorlage und Prüfung der vor Inkraftsetzung der BUV bereits erstellten Unterlagen sollte nicht erfolgen.

Mit Einführung der BUV wurde festgelegt, dass für das Gesamtprojekt NBS Frankfurt-Mannheim eine Parlamentarische Befassung durchgeführt werden soll, und nicht nur für die PFA, die sich zum Zeitpunkt 2018 noch nicht in der Lph 3 & 4 befanden.

Zur Parlamentarischen Befassung findet kein Leistungsphasenwechsel statt. Grund dafür ist, dass das Projekt bereits seit 2018 aus der SV Lph 3/4 finanziert wird, da es und damit in die Leistungsphase 3 bzw. 4 eingetreten ist.
Dies wurde mit dem BMV und EBA im Rahmen der Strategischen Planungsbegleitung am 29.04.2021 abgestimmt.
Begründung: ein Planungsstopp im PFA 2 aufgrund ausstehender parlamentarischer Befassung die Gefahr eines verzögerten Baubeginns und schlussendlich auch einer verzögerten IBN für das

Gesamtvorhaben mit sich bringen würde. Verzögerungen im Zeitplan führen aufgrund von Nominalisierungseffekten auch unmittelbar zu Kostensteigerungen.

3.1 Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung

Aufgrund der teilweise fehlenden Planungsbegleitung (migriertes Projekt) und des zwischen BMV, DB und EBA vereinbarten Einstiegs in die Planungsbegleitung auf Grundlage der Vorplanung nahm das EBA keine Prüfung der VAst und BAst vor.

Folgende Eckpunkte:

- Die Auflagen aus der betrieblichen Aufgabenstellung (Beseitigung eines infrastrukturellen Engpasses) werden erfüllt.
- Die Auflagen zur Erreichung der Verkehrslenkung werden erfüllt. Die Neubaustrecke wird im Nachtzeitraum für den Schienengüterverkehr genutzt, d.h. Güterzüge werden zukünftig von den Bestandsstrecken – insbesondere der Riedbahn – auf die Neubaustrecke umgeleitet, so dass die Bestandsstrecken von nächtlichem Güterzuglärm entlastet werden.
- Erreichen der Fahrzeitvorgabe: Die zukünftigen Fahrzeiten ergeben sich aus dem Deutschlandtakt. Zwischen Frankfurt Hbf und Mannheim Hbf beträgt die Zielfahrzeit für den schnellen Personenfernverkehr 30 min, die mit der auch NBS erreicht wird.
- Erreichen der optimalen Betriebsqualität: Durch die Neubaustrecke verbessert sich die Betriebsqualität im Korridor auf ein optimales Niveau.

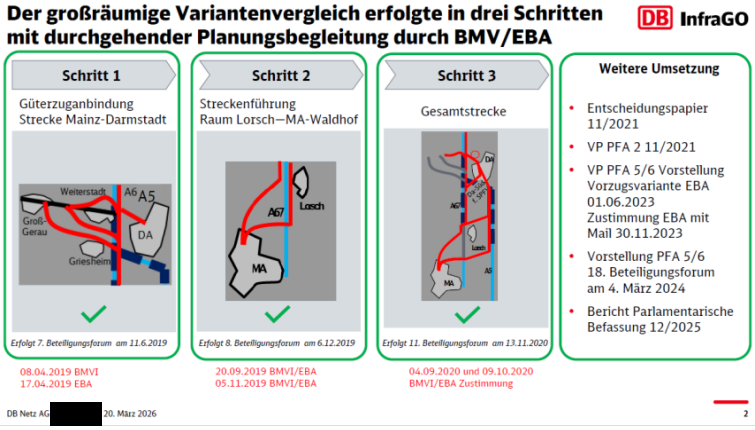
3.2 Vorplanung

Die Vorplanung aller PFA ist abgeschlossen. Die von BUV vorgesehene Bestätigung der Vorplanungsunterlagen fand nicht statt, da die Vorplanung in den PFA 1,2 und 3 vor Einführung der BUV bereits abgeschlossen wurde.
Die nicht mit Migrationsprotokoll bestätigte Vorplanungsunterlagen für PFA 2 und 5,6 wurden im Rahmen der strategischen Planungsbegleitungen und anschließend mit folgenden Unterlagen
PFA 2 (E-Mail vom 11.11.2021);
PFA 5,6 (E-Mail vom 29.01.2024) bestätigt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

4. Variantenbetrachtungen

Die Streckenführung der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim wurde wie folgt ermittelt:

