



Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

5. Sitzung des Beteiligungsforums

DB Netz AG | Jörg Ritzert | 8. Februar 2019

Agenda

1. Ausblick: Schritte und Ziele für 2019

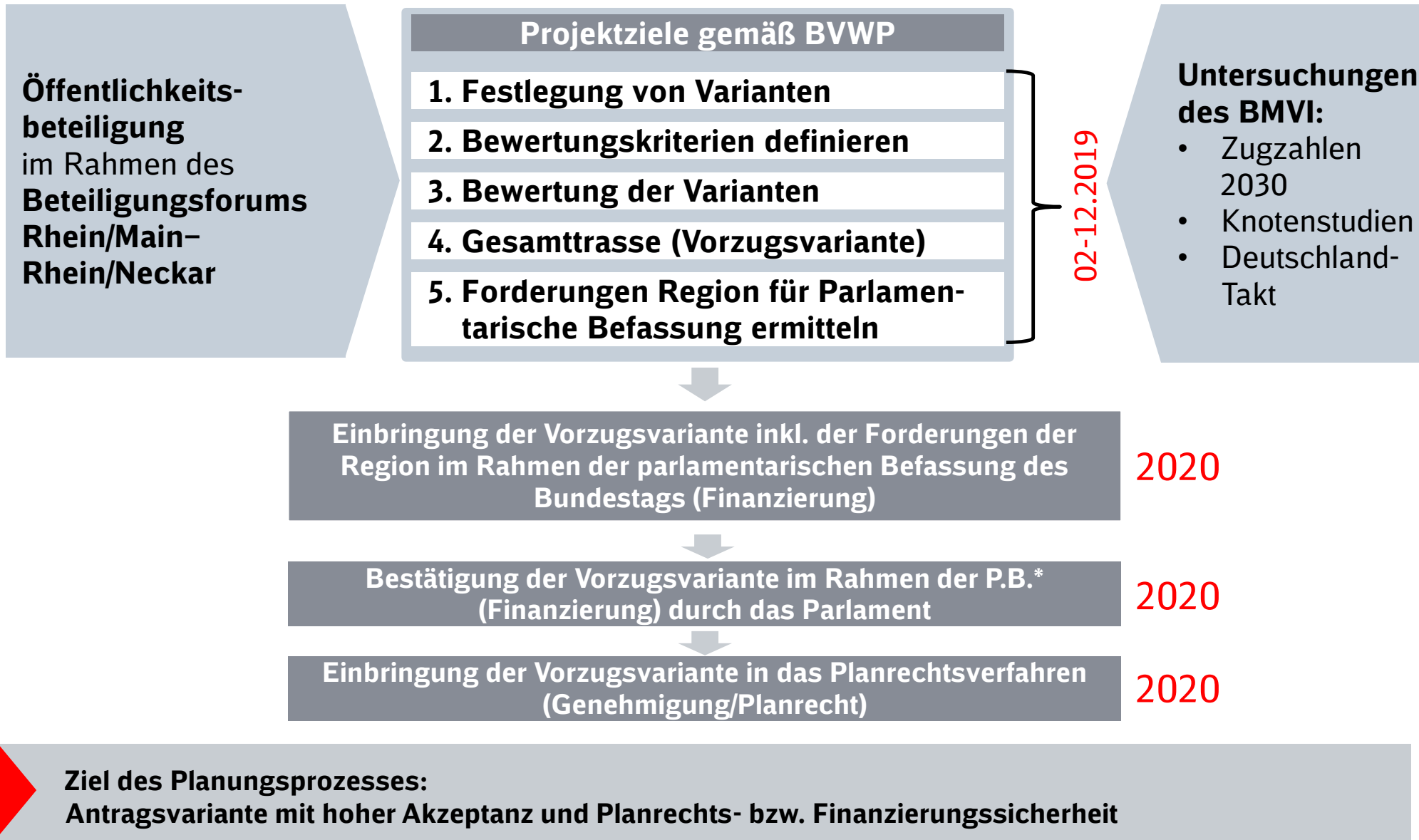
2. Entwurf des Deutschlandtakts und bisherige Ergebnisse der Knotenstudien Frankfurt und Mannheim - Alexander Lanz, BMVI

