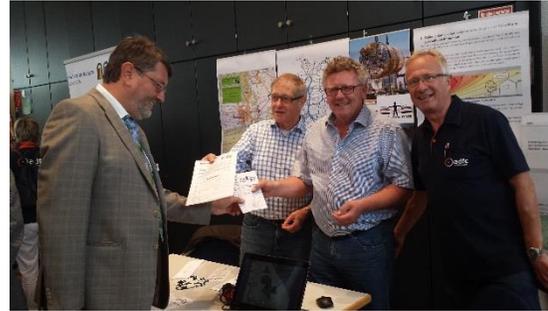




Informationsveranstaltung Mensch vor Verkehr e.V.

23. Mai 2018 im Paul-Schnitzer-Saal Lorsch

Die Historie



Ein Mann der ersten Stunde berichtet:
Altbürgermeister Klaus Jäger



Varianten im Raumordnungsverfahren (I, II, III, IV, V und A, B)

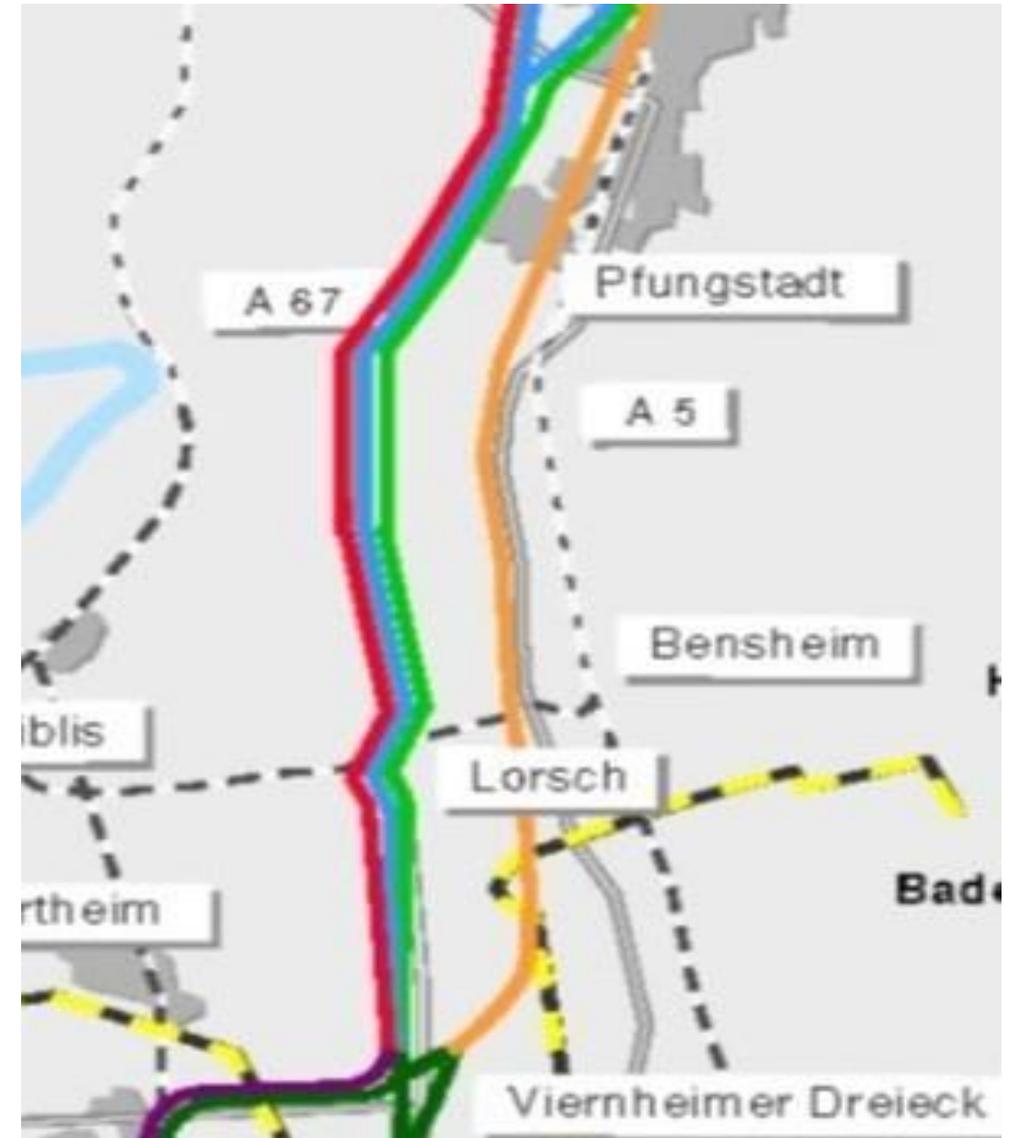
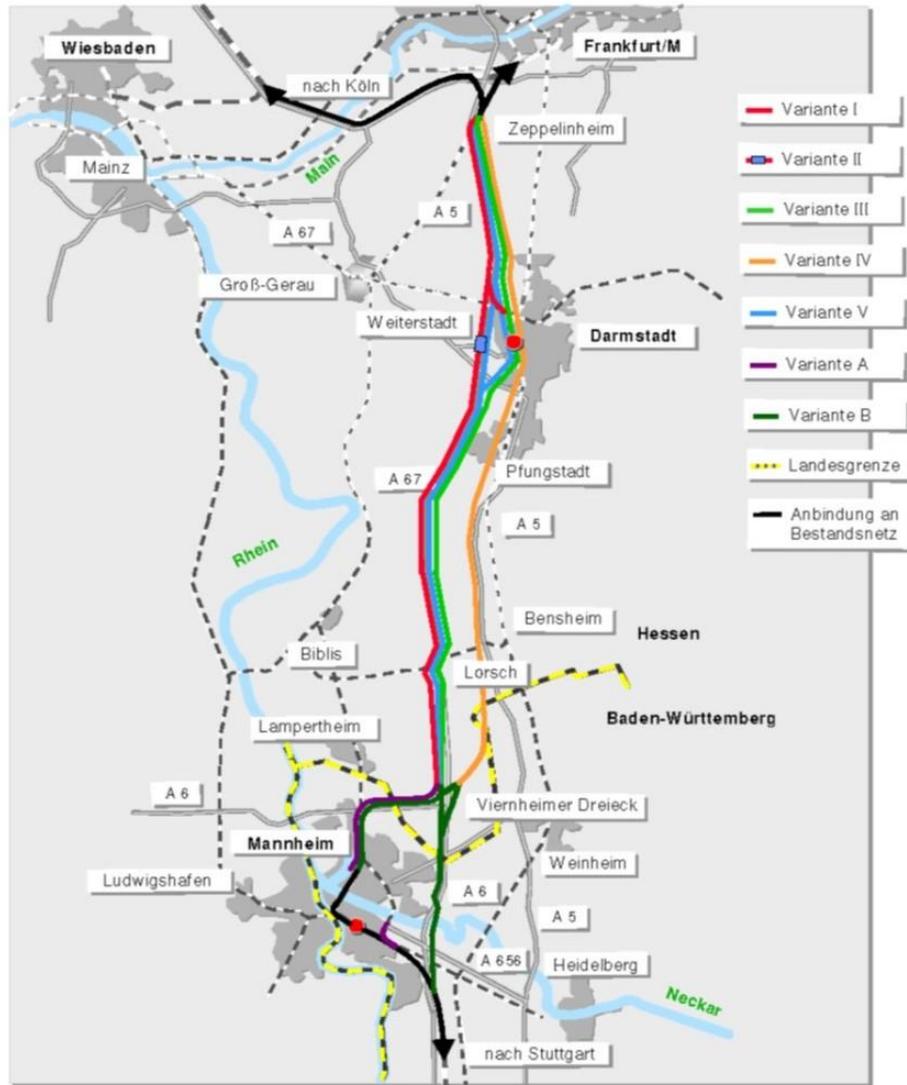
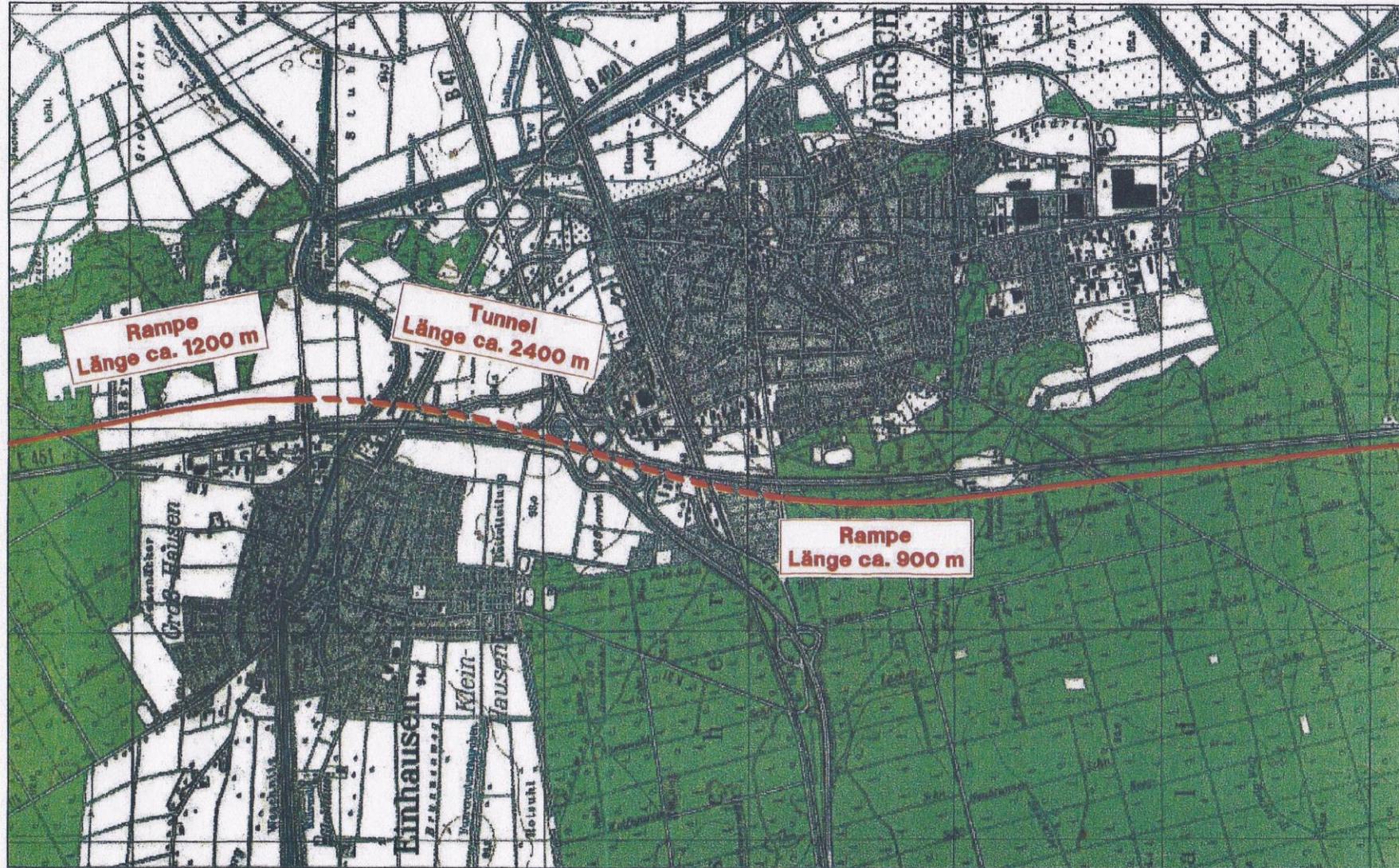