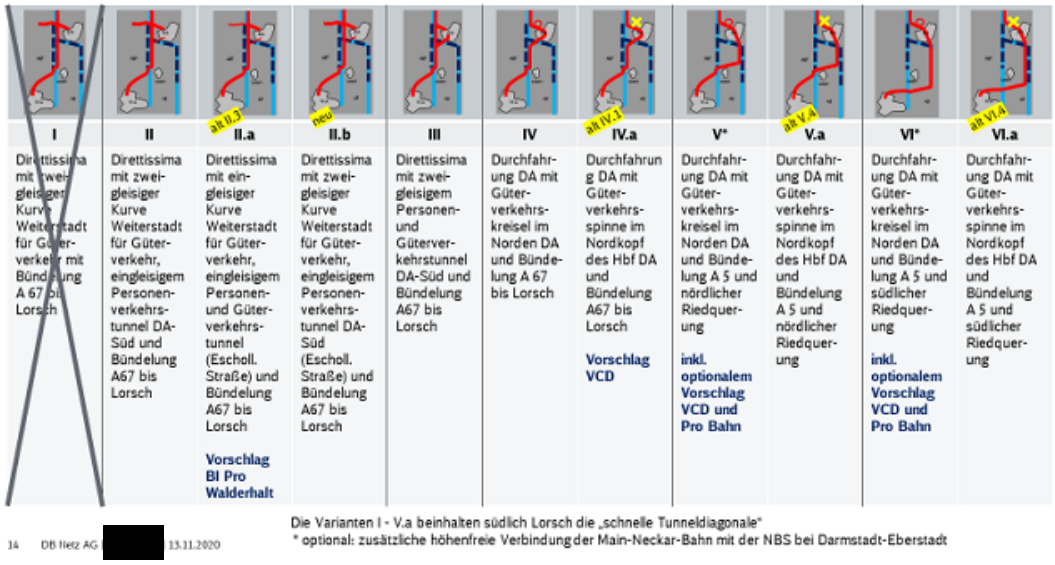


In allen drei Schritten zusammen wurden insgesamt 32 Trassenvarianten, darunter auch Vorschläge aus der Region, auf ihre Machbarkeit sowie nach umweltfachlichen, verkehrlichen, technischen und wirtschaftlichen Kriterien geprüft und bewertet.

Prämisse war, dass die Trasse

- die verkehrlichen Ziele erfüllt,
- finanzierbar,
- genehmigungsfähig ist, sowie
- die geringsten Auswirkungen auf Mensch und Natur hat.

Nach der Ermittlung der Vorzugsvariante - aus der 11. Sitzung des Beteiligungsforums am 13. November 2020 blieben nur noch 10 Varianten im Gesamtvergleich.



Die Variante I ist wegen der Nicht-Erreichung der verkehrlichen Zielstellung **ausgeschieden**, da sie über keine direkte Anbindung von Darmstadt verfügt und somit weder die Projektziele von PRINS (BVWP 2030) noch des D-Takts erfüllt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Im Rahmen der strategischen Planungsbegleitungen vom 04.09.2020 und 09.10.2020 verblieben die Varianten II, II.a und III als letzte Varianten im Trassenentscheid.

Der direkte Vergleich der drei Varianten (II, IIa und III) ergab eine erneute Abwägung zwischen Menschen (Schall) und weiteren Umweltkriterien (wie bereits im Vergleich der Varianten Bündelung BAB 67 vs. Bündelung BAB 5).

Da keine der bestehenden Optionen alle Anforderungen und Erwartungen lückenlos erfüllte, wurde eine neue optimierte Lösung erarbeitet. So wurde eine neue Variante IIb entwickelt, die sowohl die geringsten Schallbetroffenheiten auslöst, als auch die Neuzerschneidung des Darmstädter Westwaldes vermeidet.

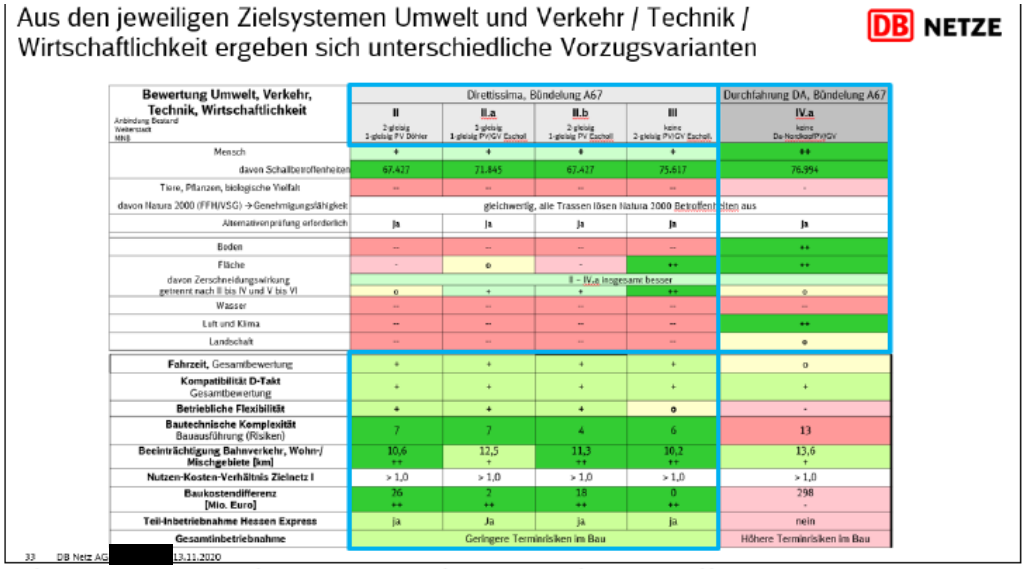


Abbildung 5: Bewertungsergebnisse der letzten fünf Varianten - aus 11. Sitzung des Beteiligungsforums am 13. November 2020; Quelle: DB InfraGO AG

