

**TOP:** \_\_\_\_\_

Viernheim, den 30.07.2018

**Federführendes Amt**

61 Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung

<b>Aktenzeichen:</b>	
<b>Diktatzeichen:</b>	CM/JF
<b>Drucksache:</b>	IV-57-2018/XVIII
<b>Anlagen:</b>	2
<b>Produkt/Kostenstelle:</b>	
<b>Stand der Haushaltsmittel:</b>	
<b>Benötigte Mittel:</b>	
<b>Protokollauszüge an:</b>	ASU

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Magistrat	13.08.2018	
<b>Ausschuss Umwelt, Energie, Bau- en (Stadtentwicklung, Agenda 21)</b>	<b>14.08.2018</b>	

## Informationsvorlage

### Infovorlage zur ICE-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar

#### Mitteilung/Information

##### Einführung

Das schon seit geraumer Zeit in Diskussion befindliche Projekt der Neubaustrecke Rhein/Main und Rhein/Neckar (siehe Anlage 1) gliedert sich in insgesamt drei Baustufen. Die „**Wallauer Spange**“, die die Verbindung von Wiesbaden mit der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main darstellt, bildet eine davon. Hier soll die Vorplanung bis Ende 2018 abgeschlossen sein. Des Weiteren ist „**Hessen-Express**“ zu nennen, die den Anschluss zwischen Wiesbaden und Darmstadt beinhaltet. Außerdem ist der „**Gesamtausbau**“ zu nennen. Während der grundsätzliche Trassenverlauf nördlich von Darmstadt parallel zur Autobahn A5 entlang führen soll, gibt es im Raum Darmstadt und Umgebung noch Klärungsbedarf. Offen ist hier der Anschluss der Neubaustrecke an den Bestand. Auch die für Viernheim relevante Trassenführung im Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim zur Anbindung Mannheims wird noch einiges an Klärungsbedarf mit sich bringen.

##### Beteiligungsforum – Arbeitsgruppe 1 „Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim

In Vorbereitung eines neuen Planungsverfahrens hatte die DB Ende 2016 ein neues **Beteiligungsforum** gegründet. In diesem Forum treffen alle betroffenen Kommunen und Landkreise, Landesministerien, Bundesministerium, Bürgerinitiativen sowie die relevanten Umwelt- und Verkehrsverbände zusammen. Ziel ist die nachvollziehbare und transparente

Gestaltung des Planungsprozesses. Insgesamt wurden **fünf Arbeitsgruppen** gebildet, in welchen die fachliche Diskussion organisiert ist.

Für die **Stadt Viernheim** ist im Besonderen die **Arbeitsgruppe 1** von Bedeutung. Die Arbeitsgruppe heißt „**Dreieck Lorsch/Viernheim/Mannheim**“ und hat den südlichen Streckenverlauf zwischen Lorsch und Mannheim zum Inhalt.

In dieser Arbeitsgruppe haben bislang nur zwei Sitzungen stattgefunden, die erste im Januar 2017, die zweite im Juni 2017. Im Juni 2017 wurde vorgestellt, welcher Untersuchungsumfang von der DB zur Untersuchung des Eisenbahnverkehrsknotenpunktes beauftragt wurde. Ziel der Untersuchung ist festzuhalten, ob auch unter Neukonzipierung der Neubaustrecke für Personen- und Güterverkehr eine Leitung aller Züge über den Knotenpunkt Mannheim technisch möglich ist. Erst im Anschluss ist eine Trassenfindung vorgesehen.

Die **Knotenuntersuchung Mannheim** sollte nach Plan Ende 2017 durch das beauftragte Unternehmen fertiggestellt werden. Anfang des Jahres 2018 war daher mit einer neuen Sitzung zu rechnen. Zu dieser wurde jedoch bisher noch nicht eingeladen. Nach aktuellem Informationsstand ist mit der Fertigstellung der Knotenuntersuchung Ende 2018 zu rechnen.

***Die Betroffenheit der Stadt Viernheim durch die Eisenbahnneubaustrecke ist im Wesentlichen von den Ergebnissen der Knotenuntersuchung Mannheim abhängig.***

Sollte sich herausstellen, dass sämtliche Züge kapazitiv über Mannheim geleitet werden können, hat die Bahn bereits ihre Vorzugsvariante angemeldet, welche als **Direttissima von Lorsch nach Mannheim** führen würde. In diesem Fall wäre die Stadt Viernheim durch die Neubaustrecke **nicht** mehr betroffen.

Im anderen Fall müssten Züge an Mannheim vorbeigeleitet werden. Sowohl für Personen- als auch für Güterverkehr wäre die direkte Fortführung von Norden kommend im Rheingraben der Verlauf einer **Bypassstrasse** (siehe Anlage 2).

***Durch eine Bypassstrecke wäre die Gemarkung der Stadt Viernheim entlang der A67/A6 in vollem Umfang betroffen.***

Im Falle der Vorbeifahrt wäre darüber hinaus der **Anschluss nach Mannheim im Bereich des Viernheimer Dreiecks** zu erwarten (siehe Anlage 2). Für diesen Fall wären im **nördlichen Waldbereich** in erster Linie **Betroffenheit im Artenschutz** (z.B. Zerschneidung, Verinselung von Waldflächen) zu erwarten. Die Vorbeiführung an Mannheim entlang der A6 würde jedoch **weitgreifende Baumaßnahmen** westlich der Autobahn **im Bereich des Sportgebiets West** mit sich bringen.

Sobald die Ergebnisse der Knotenuntersuchung Mannheim durch die Bahn bekannt gegeben wurden, werden die Inhalte der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis gegeben.

Beteiligungsforum - Weitere Arbeitsgruppen

In den vier weiteren Arbeitsgruppen zum Bau der Neubaustrecke sind schon weitergehende Ergebnisse bekannt geworden.

Im Rahmen der **Arbeitsgruppe 2 „Verkehrskonzeption“** gab es Vorschläge der Teilnehmer, wie Güter-, Personenverkehr zwischen der Neubaustrecke und den Bestandsstrecken aufgeteilt werden könnten. Ergebnis nach Prüfung der Bahn war, dass eine zweigleisige Neubaustrecke für den Personenfernverkehr am Tag und den Güterverkehr in der Nacht am sinnvollsten erscheint. Somit würde die Fahrzeit für den Personenfernverkehr reduziert und der Nahverkehr hätte mehr Kapazität auf den Bestandsstrecken.

In der **Arbeitsgruppe 3 „Lärmentwicklung auf Bestandsstrecken“** wird im Besonderen die Auswirkung der Neubaustrecke auf den Verkehr auf den Bestandsstrecken diskutiert. Im Rahmen einer Schalluntersuchung soll eine gesamtheitliche Betrachtung von Lärm durchgeführt werden.

Nach einer gemeinsamen Sitzung der **Arbeitsgruppe 4 „ Streckenführung Raum Darmstadt und Umgebung“** und **Arbeitsgruppe 5 „Pfungstadt-Lorsch“** besteht große Einigkeit, dass eine Anbindung Darmstadts an den Fernverkehr von großer Bedeutung ist. Die Bahn prüfte einen weiteren Vorschlag zur Anbindung von Darmstadt an die Bestandsstrecke und nahm diesen in den Variantenvergleich auf. Die Bewertungsergebnisse des Variantenvergleichs werden im Herbst erwartet.