3. Variantenvergleich - Projektziele und abgeleitete Prüfungsvarianten

4. Parlamentarische Befassung

5. Zeitplan 2019

Ende 2019 soll die Vorzugsvariante feststehen



Agenda

1. Ausblick: Schritte und Ziele für 2019

2. Entwurf des Deutschlandtakts und bisherige Ergebnisse der Knotenstudien Frankfurt und Mannheim – Alexander Lanz, BMVI

3. Variantenvergleich - Projektziele und abgeleitete Prüfungsvarianten

4. Parlamentarische Befassung

5. Zeitplan 2019

Vortrag Alexander Lanz, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Agenda

1. Ausblick: Schritte und Ziele für 2019

2. Entwurf des Deutschlandtakts und bisherige Ergebnisse der Knotenstudien Frankfurt und Mannheim - Alexander Lanz, BMVI

3. Variantenvergleich - Projektziele und abgeleitete Prüfungsvarianten

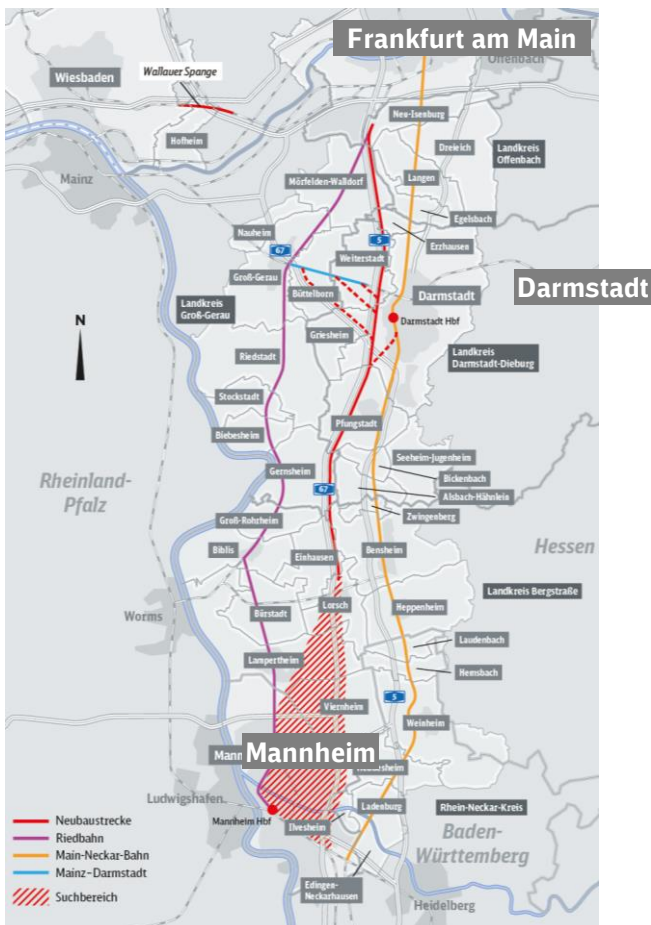
4. Parlamentarische Befassung

5. Zeitplan 2019

Die Ziele der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar sind weiterhin definiert

Ziele der NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz, Bundesverkehrswegeplan 2030