Variante II:

Zweigleisige, „kurze Weiterstädter Kurve“, eingleisiger Personenverkehrsanbindung Darmstadt Süd (nur für Personenverkehr, da wg. Trassenlängsneigung >12,5 ‰ nicht güterverkehrstauglich), und Bündelung A 67 bis Lorsch.

Variante IIa:

Eingleisige „kurze Weiterstädter Kurve“ (FahrtrichtungWest-Süd) zur Anbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die NBS, Eingleisige Südanbindung Darmstadt für Personen- und Güterverkehr.

Variante IIb:

Der Güterverkehr zwischen Mainz und Darmstadt wird zweigleisig über die „Kurze Weiterstädter Kurve“ geführt. Darmstadt ist im Norden und Süden an die Neubaustrecke angebunden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Variante III:

Zweigleisige Südanbindung Darmstadt für Personen- und Güterverkehr, ohne Weiterstädter Kurve (keine Anbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die NBS - „ Weiterstädter Kurve“).

Variante IV.a

Umbau Nordkopf Darmstadt Hbf zur Anbindung der Bestandsstrecken an die NBS, NBS-Haupttrasse führt durch Darmstadt.

Variante IV.a **schied aus** wegen:

höherer Kosten von 298 Mio. € und längerer Fahrzeit, Führung von zusätzlichem Güterverkehr durch DA (höhere Schallbetroffenheit) und großer innerstädtischer Baustellen in DA Heimstättensiedlung).

Nach dem der Kreis der Varianten auf engere Auswahl begrenzt wurde, wurden die verbleibenden Optionen erneut nach verschiedenen Kriterien untersucht, bewertet und die Ergebnisse gegenübergestellt.



Anbindung Bestand Weiterstadt MNB	2-gleisig 1-gleisig PV Döhler	1-gleisig 1-gleisig PV/GV Escholl.	2-gleisig 1-gleisig PV Escholl.	keine 2-gleisig PV/GV Escholl.
Schallbetroffenheiten (Anzahl Menschen)	67.427	71.845	67.427	75.617
Nachts ohne Lärmvorsorge-maßnahmen Weiterstadt *)	9.337	9.161	9.337	9.463
Darmstadt	3.087	8.182	3.087	9.046
Heimstättensiedlung	195	2.350	195	3.058
Zerschneidungswirkung	-	o	o	+
Zerschneidungswirkung Westwald	-	+	+	+
Zerschneidungswirkung Weiterstädter Kurve	-	-	-	+
Fahrzeit, Ziel aus D-Takt 3. Entwurf, 29/32 Min	29,5/31,6	29,5/31,6	29,5/31,6	29,5/31,6
Kompatibilität D-Takt	+	+	+	+
Nutzung DA Südanbindung PV/Tag	32	32	32	32
GV/Nacht	0	53	0	106
Baukostendifferenz [Mio. Euro]	26	2	18	0

Bildquellen: Google Earth *) Differenz resultiert aus Einfluss bestehender LSW MNB = Main-Neckar-Bahn

Abb. 46: Ausscheiden der Varianten II.a und III

Variante II **schied aus** wegen: Westwaldzerschneidung

Bei der Variante II hätte die neue Bahntrasse den Westwald ohne Bündelung mit einer bestehenden Verkehrstrasse gequert und so zu einer Neuzerschneidung des Westwaldes geführt (siehe hinzugefügtes gelbes Rechteck).

Bei den Varianten IIa, IIb und III verläuft die neue Bahntrasse hingegen in Bündelung mit dem bestehenden Verkehrsweg der Eschollbrücker Straße und führt somit nicht zu einer Neuzerschneidung des Westwaldes.

Variante II.a **schied aus** wegen höhen Schallbetroffenheiten in Darmstadt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

In der Variante war eine eingleisige Weiterstädter Kurve für den Güterverkehr geplant. Der Güterverkehr aus Westen würde über die eingleisige Kurve bei Weiterstadt Richtung Süden geführt. Die eingleisige Südanbindung wäre für die Nutzung durch den Personenverkehr (PV) und den Güterverkehr (GV) vorgesehen. Der Güterverkehr aus Süden wäre über die eingleisige Südanbindung Darmstadt an der Eschollbrücker Straße in Richtung Westen und somit anteilig durch Darmstadt (siehe rote Markierungen) geführt.
Im Vergleich zur Nutzung der Südanbindung nur durch den Personenverkehr in Variante II.b, wären bei der Variante II.a mit den durch Darmstadt verkehrenden Güterzüge die Schallbetroffenheit deutlich höher. Daher ist die Variante II.a ausgeschieden.

