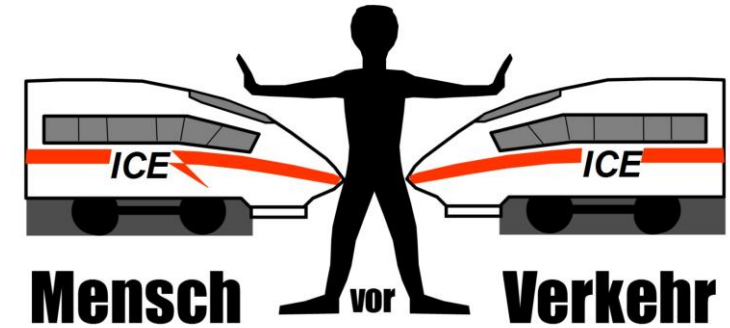


Jahreshauptversammlung Mensch vor Verkehr e.V.

10.04.2019 im Bürgerhaus Einhausen um 20:00 Uhr

Begrüßung und
Beschlussfähigkeit

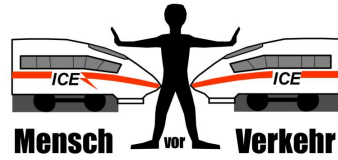


Herzlich Willkommen

§ 8 (6) Die Mitgliederversammlung ist beschlussfähig, sofern zu ihr satzungsgemäß eingeladen wurde.

Tagesordnung

- TOP 1: Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
- TOP 2: Bericht des Vorstandes
- TOP 3: Bericht der Kassenwartin Geschäftsjahr 2018
- TOP 4: Bericht der Kassenprüfer/innen
- TOP 5: Entlastung des Vorstandes
- TOP 6: Wahl der Kassenprüfer/innen
- TOP 7: Aktuelles zur Bahntrasse
- TOP 8: Aussicht und weiteres Vorgehen 2019
- TOP 9: Verschiedenes und freie Aussprache



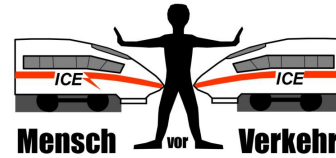
Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Auch das Berichtsjahr seit der letzten Jahreshauptversammlung war gespickt von Teilnahmen an Arbeitsgruppen und Beteiligungsforen.

„Mensch vor Verkehr“ nimmt an allen Arbeitsgruppen teil und bringt sich entsprechend ein.

Des Weiteren informierten wir im Rahmen der Neubürgerempfänge und Veranstaltungen wie z.B. „Thementag des Vogelparks Lorsch“.

Eine Informationsveranstaltung am 23.05.2018 im Paul Schnitzer Saal wurde durchgeführt.



Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Im Vorfeld der Landtagswahl hatten wir eine Veranstaltung in Form einer Podiumsdiskussion mit Landtagskandidaten

Es wurden Gespräche mit der BiLa (Bürgerinitiative Lampertheim) geführt

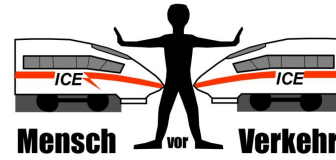
Ein Treffen mit den Verbänden am 28.02.2019 im Naturschutzzentrum Bergstraße schwor sich auf die Konsenstrasse ein. Beteiligt waren Mensch vor Verkehr, Bürgerinitiative Lampertheim (BiLa), NaBu (Naturschutzbund Deutschland), Bund für Natur und Umweltschutz Deutschland (BUND), Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW) Werner Groß, HessenForst Werner Kluge, Umweltdezernent Kreis Bergstraße Karsten Krug

Der Konsens der Verbände

- Tunnel in bergmännischer Ausführung von Langwaden bis ans Lampertheimer Gscheid mit Unterquerung der A 67 auf die Westseite.
- Weiterführung in enger Bündelung an der A 67
- Tunnelbau am Viernheimer Kreuz mit Unterquerung der A6 nach Süden zur Vermeidung von Zwickelbildung und Umgehung der nördlich des Autobahnkreuzes gelegenen Naturschutzbereiche

10. April 2018

Reimund Strauch

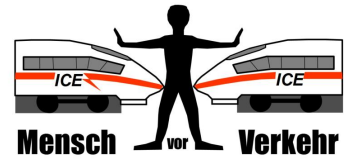
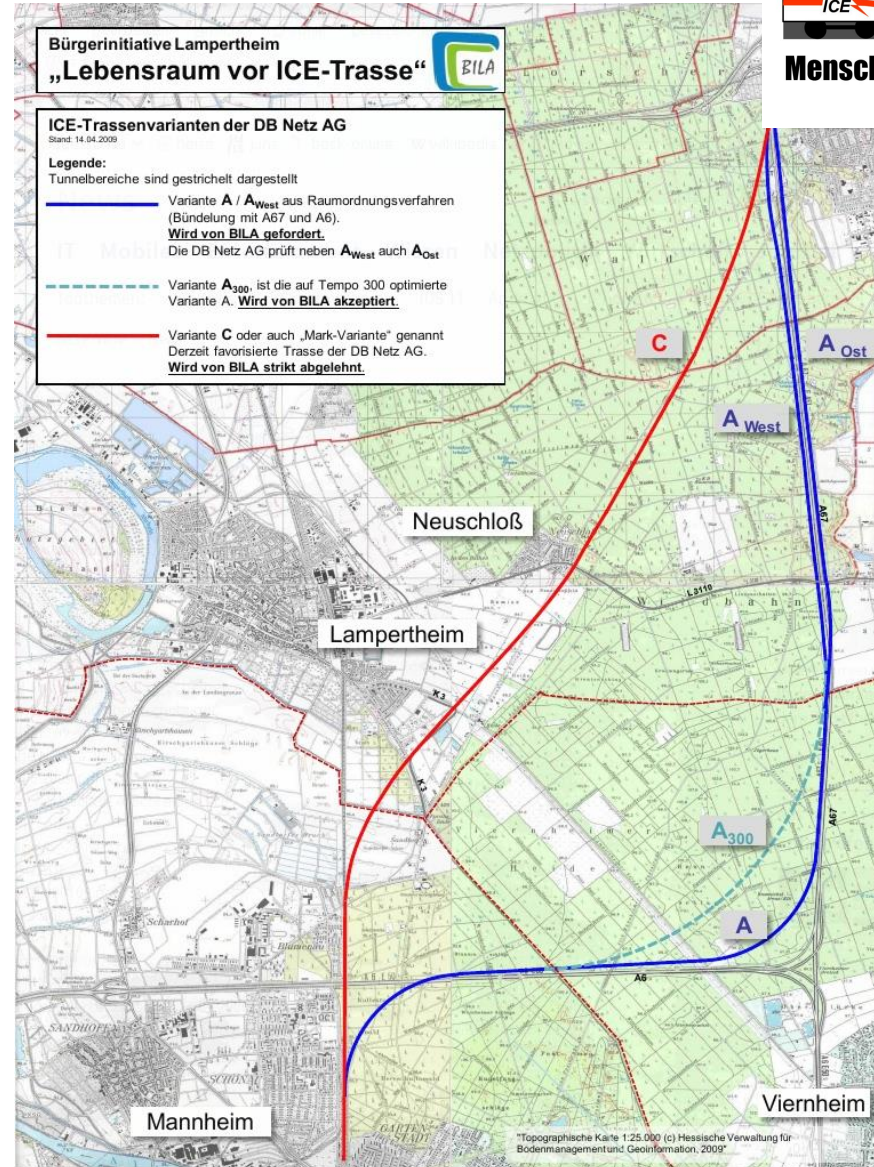


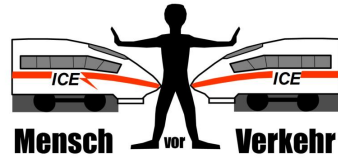
Der Konsens der Verbände

- Falls technisch nicht durchführbar, möglichst enge Einschmiegung der Kurve ins Viernheimer Dreieck.
- Weiterführung in enger Bündelung an der A6.
- Die gemeinsamen Standards der genannten BIs und Verbände von 2017 haben weiterhin Gültigkeit.
- Die Anwesenden stimmten über die Konsenstrasse ab und bekräftigten diese. Endgültig muss die Trassenführung am Viernheimer Dreieck geklärt werden. Jürgen Reiter führte den rechnerischen Mindestradius der Trassenkurve im Westen auf.