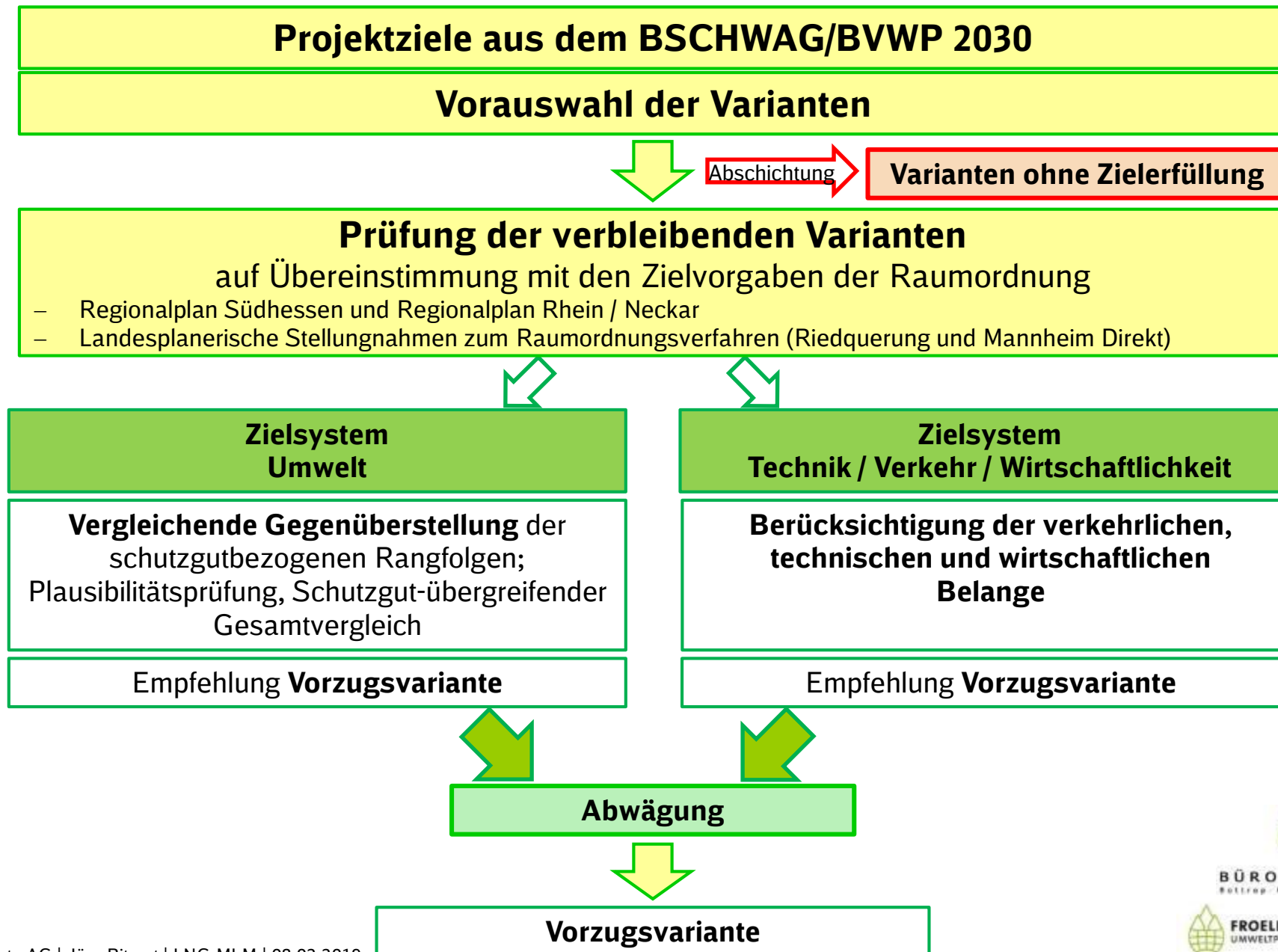
Lage im Netz



Ziele

- **Zweigleisige Neubaustrecke**
- **Kapazitätssteigerung** im Korridor **Frankfurt – Mannheim**
- Hochgeschwindigkeit mit **300 km/h**
- **Entmischung** langsame und schnelle **Züge**
- **Zielfahrzeit** (29 Minuten) und **Fahrzeitverkürzung** (9 Minuten) zwischen Frankfurt Hbf und Mannheim Hbf im Personenfernverkehr
- **Verbesserung der Anbindung von Darmstadt** (über Nordanbindung und ggf. Südanbindung sofern verkehrlicher Nachweis erbracht wird *) an den Personenfernverkehr und den Flughafen Frankfurt
- **Entlastung** der Kommunen **von nächtlichem SGV**
 - **Mischverkehrsstrecke** (Güterverkehrstauglichkeit bei Längsneigungen von max. 12,5‰)
 - **Anbindung der Strecke Mz-Da** zur Führung für nächtlichen SGV
 - Betriebliche Flexibilität zur **Verkehrslenkung**

* aktueller Sachstand: im Entwurf des Deutschland-Taktes enthalten



Nach Abschluss der Vorprüfung werden die dann noch verbleibenden Varianten nach verkehrlichen, technischen, wirtschaftlichen und umweltfachlichen Kriterien untersucht

Kriterien zur verkehrlichen, technischen und wirtschaftlichen Bewertung

- Kapazität
- Fahrzeit
- Verkehrslenkung
- Betriebliche Flexibilität
- Erschwernisse Verkehr, Beeinträchtigung Anwohner
- Minimierung Laufweglänge
- Bauausführung (Risiken)
- Erste verkehrliche Nutzen (Teil IBN)
- Gesamtinbetriebnahme NBS
- Kosten / Nutzen-Kosten-Verhältnis
- ...