Variante III **schied** ebenfalls wegen deutlich höherer Schallbetroffenheiten in Darmstadt **aus**.
Die höhere Schallbetroffenheit in Darmstadt und insbesondere in der Heimstättensiedlung in Darmstadt resultiert in der Variante III aus der Nutzung der 2-gleisigen Südanbindung durch den Personenverkehr (PV) und den Güterverkehr (GV) (siehe hinzugefügte violette Markierungen in der Abbildung 46). Die Güterzüge würden hierdurch durch die Stadt Darmstadt fahren. Eine Weiterstädter Kurve für die Güterzüge existiert in der Variante III nicht.

Bei der Variante IIb verkehrt nur Personenverkehr (PV) über die Südanbindung, die Schallbetroffenheiten in Darmstadt und in der Heimstättensiedlung sind deutlich geringer.

Die Schallbetroffenheit zählt zu den Leitkriterien bzw. zu den Wertkategorien mit den höchsten Konfliktpotenzialen. Sie ist das maßgebliche Kriterium mit dem höchsten Gewicht bezüglich der Variantenentscheidung. Zwischen den übrigen Schutzgüter der Varianten II – III bestehen nur unwesentliche Unterschiede.
Bei einer Detailbetrachtung des Schutzgutes Mensch zeigt sich, dass die durch die Varianten ausgelösten Schallbetroffenheiten (Anzahl Betroffener) bei den Varianten II.a und III sowohl in der Gesamtsumme als auch im Stadtgebiet Darmstadt bzw. der Heimstättensiedlung in Darmstadt signifikant höher sind als in den Varianten II (schied aus wegen Westwaldzerschneidung) und II.b. Daher scheiden die Varianten II.a und III aus.

Wertung EBA: Da an dieser Stelle ein erhebliches Konfliktpotenzial erkennbar ist und die parlamentarische Befassung genau darauf abzielt, solche Spannungen zu vermeiden, ist die Entscheidung für die endgültige Vorzugsvariante aus Sicht der EBA folgerichtig und akzeptabel.

Variante II.b schnitt in der Gesamtbetrachtung am besten ab.
Vorteile Vorzugsvariante II.b:

+ geringste Schallbetroffenheiten
+ schnellste Fahrzeit
+ geringere Kosten (+18 Mio. € in Vergleich zu kostengünstigsten Var. III)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

+ hohe Bündelung mit A5/A67 und Vermeidung Neuzerschneidung
+ Baustellenoptimierung durch gemeinsamen Ausbau mit A67 (nur ein
+ Eingriff in Natur und Landschaft.

Variante II.b als eine der kostengünstigsten Varianten stellt zudem das Optimum aus minimierten Schallbetroffenheiten und Walderhalt dar.

Die Deutsche Bahn gab diese Vorzugsvariante am 13. November 2020 auf der 11. Sitzung des Beteiligungsforums bekannt. BMV und EBA haben im Rahmen der strategischen Planungsbegleitung vom 09.10.2020 zugestimmt, dass die Variante II.b als neuer Trassenvorschlag veröffentlicht wird.

Optimierung der Tunnelvariante im PFA 5/6

Im Jahr 2024 wurde im Rahmen der Vorplanung des südlichsten Planfeststellungsabschnitts (PFA 5/6) die Vorzugsvariante in diesem Abschnitt optimiert. Zwischen Lorsch und Mannheim wurden fünf kleinräumige unterirdische Varianten untersucht. Das Ergebnis hat zur neuen Vorzugsvariante geführt.

Folgende Varianten wurden gegenübergestellt:

- Variante 1 Offene Bauweise mit zwei Tunneln (4m Überdeckung bzw. Weschnitzüberquerung im Bereich Lorsch)
- Variante 4 Geschlossene Bauweise mit einem Tunnel
- Variante 13 Geschlossene Bauweise mit einem Tunnel
- Variante 13.1 Mischbauweise mit einem Tunnel
- Variante 14 Geschlossene Bauweise mit einem Tunnel.

Nach Berücksichtigung aller Bewertungskriterien und Planungsvarianten ist die **Kombinations- Variante V4-13,** zusammengesetzt aus der V4 im Bereich Einhausen/ Lorsch mit V13 im Bereich Neuschloß/Lampertheim, in diesem Abschnitt PFA 5/6 der Lösungsvorschlag.

Bergmännische Tunnel ist aufgrund der hoch anstehenden Grundwasserstände wirtschaftlicher als die offene Bauweise.