10. April 2018







Umweltverband

Dem Antrag auf Anerkennung als Umweltverband wurde im Juni 2018 stattgegeben.

Die Anerkennung erstreckt sich gemäß § 3 Abs. 1 Satz 3 UmwRG in ihrer räumlichen Ausdehnung auf den westlichen Teil des Kreises Bergstraße.

Umfasst sind die Gemarkungen der folgenden Kommunen:

Bensheim, Biblis, Bürstadt, Einhausen, Groß-Rohrheim, Heppenheim, Lampertheim, Lorsch, Viernheim und Zwingenberg.

Umweltverband

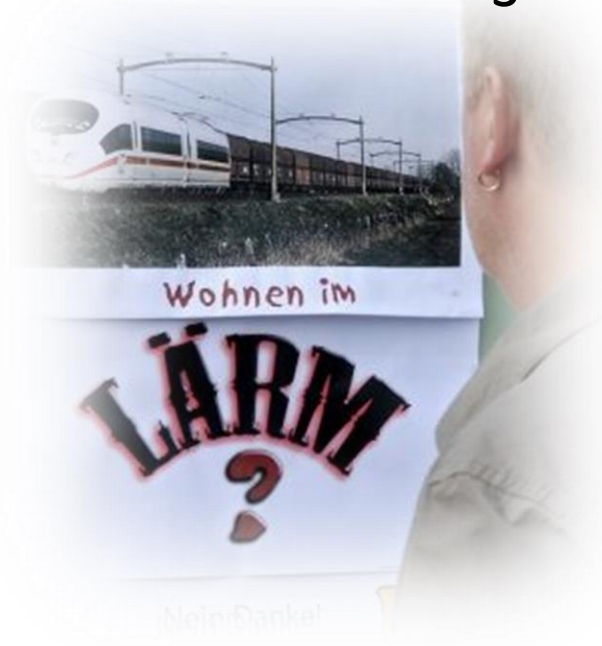
Das **Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (UmwRG)**

knüpft die Anerkennung in § 3 Abs. 1 S. 1 an folgende fünf Voraussetzungen, wonach der Antragsteller:

- ✓ nach seiner Satzung ideell und nicht nur vorübergehend vorwiegend die Ziele des Umweltschutzes fördert,
- ✓ im Zeitpunkt der Anerkennung mindestens drei Jahre besteht und in diesem Zeitraum im Sinne der Nummer 1 tätig gewesen ist,

Umweltverband

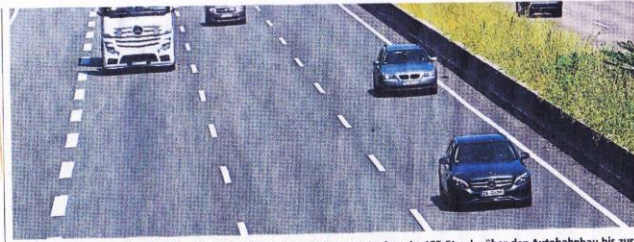
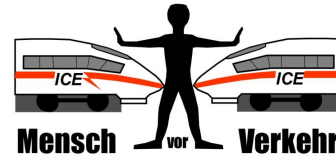
- ✓ die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bietet; dabei sind Art und Umfang ihrer bisherigen Tätigkeit, der Mitgliederkreis sowie die Leistungsfähigkeit der Vereinigung zu berücksichtigen,
- ✓ gemeinnützige Zwecke im Sinne von § 52 der Abgabenordnung verfolgt und



Umweltverband

- ✓ Jeder Person den Eintritt als Mitglied ermöglicht, die die Ziele der Vereinigung unterstützt; Mitglieder sind Personen, die mit dem Eintritt volles Stimmrecht in der Mitgliederversammlung der Vereinigung erhalten; bei Vereinigungen, deren Mitgliederkreis zu mindestens drei Vierteln aus juristischen Personen besteht, kann von der Voraussetzung nach Halbsatz 1 abgesehen werden, sofern die Mehrzahl dieser juristischen Personen diese Voraussetzung erfüllt.

Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation



Als anerkannter Umweltverband ist Mensch vor Verkehr zukünftig vom Ausbau der ICE-Strecke über den Autobahnbau bis zur

Mehr Rechte, mehr Pflicht

MENSCH VOR VERKEHR Verband wird künftig zu allen Infrastrukturmaßnahmen

Von Hans-Jürgen Brunnengräber

EINHAUSEN. Wenn im Ried und an der Bergstraße zukünftig Straßen gebaut oder Neubaugebiete ausgewiesen werden sollen, wird auch der Verein Mensch vor Verkehr (MvV) offizielle Stellungnahmen dazu abgeben. Mit der Anerkennung durch das hessische Umweltministerium als Umweltverband steht der Verein für einen Bereich des Kreises auf einer Stufe mit den bekannten Umweltverbänden wie Nabu, BUND oder der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW).

Diesen Status hat sich MvV über Jahre hinweg durch fundierte Stellungnahmen bei Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren oder dem Lärmaktionsplan des Landes Hessen erworben. Neben einem gesetzlich geregelten Mitspracherecht bei Genehmigungsverfahren hat der Verein jetzt auch die Möglichkeit

einer sogenannten Verbandsklage, etwa gegen Planfeststellungsbeschlüsse von öffentlichen Baumaßnahmen. „Die Anerkennung bringt zwar mehr Rechte, aber auch mehr Pflichten und mehr Arbeit mit sich“, macht MvV-Vorsitzender Reimund Strauch deutlich.

Mensch vor Verkehr wird zukünftig zu allen Infrastrukturmaßnahmen im westlichen Teil des Kreises Bergstraße zu hören sein. Die Zuständigkeit des neuen Umweltverbandes umfasst die Gemarkungen Bensheim, Biblis, Bürstadt, Einhausen, Groß-Rohrheim, Heppenheim, Lampertheim, Lorsch, Viernheim und Zwingenberg. Diese Ausweitung über die Vereinsatzung war Voraussetzung für die Anerkennung als Umweltverband. Mensch vor Verkehr strebt an, dass das „Schutzgut Mensch“ bei Planungen stärker berücksichtigt wird. Er will Lärmschutz, Luft- und

Wasserreinhaltung, Natur- und Landschaftsschutz und den nachhaltigen Umgang mit den natürlichen Ressourcen verbessern. Weiterhin will er für eine rücksichtsvolle und intelligente Planung bei der Stadt- und Ortsentwicklung und bei Infrastrukturprojekten eintreten.

Befangenheit muss vermieden werden

„Da müssen wir uns detailliert auch in kommunale Projekte einarbeiten“, macht Vorsitzender Strauch deutlich. Eine Arbeit, die nach Einschätzung des Vorsitzenden, selbst ein erfahrener Kommunalpolitiker, nicht nur die Vorstandsmitglieder leisten können. Wie dieser Bereich der Vereinsarbeit zukünftig zu organisieren sei, müsse jetzt in den Vorstandsgremien besprochen werden.

Dabei wird der Verein auch rechtliche Fragen zu klären

haben. Wie sieht er die Lage aus?

Im Zuge der Baumaßnahmen in Lorsch ist ein Parkplatzzugriff für den Verkehr zu erwarten. Das kann der Verband nicht akzeptieren. Das Verbot des Verkehrs durch den Abmündungsbereich ist nicht aus, dass es dem Verkehrsgut dem noch offen zu klären ist.

Zum Stand im Forum zur Bahnstrecke Frankfurt-Mannheim merkt Vorsitzender Strauch an: Nach wie vor favorisiere die Bahn eine Minimalvariante. Sprich die kürzest mögliche Unterführung des Straßenklebblatts von A67 und B47 zwischen Einhausen und Lorsch und

Die Bahn habe fast ausschließlich die Baukosten im Blick. Andere Kosten, etwa für Landverbrauch, Gesundheitsschäden sowie mögliche Ausgleichsmaßnahmen, schließlich führe eine oberirdische Trasse durch Schutzgebiete, blieben unberücksichtigt, kri-

schützgemeinschaft Deutscher Wald und weitere Vereine. Zahlreiche Ingenieure verschiedener Fachrichtungen, Techniker, kommunale Mandatsträger und juristisch geschulte Verwaltungsfachleute stellen MvV ihr Wissen zur Verfügung.

