



Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

3. Sitzung des Beteiligungsforums

DB Netz AG | Jörg Ritzert | 4. Dezember 2017

1. Bewertung der rechtlichen Verbindlichkeit des BVWP
2. Neue Finanzierungsbedingungen für Bedarfsplanvorhaben (BUV)
3. Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen
4. Das Infomobil

1. Bewertung der rechtlichen Verbindlichkeit des BVWP
2. Neue Finanzierungsbedingungen für Bedarfsplanvorhaben (BUV)
3. Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen
4. Das Infomobil

- Die gesetzlich verbindliche Bedarfsentscheidung im BSWAG inkl. Bedarfsplan (vgl. § 1 Abs. 2 BSWAG) basiert auf dem BVWP sowie auf im Vorfeld des BVWP nach einheitlicher Methodik erstellten wissenschaftlichen Studien zur Bewertung von Projekten vor dem Hintergrund der aktuellen Verkehrsprognose; PRINS ist ein Extrakt dieser Gutachten mit einer Ergebniszusammenfassung.
- Anlage 2 BVWP 2030: Maßnahmenbeschreibung; PRINS: Maßnahmenbeschreibung, Darstellung der Notwendigkeit und verkehrlicher Ziele
- Entsprechende Aussagen für die Einzelmaßnahme nehmen als konkretisierende Unterlage „mittelbar“ an der gesetzlichen Wirkung der Bedarfsentscheidung teil.
- Argument: Der Gesetzgeber entscheidet, wie ein (festgestellter) verkehrlicher Bedarf befriedigt werden soll:
 - Dimensionierung, Netzverknüpfung;
 - verkehrliche Projektziele sind untrennbar mit Bedarf verknüpft, Bedarfsfeststellung erfolgt im Hinblick auf Erreichung bestimmter Ziele.

Die verkehrlichen Ziele, die das Projekt NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar verfolgt

- In diesem Sinn zu verwirklichende verkehrliche Ziele:
 - v_{\max} 300 km/h
 - Fahrzeitenverkürzung, insbes. zw. Ffm und Mannheim
 - Kapazitätssteigerung im Korridor
 - Erhöhung Betriebsqualität durch Entmischung
 - Entlastung der Bestandsstrecken von nächtlichem Güterverkehr
 - Verbesserung der Anbindung von Darmstadt (Nordanbindung und ggf. Südanbindung, soweit verkehrliches Erfordernis im weiteren Planungsprozess erbracht wird) und Wiesbaden an den SPFV und an den Flughafen Frankfurt

- Das Ziel Fahrzeitverkürzung ist zu verstehen im Sinne einer „größtmöglichen“ Fahrzeitverkürzung (Ziel: Erreichung 9 Min.).

Bedeutung der Formulierungen zur Führung einer NBS in Bündelung zur BAB 5 und BAB 67 (südlich des Darmstädter Kreuzes)

- Der Gesetzgeber gibt mit der Bedarfsentscheidung keine konkrete Trassenführung vor.
- PRINS beschreibt das Modellprojekt, das alle verkehrlichen Ziele erfüllt und zu einem positiven NKV führt.
- Die konkrete Trassenfindung für das Vorhaben, für das die Bedarfsentscheidung vorliegt, erfolgt auf der Ebene der nachfolgenden Planungsverfahren.
- Das Bündelungsgebot ist dabei eine zu berücksichtigende Abwägungsdirektive.