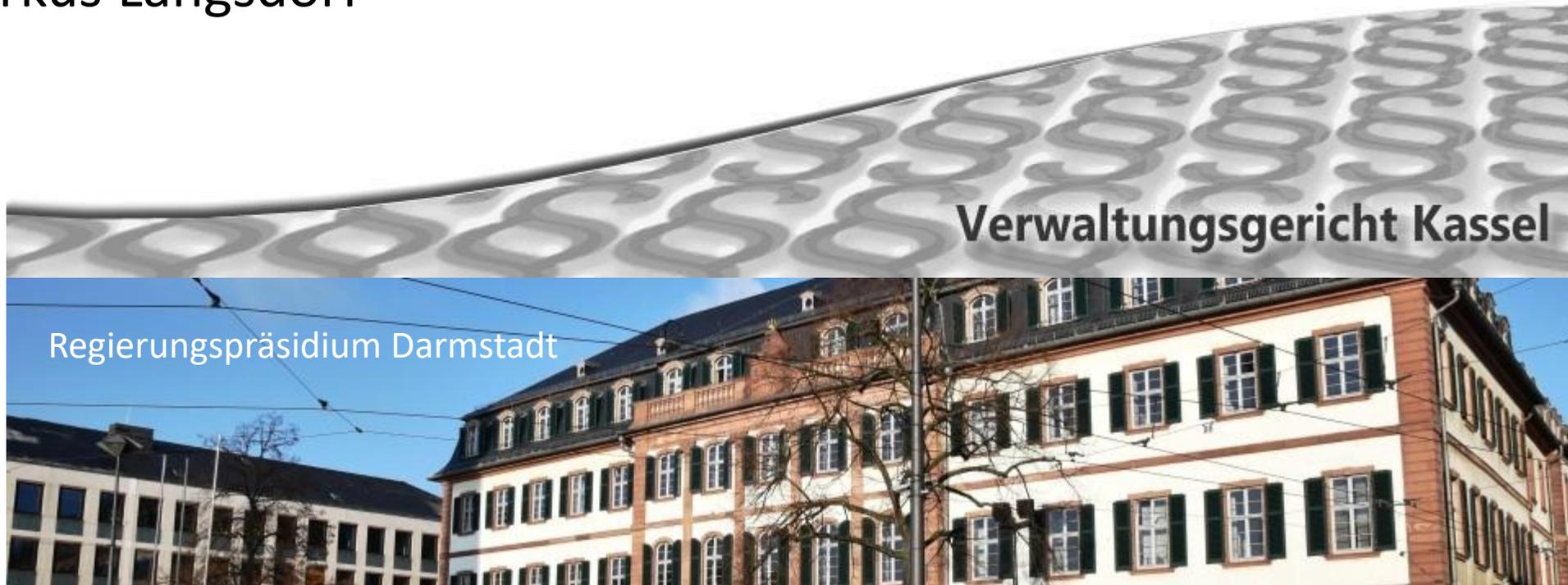
Abb. 10: Varianten im Raumordnungsverfahren





Die rechtliche Seite

Von Dr. Jürgen Reiter mit Unterstützung von
Markus Langsdorf

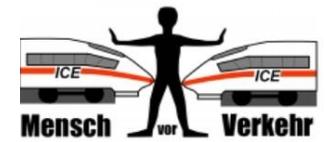




Neubaustrecke Main – Neckar

Ablauf des Verfahrens Entscheidungen mit Beteiligung der Öffentlichkeit

Ein Einblick für den betroffenen Bürger.



I. Grundsätzliches

1. Ziel des Planfeststellungsverfahrens, Beteiligte
2. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, Anhörungsverfahren, Planfeststellungsverfahren
3. Wozu dient die Öffentlichkeitsbeteiligung?
4. Warum soll ich mich beteiligen?

II. Ablauf des Verfahrens



I. Grundsätzliches

1. Ziel des Planfeststellungsverfahrens, Beteiligte

a) Ziel des Planfeststellungsverfahrens

- Alle für die Neubaustrecke erforderlichen Genehmigungen werden in einem Verfahren zusammengefasst (konzentriert)
- Durch den **Planfeststellungsbeschluss** werden alle (öffentlich-rechtlichen) Beziehungen zwischen der Deutschen Bahn und den von der Neubaustrecke betroffenen abschließend geregelt.



1. Ziel des Planfeststellungsverfahrens, Beteiligte

b) Beteiligte

- Träger des Vorhabens = Vorhabenträger = Antragsteller = DB (Deutsche Bahn)
- Anhörungsbehörde = RP (Regierungspräsidium)
- Planfeststellungsbehörde = EBA (Eisenbahnbundesamt)
- Träger öffentlicher Belange = Behörden, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden



2. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, Anhörungsverfahren, Planfeststellungsverfahren

a) Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Freiwilliger Verfahrensschritt, in dem der Träger des Vorhabens (Deutsche Bahn) die Öffentlichkeit über

- die Ziele des Vorhabens,
- die Mittel, es zu verwirklichen, und
- die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens

unterrichtet.

Die Öffentlichkeit erhält Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Erörterung.