Bewertungsmatrix zu den verbliebenen Varianten 4, 13 und 14

		Var 4	Var 13	Var 14
Leitkriterien	Erschwernisse durch Bestand Gebäude (z.B. Almatura)	++	+	+
	Erschwernisse durch Bestand Leitungen (Gas)	+	++	+
	Erschwernisse durch Bestand Gewässer (Angelteich)	-	++	-
	Baulogistik (Anschluss an BAB 67)	++	+	+
	Einfluss auf Fließgewässer (Weschnitz)	+	-	-
	Bauzeitliche Auswirkungen auf Verkehrswege	+	0	0
	Kosten real [Mrd. Euro]	2,70	2,67	2,69

Die Vorteile der Variante 4 im Norden (insbesondere Baulogistik, Weschnitzquerung, Risiko Bestandsbebauung) werden mit den Kostenvorteilen durch die kürzere Streckenführung und weiteren Vorteilen der Variante 13 kombiniert.

Daraus ergibt sich der Vorschlag zur Vorzugsvariante mit der Kombivariante 4 und 13

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Vorzugsvariante zwischen Einhausen/Lorsch und Mannheim-Waldhof verläuft im bergmännischen Tunnel

DB InfraGO



Die Vorteile der Vorzugsvariante auf einen Blick:

- **Hauptkriterium: wirtschaftlichste Alternative** (deutlich geringere Kosten insbesondere zur Variante „offene Bauweise“, auch klare Kostenunterschiede zu anderen bergmännischen Varianten wegen kürzerer Streckenführung (Tunnellänge)

Weitere Vorteile:

- **Kein Eingriff** in den Flusslauf der **Weschnitz, da Tunnel bereits ca. 1 km vorher beginnt und die Weschnitz bergmännisch unterfährt**
- **Keine Beeinträchtigung** der Bebauung im **Gewerbegebiet Lorsch, da andere unterirdische Streckenführung**
- **Keine Rodungen** im Lorscher/Lampertheimer Wald

DB InfraGO AG [redacted] 4. März 2024 5

Begründung der DB InfraGO AG zu vorgenommener Optimierung der Strecke:

Im Zuge der Vorplanung wurden mehrere Tunnelvarianten beplant. So wurden Varianten in offener und geschlossener Bauweise untersucht. Im Zuge der Ausplanung dieser Varianten stellte sich heraus, dass der Bau von Tunneln in offener Bauweise im Projektgebiet teurer ist als der Tunnelbau in geschlossener Bauweise. Zudem wurde festgestellt, dass der Bau von zwei kürzeren Tunneln in geschlossener Bauweise teurer ist als der Bau eines längeren durchgängigen Tunnels in geschlossener Bauweise. *(Hinweis EBA: Ähnliche Betrachtungsansätze mit demselben Schluss, dass ein verlängerter Tunnel die kostengünstigere Lösung ist, gab es auf im Projektabschnitt Kottewitz – Weinböhla mit dem „Kockelsbergtunnel“).*

Grund dafür ist, dass der Abschnitt zwischen beiden Tunneln wieder inoffener Bauweise (mit teils tiefen Einschnitten) realisiert werden muss und somit die Kosten gegenüber einem langen Tunnel höher sind.

Daher wurde die Vorzugsvariante für den PFA 5&6 mit einem durchgehenden bergmännischen Tunnel gewählt.

Wertung EBA: Die Argumentation für die optimierte Tunnelvariante ist nachvollziehbar. Berücksichtigt wurden neben reinen Kostenbetrachtungen auch die Akzeptanz in der Öffentlichkeit. Mit steigender Akzeptanz sinken Risiken für Einsprüche im Planfeststellungsverfahren – welche i.d.R. zu einer Verlängerung der Planungszeit führen und sich dann ebenfalls zeitverzögernd auf die bautechnische Umsetzung der Planung auswirken. Das EBA hat der neuen Vorzugsvariante mit E-Mail vom 31.01.2024 zugestimmt.

5. Optimierte Vorzugsvariante der Gesamtstrecke



Die Vorzugsvariante der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim verläuft ab Neu-Isenburg-Zeppelinheim parallel zur Autobahn A5 und ab Darmstadt entlang der A67 bis kurz vor Einhausen. Dort mündet die Strecke in einen Tunnel, der auf der Ostseite der Autobahn an Einhausen vorbeiführt, die Weschnitz unterquert und in Höhe der L3111 auf die andere Seite der A67 wechselt. Die Strecke verläuft anschließend durchgehend unterirdisch durch den Lorscher/Lampertheimer Wald nordwestlich an Lampertheim-Neuschloß vorbei bis nach Mannheim-Blumenau. Dort bindet sie an die Riedbahn an.

Darmstadt wird mit einer Nord- und einer Südanbindung an das Personenverkehrsnetz angebunden.

Der Güterverkehr aus Mainz erreicht die neue Trasse über die sogenannte Weiterstädter Kurve.

Vorzugsvariante in Zahlen

Aus den vorangegangenen Planungen ergibt sich für die Haupttrasse eine Streckenlänge von insgesamt 57,8 km. Davon werden 9 km in einem Trog (offene, vertiefte Gleislage unterhalb des Geländeniveaus) verlaufen und 19 km in Tunneln. Die Maximalgeschwindigkeit wird 300 km/h betragen.

Wertung EBA:

Im Rahmen der strategischen Planungsbegleitung am 09.10.2020 wurde Variante IIb als gesamthaft vorteilhaftere gewählt. Diese stellt zwar nicht die kostengünstigste Lösung dar (+18 Mio. € in Vergleich der zu kostengünstigsten Var.III)), bildet jedoch das Optimum aus der Minimierung von Schallbetroffenheiten und Walderhalt ab. Die hohe Akzeptanz der Öffentlichkeit wurde über die Beteiligungsforen gespiegelt. Das Risiko zeitbehindernder (und somit projektverlängernder) Einsprüche im Planfeststellungsverfahren sinkt somit und trägt dbzgl. zur Planungssicherheit bei.

Aus diesen Gründen sollte, aus Sicht des EBA, die Vorzugsvariante der DB InfraGO AG weiterverfolgt werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

6. Umweltverträglichkeit

Den rechtlichen Rahmen zum Umgang mit den Eingriffen in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild durch den geplanten Neubau der NBS Frankfurt–Mannheim bilden die §§ 13 ff. des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG).

Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG, § 7 Abs. 1 Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

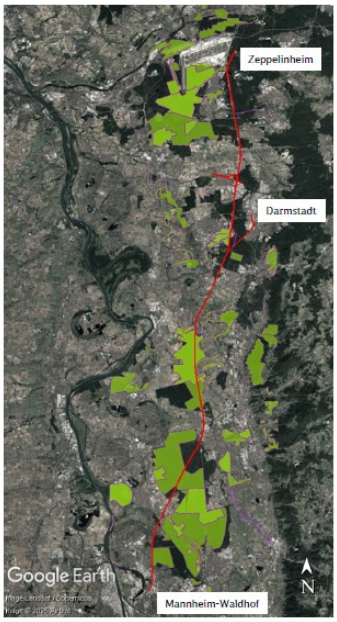


Abbildung 11: Schutzgebiete an der NBS (grün eingezeichnet); Quelle: Darstellung auf der Grundlage von Daten des Hessischen Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat"

DB InfraGO AG, I.II-MI-M, Stand: 12.2025

Im Untersuchungsraum sind folgende Schutzgebiete ausgewiesen und berücksichtigt (Abbildung 11): FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete, Vogelschutzgebiete.

- Das Projekt NBS Frankfurt–Mannheim begann 2008 mit der Akquise von Flächen für Naturschutzzwecke, was aufgrund begrenzter verfügbarer Flächen im Raum Südhessen herausfordernd war. Es wurden rund 500 Hektar großflächige Biotopkomplexe gesichert und langfristig für Naturschutzzwecke gebunden.

Sowie die weiteren Umweltmaßnahmen, wie:

- Zu Vermeidung/ Minimierung des Kollisionsrisiko und die Zerschneidung von Lebensräumen für Fledermäuse zu minimieren, werden im Bereich PFA 4 sieben aus umweltfachlicher Sicht erforderlichen Fledermaus-Querungshilfen gebaut;
- Tunnelverlängerungen zum Schutz von Waldflächen und um Zwickelflächen zu vermeiden.

Wertung EBA:

Aus heutiger Sicht wurden alle gesetzlichen und ökologischen Erfordernisse von der DB InfraGO berücksichtigt und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkt in die Planung integriert.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

7. Finanzielle Aspekte

7.1 Kosten (GWU, GWP)

Im Ergebnis der Vorplanung entstehen durch das Vorhaben NBS Frankfurt-Mannheim Bau- und Planungskosten (Basiskosten) in Höhe von 6.601,3 Mio. Euro.
Die Kosten (Preisstand 2022) teilen sich auf in

- Baukosten (real) in Höhe von 5.426,2 Mio. Euro und
- Planungskosten (real)in Höhe von 1.175,1 Mio. Euro.

Der Gesamtwertumfang des Projekts (GWU) beträgt 8.050,6 Mio. Euro (nominal). Dies beinhaltet Risikozuschläge für Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit ≥ 50 %.

Die DB InfraGO AG hat zusätzlich am 18.12.2024 eine Gesamtwertprognose (GWP) erstellt. Diese bezieht weitere – anhand von statistisch ermittelten Risikokennwerten quantifizierte – mögliche Risiken mit ein, z. B. steigende Baukosten, vom Kostenplan abweichende Vergabeergebnisse, neue Erkenntnisse aus vertiefter Planung oder neue Richtlinien und Gesetze. Die GWP für das Vorhaben beträgt **10.057,9 Mio. Euro** (Preisstand 2022)**.**

Die GWP-Angabe bezieht sich auf eine kontinuierliche Umsetzung des Vorhabens. Sollten sich durch eine fehlende Bundesfinanzierung Unterbrechungen beim Vorhaben ergeben, werden sich die Kosten des Vorhabens erhöhen. Bei einer Unterbrechung des Vorhabens von 5 bzw. 10 Jahren können die Kosten allein durch Preissteigerungen um rund 15 % bzw. 30 % höher als bei einer ununterbrochenen Projektdurchführung liegen.