LORSCH/EINHAUSEN. Große Freude herrscht bei den Aktiven von „Mensch vor Verkehr“ (MvV). Denn der Verein, dessen Mitglieder seit vielen Jahren für einen langen Bergsträßer Tunnel beim geplanten Bau der Schienenneubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim kämpfen, ist jetzt als Umweltverband anerkannt worden. Der Bescheid des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz ging dem MvV-Vorsitzenden Reimund Strauch zu. Die Post aus Wiesbaden ist deshalb so wichtig für den Einhäuser und seine Mitstreiter, weil der Verein damit nun unter anderem ein Klagerecht hat.



Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation

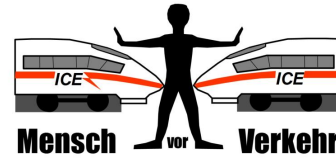
Nach wie vor erhalten wir Anfragen zu der Neubaustrecke. Wir helfen gerne und bieten unsere Informationen an.

Die Zugangsdaten finden Sie auf
unserer Homepage

www.mensch-vor-verkehr.de



Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation



Die Beteiligung in den Arbeitsgruppen:

AG 1 Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim:

Dienstag, 24. April 2018

Dienstag, 11. September

AG 2 Verkehrskonzeption

Donnerstag, 22. Februar 2018

AG 3 Lärmentwicklung Bestandsstrecken

Dienstag, 16. Oktober 2018

AG 4 Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung

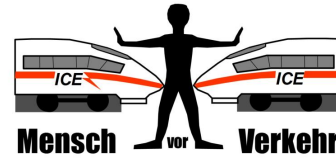
Dienstag, 17. April 2018 (gemeinsame Sitzung von AG 4 und AG 5)

Dienstag, 12. Juni 2018

Dienstag, 23. Oktober 2018



Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Stellungnahmen



Die Beteiligung in den Arbeitsgruppen:

AG 5 Pfungstadt–Lorsch

Dienstag, 17. April 2018 (gemeinsame Sitzung von AG 4 und AG 5)

Dienstag, 18. September 2018

Beteiligungsforum

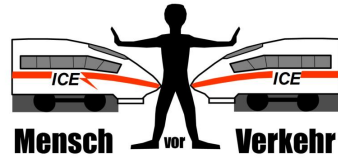
Dienstag, 8. Mai 2018

Montag, 12. November 2018

Freitag 08. Februar 2019

Freitag 12. April 2019





Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation

- Teilnahme am ICE-Forum Südhessen
- Präsentation des Positionspapiers der Landräte Südhessens, des Oberbürgermeisters Darmstadt und IHK Darmstadt mit besonderer Forderung des viergleisigen Ausbaus der NBS (Landrat Engelhardt: „Viergleisiger Ausbau unterirdisch in vier Röhren“)
- Stellungnahme von Mensch vor Verkehr zum Positionspapier
- Förderung des ÖPNV
- und Forderung Lärmschutz an den Bestandsstrecken
- im ICE-Forum Forderung der Einrichtung eines Projektbeirates

Mensch vor Verkehr e.V.



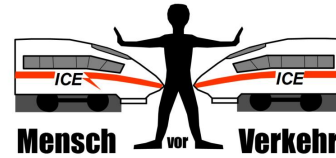
Die Verkehrsbelastung unserer Region

Einladung zur Podiumsdiskussion am
24.09.2018 um 20:00 Uhr im Paul-Schnitzer-
Saal im Museumszentrum Lorsch



Landtagskandidaten
stehen
Rede und Antwort

Am 24.09. 2018 im Vorfeld
der Landtagswahl
Podiumsdiskussion mit
Landtagsabgeordneten.
Gute Gelegenheit für alle
wichtige Fragen zu stellen.

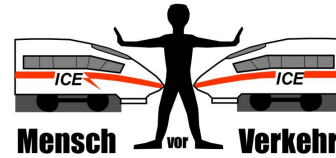


Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Auszüge von Stellungnahmen der Parteien, die zur Landtagswahl anstanden. Hier Auszüge der Schreiben. Vielen Dank an den Bürgermeister Lampertheims Gottfried Störmer

Zur Frage der Trassenführung halte ich es zum jetzigen Zeitpunkt nicht für zielführend, pauschal über mögliche Tunnel oder bestimmte Linienverläufe zu reden. Die Projektierung der NBS umfasst umfangreiche und sehr spezielle Detailfragen, die nur im Benehmen mit der Deutschen Bahn gelöst werden können. Zudem können rechtsverbindliche Entscheidungen nach dem Planungsrecht nur im Rahmen der Planfeststellung getroffen werden, wobei Planungsziele und Belange aller Beteiligten zu bewerten und sorgfältig abzuwägen sind.

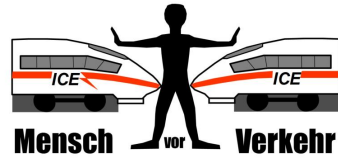
Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation



Wir unterstützen dabei die Forderung nach einem Tunnel im Bereich Lorsch und Einhausen und eine Bündelung der Trassen entlang der Autobahnen. Für uns hat der Lärmschutz und der Schutz der Natur oberste Priorität. Wir sind bereits bei der Frage der Finanzierung der Bündelungsvariante auch Landesmittel zu mobilisieren. Ebenso stehen wir für aktiven Lärmschutz für die Bestandsstrecken und eine verbindliche und zeitnahe Nachrüstungspflicht für Güterzüge.

Bereits im Juni 2015 haben wir uns für den modernsten und effektivsten Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner der ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim ausgesprochen. Denn Bund und Bahn sind gesetzlich verpflichtet, die Anwohnerinnen und Anwohner der ICE-Neubaustrecke vor Lärm zu schützen und die Lärmschutzmaßnahmen zu finanzieren. Wir werden den Bund drängen, dieser Verpflichtung nachzukommen

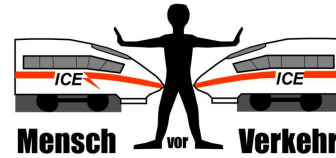
Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation



Ein Projektbeirat mit Bund, Bahn, Land sowie Vertretern der Region und der Bürgerinitiativen kann ein erfolgversprechendes Instrument sein, um regionale Interessen einzubringen und eine allen Interessen gerecht werdende Trassierung zu verwirklichen. Es wird daher zu prüfen sein, ob für die anstehende regionale Infrastrukturplanung ein solches Gremium ins Leben gerufen werden sollte, da in vergleichbaren Planungsverfahren Akzeptanz und gute Ergebnisse erzielt wurden. In diesem Falle darf es jedoch nicht zu Verfahrensverzögerungen kommen.

Da sich die Planungen für diesen Bereich noch in einem sehr frühen Stadium befinden, ist es derzeit nicht möglich die Frage zu beantworten, ob die mit einem bergmännisch ausgeführten Tunnel in einer Tiefe von ca. 10 Metern verbundenen Mehrkosten aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll und gerechtfertigt sind oder besser Mittel für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen bereitgestellt werden sollte. Diese Frage ist letztlich im Fortgang des Verfahrens und als Ergebnis einer engen Einbindung der Bevölkerung und der Kommunen in der Region zu beantworten.

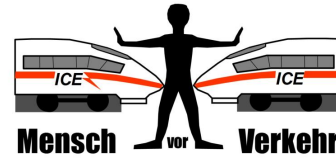
Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation



Lärmschutzregelungen errichtet. Währenddessen werden die historischen, meist mitten durch die Ortslagen verlaufenden Altbaustrecken zu Rennstrecken für die viel lautereren Güterverkehre.

Der Güterverkehr auf der Schiene muss zukünftig weiter gestärkt werden, wegen der Herausforderungen der Klimakatastrophe, aber auch wegen des alltäglichen Verkehrsinfarktes auf unseren Straßen. Das geht nicht auf den Altbautrassen. Deswegen setzen wir uns dafür ein, dass auch Neubaustrecken für den Güterverkehr entstehen, entweder als eigene Gleise entlang der bestehenden ICE-Strecken, wo möglich, oder als eigene zu findende Neubaustrecken. Das ist natürlich zuvorderst Aufgabe der Bundespolitik, aber eine zukünftige hessische Landesregierung sollte sich dafür nichtsdestotrotz stark machen. Letztlich entscheidet bei langfristigen Planungen der politische Wille.