2. Frühe Bürgerbeteiligung, Anhörungsverfahren, Planfeststellungsverfahren

b) Anhörungsverfahren

- Prüfung der Vollständigkeit der vom Träger des Vorhabens / Antragsteller eingereichten Unterlagen
- Prüfung durch die Träger öffentlicher Belange, ob die Voraussetzungen für die (Mit-)Erteilung der erforderlichen Genehmigungen vorliegen, bzw., ob diese durch Nebenbestimmungen hergestellt werden können.
- Ermittlung der betroffenen Belange der Öffentlichkeit



2. Frühe Bürgerbeteiligung, Anhörungsverfahren, Planfeststellungsverfahren

c) Planfeststellung durch die Planfeststellungsbehörde

Die Planfeststellungsbehörde (Eisenbahnbundesamt) entscheidet darüber

- Wie die Trasse der Neubaustrecke verläuft
- Wie mit Einwendungen, über die keine Einigung erzielt worden ist, umgegangen werden soll
- Welche Nebenbestimmungen die DB beachten muss

3. Wozu dient die Öffentlichkeitsbeteiligung?

- Im Rahmen von Bauleitplan- sowie Planfeststellungsverfahren sind die öffentlichen und privaten Interessen gegeneinander und untereinander abzuwägen.
- Damit die Interessen, die in die Abwägung einzustellen sind, vollständig ermittelt werden können, sind die jeweiligen Planungsträger auf die Öffentlichkeitsbeteiligung angewiesen.



4. Warum soll ich mich beteiligen?

- Wer sich in Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit nicht beteiligt, kann nach Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses nicht klagen (Präklusion).
- Es können nur die Interessen in der Abwägung berücksichtigt werden, von denen die Planfeststellungsbehörde auch Kenntnis erlangt.

II. Ablauf des Verfahrens

1. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Deutsche Bahn (**Beteiligungsforum mit verschiedenen Arbeitsgruppen**)
2. **Anhörungsverfahren** – Regierungspräsidium Darmstadt
 - Vollständigkeitsprüfung der Unterlagen durch Beteiligung der sog. Träger öffentlicher Belange
 - Versand der Unterlagen an die betroffenen Gemeinden zur öffentlichen Auslegung
 - **Öffentliche Auslegung** erfolgt für die Dauer eines Monats

2. Ablauf des Anhörungsverfahrens

- Möglichkeit zur **Stellungnahme** durch jeden, dessen Belange durch die Neubaustrecke betroffen werden.
- **Frist**: bis zwei Wochen nach dem Ende der Auslegung (\neq 6 Wochen)
- Erfassung und Kategorisierung der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahme durch die Anhörungsbehörde
- **Erörterungstermin**, in dem die Anhörungsbehörde der Öffentlichkeit sowie den Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit gibt, die Anregungen und Stellungnahmen mit der DB zu erörtern.



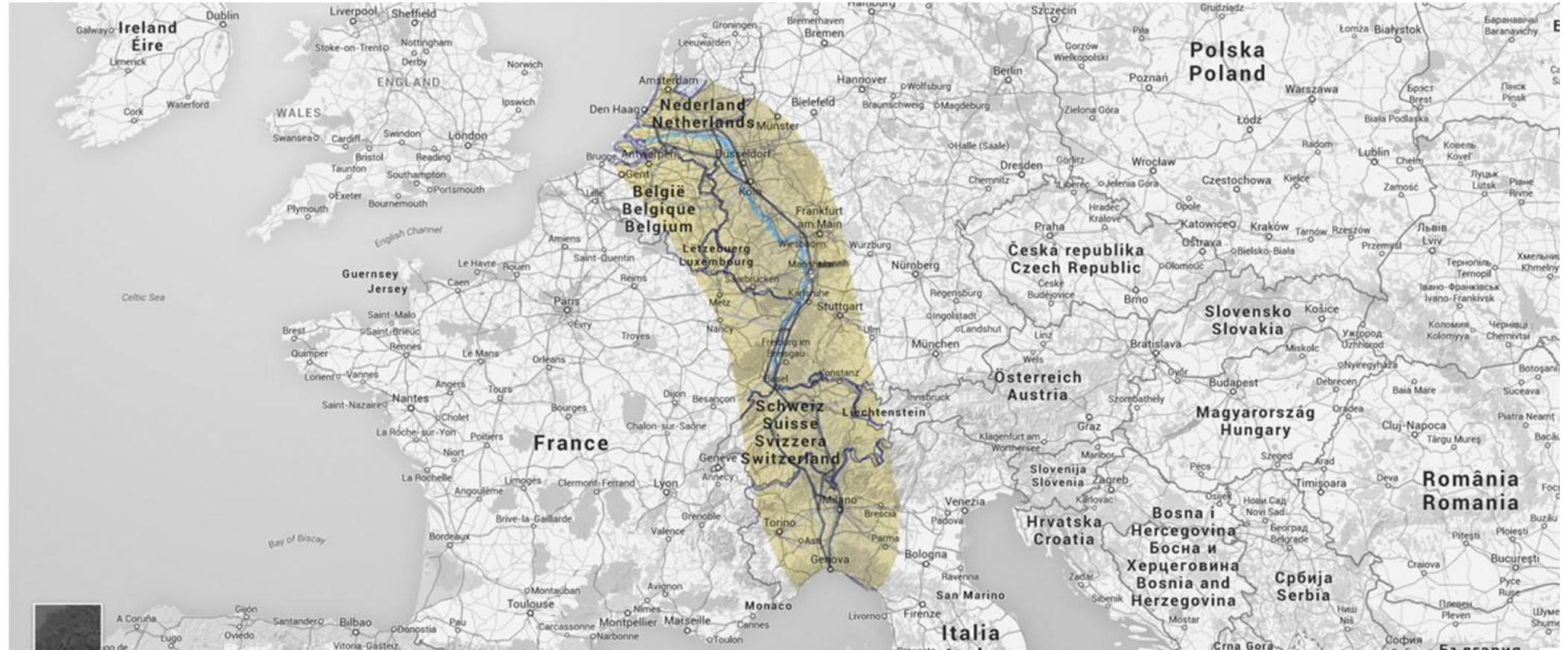
3. Planfeststellungsverfahren

- Abschlussbericht RP an EBA
- Planfeststellungsbeschluss durch EBA
- Öffentliche Auslegung für einen Monat
- Möglichkeit der Einreichung einer Klage bis einen Monat nach dem Ende der öffentlichen Auslegung

Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Mit einer verbesserten Bedarfsplanumsetzung sollen Schieneninfrastrukturprojekte künftig bis zu zwei Jahre schneller realisiert werden. Bundesverkehrsministerium und Eisenbahn-Bundesamt einigten sich mit der DB Netz AG auf eine Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), die es ermögliche, Aus- und Neubauprojekte schneller, effizienter und stabiler abzuwickeln. Die BUV ist Teil der „Strategie Planungsbeschleunigung“ des Bundesverkehrsministeriums und trat zum Jahreswechsel am 1. Januar 2018 in Kraft.

NBS Aktuell



Aktueller Sachstand NBS Frankfurt Mannheim

Nach wie vor scheint nicht ersichtlich zu sein, an welchem Punkt auf Grundlage der DB-Präsentationen die Planungen stehen.

Außerdem ist es unklar, an welchen Stellen und in welcher Form sich Teilnehmer einbringen können.

Wir vermissen klare Definitionen der Planungsziele und Planungsschritte.