Kommentar EBA

Ziel der parlamentarischen Befassung ist die Vorstellung der wirtschaftlichsten Vorzugsvariante. Die zugrunde liegende Gesamtwertprognose (GWP) dient dazu, dem Parlament eine belastbare Entscheidungsgrundlage über die zu erwartenden Endkosten zu liefern.
Der in der Einzelvorstellung ausgewiesene GWP-Wert in Höhe von 10.057,90 Mio.€ basiert auf dem Preisstand 2022.
Das BMV hat die NBS Frankfurt–Mannheim unter Berücksichtigung der Vorplanungsergebnisse (Projektdossier der volkswirtschaftlichen Bewertungen gemäß § 5 (3) Bedarfsplanumsetzungs-vereinbarung (BUV) vom 27.03.2026 (Preisstand 2021)) bewertet.
Im Ergebnis dieser Untersuchung (für Projektbündel 6) ergibt sich unter Ansatz des im BVWP üblichen Risikozuschlags von zehn Prozent eine positive Wirtschaftlichkeit (NKV) von 1,1.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

7.2 Wirtschaftlichkeit

Aus zuwendungsrechtlicher Sicht ist festzustellen, dass es sich bei der Vorzugsvariante Variante II.b nicht um die kostengünstigste Lösung handelt (18 Mio. Differenz zur Variante III).

Unter Berücksichtigung anderer Entscheidungskriterien, wie z.B. geringste Schallbetroffenheiten, Walderhalt und maximale Entlastung der Kommunen von nächtlichen Güterverkehrsemissionen, wurde im Rahmen der Strategischen Planungsbegleitung 09.10.2020 entschieden, dass die Variante II.b als Vorzugsvariante zu verfolgen ist.

7.3 Finanzierung

Das Projekt NBS Frankfurt- Mannheim wird durch den Bund nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) finanziert, da es sich um ein Projekt im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene handelt. Die Deutsche Bahn beteiligt sich am Projekt mit Eigenmitteln nach § 9 Abs. 1 BUV, die Festlegung einer propjektspezifischen Tragfähigkeitsquote erfolgt gem. § 9 Abs. 2 BUV.

Die Kreuzungsmaßnahmen werden nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG/ EKrG lite) finanziert.

Der Abschluss der Baufinanzierungsvereinbarung:
PFA 1 voraussichtlich 2027,
PFA 2 - 6 voraussichtlich 2029 geplant.

8. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Seit Wiederaufnahme der Planungen im Jahr 2016 werden die Planungen der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim durch ein informelles Beteiligungsverfahren begleitet.

Um auch die breite Öffentlichkeit aktuell und transparent über die Entwicklungen des Projekts zu informieren, wurden und werden neben vielen Hintergrundinformationen auch alle Präsentationen und Protokolle der Sitzungen des Beteiligungsforums auf der Projektwebseite www.frankfurt-mannheim.de veröffentlicht.

Die Informations- und Beteiligungsmaßnahmen im Überblick

- Sitzungen des Beteiligungsforums (inkl. Arbeitsgruppen) – bisher 38 Sitzungen
- Projektwebseite www.frankfurt-mannheim.de

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- Virtueller Infomarkt – bisher zum PFA 1: https://www.frankfurt-mannheim.de/virtueller-infomarkt.html#virtuellerInfomarkt mit Lageplänen, Querschnitten, Schallschutzgutachten, Baulogistikkonzept, Visualisierungen und Hintergrundinformationen
- Visualisierungen – Bild und Film
- Faktenblätter, Karten
- Informationsveranstaltungen – vor Ort und digital
- Tour mit dem Infomobil durch die Region – zuletzt 2022: 10 Stationen mit insgesamt rund 1.000 Besucher:innen
- Pressearbeit
- Direkte Kommunikation.

Die im Bericht der DB InfraGO AG aufgelisteten Kernforderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gehen über das Maß der Planung, die sich nach dem Stand der Technik und gesetzlichen Vorschriften richtet, hinaus und erzeugen Mehrkosten.

8.1 Kernforderungen aus der Region

Im Anschluss an die Ermittlung der Vorzugsvariante hat die Region für die parlamentarische Befassung ihre Forderungen, die über den gesetzlichen Rahmen hinausgehen, erarbeitet. Aufgrund der Kleinteiligkeit der regionalen Forderungen wurden diese in Kernforderungen (KF) zusammengefasst, die u. a. folgende Forderungen beinhalten:

KF 1: Schallschutz Neubaustrecke

– Neubau und Verlängerung von Schallschutzwänden
– Verlängerung von geplanten Tunneln
– Einhausung von Trog-Bereichen.

KF 2: Schallschutz Bestandsstrecken

– Lärmschutz an der Rhein-Main-Bahn
– Lärmschutz an der Riedbahn
– Lärmschutz an der Main-Neckar-Bahn.

KF 3: Umwelt

– Minimierung von Eingriffen
– Aufnahme in Ausgleichsprogramme
– Wiederaufforstung betroffener Waldränder
– Tunnelverlängerungen zum Schutz von Waldflächen und um Zwickelflächen zu vermeiden.

KF 4: Sonstige Forderungen

– Barrierefreie Gestaltung eines Bahnhofs und Bau von Haltepunkten
– Erhalt von Radwegeverbindungen
– Städtebauliche Integration und Gestaltung der Schallschutzwände
– Kapazitätserweiterung.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zusammenfassung der Kosten für übergesetzliche Forderungen:

KF 1 Schallschutz Neubaustrecke – Kosten in Mio. Euro	**KF 2** Schallschutz Bestandsstrecken – Kosten in Mio. Euro (Kosten in Mio. Euro für alternative Forderung mit niedrigeren Schallschutzwänden)	**KF3** Umwelt	**KF 4** Sonstige Forderungen – Kosten in Mio. Euro (Kosten in Mio. Euro für alternative Forderung mit niedrigeren Schallschutzwänden)
Forderungen, Beschreibungen und Kommentare sind der Anlage 4, Seiten 2–14, zu entnehmen	Forderungen, Beschreibungen und Kommentare sind der Anlage 4, Seiten 15–23, zu entnehmen	Forderungen, Beschreibungen und Kommentare sind der Anlage 4, Seiten 24–29, zu entnehmen	Forderungen, Beschreibungen und Kommentare sind der Anlage 4, Seiten 30-31, zu entnehmen
1.707,8	**330,7 (141,6)**	**nicht monetär bewertet**	**20,0**
Insgesamt			**2.058,5 (1.869,4)**

Eine detailiertere Beschreibung der Forderungen ist der Präsentation zu Einzelvorstellung (siehe Seite 21-23) sowie der Anlage 4 - Zusammenfassung der Kernforderungen der Region zu entnehmen.

Wertung EBA:

Die obengenannten Kernforderungen sind nicht im gesetzlichen Rahmen erfüllbar. Diese Forderungen können nicht dem Zuständigkeitsbereich des Bundes im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens zugeordnet werden.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

9. Zusammenfassung

Die Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim dient der Entlastung des stark überlasteten Eisenbahnkorridors, „Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“, welcher mit die höchsten Zugbelastungen und gleichzeitig auch die größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz aufweist.
Durch den Neubau der Strecke werden die Fahrzeiten deutlich verkürzt, zusätzliche Kapazitäten im Schienennetz geschafft und sowohl der Fern- als auch den Nahverkehr spürbar verbessert. In diesem Zusammenhang unbedingt zu erwähnen ist auch der Vorteil der betrieblichen Entspannung für die Zuglenkung des Schienengüterverkehrs, da dessen Produkte nachts (in den personenverkehrsschwachen Zeiten) über die NBS geleitet werden.
Das geht damit einher, dass es durch die nächtliche Verlagerung der Güterverkehrsströme auf die NBS zu einer lärmtechnischen Entspannung für die Anwohner der sonst durch den Schienengüterverkehr betroffenen Bestandstrecken kommen wird.

Gesamtstreckenlänge - 57,8 km. Davon werden 9 km in einem Trog (offene, vertiefte Gleislage unterhalb des Geländeniveaus) verlaufen und 19 km in Tunneln. Die Maximalgeschwindigkeit wird 300 km/h betragen. Als Sicherungstechnik ist ETCS-Level 2 (FRMCS) ohne Signale vorgesehen.

Die GWP für das Vorhaben beträgt 10.057,9 Mio. Euro (Preisstand 2022).

Die Region erhebt zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante in Höhe von 2.058,5 Mio. Euro (oder 1.869,4 Mio. Euro für alternative Forderung mit niedrigeren Schallschutzwänden), die über gesetzliche Regelungen hinausgehen.
Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht des EBA nicht zur Umsetzung empfohlen werden und nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden.
Sollte es zur Realisierung der Kernforderungen kommen, würde dies zu Mehrkosten, zu einer längeren Bauzeit und zu einer Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors (NKV) führen.

Empfehlung

Im Rahmen mehrmaliger Abstimmungen mit dem BMV wurde eine gemeinsame Vorzugsvariante erarbeitet. Auf Basis dieser Gespräche wird folgende Empfehlung für die weitere Entscheidungsfindung im Parlament ausgesprochen:
das EBA befürwortet die Realisierung des Vorhabens auf Basis der im Rahmen der Vorplanung ermittelten Vorzugsvariante, schließt jedoch weitergehende, ‘übergesetzliche‘ Forderungen der Region aus.

Gez. [redacted]