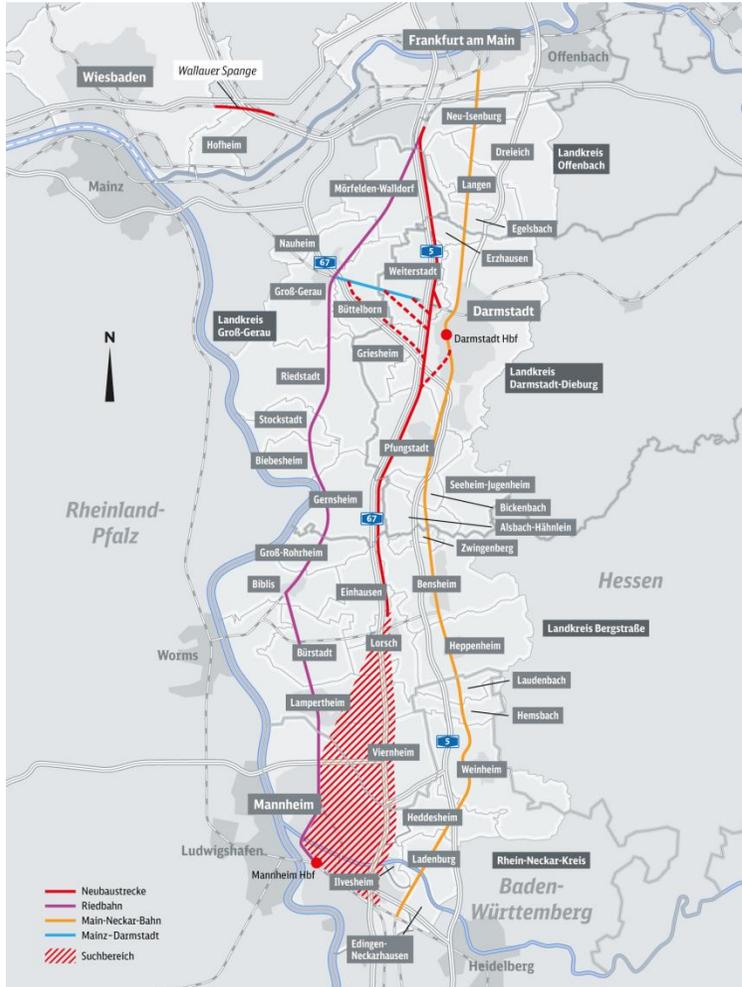
1. Bewertung der rechtlichen Verbindlichkeit des BVWP
2. Neue Finanzierungsbedingungen für Bedarfsplanvorhaben (BUV)
3. Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen
4. Das Infomobil

Neue Finanzierungsbedingungen für Bedarfsplanvorhaben (BUV)



Vortrag: Alexander Lanz, BMVI

1. Bewertung der rechtlichen Verbindlichkeit des BVWP
2. Neue Finanzierungsbedingungen für Bedarfsplanvorhaben (BUV)
3. Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen
4. Das Infomobil



Nach dem letzten Beteiligungsforum hat keine weitere Sitzung der Arbeitsgruppe „Verkehrskonzeption“ stattgefunden.

Bisherige Themen in der Arbeitsgruppe

- Mittelrheinstudie
- Bundesverkehrswegeplan 2030
- **Vorschläge und Hinweise der Teilnehmer zu einer verkehrlichen Konzeption der NBS**
 - NBS als reine Güterverkehrsstrecke
 - Tagsüber auch Güterverkehr auf der NBS
 - Viergleisigkeit der NBS
 - Überholbahnhöfe und Überholgleise
 - **Verkehrslenkung**

Wurde in AG 3 am 6.11.2017 vorgestellt und diskutiert

Fragen der Verkehrskonzeption werden Anfang 2018 in der nächsten Arbeitsgruppensitzung diskutiert

Themen der nächsten Sitzung voraussichtlich Februar 2018

- Detaillierte Verkehrslenkungsvarianten
- §57 Eisenbahnregulierungsgesetz (wg. Umsetzung Verkehrslenkung Güterverkehr)
- Güterverkehr tagsüber auf der NBS z.B. durch
 - Überholgleise
 - Viergleisigkeit (nicht über die Projektziele im BVWP abgedeckt)
- Darstellung der Streckenkapazitäten

Für die schalltechnischen Untersuchungen wurde eine Verkehrslenkungsvariante erarbeitet

Aktueller Planungsstand der Verkehrslenkung

- Unter der **Prämisse „Gleiche Anzahl an verbleibenden Güterzügen nachts auf der südlichen Riedbahn und der südlichen Main-Neckar-Bahn“** wurde eine mögliche Verkehrslenkungsvariante erarbeitet und **mit der Ist-Situation verglichen**.
- **Methodik der Ermittlung**
 - **Ist-Zugzahlen (DB):** Zugzahlen aus verkehrsstarker KW der 43/2016 (Dienstag bis Freitag) ohne Berücksichtigung bereits umgerüsteter Güterwagen
 - **Prognosezugzahlen 2025 (Bund):** Werden berechnet aus europaweiten Verkehrsmengen auf Basis eines Modells, das alle Verkehrsströme (Reisende und Frachten) in Deutschland abbildet.
 - Diese Züge werden entsprechend ihrer Quelle-Ziel-Relationen auf die Strecken verteilt.

Aktueller Planungsstand der schalltechnischen Untersuchungen

- Die **Lärmentwicklung** an den Bestandsstrecken wurde **für den hessischen Abschnitt** der Neubaustrecke **ermittelt und vorgestellt** (ausgenommen Abschnitt Groß-Gerau-Darmstadt).
- Ergebnis: Gemäß der Schalluntersuchung wird es **nachts an den Bestandsstrecken leiser, tagesüber** gibt es **nur geringfügige Veränderungen** (Vergleich Ist-Zugzahlen - Prognose 2025)

Mit Verkehrslenkung wird der Güterverkehr im Vergleich zur Prognose 2025 ohne Verkehrslenkung nachts auf der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn weniger

Vergleich
Prognose 2025
ohne und mit
Verkehrslenkung

Legende:
Verkehrslenkung
„ohne“:
„mit“:

Zugzahlen (Quelle Mittelrheinstudie des Bundes):

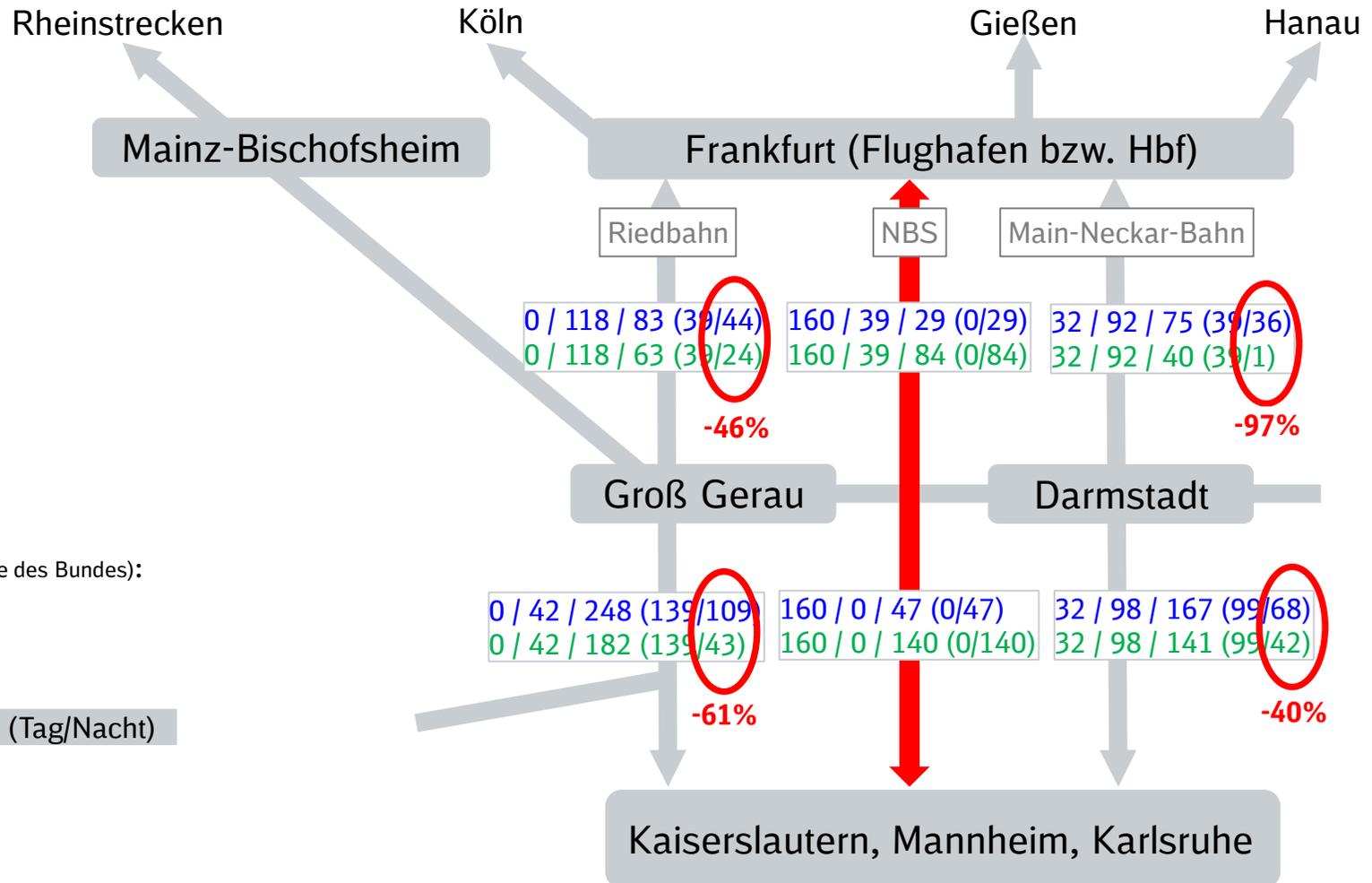
0 / 43 / 154 (100/54)

↓
↓
↓

Güterverkehr in 24 h (Tag/Nacht)