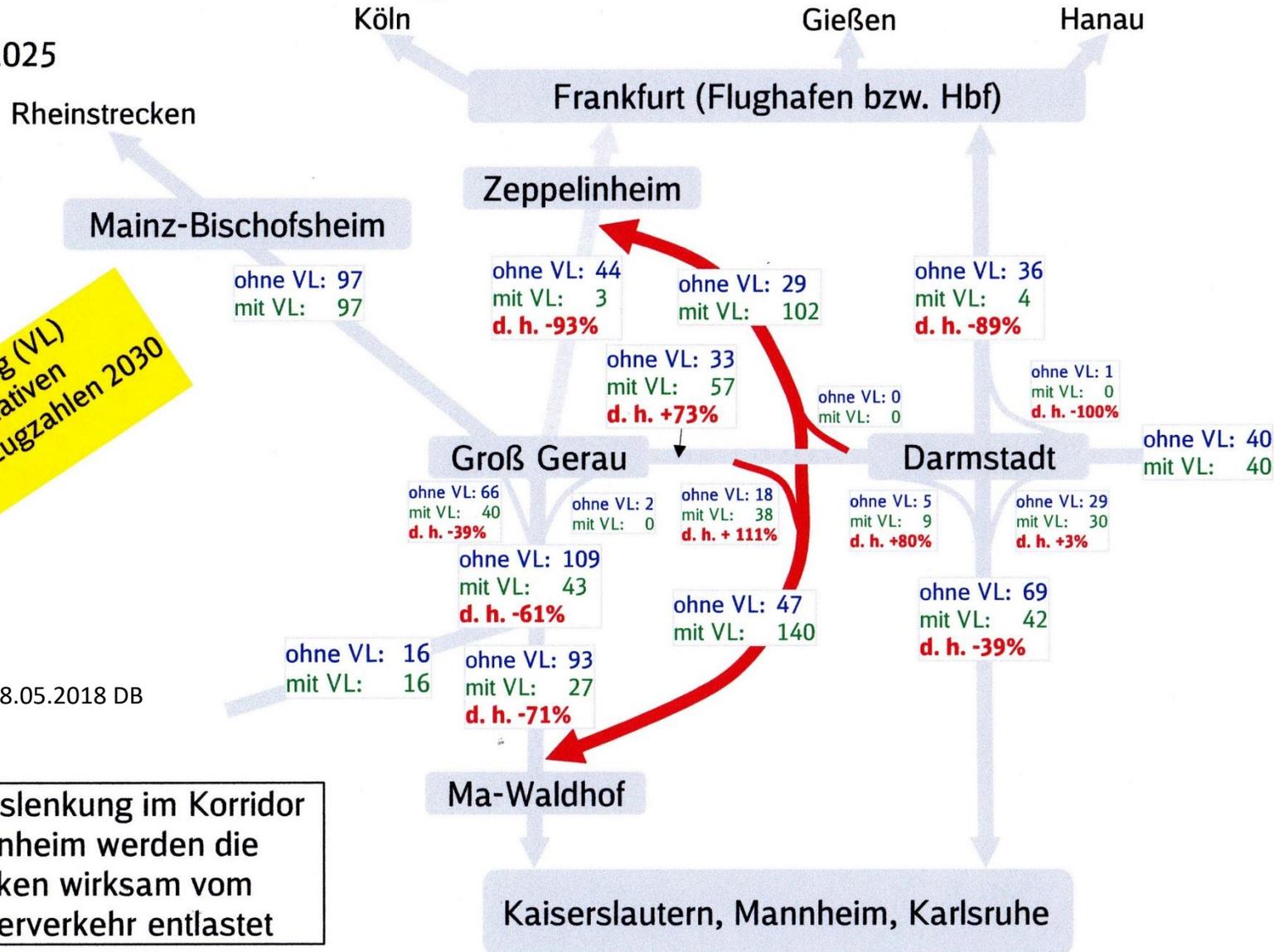
Die Frage stellt sich auch, welche Themenaspekte jenseits der Verantwortung der DB Netz AG liegen und in wessen Zuständigkeitsbereiche diese fallen.

Die NBS ermöglicht **nachts** eine Entlastung der Bestandsstrecken von **Güterzügen**

2) Verkehrslenkung



Basis: Zugzahlen 2025

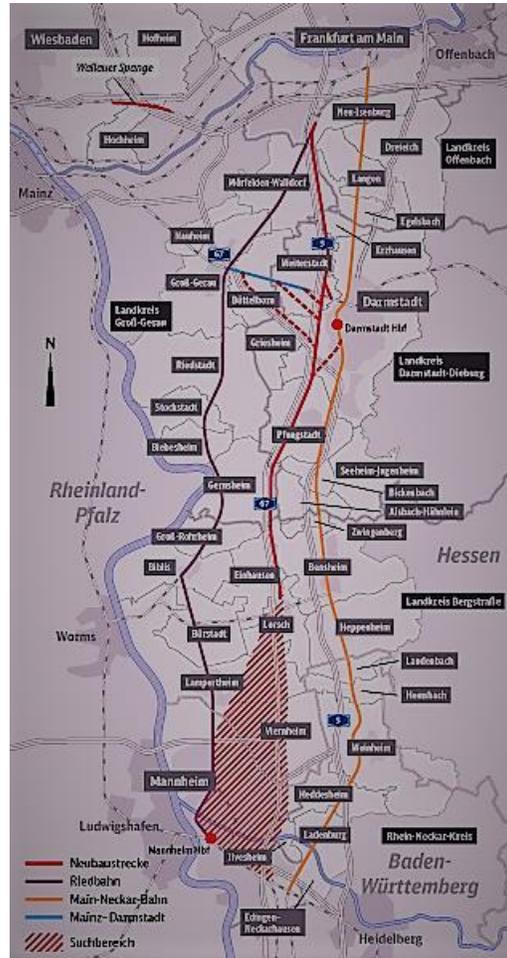


mögliche Verkehrslenkung (VL) endgültige VL mit alternativen Laufwegen steht mit Zugzahlen 2030 noch aus

Die Bahn möchte mittels Verkehrslenkung den maximalen Anteil an Güterzügen auf die Neubaustrecke verlagern.

Jörg Ritzert 08.05.2018 DB Netz AG

Durch die Verkehrslenkung im Korridor Frankfurt-Mannheim werden die Bestandsstrecken wirksam vom nächtlichen Güterverkehr entlastet



Die Varianten der Bahn

Nach wie vor rückt man nicht von der Streckenführung entlang der A 67 ab

Alle Varianten hängen von Studien ab, die über den Raum Mannheim und über den Raum Frankfurt derzeit erstellt werden.

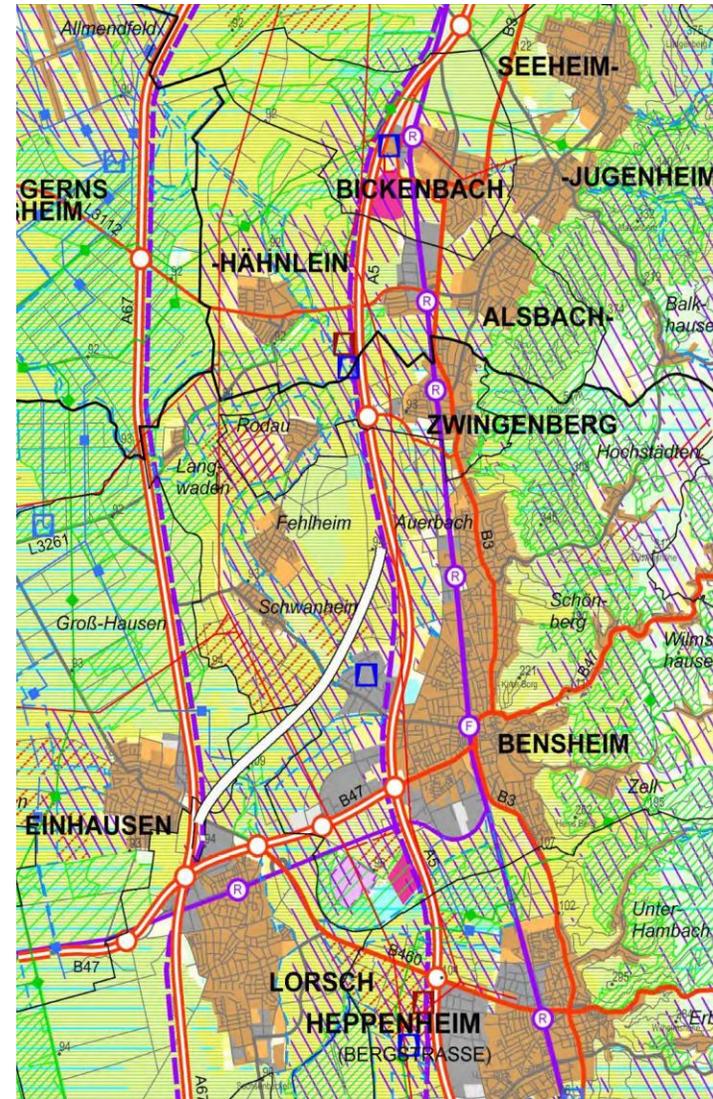
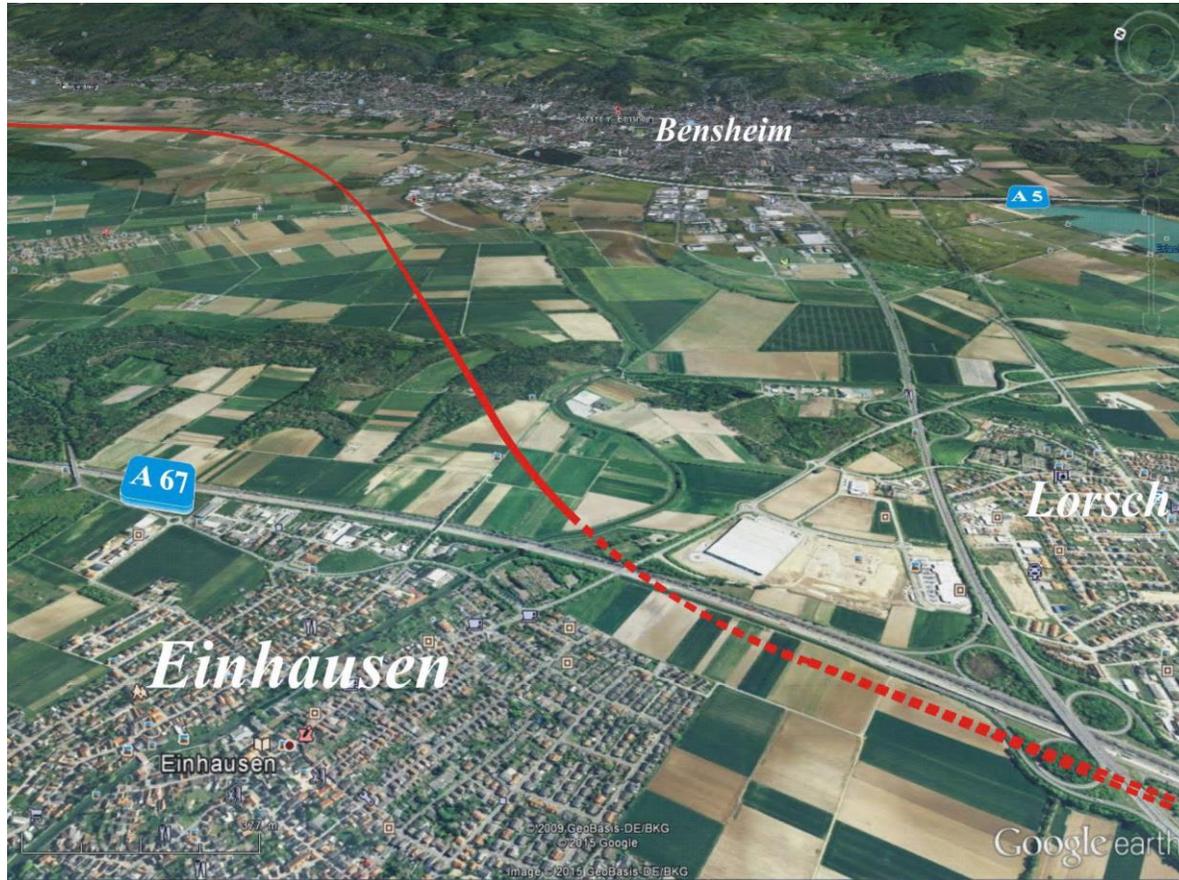
Bericht über den aktuellen Sachstand NBS Frankfurt Mannheim



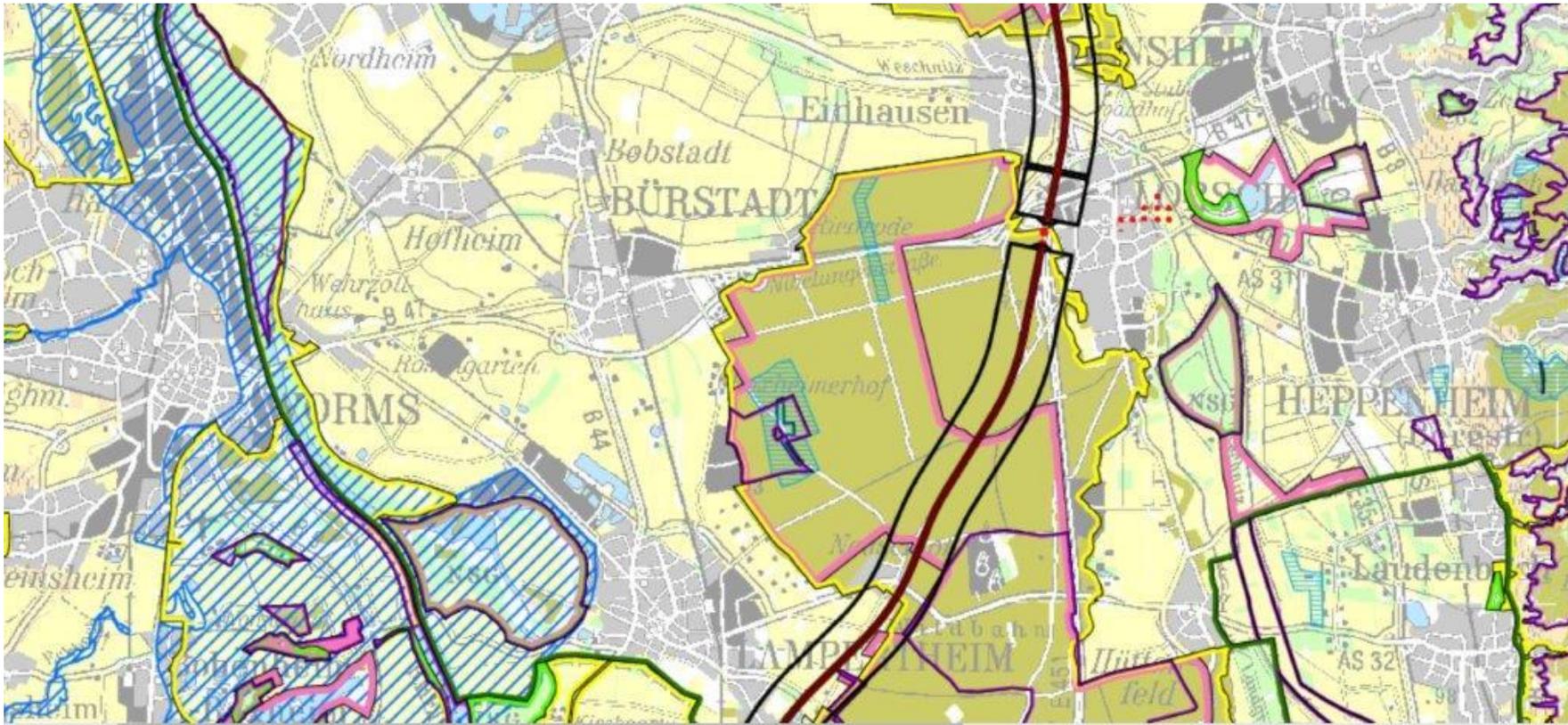
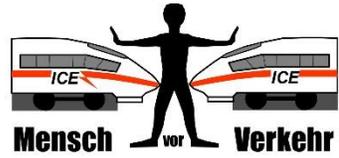
Weiterhin gibt es die unterschiedlichsten Vorstellungen zur Trassenführung Frankfurt/Mannheim.

1. A67 oberirdisch
2. A67 – langer bergmännischer Tunnel von nördlich Langwaden bis zur „Lampertheimer Gscheid“
3. A5 Variante IV (Raumordnungsverfahren)
4. ProBahn - Initiative A5 begleitend bis Höhe Auerbach und Schwenk nach Westen zwischen Lorsch und Einhausen hindurch
5. „Mannheim Direkt“ gemäß „PRINS“ diagonal durch den Lampertheimer Wald
6. Teilweise „Tunnelung“
7. Viergleisige NBS