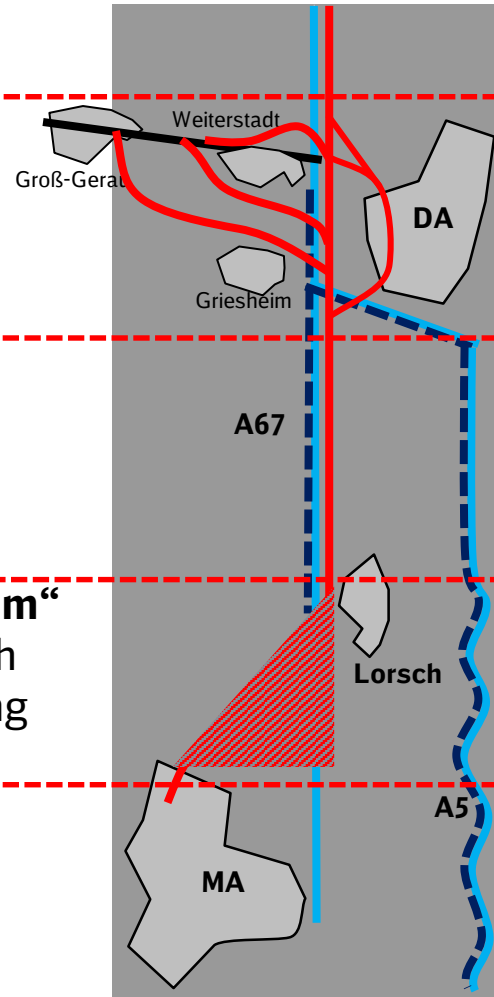
Kriterien zur schutzbezogenen Bewertung (Umwelt)

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit - Schall
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Boden
- Fläche
- Wasser
- Luft / Klima
- Landschaft
- Kulturelles Erbe
- ...

Eine detaillierte **Erläuterung der Kriterien und der Methodik** des Variantenvergleichs findet in der nächsten Sitzung des **Beteiligungsforums im April 2019** statt.

1.1 Entscheidung Segment „Raum Darmstadt“

Festlegung der Vorzugsvariante für die Anbindung Mainz-Darmstadt



1.2 Entscheidung Segment „Lorsch – Mannheim“

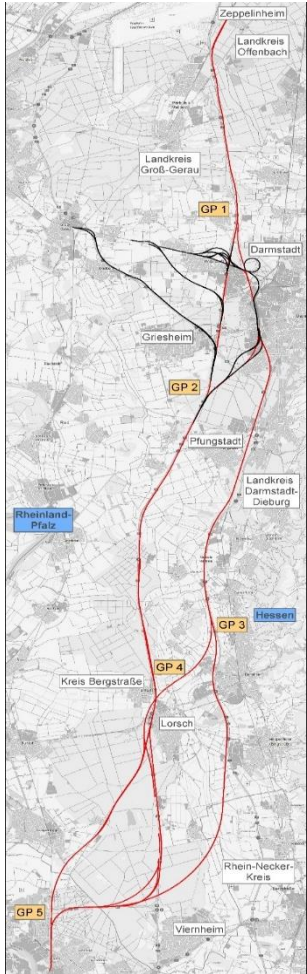
Festlegung der Vorzugsvariante südlich Lorsch (wg. Knotenstudie Mannheim des BMVI bislang nicht diskutiert)

Legende:

- Autobahn - Bestand
- Autobahn - Ausbau im vordringlichen Bedarf BVWP
- NBS - zweigleisig
- NBS - eingleisig

2. Festlegung der Gesamt-Vorzugsvariante

Weitere Rahmenbedingungen ergänzen die Variantenprüfung



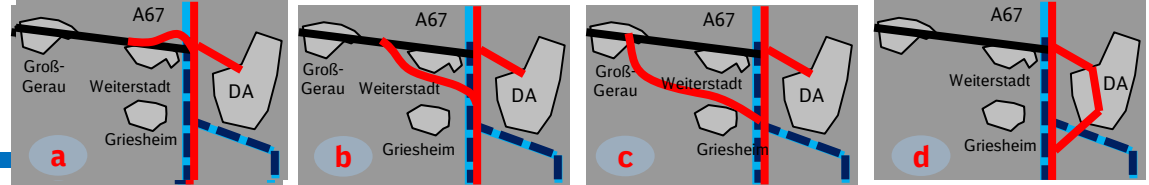
- Der **Entwurf des Deutschlandtakts** enthält eine Fernverkehrs-anbindung Darmstadts über eine **Südanbindung** an die NBS. **Daher** wird **auch** für die Südanbindung in Abstimmung mit dem BMVI eine **Varianteprüfung durchgeführt**.
- Sowohl der **Entwurf des Deutschlandtakts** als auch die **Knotenstudie Mannheim** weisen als **Endpunkt der NBS Mannheim/Waldhof** aus. Damit verbleiben bei einer BAB A67 Bündelung für den Suchraum Lorsch-Mannheim die **bekanntesten Varianten** „Bündelung BAB 67/BAB 6“ und „Mannheim direkt“.
- Sowohl im **Zielnetzfahrplan 2016** des BVWP als auch im neuen **Entwurf des Deutschlandtakts** ist als kürzeste **Fahrtzeit** zwischen Frankfurt Hbf und Mannheim Hbf **29 Minuten** beschrieben. Die Vorgabe einer bestimmten **Zielfahrtzeit** zur Sicherung von Anschlussverbindungen in den Knotenpunkten bedarf aber einer **genauen Begründung**.
- Aus **rechtlichen Gründen** müssen **alle sich aufdrängenden Varianten** geprüft werden. Damit wird auch der Forderung der Öffentlichkeit nach einer ergebnisoffenen Variantenprüfung erfüllt.

In die Variantenvorauswahl werden aufgenommen:

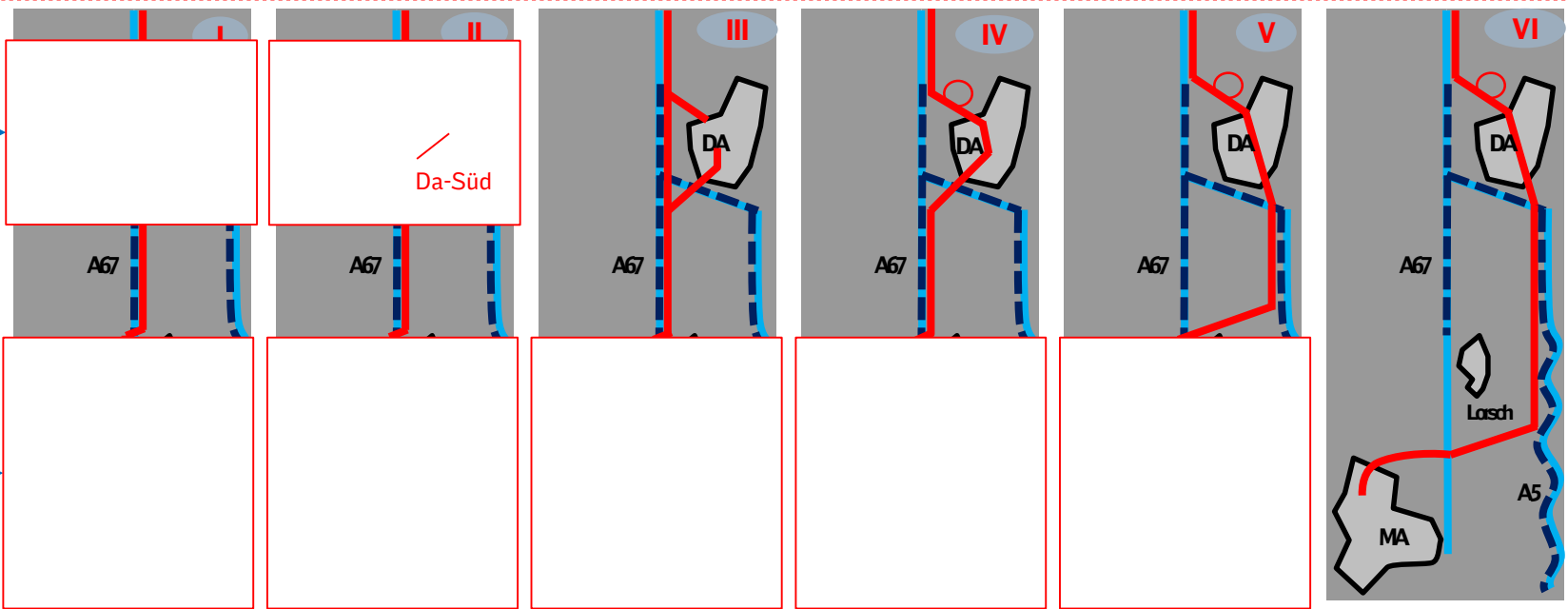
- **Darmstadt Südanbindung für Personenverkehr**
- **Durchfahrung von Darmstadt mit Bündelung BAB 67 bzw. BAB 5**

Im Ergebnis werden 6 NBS-Varianten in der Vorauswahl betrachtet

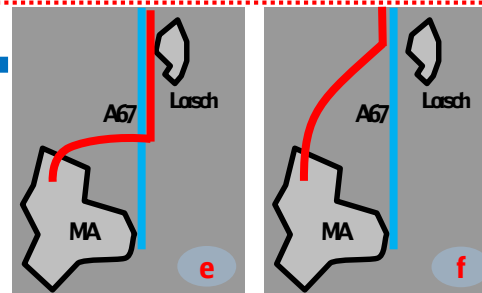
1.1) Festlegung der Trassenführung zur Güterverkehrsanbindung Mainz-Darmstadt für die Varianten I und II



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

Agenda

1. Ausblick: Schritte und Ziele für 2019

2. Entwurf des Deutschlandtakts und bisherige Ergebnisse der Knotenstudien Frankfurt und Mannheim - Alexander Lanz, BMVI

3. Variantenvergleich - Projektziele und abgeleitete Prüfungsvarianten

4. Parlamentarische Befassung

5. Zeitplan 2019

Die Ergebnisse des Variantenvergleichs werden transparent und nachvollziehbar im Beteiligungsforum besprochen



Zentrales Gremium ist das Beteiligungsforum

- Die DB trifft die **Variantenentscheidung** auf Basis des **umfassenden Kriterienkatalogs**
- Kriterienkatalog und Bewertung der Kriterien werden **transparent und nachvollziehbar im Beteiligungsforum** besprochen und müssen **rechtssicher** sein.
- Der **Variantenvergleich** findet im **Beteiligungsforum** statt. Alle Bewertungen und Entscheidungen werden dort **zuerst gezeigt und diskutiert**, bevor sie der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

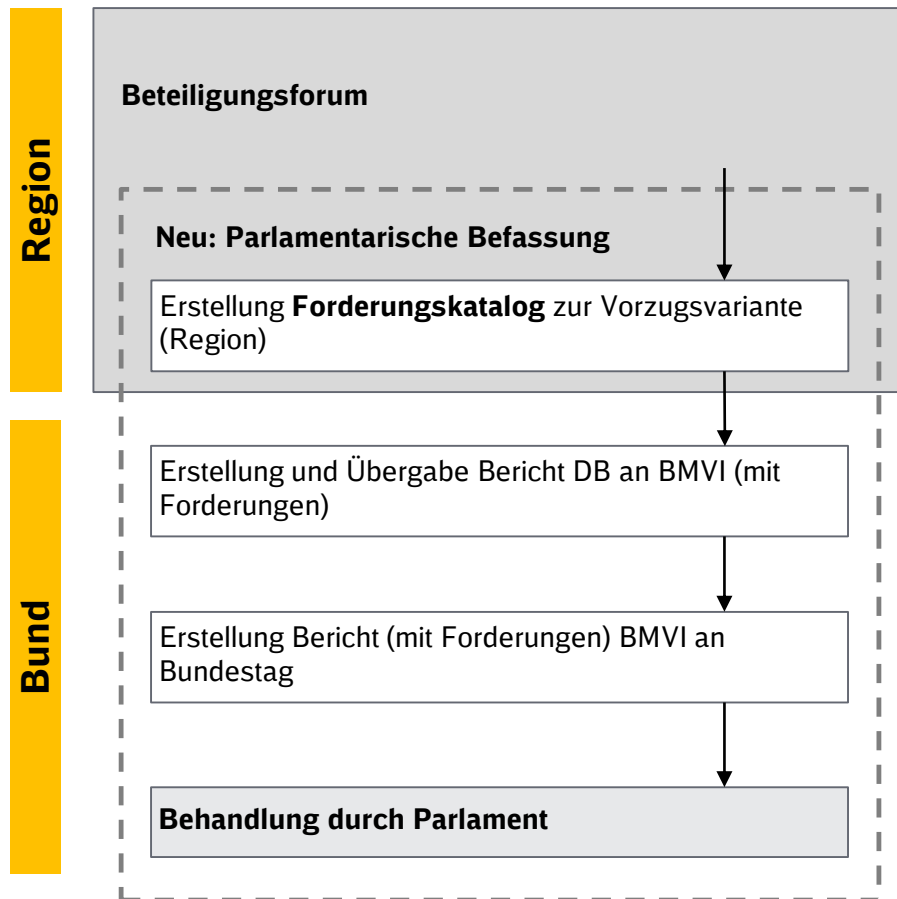


Parlamentarische Befassung

- Über **zusätzliche Forderungen** der Region zur **Vorzugsvariante** wird im Rahmen der **Parlamentarischen Befassung entschieden**.
- Die Festlegung der **zusätzlichen Forderungen** findet im **Beteiligungsforum RMRN** statt.
- Hierzu wird eine neue **Arbeitsgruppe „Parlamentarische Befassung“** vorgeschlagen.
- Nach **Variantenentscheidung** (Ende 2019) wird die **Unterlage** für die **parlamentarische Befassung** in 2020 erarbeitet.



Durch die Parlamentarische Befassung werden die Forderungen der Region gebündelt und von der DB an das BMVI übergeben



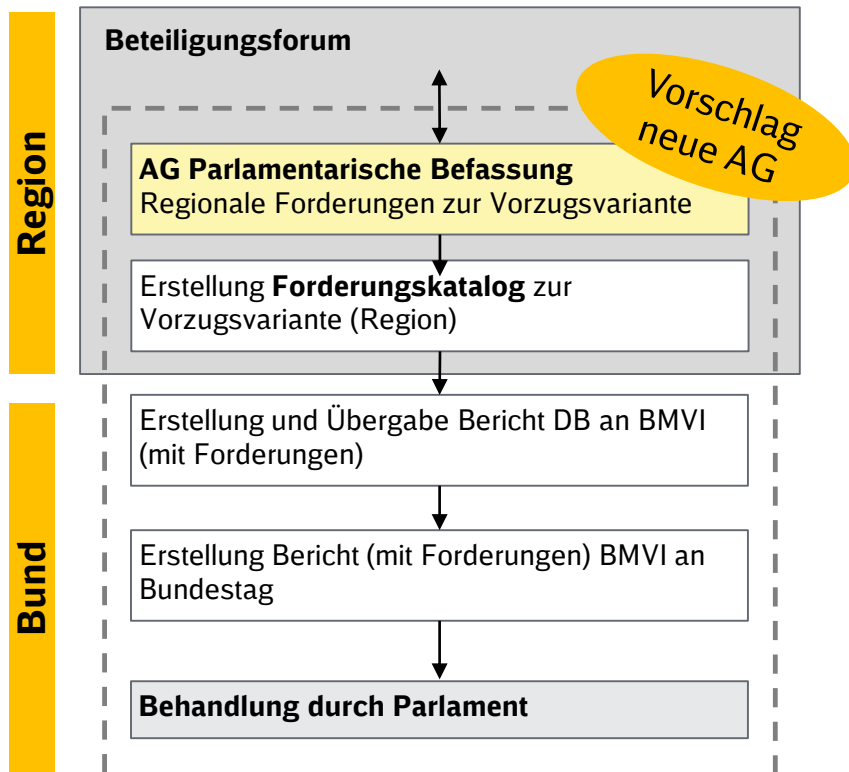
Parlamentarische Befassung

- Neuer Prozess vom **Verkehrsministerium des Bundes** zum 01.01.2018 **eingeführt**
- **Geregelter Prozess** für die **Forderungen der Region zur Vorzugstrasse** → „von der *Öffentlichkeitsbeteiligung in den Deutschen Bundestag*“

Für „NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar“ bedeutet dies:

- Die **Forderungen** werden im **Beteiligungsforum** behandelt (Transparenz)
- **Alle** Mitglieder des Beteiligungsforums **können sich einbringen** - es gibt **keine Exklusivität**
- Das **BMVI erhält** mit dem Beteiligungsforum **abgestimmte Forderungen**, die es zur Behandlung an den Deutschen Bundestag übergibt

Eine Arbeitsgruppe „Parlamentarische Befassung“ kann die Forderungen der Region besprechen und ausarbeiten



Vorschlag der DB: Gründung einer Arbeitsgruppe „Parlamentarische Befassung“

- Die Mitglieder der **AG „Parlamentarische Befassung“** besprechen die **Forderungen der Region** und stellen die **Ergebnisse im Beteiligungsforum** vor
- Die **Zusammensetzung** der AG „Parlamentarische Befassung“ **bestimmt das Beteiligungsforum**
- Die **DB unterstützt** die AG „Parlamentarische Befassung“ **fachlich**
- **Alle Erkenntnisse und Ergebnisse** der AG „Parlamentarische Befassung“ werden **im Beteiligungsforum besprochen und für die parlamentarische Befassung endabgestimmt**
- Das **BMVI** erhält **von der DB** die mit dem Beteiligungsforum **abgestimmten Forderungen**, die es zusammen mit einer Beschreibung und Gesamtbewertung des Projektes zur Behandlung an das Parlament gibt

Bisher stellt das Thema Schallschutz eine zentrale Forderung zur parlamentarischen Befassung dar

Forderung der Region	Ziel der Forderung	
Schallschutz nach Lärmvorsorge an den Bestandsstrecken oder Viergleisigkeit	Verringerung der Lärmbelastung an den Bestandsstrecken durch Güterzüge am Tag und in der Nacht	} AG Parlamentarische Befassung
Tunnel Langwaden-Lorsch	Schallschutzgründe	

Agenda

1. Ausblick: Schritte und Ziele für 2019

2. Entwurf des Deutschlandtakts und bisherige Ergebnisse der Knotenstudie Mannheim - Alexander Lanz, BMVI

3. Variantenvergleich - Projektziele und abgeleitete Prüfungsvarianten

4. Parlamentarische Befassung

5. Zeitplan 2019

Der Variantenvergleich findet transparent und nachvollziehbar im Beteiligungsforum statt

Zeitplan 1. Halbjahr 2019



Beteiligungsforum (8. Februar 2019)

- Knotenstudien
- Deutschlandtakt
- Variantenspektrum
- Parlamentarische Befassung

Beteiligungsforum

- Kriterienkatalog und Methodik der Variantenbewertung im Detail
- Streckenführung der Varianten
- AG Parlamentarische Befassung

Beteiligungsforum
Ergebnisse des Variantenvergleichs Anbindung Mainz-Darmstadt

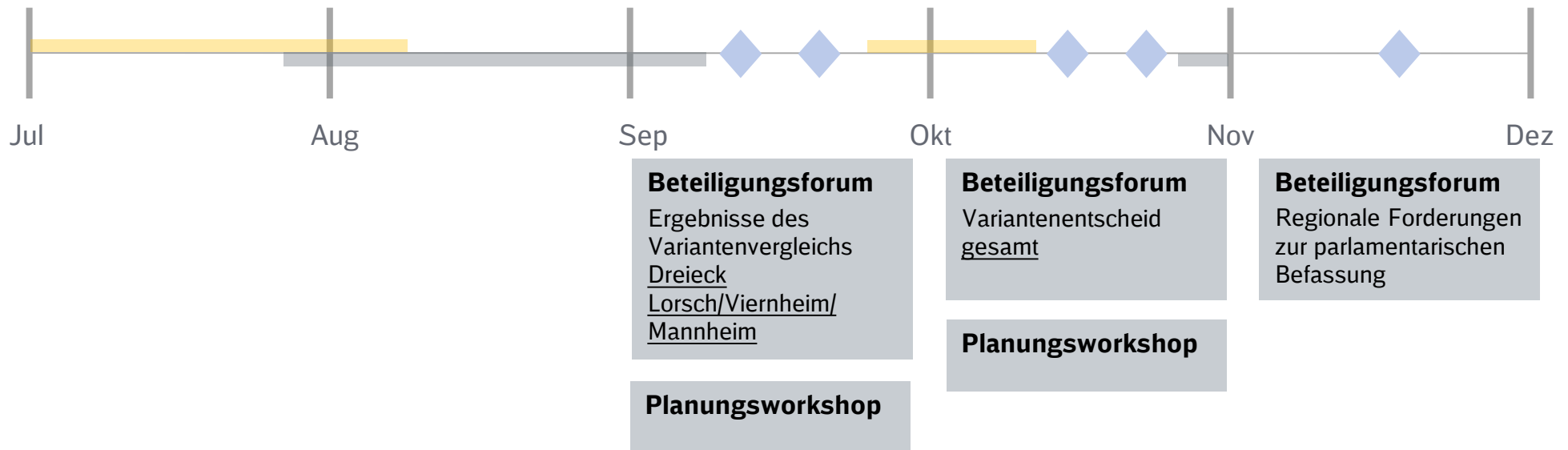
Planungsworkshop

Legende

- ◆ Termine
- Ferien Hessen
- Ferien Ba-Wü

Ende 2019 soll die Vorzugstrasse feststehen

Zeitplan 2. Halbjahr 2019



Legende

- ◆ Termine
- Ferien Hessen
- Ferien Ba-Wü

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.rhein-main-rhein-neckar.de