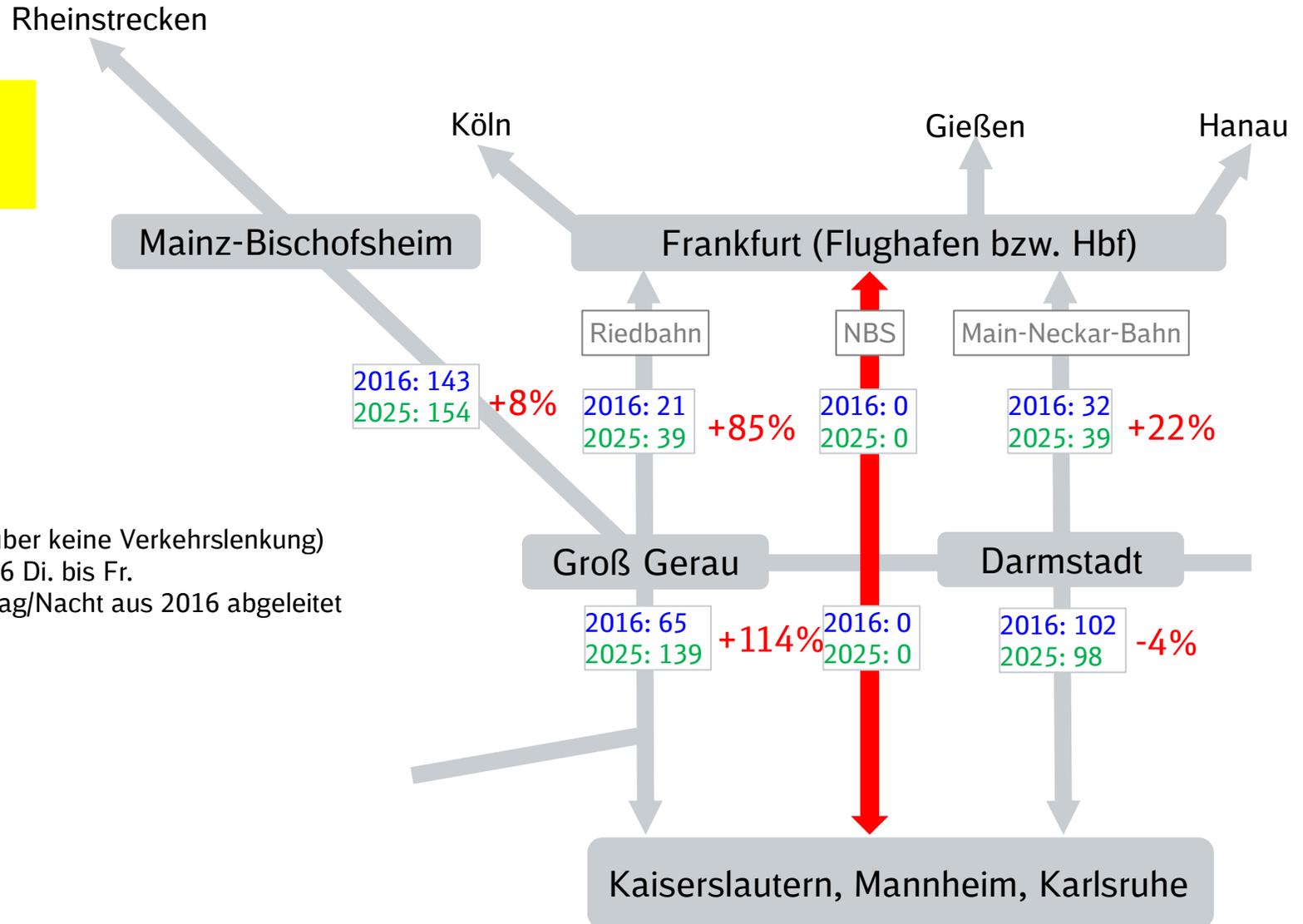
Nahverkehr in 24 h

Fernverkehr in 24 h



Tagsüber wird der Güteverkehr nach Prognose 2025 auf der Riedbahn zunehmen

Vergleich tagsüber:
Ist-Zugzahlen mit
Prognose 2025



Legende:
Zugzahlen SGV (tagsüber keine Verkehrslenkung)
2016: 43. KW 2016 Di. bis Fr.
2025: Verhältnis Tag/Nacht aus 2016 abgeleitet

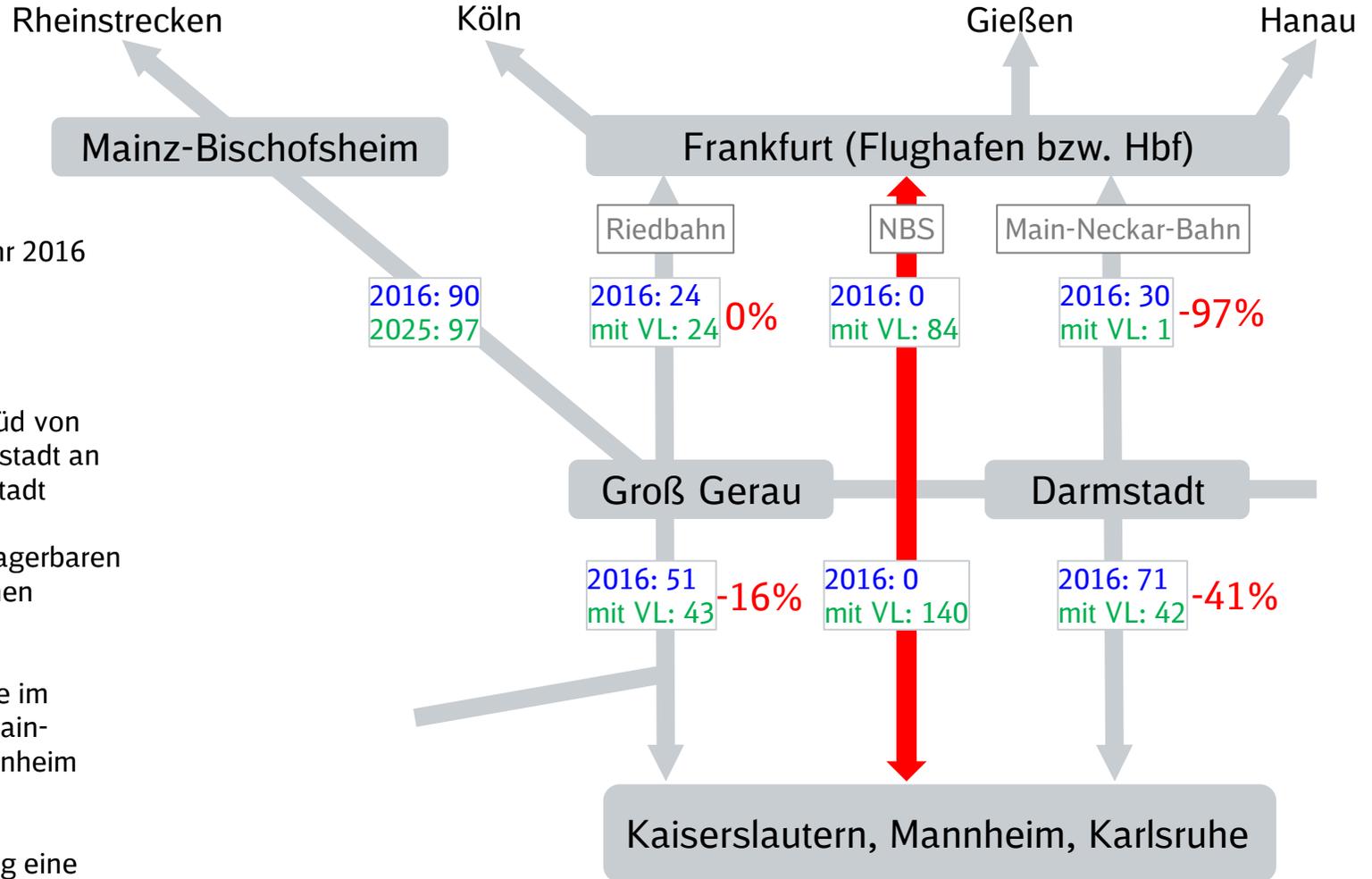
Die NBS führt **nachts** auf den Bestandsstrecken zu einer Verringerung der Anzahl der **Güterzüge** gegenüber heute

Vergleich nachts:
Ist-Zugzahlen mit
Prognose 2025 (mit
Verkehrslenkung)

Bezug:
Güterzugzahlen aus dem Jahr 2016

"mit VL"
Voraussetzungen für die VL:

1. Verbindungskurve West/Süd von der Strecke Mainz - Darmstadt an die NBS im Raum Weiterstadt
2. Feststellung der nicht verlagerbaren Güterzüge auf den einzelnen Strecken
3. Verlagerung der Güterzüge im Raum Frankfurt von der Main-Neckar-Bahn über Zeppelinheim auf die NBS
4. Ziel ist mit Verkehrslenkung eine gleiche nächtliche Güterzugzahl auf Riedbahn und Main-Neckar-Bahn (andere Prämissen sind möglich)



Die schalltechnischen Auswirkungen werden nach Vorliegen der Knotenuntersuchung Mannheim des Bundes auch für den baden-württembergischen Abschnitt ermittelt

Anregungen von Mitgliedern der Arbeitsgruppe

- Ermitteln der **Ist-Zugzahlen** für das Jahr 2016 durch die Berechnung eines **Mittelwertes**, der einen längeren Zeitraum berücksichtigt
- Berücksichtigung der **Güterwagenumrüstung** bereits **in den Ist-Zugzahlen 2016**
- **Ausweitung des Untersuchungsraums** für Fernwirkung

Nächste Schritte

- Die **Ist-Zugzahlen 2016 werden auf breiterer Basis neu berechnet.**
 - Angleichung der Erhebungsmethode für Ist- und Prognosezugzahlen
- Nach Vorliegen der Knotenuntersuchung Mannheim des Bundes sowie der **Zugzahlen 2030** werden die **schalltechnischen Auswirkungen in den Lärmdifferenzkarten aktualisiert** und **auch für den baden-württembergischen Abschnitt** erstellt.

Arbeitsgruppe 4 Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung



Letzte Arbeitsgruppensitzung:
16. November 2017 in Weiterstadt

Bisherige Themen in der Arbeitsgruppe

- **Vergleich** (verkehrlich und technisch) der **Referenztrasse des Bundes und der Durchfahrung Darmstadts** mit Bündelung entlang der A5 bzw. mit Bündelung entlang der A67
- **Planungsstand des Darmstädter Kreuzes** (Hessen Mobil)
- Kriterien und **Trassenalternativen einer Güterverkehrsanbindung der Bestandsstrecke Mainz-Darmstadt an die NBS**
- **Vorstellung einer möglichen Personenverkehrsanbindung Darmstadt Süd** (Grundlage Machbarkeitsstudie Stadt Darmstadt)

Die Referenztrasse des Bundes und eine Streckenführung durch Darmstadt wurde verkehrlich und technisch betrachtet

Aktueller Planungsstand

- Die Referenztrasse und die Durchfahrungsstrassen mit anschließender Führung entlang der BAB67 und der BAB5 wurden verkehrlich und technisch bewertet.
- Nach **Prüfung der Bahn** erfüllt **nur die Referenztrasse die verkehrlichen Ziele.**
- Nach Prüfung der Bahn hat **die Referenztrasse geringere Beeinträchtigungen der Bevölkerung und Wirtschaft in Darmstadt** zur Folge.
- Die **Mitglieder der Arbeitsgruppe** haben ihre **Stellungnahmen** und Fragen zur Bewertung der Bahn zur Streckenführung der NBS im Raum Darmstadt **eingebracht.**
 - Die Fragen bezogen sich **im Wesentlichen auf die verkehrliche Zielsetzung.**
 - Es wurden **keine Stellungnahmen oder Einwände** in Bezug **auf die technische Bewertung** der Bahn im Hinblick auf die Beeinträchtigungen der Bevölkerung und Wirtschaft in Darmstadt erhoben.
- Die **Kriterien und mögliche Streckenführungen einer Güterverkehrsanbindung** der Bestandsstrecke Mainz–Darmstadt an die Neubaustrecke wurden **vorgelegt.**

Die Referenztrasse des Bundes wird von der Bahn weiterhin als Vorzugstrasse betrachtet

Anregungen von Mitgliedern der Arbeitsgruppe

- **Klärung der Verbindlichkeit der verkehrlichen Ziele aus BVWP 2030** – insbesondere der Fahrzeitverkürzung (siehe TOP 1, Folien 4, 5 und 6)
- **Umweltfachlicher Vergleich Bündelung A5 versus Bündelung A67**
- **Personenverkehrsanbindung Darmstadt Süd: Prüfung der Variante entlang der Eschollbrücker Straße**

Nächste Schritte

- Die **Referenztrasse** wird **von der Bahn weiterhin** als **Vorzugstrasse** betrachtet.
- Auf Grundlage der verkehrlichen Ziele wird die Planung im Rahmen einer Grobanalyse überprüft.
- Umweltfachliche Vergleiche werden für sich aufdrängende Varianten, die die Ziele erfüllen, durchgeführt.
- Eine Abstimmung zum **Verkehrskonzept und zur Finanzierungsfähigkeit** der Personenverkehrs-**Südanbindung** erfolgt in 2018.
- Die **alternativen Güterverkehrs-Anbindungskurven werden** anhand des Kriterienkatalogs **bewertet und** mit den Teilnehmern der AG **besprochen**.

Arbeitsgruppe 5

Pfungstadt-Lorsch



Letzte Arbeitsgruppensitzung:
26. Oktober 2017 in Lorsch

Bisherige Themen in der Arbeitsgruppe

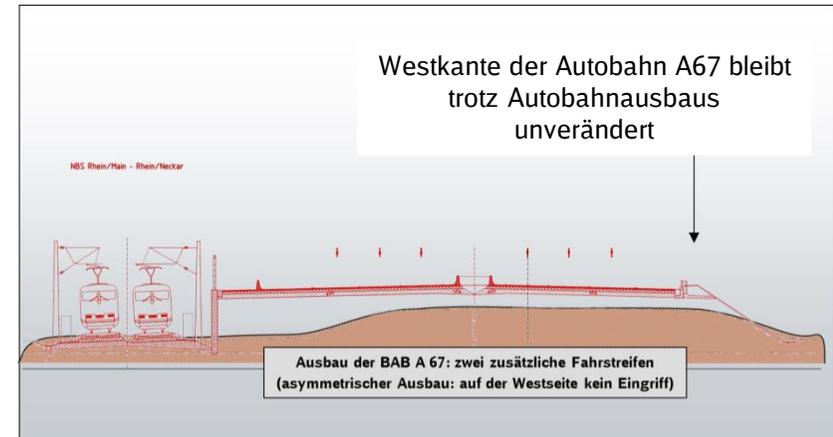
- Vorstellung des aktualisierten Planungsstands
- **Vergleich einer östlichen/westlichen Trassenführung entlang der A67**
- Präsentation des derzeitigen Stands der **Schutzfallanalyse**
- **Vergleich einer geländegleichen Trassenführung mit der Führung der Neubaustrecke in einem bergmännischen Tunnel** zwischen Langwaden und Lorsch

Zwischen Langwaden und Lorsch wurden Trassenvarianten unter Umwelt- und Schallschutzaspekten untersucht

Aktueller Planungsstand

- Im Abschnitt Pfungstadt-Lorsch wird die **Bündelung** der NBS RMRN **mit der BAB 67** weiter betrachtet (vgl. AG 4).
- Im Abschnitt Pfungstadt-Lorsch ist aus rein umweltfachlicher Sicht der **asymmetrische Ausbau der BAB67** nach Osten mit östlich angrenzender NBS weiterhin zu bevorzugen.
 - Mit dem östlichen Ausbau der NBS werden insbesondere stärkere Beeinträchtigungen von FFH-Lebensraumtypen vermieden.
 - Zur Reduzierung der Auswirkungen auf westexponierte Waldränder wurde die Durchführung von vorbereitenden Maßnahmen (abgestufte Waldränder) vorgeschlagen.
- Die Forderung nach einem bergmännischen Tunnel zwischen Langwaden und Lorsch **wurde untersucht**.

Asymmetrischer Ausbau

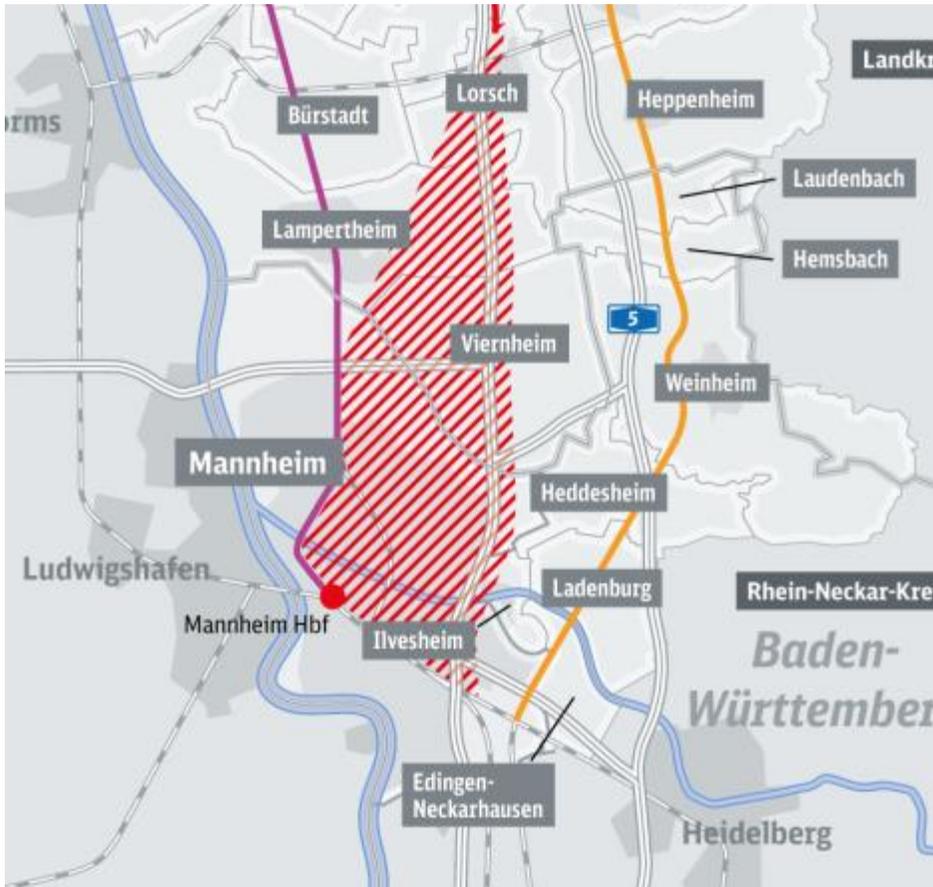


Eine Gesamtlärbetrachtung von NBS und BAB 67 wird durchgeführt

Nächste Schritte

- Die **Höhenlage der BAB 67** zwischen Gernsheim und Lorsch wird bis Frühjahr 2018 **überprüft**.
- Die vorliegenden **Entwurfs- und Genehmigungsplanungen werden** grundlegend überarbeitet.
- Die **Schalluntersuchung Schiene, BAB 67** und eine **Gesamtschalluntersuchung**, zur Entwicklung eines optimierten Schallschutzkonzepts, werden bis Frühjahr 2018 **erarbeitet**.

Dreieck Lorsch/Viernenheim/Mannheim



Letzte Arbeitsgruppensitzung:
19. Juni 2017 in Lampertheim

Bisherige Themen in der Arbeitsgruppe

- Methodik und Herangehensweise der Knotenuntersuchung Mannheim
- **Abgleich mit Lastenheft der IG BRN21**
- Darstellung der ermittelten Streckenkapazitäten
- **Grundlagen zur Verkehrslenkung**
- Abgrenzung des Projekts „Reaktivierung des zweiten Gleises der östlichen Riedbahn“

Erst nach Abschluss der Knotenuntersuchung Mannheim des Bundes kann die Streckenführung südlich Lorsch geplant werden

Aktueller Planungsstand der Knotenuntersuchung Mannheim

- Die **Streckenkapazitäten** wurden **ermittelt**.
- **Vorschläge** aus dem Teilnehmerkreis wurden **in die Knotenuntersuchung Mannheim der DB integriert**.
- Auf Basis der zwischenzeitlich entwickelten verkehrsgelenkten Zugzahlen (vorgestellt in AG 3 am 6.11.2017) wird die **Knotenuntersuchung unter Berücksichtigung der verkehrlichen Randbedingungen** (z.B. Start/Ziel Mannheim Rbf) und der Streckenkapazitäten **erarbeitet**.

Nach Vorliegen der Knotenuntersuchung Mannheim des Bundes steht fest, ob zusätzliche Infrastruktur notwendig ist

Anregungen von Mitgliedern der Arbeitsgruppe

- **Prüfen von Bypass- oder Tunnellösungen** für die Führung des Güterverkehrs durch den Knoten Mannheim

Nächste Schritte

- Erste **Zwischenergebnisse** der Knotenuntersuchung Mannheim der DB werden **Anfang 2018** in Arbeitsgruppe 1 vorgestellt.
- Nach Abschluss der Knotenuntersuchung des Bundes steht fest, ob und wenn welche zusätzliche Infrastruktur notwendig sein wird. Daraus kann sich auch eine Alternativenprüfung für den Knoten Mannheim ergeben.

Zentrale Themen aus den Arbeitsgruppensitzungen beziehen sich auf das Thema Lärmschutz

- **Entlastung der Bestandsstrecken** von Güterverkehr **auch tagsüber**
- **Lärmschutz an den Bestandsstrecken** nach Lärmvorsorge
- **Erweiterter Lärmschutz** in Langwaden, Lorsch und Einhausen
- **Erweiterter Lärmschutz** für Mannheim

 Alle Punkte werden weiter untersucht und in den Arbeitsgruppen diskutiert.

Wichtige Planungs- und Arbeitsschritte 2018

- Wallauer Spange: Abschluss der Vorplanung
- PfA 1 Zeppelinheim-Darmstadt-Nord:
 - Bürgerinformationsveranstaltungen
 - Einreichung der Planfeststellungsunterlagen
- Intensive Auseinandersetzung mit den Schallschutzthemen

1. Bewertung der rechtlichen Verbindlichkeit des BVWP
2. Neue Finanzierungsbedingungen für Bedarfsplanvorhaben (BUV)
3. Aktueller Planungsstand und Bericht aus den Arbeitsgruppen
4. Das Infomobil

MEHR ZUG FÜR DIE REGION

Unsere Projekte für den Ausbau der Infrastruktur



Das Infomobil im Einsatz für den Kontakt vor Ort



Information von Bürgerinnen und Bürgern zum Ausbau der Infrastruktur – Einsatz an unterschiedlichsten Orten in der Region

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!