ProBahn Initiative

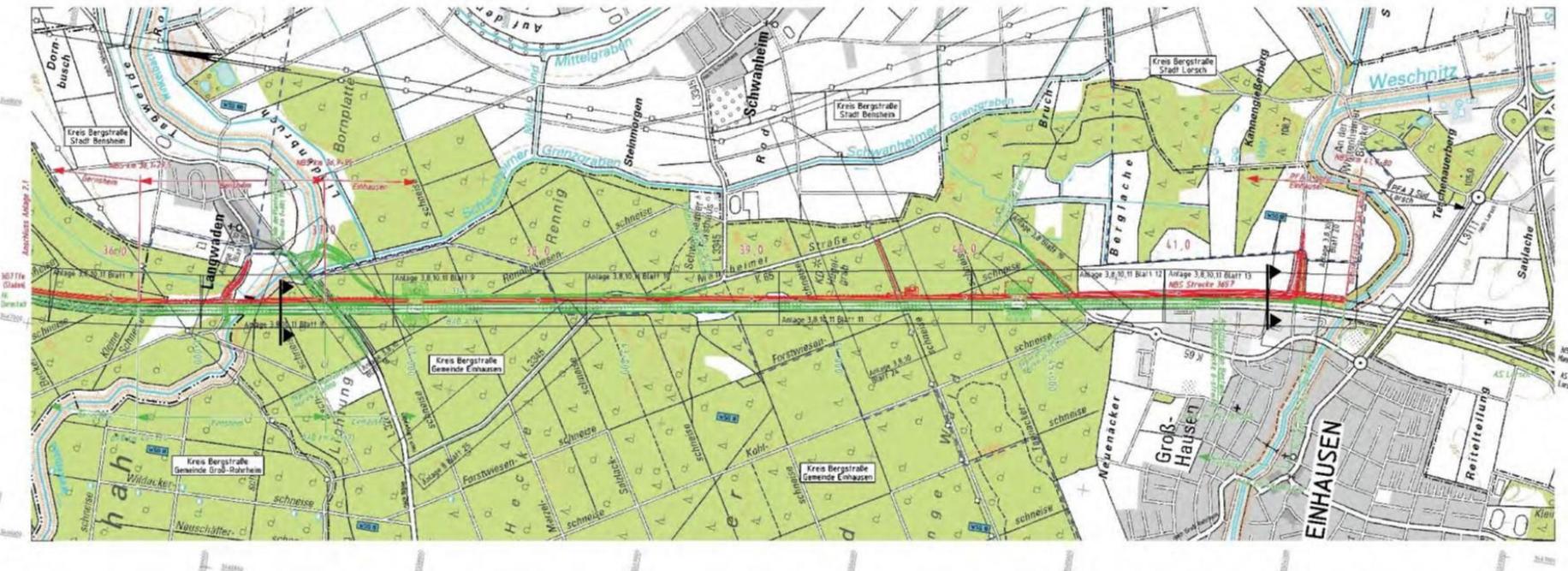


Mannheim Direkt





A67
oberirdisch
von
Langwaden
bis Einhausen



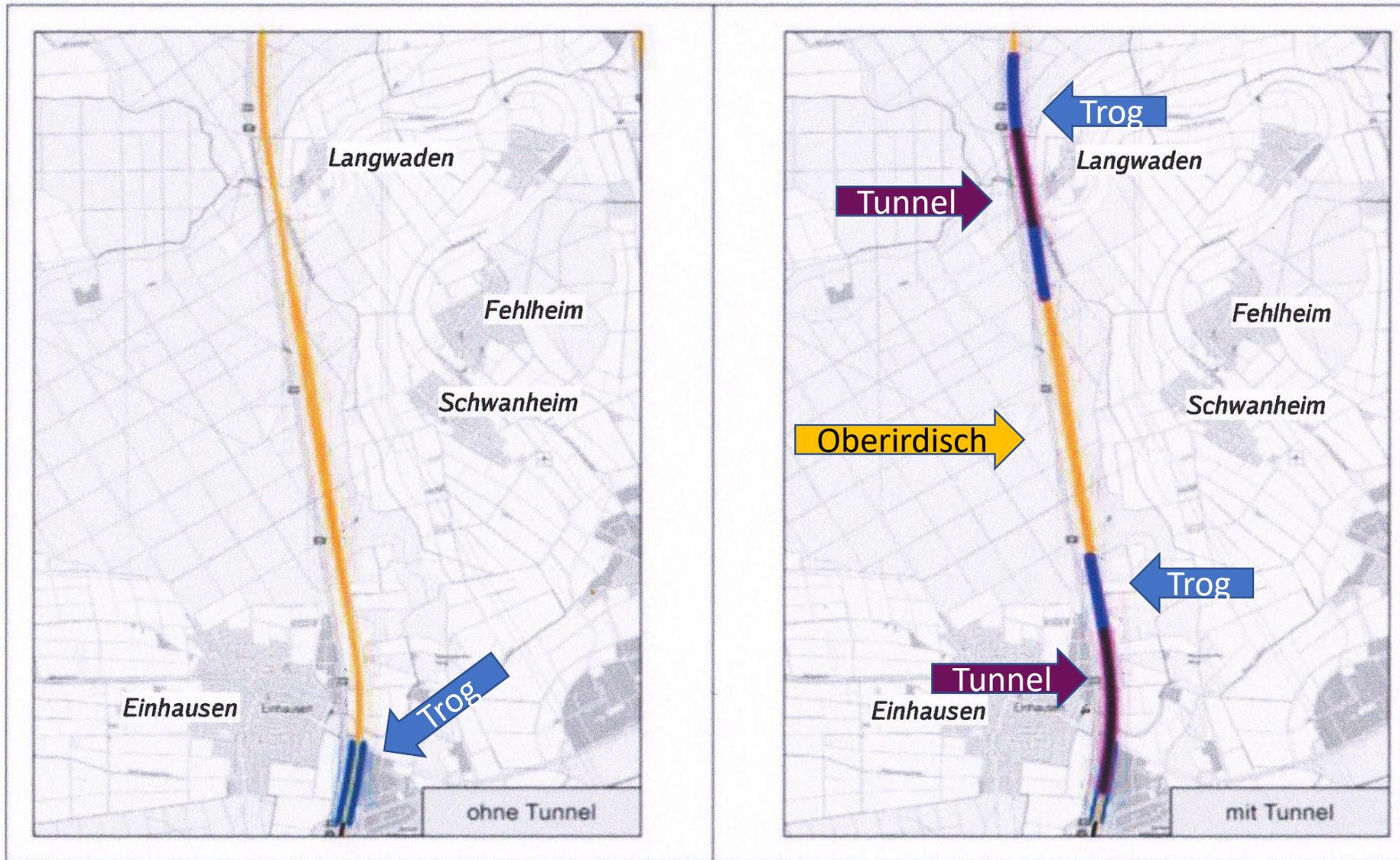
Variante IV Raumordnungsverfahren 2004



Die Variante IV aus dem Raumordnungsverfahren wird gerne mit der „Pro Bahn Variante“ verwechselt.

Es erfolgt keine Rieddurchschneidung.

Der Wechsel nach Westen erfolgt in der Höhe Laudenbach und führt zwischen Hemsbach und Hüttenfeld nach Westen.

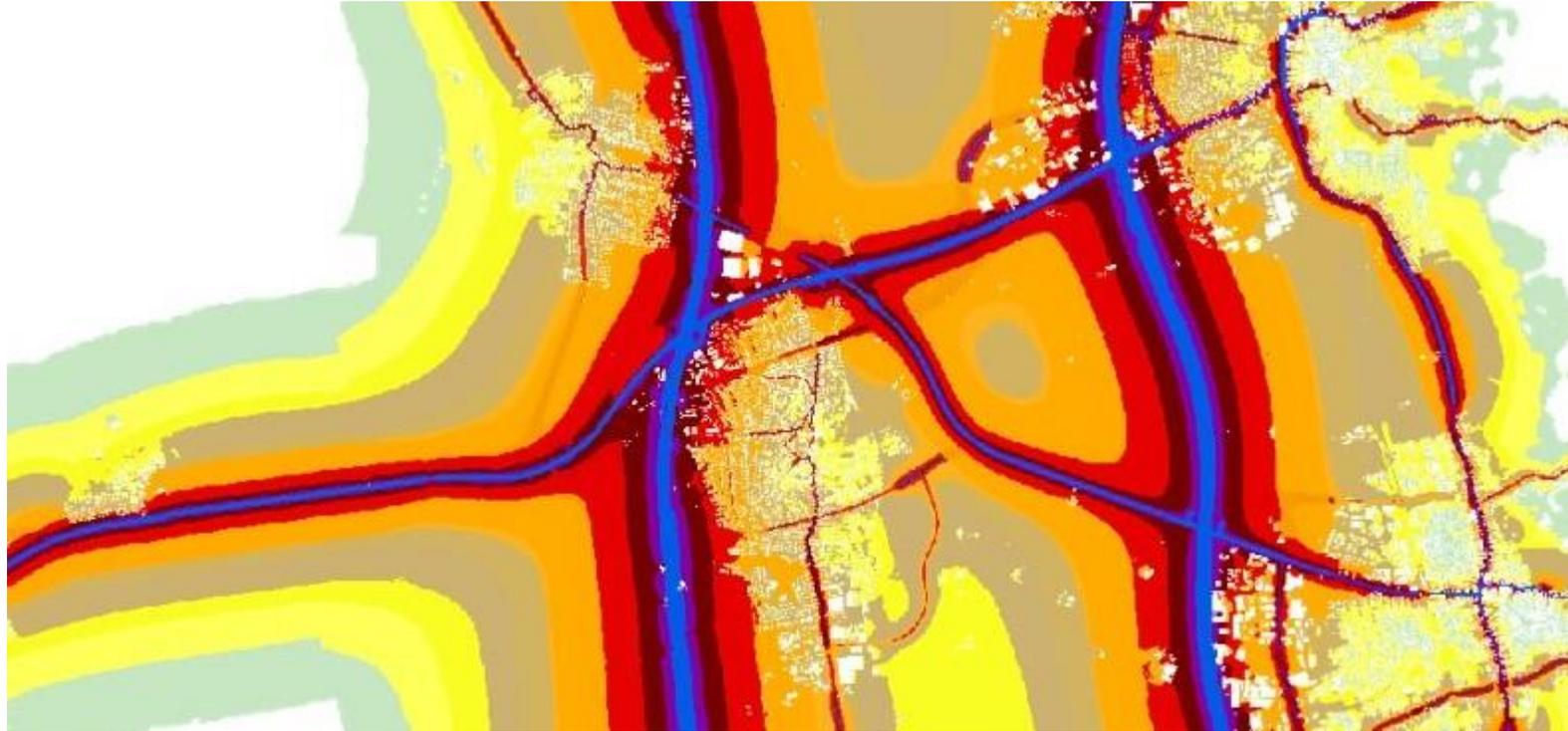


- Legende**
- Planung (Stand 14.02.2018)
 - Trog
 - Tunnel
 - Sonderbauwerke (Stand 14.12.2017)

In den Präsentationen tauchen neue Varianten auf wie z.B. die teilweise „Tunnelung“

Jörg Ritzert 17. April 2018 DB Netz AG

Lärm



Schallschutz nach Lärmvorsorge gemäß BImSchV



Ermitteln der Beurteilungspegel je Stockwerk u. Fassade



Immissionsgrenzwert überschritten?

1. An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen
2. In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten
3. In Kerngebieten Dorfgebieten und Mischgebieten
4. In Gewerbegebieten

Tag
(06 -22 Uhr)

Nacht
22 – 06 Uhr

57 dB (A)

47 dB (A)

59 dB (A)

49 dB (A)

64 dB (A)

54 dB (A)

69 dB (A)

59 dB (A)

ja

nein

Kein Schutzfall

Schutzfall gelöst oder ungelöst**

Welche aktiven Schallschutzmaßnahmen sind notwendig und verhältnismäßig?

Schutzfallanalyse nach EBA-Umweltleitfaden* Teil VI

Abwägen unter Berücksichtigung Verhältnismäßigkeit

* Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen

**Hähnlein bis Einhausen – zu lösende Schutzfälle (SF): 3643

Gegenüberstellung Tunnel vs. Oberirdische Trassenführung



Gewerk / Bauabschnitt	Tunnel Kreis Bergstraße
Rampen	12.400.000 €
Tunnel offene Bauweise	22.300.000 €
Tunnel maschinelle Bauweise	274.000.000 €
Querschläge und Schächte	1.900.000 €
Zusatzmaßnahmen Vortrieb	5.000.000 €
Kosten gesamt	315.800.000 €
Kosten je Schutzfall gesch. 6000 Schutzfälle*	52.633 €

Diff.
+ 2.809 €

Diff.
- 35.025 €

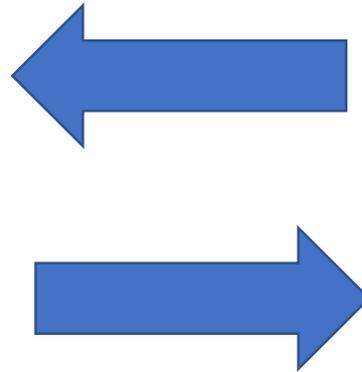
Maßnahmen laut Machbarkeitsstudie vom 25.04.2008	Kosten oberirdische Bauweise nicht bereinigt
Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen	> 1.500.000 €
Natur/Landschaft/Landwirtschaft	> 8.845.000 €
Lärmschutz Schutzfälle	162.000.000 €
Verlagerung Firmen u. Wohnhäuser	17.600.000 €
Rohbau	109.000.000 €
Bauzeitverzögerung	(>227.000.000 €)
Kosten ohne Verzögerung Je Schutzfall	298.945.000 € 49.824 €
Mit Verzögerung Kosten je Schutzfall	525.945.000 € 87.658 €

?

*Geschätzt Hähnlein bis südlich Lorsch



Bewertung von Strecken



Die Deutsche Bahn favorisiert eine zweigleisige NBS, tagsüber mit Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und nachts mit Schienengüterverkehr (SGV)



	NBS zweigleisig Güterverkehr	NBS zweigleisig Mischverkehr tagsüber (Vorrang SPFV)	NBS viergleisig	NBS zweigleisig SPFV Tag / SGV Nacht (gemäß BVWP)
Kapazität/ Leistungsfähigkeit	 Ausweitungen/Mehrverkehre im SPNV nicht möglich		 Überkapazität vorhanden	
Engpassauflösung	 Engpässe bleiben im Bestand bestehen	 Engpässe bleiben im Bestand bestehen		
Entlastung Bestandsstrecken vom SGV am Tag		 Nur geringfügige Verlagerung möglich, daher kaum Entlastung		 Keine Engpässe am Tag vorhanden
Betriebsqualität	 Es besteht weiterhin eine Überlastung der Strecke	 Übertragungsrisiko von Verspätungen im SPFV vergrößert sich		
Kosten + Genehmigungs- fähigkeit	 Kein ausreichender Nutzen gegeben, daher keine Genehmigung möglich	 Kein ausreichender Nutzen gegeben, daher keine Genehmigung möglich	 Genehmigung fraglich, da Umweltingriffe nicht notwendig, erhebliche Mehrkosten	 Erwartbar

Jörg Ritzert
08.05.2018



Beteiligungsforum Rhein/Main–Rhein/Neckar

1. Stufe – Wallauer Spange



2. Stufe – Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar (Teil „Hessen-Express“)

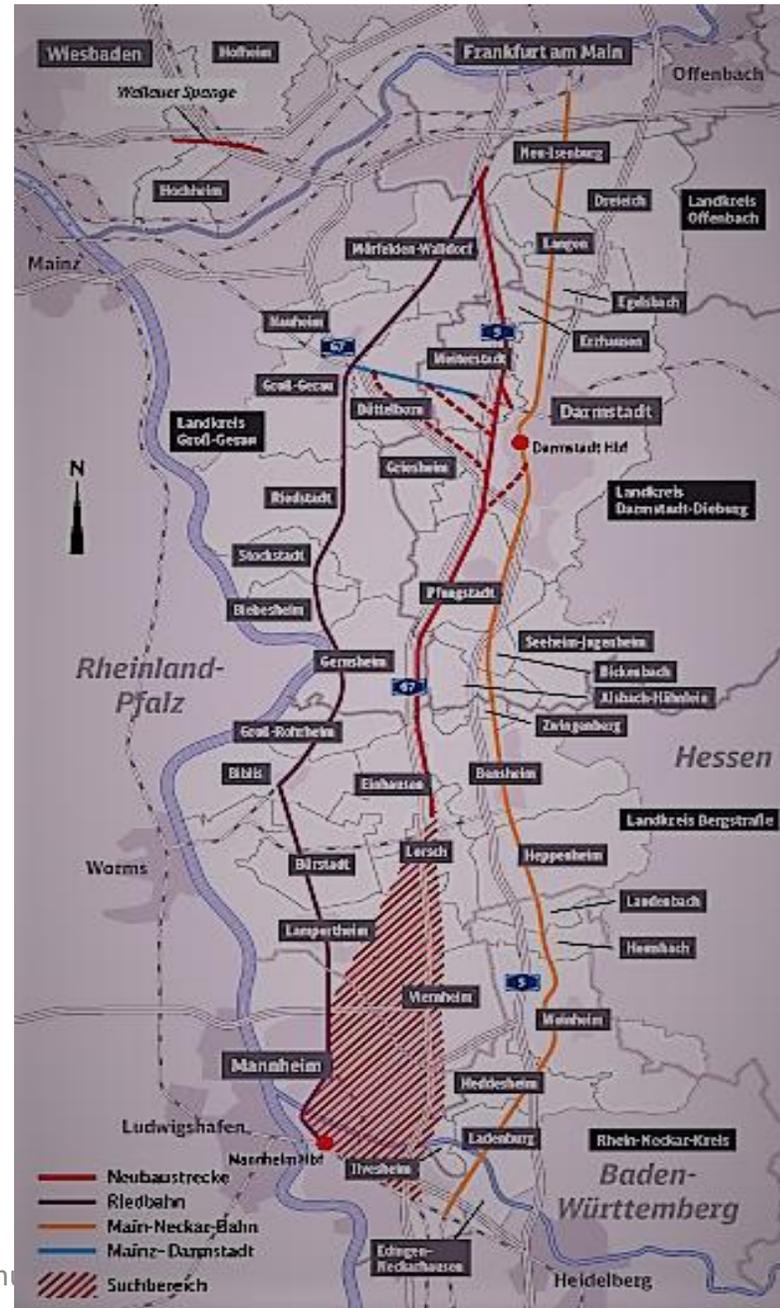


3. Stufe – Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar (Gesamtausbau)



Wie soll es weitergehen?

Subjektive Sicht in eine mögliche Zukunft

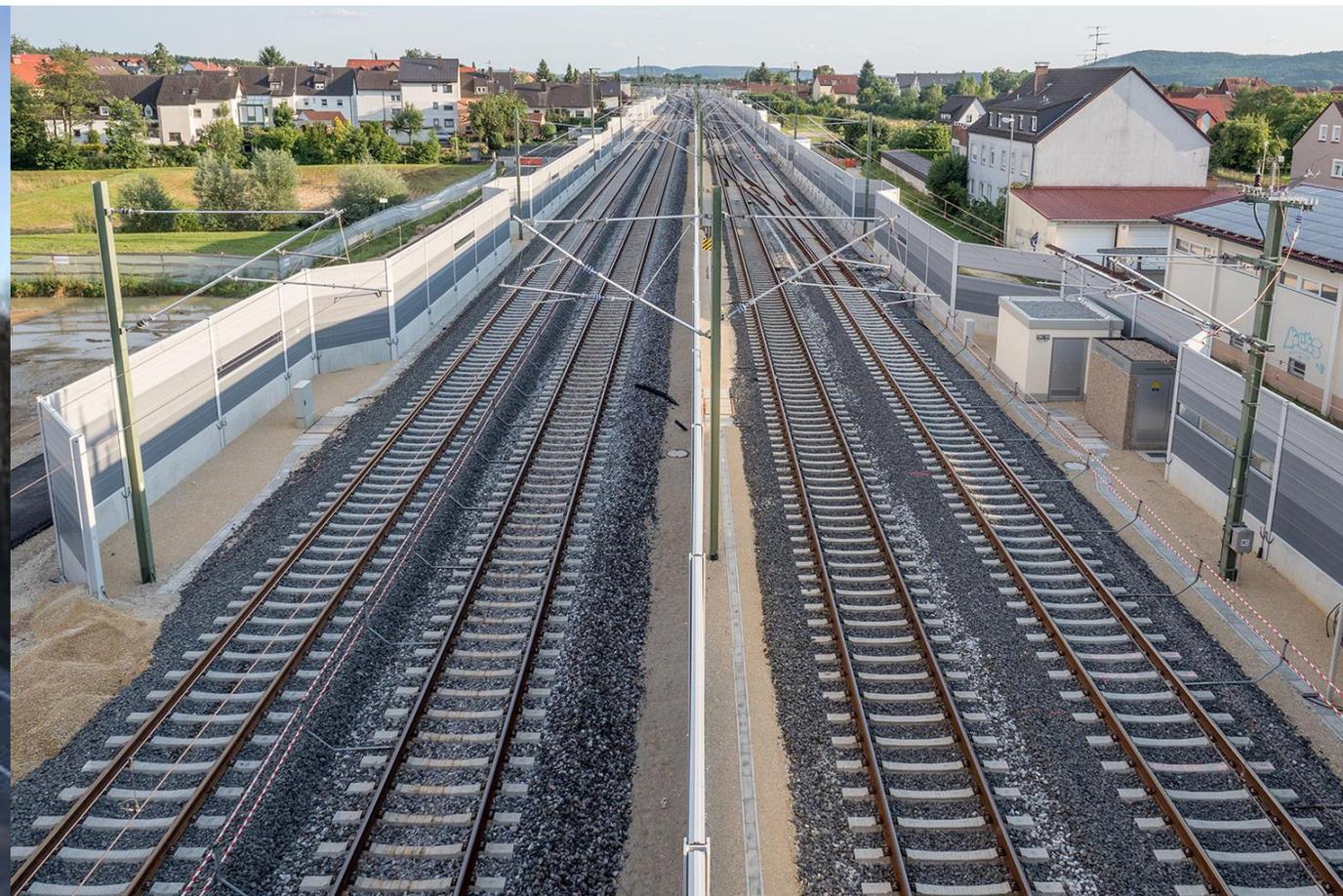


Tunnellösung



ahnlinie 2-gleisig, Autobahn 6 Fahrspuren = 3 pro Richtung





Weitere Überlegungen:

Nahverkehrshalt Südhessen

für schnellen Personennahverkehr

Rhein – Main / Rhein – Neckar

(Frankfurt – Darmstadt – Südhessen – Mannheim)

Beispiele:

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

Bahnhof an Neubaustrecke (2-gleisig), Durchfahrt ICE



Allersberg

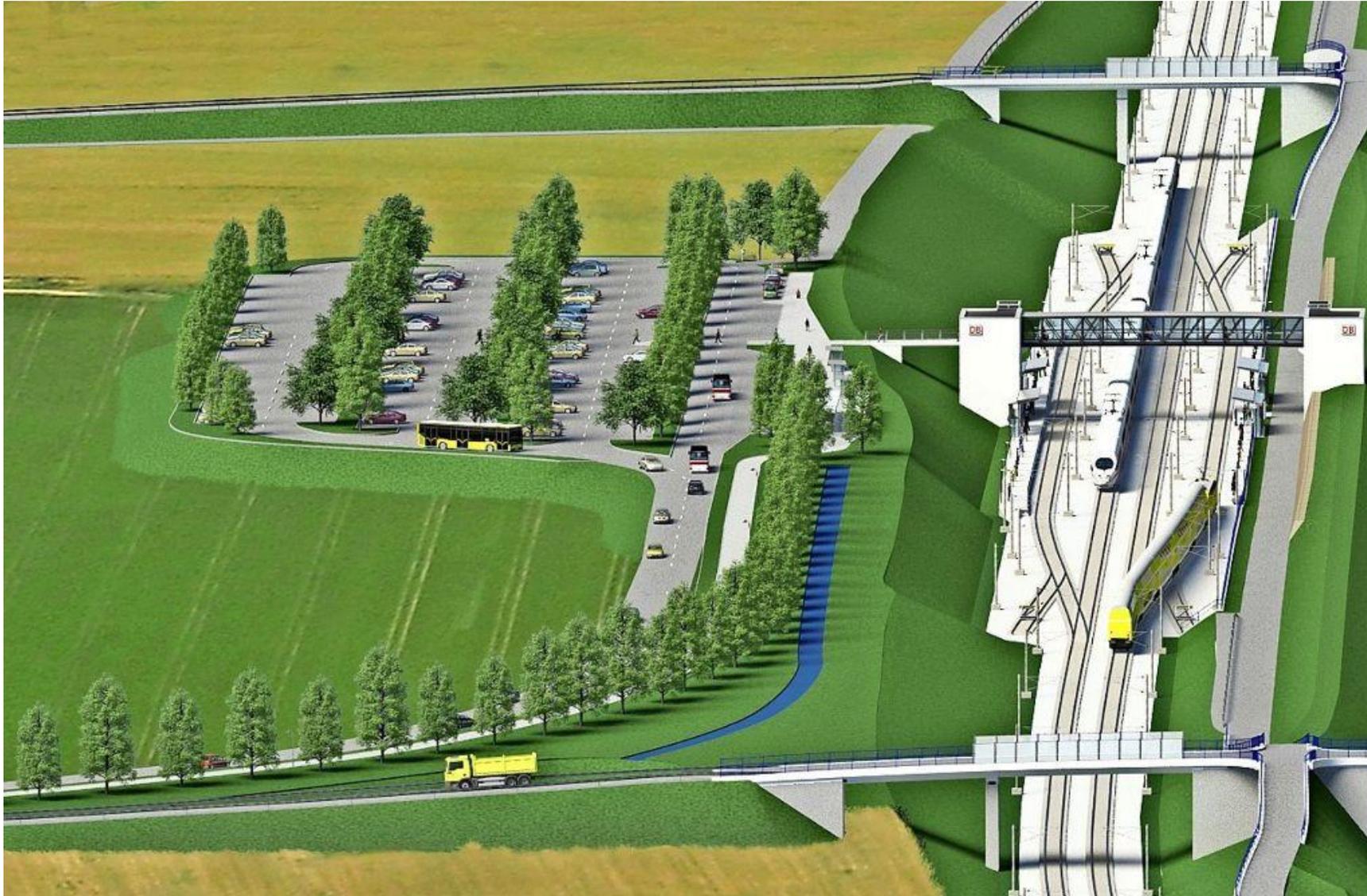
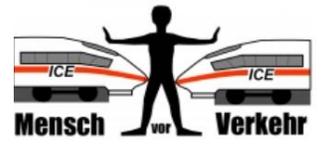
Bahnhof an Neubaustrecke (2-gleisig), Halt IRE (München-Nürnberg)



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



Zu klein, zu verstreut: 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.



Am 22. August 2018 findet eine Veranstaltung mit den Landtagskandidaten statt. Angedacht ist eine Podiumsdiskussion zum Thema Bahntrasse

Homepage www.mensch-vor-verkehr.de

Kontakt: kontakt@mensch-vor-verkehr.de

Tel. Reimund Strauch: 06251-588407



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit