

POSITIONIERUNG

ZUM ENTWURF DES BUNDESVERKEHRSWEGEPLANS 2030 KORRIDOR MITTELRHEIN ZIELNETZ 1

GEMEINSAME ERKLÄRUNG
DER SÜDHESSISCHEN BÜRGERMEISTERINNEN, BÜRGERMEISTER
UND LANDRÄTE

SEPTEMBER 2016



© Bild: Robert Heiler

INHALT

1. PRÄAMBEL.....	3
2. RELEVANTE THEMEN IN DER REGION SÜDHESSEN.....	4
3. VORSCHLÄGE UND LÖSUNGEN FÜR SÜDHESSEN	5
3.1 EINRICHTUNG EINES PROJEKTBEIRATS	5
3.2 TRASSENFÜHRUNG UND AUSGESTALTUNG.....	6
3.3 VEHRKEHRSLENKUNGSVARIANTE STATT REINE HOCHGESCHWINDIGKEITSSTRECKE	7
3.4 VORSCHLÄGE ZU LÄRMSCHUTZ, LANDSCHAFTS-/NATURSCHUTZ UND LANDWIRTSCHAFT	8
3.4.1 Lärmschutz	8
3.4.2 Landschafts- und Naturschutz	9
4. UNTERZEICHNER.....	10

1. PRÄAMBEL

Mit Bekanntmachung vom 14.03.2016 wurde der Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 veröffentlicht. Am 03. August 2016 wurde der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans durch das Bundeskabinett beschlossen.

Eines der wichtigsten Vorhaben im Rhein-Main-Neckar-Raum ist der sog. Korridor Mittelrhein: Zielnetz I, mit dem Neu- bzw. Ausbau einer ICE-Strecke Frankfurt am Main – Mannheim. Im dicht besiedelten Ballungsraum sind im Hinblick auf dieses Projekt zahlreiche Problemfelder offenkundig.

Dies haben die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner zum Anlass genommen, einen Dialog auf regionaler Ebene zu initiieren. Hierzu trafen sich die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Region Südhessen, die fachlich zuständigen hauptamtlichen Dezernenten sowie Vertreterinnen und Vertreter der Landkreise. Im Rahmen der Erörterung des Themas wurden auch die bestehenden Bürgerinitiativen einbezogen.

Die Unterzeichner verkennen nicht die Notwendigkeit, den Schienenverkehr im Rhein-Main-Neckar-Raum neu zu ordnen. Jedoch muss neben dem Ziel, die Reisezeiten im überregionalen Personenfernverkehr zu verkürzen und Güterverkehrsströme schneller und effizienter abzuwickeln auf die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner an den Bestands- und Neubaustrecken sowie auf die Interessen des Lärmschutzes sowie des Landschafts- und Naturschutzes hinreichend Rücksicht genommen werden.

Das vorliegende Positionspapier stellt die kommunale Interessenslage in Südhessen mit einer gemeinsamen politischen, d.h. kommunalen Position zur Ausgestaltung Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim als Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans Korridor Mittelrhein Zielnetz 1 dar. Das Papier bezieht sich sowohl auf die Projektierung als auch auf die Prozessgestaltung in der Region Südhessen.

Das Positionspapier leistet damit einen wichtigen Beitrag für die weitere Diskussion auf Landes-, vor allem aber auch auf Bundesebene mit dem Ziel, die regionalen Interessen in das Gesamtprojekt zum Nutzen einer nachhaltigen und vor Ort akzeptierten Trassengestaltung einzubauen. Hierzu werden konkrete Forderungen und Vorschläge formuliert.

2. RELEVANTE THEMEN IN DER REGION SÜDHESSEN

Mit der geplanten Neubaustrasse wird ein Eingriff vorbereitet, der Auswirkungen auf eine Vielzahl spezifischer Themenfelder hat. Sie beziehen sich in der Region Südhessen auf fachliche Belange einerseits und Fragen der Verfahrensgestaltung und Beteiligung andererseits:

Fachliche Belange sind insbesondere in folgenden Themen abgebildet:

- Lärmschutz (zukunftsfähiger Lärmschutz)
- Naturschutz (Arten- und Biotopschutz)
- Landschaftsschutz (inklusive Boden, Grundwasser und Kulturlandschaft)
- Landwirtschaft

- Streckenführung
- Streckennutzung
- Rechtliche und technische Entwicklungen
- Verflechtungen im Streckennetz
- Vernetzung S-Bahn Ausbau

Themen der Verfahrensgestaltung und des Dialogs bzw. der Beteiligung sind:

- Prozessgestaltung: Beteiligung und Verfahrensablauf (Projektbeirat)
- Integrierte Prozessgestaltung, die den regionalen Blickwinkel und eine Vorstellung integrierter Raumentwicklung einbezieht (Lösung der Region)

3. VORSCHLÄGE UND LÖSUNGEN FÜR SÜDHESSEN

3.1 EINRICHTUNG EINES PROJEKTBEIRATS

Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner sind sich einig, dass zur Verfahrens-/ Projektbegleitung ein „Projektbeirat Bundesverkehrswegeplan Zielnetz 1“ zu installieren ist mit dem Ziel, die regionalen/ kommunalen Interessen in die Projektentwicklung optimal einzubauen. Der Projektbeirat ist als Instrument der aktiven Beteiligung zu konzipieren. Er hat die Aufgabe Empfehlungen auszusprechen, die möglichst konsensfähig sind.

Der Projektbeirat benötigt die Unterstützung der hessischen Landesregierung.

Für die Etablierung und Konstituierung eines solchen Gremiums sind folgende Aspekte vertiefend zu betrachten und klar zu regeln:

- Die räumliche Abgrenzung (Projektbeirat für die Region Südhessen) hat so zu erfolgen, dass ein sinnhafter Kontext ablesbar ist und gleichzeitig eine wirksame Beteiligung stattfinden kann. Da die Region insgesamt von Frankfurt bis Karlsruhe reicht, ist eine problem- und themenorientierte Betrachtung zu gestalten (räumliche Differenzierung).
- Das Aufgabenspektrum hat aufgrund der Wirkungszusammenhänge sowohl Bestands- als auch Neubautrassen zu umfassen. Die konkrete inhaltliche Ausgestaltung ist zu diskutieren.
- Insgesamt sind Begrifflichkeit, Aufgaben und Funktion sowie Geschäftsstelle/ Geschäftsordnung zu definieren. Zentral sind zudem die Festlegung der Zusammensetzung des Projektbeirates und die Personenanzahl. Eine gute Arbeitsfähigkeit ist sicherzustellen.
- Die Federführung des Projektbeirates wird durch die politischen Vertreter der Regionen, der Länder und des Bundes übernommen.
- Das Zusammenspiel von Projektbeirat und politischen Entscheidungsprozessen ist eindeutig zu vereinbaren.
- Die Geschäftsführung und Finanzierung des Projektbeirates erfolgt durch die beteiligten Bundesländer Hessen und Baden-Württemberg.

3.2 TRASSENFÜHRUNG UND AUSGESTALTUNG

Der Grundsatz der Bündelung der Trassen wird begrüßt. Im Falle einer Neubautrasse zwischen Frankfurt und Mannheim ist diese gebündelte Form entlang der A 67 / A6 zu führen. Von dieser Führung entlang der Bundesautobahn darf frühestens südlich des Knotenpunktes der L3110 mit der A67 abgewichen werden. Einigkeit besteht weiterhin darüber, dass keine Querspange zwischen Groß-Gerau und Darmstadt als erforderlich angesehen wird.

Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner sind sich im Klaren über die Vorläufigkeit der im Bundesverkehrswegeplan dargestellten Linienführungen gleichwohl sind keine Linienführungen denkbar, bei der es keine Konfliktpotenziale gibt.

Lärmschutz ist grundsätzlich als **zukunftsfähiger Lärmschutz** vorzusehen, der auch zukünftige Verkehrsbelastungen in die Berechnungen einbezieht.

Für die Trassenführung ist auf einer Strecke vom Gernsheimer Stadtwald bis zum Siedlungsende Lorsch ein **bergmännischer Tunnel** unter der besonderen Berücksichtigung des Grundwasserschutzes zu realisieren.

An fünf Stellen sind **Trog-Ausführungen** zwingend:

1. Im Bereich des Gernsheimer Stadtteils Allmendfeld
2. In Höhe Pfungstadt (Stadtteile Escholibrücken und Hahn)
3. Im Bereich des Autobahndreiecks Viernheim (A6 / A67)
4. Im Bereich Weiterstadt (Gräfenhausen)
5. Am Ortsrand in Griesheim

3.3 VEHRKEHRSLENKUNGSVARIANTE STATT REINE HOCHGESCHWINDIGKEITSSTRECKE

In der Region bedient die Riedbahn mehr als 200.000 Einwohner, d.h. elf Städte, Gemeinden, die Landkreise Offenbach, Groß-Gerau und Bergstraße. Sie hat elementare Bedeutung u.a. für Berufspendler, Schüler und Studierende. Die Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar gehören des Weiteren zu den wachsenden Regionen der Bundesrepublik. Mobilität ist zentraler Standortfaktor für eine nachhaltig erfolgreiche Gestaltung von Wirtschaft und Gesellschaft. Grundsätzlich gilt als Zielsetzung in Südhessen, ein **vernetztes Infrastrukturangebot** für die Region zu schaffen, das auch in der Lage ist, die Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar besser miteinander zu verknüpfen. Es müssen ausreichend Trassenkapazitäten für den Schienenpersonennahverkehr durch eine Entmischung auf den Bestandsstrecken geschaffen werden. Die Nahverkehrsanbindung ist zu verbessern. Beide Gleisäste auf der rechtsrheinischen Seite (Riedbahn und Main-Neckar-Bahn) hätten sowohl von Walldorf/ Heidelberg über Bergstraße/ Darmstadt, als auch von Mannheim über die Riedbahn eine direkte Anbindung zum Frankfurter Flughafen und damit für über 70% der Bevölkerung der Metropolregion Rhein-Neckar eine Anschlusszeit zwischen 30-40 Minuten zum größten Flughafen Kontinentaleuropas. Fahrzeitverkürzung und eine Erhöhung der Pünktlichkeit im Nahverkehr müssen erreicht werden. Eine Kapazitäts- und Angebotsausweitung, Fahrzeitverkürzung und Erhöhung der Pünktlichkeit ICE-Premiumsegment sind zu erreichen.

Statt der Neuschaffung einer Hochgeschwindigkeitstrasse sollte eine Mischverkehrsstrecke gebaut werden. Diese Trasse ist technisch so zu gestalten, dass sie neben den Fernverkehrszügen auch Güterverkehr aufnehmen kann und Bestandsstrecken vom Güterverkehr entlastet werden. Freiwerdende Streckenkapazitäten auf den Bestandsstrecken sind mit dem **Ausbau des Personennahverkehrs** zu kombinieren.

Bestands-Haltepunkte des Fernverkehrs sind zu erhalten. Eine Entmischung auf den Bestandsstrecken darf nicht dazu führen, dass der Personenfernverkehr ausschließlich auf der Neubaustrecke geführt wird. Ferner darf eine Entmischung auch nicht dazu führen, dass frei werdende Kapazitäten vorwiegend für mehr Güterzüge genutzt werden und zu einer stärkeren Lärmbelastung der Menschen in der Region führen.

In der besseren **Anbindung Darmstadts** wird ein Gewinn, respektive Vorteil für die Region Südhessen gesehen. Es ist eine verbesserte Anbindung von Wiesbaden und Darmstadt an den Frankfurter Fernbahnhof und den Flughafen Frankfurt am Main zu erreichen. Zudem ist eine Schienenanbindung des in unmittelbarer Nähe zur NBS im Bau befindlichen Terminals 3 des Frankfurter Flughafens an die Riedbahn aufzunehmen.

Die mögliche Umsetzung einer eigenen Güterneubaustrecke mit einer Anbindung an Mannheim ist zu prüfen (Güterverkehrsgleis an den Mannheimer Güterbahnhof). Eine Variante für die Güterverkehrsneubaustrecke ist der Planfall 2a in der Korridorstudie mit der Streckenführung von Köln bis Bobenheim. Für den Nordkorridor im Zielnetz 1 wird eine Entlastung vom Güterverkehr als zwingend erforderlich angesehen. Die Realisierung einer eigenen linksrheinischen Güterneubaustrecke ist zu prüfen.

3.4 VORSCHLÄGE ZU LÄRMSCHUTZ, LANDSCHAFTS-/NATURSCHUTZ UND LANDWIRTSCHAFT

3.4.1 Lärmschutz

Ein Trassenneubau bedeutet unweigerlich eine Zunahme an Verkehr und damit eine Zunahme an Lärm und Belastungen für die Bevölkerung der Region Südhessen.

Die Betrachtung der Lärmentwicklung hat bereits bestehende und andere Lärmarten in die Berechnungen kumulativ mit einzubeziehen. Eine integrierte Betrachtung der verkehrlichen Entwicklung der Region ist zwingend. So ist auch der Ausbau der Bundesautobahn mit seinen Folgen und Auswirkungen zu berücksichtigen.

Dies bedeutet, dass ein **zukunftsfähiger, wirksamer Lärmschutz** aufgebaut werden muss. Es sind alle geeigneten Maßnahmen (aktiv, passiv, technisch etc.) zu ergreifen, die einen umfassenden Lärmschutz gewährleisten. Einschlägige Lärmgrenzwerte sind einzuhalten.

Um zu ermöglichen, dass **Güterverkehre** auf die Neubaustrecke gelenkt werden können, sind die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Das im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans dargestellte Ziel, den Güterverkehr nachts über die Neubaustrecke zu leiten und die Bestandsstrecken zu entlasten, greift vergleichbare Inaussichtstellungen der Korridorstudie auf.

Eine solche Regelung könnte dem Diskriminierungsverbot für Eisenbahnunternehmen widersprechen (vgl. Artikel 5 der Richtlinie 001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001). Da es sich um Europäisches Recht handelt, dürfte es nicht alleine ins Benehmen des Bundes gestellt sein, eine hiervon abweichende Regelung zu treffen und durchzusetzen, um den Güterverkehr zwanghaft auf die Neubaustrecke zu lenken.

Wenn sich eine nächtliche Entlastung vom Schienengüterverkehr aber nicht einmal ansatzweise durchsetzen lassen wird, ist umso mehr von einer „Verlärmung“ der Bestandsstrecke auszugehen. Deshalb sind Bestandsstrecken wie Neubaustrecken zu behandeln. An allen Bestandsstrecken werden Lärmschutzmaßnahmen mindestens im

Standard einer Neubaustrecke gefordert (auch zeitlich vorlaufend). Es darf zu keiner Neuverlärnung von Siedlungsbereichen kommen.

3.4.2 Landschafts- und Naturschutz

Durch den Bau einer Neubaustrecke wird hochwertiger Naturraum verloren gehen. Betroffen sind hochsensible artenreiche Ökosysteme, beispielsweise Waldflächen.

Die Schutzbelange sind bei allen weiteren Planungsschritten zu beachten. Flächenverbräuche sind auf das absolut notwendige Maß zu begrenzen. Es sind alle Möglichkeiten zu prüfen, wie die Inanspruchnahme von Waldflächen oder anderen hochwertigen Biotopflächen vermieden werden kann.

Landwirtschaft

Auch der Verbrauch der zum Bau der Neubaustrecke erforderlichen landwirtschaftlichen Flächen ist auf das absolut Notwendige zu reduzieren. Der Ausgleich für entstehende Eingriffe ist flächenschonend vorzusehen. Hochproduktive landwirtschaftliche Böden dürfen für Ausgleichsmaßnahmen nicht in Anspruch genommen, ansässige leistungsfähige landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz nicht beeinträchtigt werden.

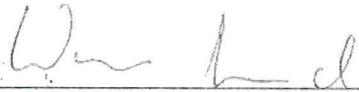
Die Kompensation von Waldflächen im Verhältnis 1:1 ist nicht zwingend einzufordern, sofern hierdurch weitere landwirtschaftliche Flächen und Freiflächen in Anspruch genommen werden müssten.

Ausgleichskonzept

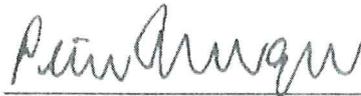
Gefordert wird ein großräumig angelegtes Ausgleichsflächenkonzept, das einerseits das Postulat der räumlichen Nähe der Ausgleichsmaßnahmen erfüllt, andererseits aber nicht ausschließlich den Fokus auf diese räumliche Nähe zum Eingriff legt, sondern ebenso eine integrierte großräumigere Gesamtbetrachtung zugrunde legt.

Auch eine qualitative Aufwertung vorhandener Flächen ist anzustreben und die Möglichkeiten von Ökokontos sind zu nutzen.

4. UNTERZEICHNER



Werner Amend, Bürgermeister
Riedstadt



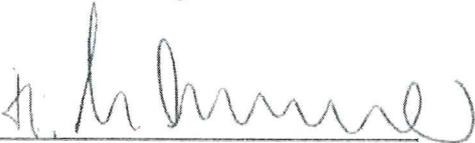
Peter Burger, Bürgermeister
Gernsheim



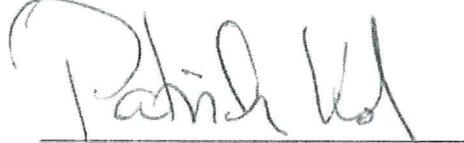
Christian Engelhardt, Landrat
Landkreis Bergstraße



Jan Fischer, Bürgermeister
Nauheim



Helmut Glanzner, Bürgermeister
Einhausen



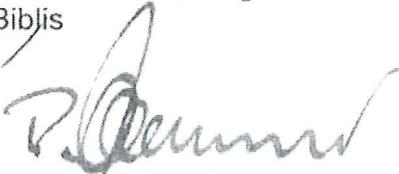
Patrick Koch, Bürgermeister
Pfungstadt



Felix Kusicka, Bürgermeister
Biblis



Georg Menger, Beigeordneter
Groß-Rohrheim



Ralf Möller, Bürgermeister
Weiterstadt



Thomas Raschel, Bürgermeister
Stockstadt am Rhein



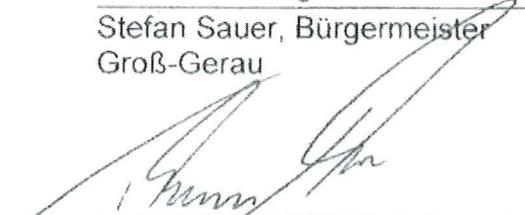
Andreas Rotzinger, Bürgermeister
Büttelborn



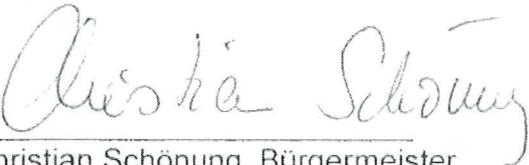
Stefan Sauer, Bürgermeister
Groß-Gerau



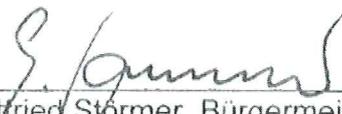
Barbara Schader, Bürgermeisterin
Bürstadt



Thomas Schell, Bürgermeister
Biebesheim am Rhein



Christian Schöning, Bürgermeister
Lorsch



Gottfried Störmer, Bürgermeister
Lampertheim