Die Reise nach Berlin



Der Vorstand entschied dem Verkehrsministerium einen Besuch abzustatten, um die Forderungen und Bedürfnisse der Bürgerinitiative zu präsentieren.

Am 28.02.2019 trafen sich Jürgen Reiter, die Bürgermeister Christian Schönung und Helmut Glanzner, Altbürgermeister Klaus Jäger und Reimund Strauch mit den Bergsträßer Bundestagsabgeordneten, Staatssekretär Enak Ferlemann und Mitarbeitern des Verkehrs- und Finanzministeriums

Die Reise nach Berlin

Punkte der Präsentation:

- Historie
- Forderung der Region
- Langer bergmännischer Tunnel
- Gegenüberstellung der Kosten Tunnel und oberirdische Bauweise
- Forderung Projektbeirat
- Nahverkehrshalt Südhessen bei Lorsch/Einhausen

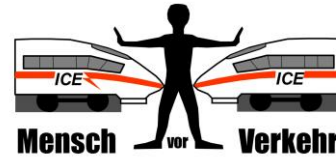
Die Reise nach Berlin

Der persönliche Kontakt und das Gespräch mit den beim Bau der Neubaustrecke und deren Finanzierung wichtigen Personen aus den Ministerien und dem Parlament, haben bei allen Anwesenden zu neuen Erkenntnissen und Perspektiven geführt. So kann die Region mit Zuversicht darauf hoffen, von den Entscheidern mit ihren Sorgen und Befürchtungen sehr ernst genommen zu werden.

Die Reise nach Berlin

Wichtig war es zu erfahren, wie der weitere Prozess sich aus der Sicht des Ministeriums entwickeln soll. Hierzu gab es eine deutliche Aussage von Staatssekretär Ferlemann: **„Nach Erörterung einer Vorzugsvariante wird es zur Feststellung der Bedürfnisse der Region einen Projektbeirat geben. Die Ergebnisse sollen dann in die sogenannte Parlamentarische Befassung fließen.“** Somit wird eine Hauptforderung von „Mensch vor Verkehr“ und der Bundestagsabgeordneten und der Region erfüllt werden.

Dank an die Gemeinde Einhausen, die Kosten übernommen hat.

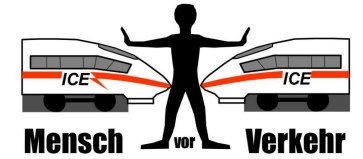


Bericht des Vorstandes, das Jahr der Beteiligung und Kommunikation

Der Vorstand tagt an jedem zweiten Mittwoch im Monat

Hier möchte ich mich bei allen Vorstandsmitgliedern für die aktive Hilfe bedanken. Besonders bedanken möchte ich mich bei den beiden Bürgermeistern für Ihre Unterstützung. In besonderem Maße auch bei Altbürgermeister Klaus Jäger, der durch seine Erfahrung wertvolles beigetragen hat; wie auch die Vertreter der „Schutzgemeinschaft Deutscher Wald“

Zu unseren Aktionen hatten wir zahlreiche Pressetermine. Viele Dank an die Presse, die wohlwollend und objektiv berichtete.



TOP 3: Bericht der Kassenwartin Geschäftsjahr 2018

Bericht der Kassenwartin Kassenbericht 2018

1. Geprüfter Kassenbestand zum 31.12.2017

| | |
|---------------------------------|---------------------------|
| 1.1 Tagesgeldkonto | 32.438,14 € |
| 1.2 Kontokorrentkonto | 10.081,29 € |
| 1.3 Kasse | 189,25 € |
| <hr/> | |
| 1.4 Kassenbestand gesamt | <u>42.708,68 €</u> |

2. Einnahmen in 2018

| | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| 2.1 Mitgliedsbeiträge laufendes Jahr | 5.017,00 € |
| 2.2. Mitgliedsbeiträge Vorjahr | 0,00 € |
| 2.3 Mitgliedsbeitrag Folgejahr | 0,00 € |
| 2.4 Spenden | 0,00 € |
| 2.5 Zinsen Tagesgeldkonto | 7,90 € |
| <hr/> | |
| 2.6 Einnahmen gesamt | <u>5024,90 €</u> |

Bericht der Kassenwartin Kassenbericht 2018

3. Ausgaben in 2018

| | |
|-------------------------------|-------------|
| 3.1 Kontoführungsgebühren | - 33,90 € |
| 3.2 Gebühren für Lastschrift | - 7,90 € |
| 3.3 Anerkennung Umweltverband | -2.259,45 € |
| 3.4 Homepage | -83,88 € |
| 3.5 Miete Paul-Schnitzer-Saal | -320,00 € |
| 3.6 Werbung | -546,09 € |

Ausgaben gesamt

-3251,22 €

4. Geprüfter Kassenbestand zum 31.12.2018

| | |
|-----------------------|--------------------|
| 4.1 Tagesgelskonto | <u>34.438,14 €</u> |
| 4.2 Kontokorrentkonto | 9.854,97 € |
| 4.3 Barkasse | 189,25 € |

Kassenbestand gesamt

44.482,36 €

Bericht der Kassenwartin **Kassenbericht 2018**

5. Aktuelle Zahlen 2019

Stand: 05.04.2019

Mitglieder

| | | |
|-----|--|-----|
| 5.1 | Stand 09.04.2018 (Letzte Hauptversammlung) | 208 |
| 5.2 | Abgänge Kündigung | -3 |
| 5.3 | Verstorben | 0 |
| 5.4 | Verein aufgelöst | 0 |
| 5.5 | Zugänge | 6 |

5.6 Aktuelle Mitgliederzahl **211**

Finanzen:

| | | |
|-----|-------------------|-------------|
| 5.7 | Kasse | 189,25 € |
| 5.8 | Tagesgeldkonto | 34.438,14 € |
| 5.9 | Kontokorrentkonto | 14.543,98 € |

6.0 Derzeitiger Kassenstand **49.171,37 €**

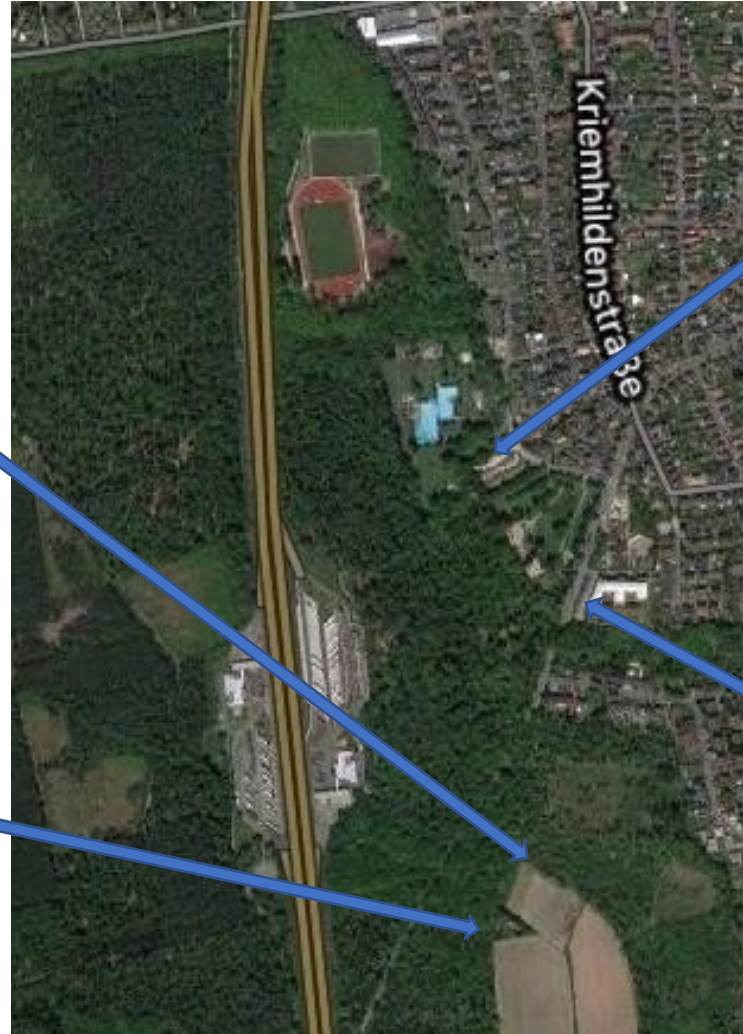
TOP 4: Bericht der Kassenprüfer/innen

TOP 5: Entlastung des Vorstandes (Gäste haben das Wort)

TOP 6: Wahl der Kassenprüfer/innen

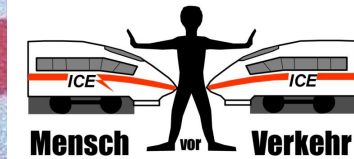


Geräuschkulisse an einem ganz normalen Tag am Rande von Lorsch



In der Nähe von einem Pflegeheim





TOP 7: Aktuelles zur Bahntrasse

Welche Trassenführung wird es für die ICE-Neubaustrecke durch die Region geben? Die Bahn will im nächsten Jahr entscheiden.

BILD: NIX/A

ICE-Trasse: Streckenverlauf zwischen Frankfurt und Mannheim soll im kommenden Jahr beschlossen werden

Bahn will 2019 entscheiden

Von unserem Mitarbeiter
Uwe Rauschbach

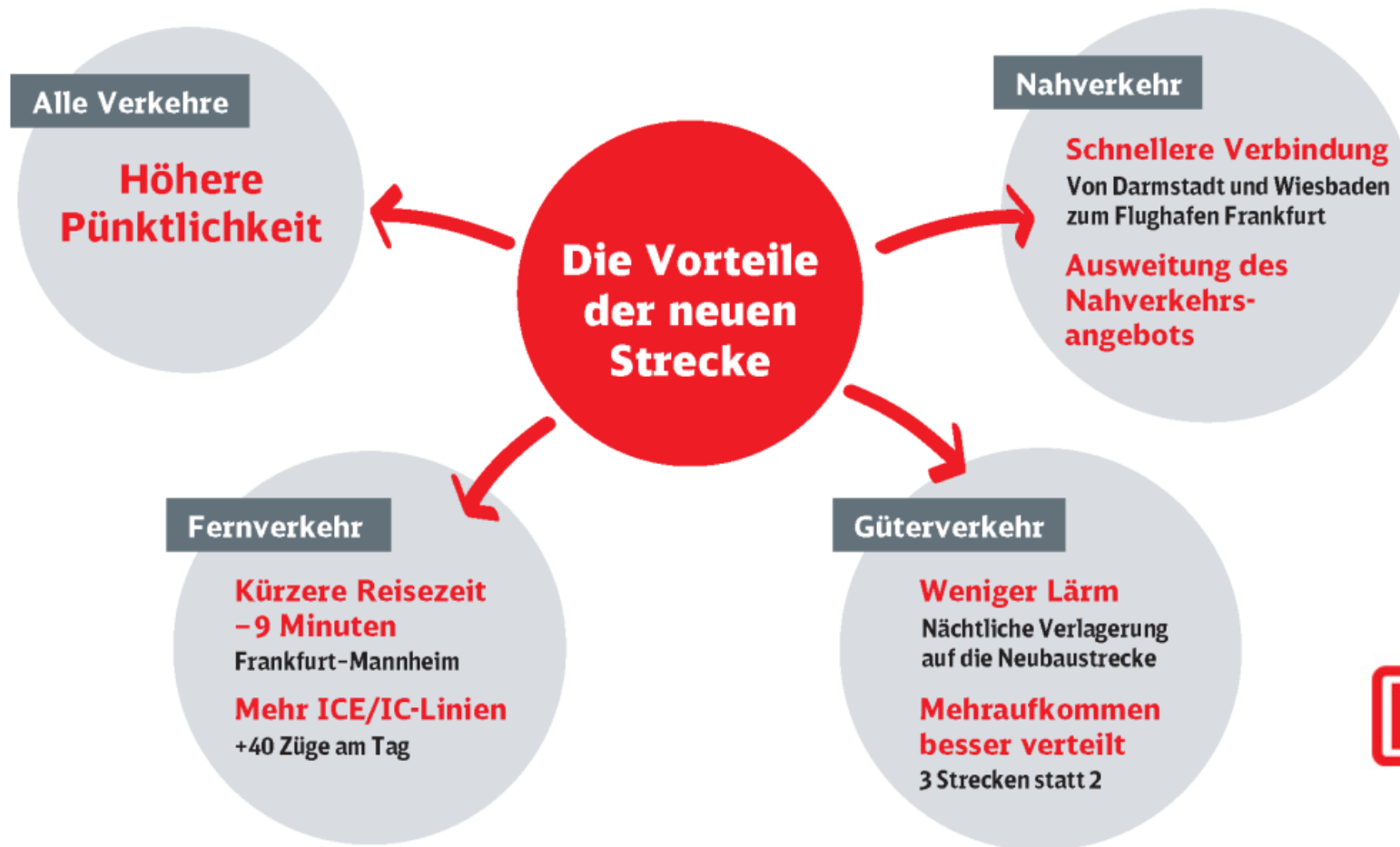
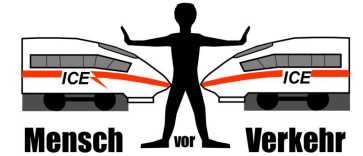
BERGSTRASSE. Die Planung einer Schnellbahntrasse zwischen Frank-

mit Händen und Füßen. Mit konstruktivem Protest geht die Bürgerinitiative „Lebensraum vor ICE-Trasse“ (Bila) gegen das Szenario einer Waldzerschneidung vor.

Diese lasse sich aber aus technischen und wirtschaftlichen Gründen am ehesten realisieren, wenn die ICE-Trasse nicht – wie von der Region bislang gefordert – über zwei abgerundete, rechte Winkel von

jenseits der Landesgrenze, gegenüber der Bahn auf die Einrichtung eines Projektbeirats zu drängen. Geht es doch am Ende darum, die letztgültigen Entscheidungen im Bundestag durch die Formulierung einer

Die Argumente der Bahn



Projektziele: Verkehrsentslastung und Lückenschluss

Die Projektziele und Vorteile auf einen Blick:

- 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

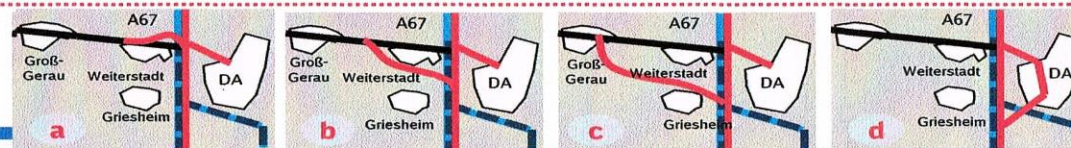


- Ausweitung des Nahverkehrsangebots in den Ballungsräumen Frankfurt, Darmstadt und Mannheim
- Verkürzung der Fahrzeiten von Darmstadt und der Bergstraße zum Flughafen Frankfurt
- Entmischung der Verkehre (Trennung schnellere und langsamere Züge)
- Verbesserung der Pünktlichkeit und Betriebsqualität
- weniger Schienenlärm durch Verlagerung des nächtlichen Schienengüterverkehrs von Bestandsstrecken auf die Neubaustrecke
- verbesserte Anbindung nach Norden in das Ruhrgebiet und nach Berlin sowie nach Süden in Richtung Basel und München

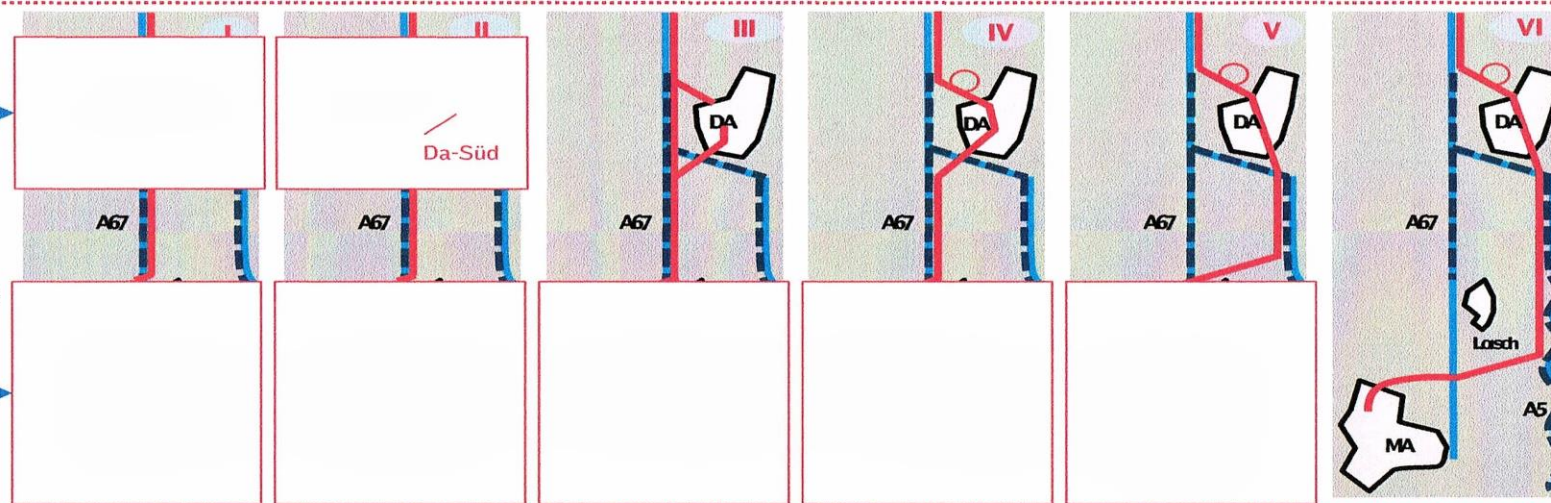
Im Ergebnis werden 6 NBS-Varianten in der Vorauswahl betrachtet



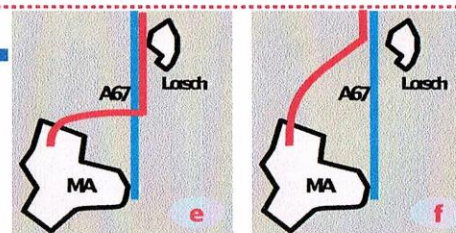
1.1) Festlegung der Trassenführung zur Güterverkehrsanbindung Mainz-Darmstadt für die Varianten I und II



2) Festlegung der Gesamt-Vorzugsvariante



1.2) Festlegung der Trassenführung südlich Lorsch für die Varianten I bis V



- Legende:**
- Autobahn - Bestand
 - Autobahn - Ausbau im vordringlichen Bedarf BVWP
 - NBS - zweigleisig
 - NBS - eingleisig

Der Projektbeirat

Projektbeirat als konstruktives Beteiligungsgremium

Zu den Planungen für den Abschnitt von Offenburg bis Weil am Rhein gab es aus der Region zahlreiche Anregungen und Forderungen, vor allem bezüglich der Trassenführung und der Dimensionierung des Schallschutzes. Diese wurden zu Kernforderungen zusammengefasst und im sogenannten Projektbeirat erörtert.

Der Projektbeirat

Dieser wurde als Forum für eine konstruktive Bürgerbeteiligung im Jahr 2009 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) initiiert. Vertreter der Deutschen Bahn AG, des Eisenbahn-Bundesamtes, des Regierungspräsidiums Freiburg, der Regionalverbände sowie Landräte, kommunale Vertreter und Vertreter der Bürgerinitiativen trafen sich dort zur Optimierung der Planung an einem Tisch. Die Leitung übernahmen Michael Odenwald, Staatssekretär im BMVI, und Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg.

Der Projektbeirat

In einem so genannten Projektbeirat – der auch den Tunnelbau im südbadischen Offenburg begleitet hatte – sitzen Vertreter von Bund, Ländern und Bahn sowie Politiker und Bürgerinitiativen aller an der Strecke liegenden Gemeinden und erarbeiten gemeinsam eine verbindliche Planung für die Trasse. Enak Ferlemann (CDU), einer der beiden Parlamentarischen Staatssekretäre im Verkehrsministerium, hatte Vertretern des südhessischen Vereins „**Mensch vor Verkehr**“ bei deren Besuch in Berlin jüngst die Zusage gegeben. Das Ministerium bestätigte dies auf Anfrage.

Mannheimer Morgen, Samstag, 02.03.2019

Ende 2019 soll die Vorzugsvariante feststehen

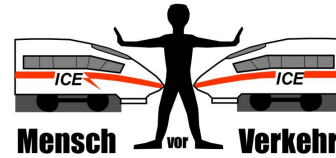




Der Tunnel – die Konsenstrasse

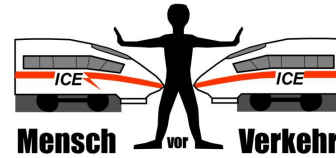
Eine ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim entlang der A67 ist ausschließlich gemäß der Machbarkeitsstudie des Münchener Büros PSP vom 15. 02. 2008 dargestellten bergmännischen Tunnellösung als einzige Umsetzungsvariante der Neubaustrecke zwischen Langwaden und Lorsch zum Lampertheimer Gscheid mit Unterquerung auf die Westseite unter der besonderen Berücksichtigung des Grundwasserschutzes zu realisieren.

Der Tunnel – die Konsenstrasse



Die Bahn plant im Bereich der A67 die ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Stuttgart. Wenn das Projekt in diesem Bereich umgesetzt wird, ist die Trasse südlich des Lampertheimer Gscheids in gebündelter Form entlang der A67 zu führen. Von dieser Führung darf frühestens südlich des höhenfreien Knotenpunktes der L 3110 mit der A67 mit einem entsprechenden Trassenelement für eine Kurve, die dann in die Diagonale in Richtung Mannheim führt, abgewichen werden. Der 90° Winkel (A6/A67) ist entsprechend der Beschlussvorlage beigefügten Kartendarstellung abzuflachen. Die Einschwenkung auf den Verlauf der A6 in westliche Richtung muss zur Vermeidung von Zwickelbildung und zur Umgehung der nördlich des Auobahndreiecks liegenden wertvollen Naturschutzbereiche im Tunnel mit Unterquerung der A6 nach Süden erfolgen.

Der Tunnel – die Konsenstrasse

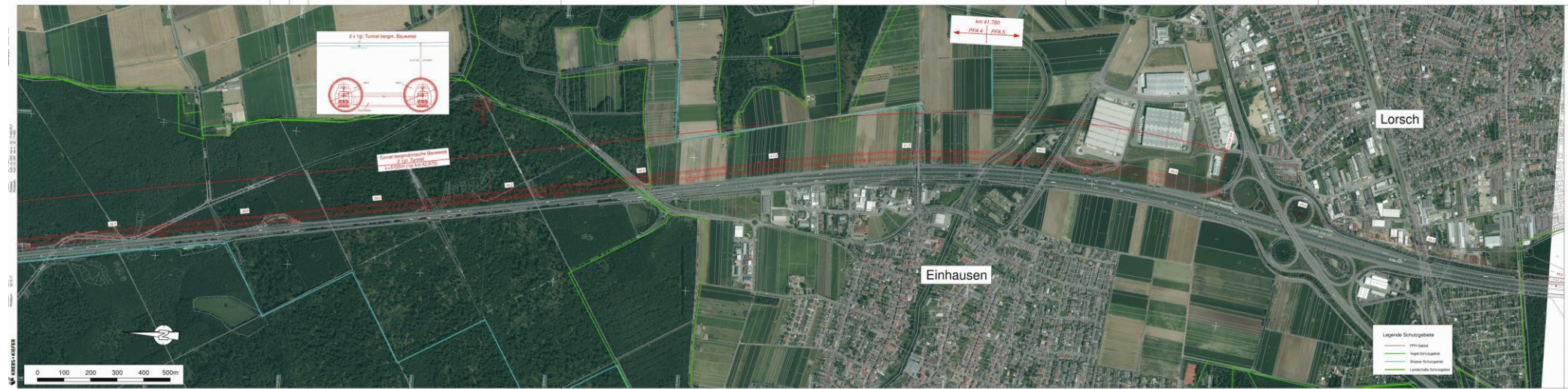
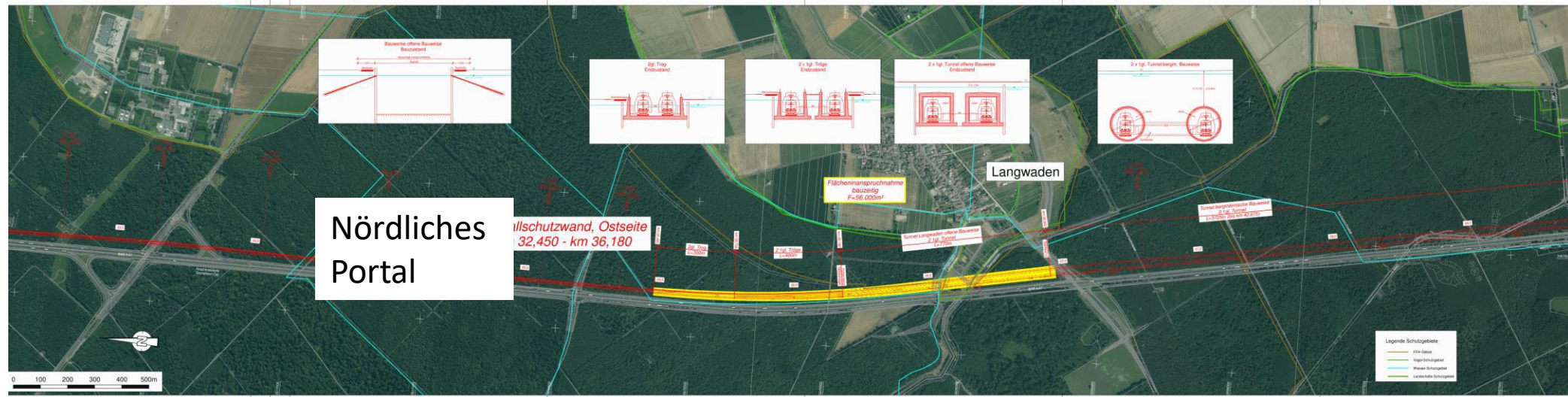
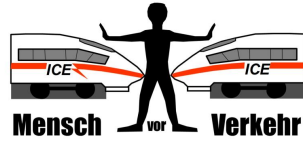


Sofern technisch nicht durchführbar ist eine engstmögliche Einschmiegung der Kurve ins Viernheimer Dreieck erforderlich.

Neben der Trassenführung muss auch die Bauweise, insbesondere die bergmännische Tunnelbauweise beim Verlassen der Bündelung entlang der Autobahn A67/A6, Bestandteil einer abschließenden Vereinbarung werden. So ist eine diagonale Trassenabweichung in Richtung Mannheim auf der gesamten Lampertheimer und Viernheimer Gemarkung als Tunnel in bergmännischer Form auszuführen.



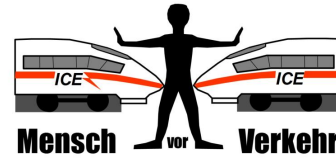
Der Tunnel vorgestellt von der Bahn AG bis Einhausen



Schutzfallberechnung nach EBA Umweltleitfaden VI

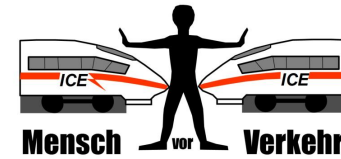
| | |
|---|------------------|
| Kosten je Schutzfall, wenn alle Schutzfälle gelöst sind oberirdische Bauweise | 27.000,00 € |
| Nur aktiver Lärmschutz (Zahlen DB 2017) | |
| Anzahl der Schutzfälle von Langwaden bis "Lampertheimer Gscheid" | 8800 |
| Gesamtkosten Zahlen von MvV aus Berechnungen der aktuellen Wohngebiete | 237.600.000,00 € |
| Anzahl der Schutzfälle von Langwaden bis Einhausen incl.Hähnlein | 3643 |
| Gesamtkosten Zahlen der DB vom 26.10.2017 | 98.361.000,00 € |

Baukosten oberirdische Bauweise (Bereinigt)
 gemäß Machbarkeitsstudie Tunnel Kreis Bergstraße (+ 20%)



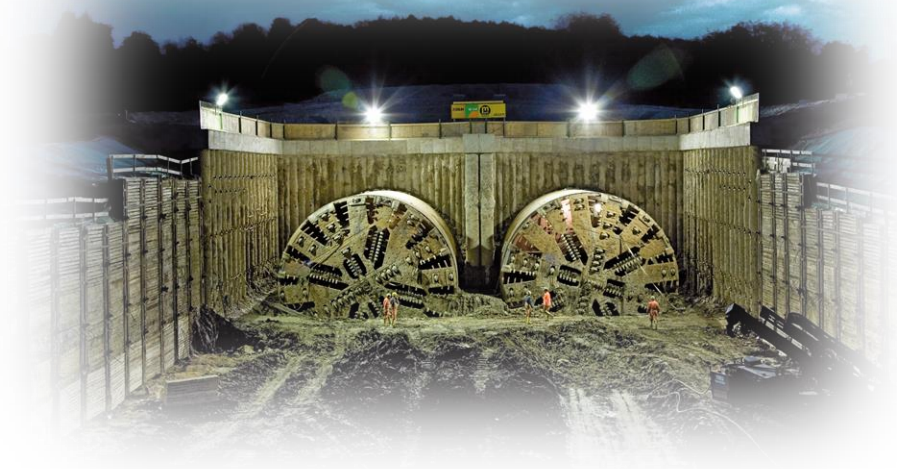
| | |
|---|-------------------------|
| Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen | 1.800.000,00 € |
| Natur/Landschaft/Landwirtschaft | 10.614.000,00 € |
| Verlagerung Firmen und Wohnhäuser | 21.120.000,00 € |
| Rohbau | 130.800.000,00 € |
| Gesamtkosten der gelösten 8800 Schutzfälle (aktiver Lärmschutz) | 237.600.000,00 € |
| Gesamtkosten ohne Bauzeitverzögerung incl. Lärmschutz (Bahnberechnung) | 401.934.000,00 € |
| Bauzeitverzögerung | 272.400.000,00 € |
| Gesamtkosten mit Bauzeitverzögerung | 674.334.000,00 € |

Berechnung Tunnelbau von Langwaden bis südlich Lorsch gemäß Machbarkeitsstudie Tunnel Kreis Bergstraße vom 25.04.2008 (bereinigt 20%)



| | |
|-----------------------------|-------------------------|
| Rampen | 14.880.000,00 € |
| Tunnel offene Bauweise | 26.760.000,00 € |
| Tunnel maschinelle Bauweise | 328.800.000,00 € |
| Querschläge und Schächte | 2.280.000,00 € |
| Zusatzmaßnahmen Vortrieb | 6.000.000,00 € |
| Kosten gesamt | 378.720.000,00 € |

TOP 8: Aussicht und weiteres Vorgehen 2019



„Mit diesem **Prachtbau** wird vom **Zugverkehr** kaum etwas zu hören und zu sehen sein.“



Geplante Aktivitäten

Teilnahme an den Sitzungen des Beteiligungsforums

nächste Sitzung am 12. April 2019

Arbeitskreis Bahntrasse im Landratsamt am 22. Mai 2019

Fahrt nach Wiesbaden – Thema Nahverkehrshalt (Termin noch nicht festgelegt)

Neubürgerempfang Lorsch

Evtl. Teilnahme am „Tag der Natur“ Vogelschutzverein Lorsch

Informationsveranstaltungen (Termine je nach Bedarf)

Nahverkehrshalt Südhessen

für schnellen Personennahverkehr

Rhein – Main / Rhein – Neckar

(Frankfurt – Darmstadt – Südhessen – Mannheim)

Beispiele:

- Allersberg (Bayern) Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt
- Merklingen (BW) Neubaustrecke Stuttgart - Ulm

Den Grünen dauert es zu lange

BENSHEIM. Das Sprecherteam der Grünen Liste Bensheim (GLB) fordern, den Bau der zusätzlichen ICE-Trasse zwischen Frankfurt und Mannheim vorrangig voranzutreiben. „Wir brauchen für Bensheim nicht nur schnellstmöglich den S-Bahn-Anschluss Richtung Darmstadt und Frankfurt, sondern vor allem auch eine dichtere Taktung der Züge nach Mannheim, Heidelberg, Darmstadt und Frankfurt, um die Attraktivität des ÖPNV für Berufspendler weiter zu verbessern und die Kapazität zu erhöhen“, erklärt Birgit Rinke dazu.

Nur so lasse sich der allmorgendliche Stau auf den Autobahnen in

Richtung Darmstadt und Frankfurt auflösen.

„Ohne Neubaustrecke fehlt auf der Achse Heidelberg-Mannheim-Frankfurt die Bahnkapazität für zusätzlichen Nahverkehr,“ stellt Sprecher Michael Krapp fest.

Thema Güterverkehr

Auch die prognostizierte Zunahme des Güterverkehrs lasse sich auf den bestehenden Gleisen nicht abwickeln. Um die für den Verkehrssektor im Klimaschutzplan der Bundesregierung vorgesehenen CO₂-Verminderungsziele von über 40 Prozent zu erreichen, müsse nicht nur die prognostizierte Zunahme des

Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene bewältigt werden, es müsse eine Verlagerung sowohl beim Güter- wie auch beim Personenverkehr von der Straße auf die Schiene stattfinden.

Vor diesem Hintergrund fordern die Bensheimer Grünen, eine Neubaustrecke ohne weitere Verzögerungen schnellstmöglich umzusetzen. Dabei sei es Aufgabe der Bahn, bei der Auswahl zwischen den Verlaufsalternativen, die menschen- und umweltverträglichste Lösung zu wählen, stellen die Sprecherinnen und Sprecher der GLB zur aktuellen Diskussion über den Trassenverlauf fest.

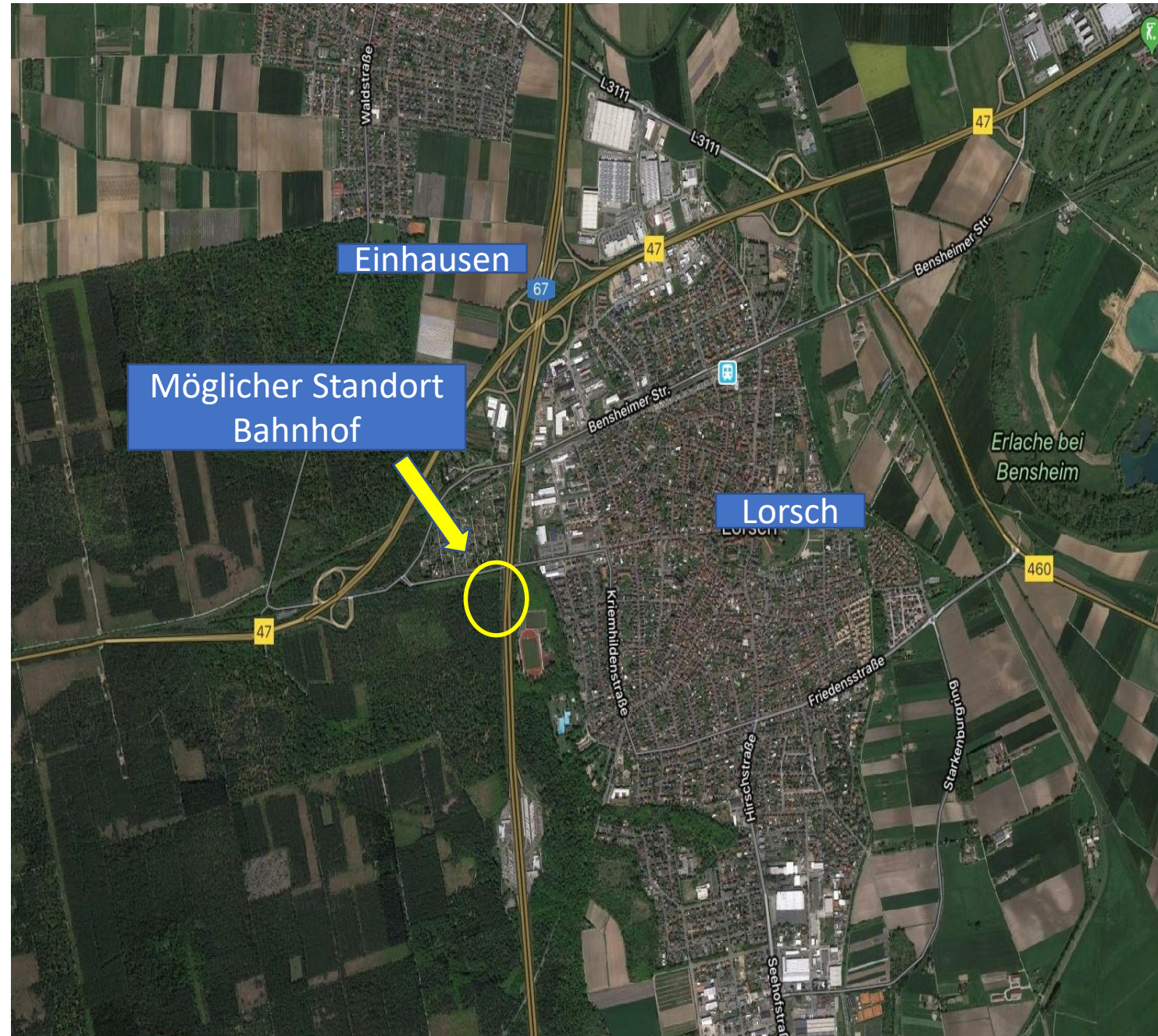
Einfluss auf Nahverkehr durch Neubaustrecke



- 05:00 Uhr – 24:00 Uhr
- **nur** Fernverkehr auf der Neubaustrecke
- Bestandsstrecke Ried minus 2 Fernverkehrszüge/Std, ersetzt durch Nah- oder Güterverkehr
- Bestandsstrecke Bergstraße der Nahverkehrsstatus wie heute aber ständige Trassenkonflikte mit Fern- und Güterverkehr
- Mehr an Güterverkehr ?

Unser Vorschlag:

Schneller Nahverkehr nach Frankfurt und Mannheim mit Anbindung Darmstadt nach FfM Flughafen und Wiesbaden oder auch direkte Anbindung.
Unterirdischer Bahnhof am Standort Lorsch/Einhausen



Station Südhessen nördlich Raststätte Lorsch West



- Pendler (Wald) Parkplatz auf unterirdischer Station mit sehr gutem Straßenanschluss A67/B47/B460 Bensheim, Heppenheim, Lorsch und Einhausen.
- Einzugsgebiet von 120.000 Einwohnern.
- Bahnanschluss Nibelungenbahn mit eigenem Haltepunkt
- Busbahnhof möglich

Beispiel : **ALLERSBERG**

Bahnhof an Neubaustrecke (2-gleisig), End-Halt RB
(Nürnberg-Allersberg)



Allersberg (Rothsee)

Photo

Kein Planer der ICE-Neubaustrecke hatte an die Gemeinden der mittleren Alb gedacht.

2013 haben acht Bürgermeister begonnen, Lobby für einen Bahnhof in **Merklingen** zu machen.

2017 ist der Spatenstich gefeiert worden.

2019 war gerade die Grundsteinlegung.

2022 soll die Eröffnung sein.



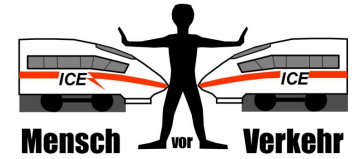
Reimund Strauch
06251-588407

Sehr geehrte Damen und Herren,
um nach wie vor handlungsfähig zu
bleiben, brauchen wir aktive Mitglieder.
Machen Sie mit, oder fragen Sie in Ihrem
Bekanntenkreis. Sollte es Interessenten
geben, die zum Projekt Bahntrasse
Informationen brauchen, verweisen Sie
an die Home Page [www.mensch-vor-
verkehr.de](http://www.mensch-vor-
verkehr.de) oder rufen Sie einfach bei
einem der Vorstandsmitglieder an.

10. April 2018

Reimund Strauch





TOP 9: Verschiedenes und freie Aussprache

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit