



Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. • Dechenstraße 8 • 53115 Bonn

Herrn
Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Andreas Scheuer, MdB
Invalidenstraße 44

10115 Berlin

04. März 2021

Stellungnahme zur Vorfestlegung der Vorzugstraße der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim durch die DB Netze am 13.11.2020 (rmrn)

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

seit über 20 Jahren begleitet unser Verband vor Ort nun schon die Schienenwegeplanungen in dem Raum Frankfurt-Mannheim. Besonders durch das Projekt Güterverkehrsstrecke Korridor Mittelrhein (2-004-V03) und die erforderliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene im Zuge der Klimaproblematik ergeben sich Konflikte, die im Spannungsverhältnis zu Umwelt und Ökologie sehr anspruchsvoll sind. Dazu gehört einmal ein schlüssiges, langfristiges Gesamtverkehrskonzept, das die Güter-, Regional- und Fernverkehre ausgewogen miteinander vernetzt, aber andererseits in Anbetracht der extremen Vorbelastungen dieses Raumes auch ein hohes Maß an Umweltvorsorge gewährt.

Leider haben wir aus dem Verlauf und dem bisherigen Ergebnis des seit vier Jahren laufenden Beteiligungsforums nicht den Eindruck, als wäre die Bahn in diesem Falle ihrer großen Verantwortung und der schwierigen Aufgabe gewachsen. Allein die von der Bahn bevorzugte Vermischung von schnellem europaweitem Fernverkehr (VE 300 Km/h) und schnell wachsendem Güterverkehrsaufkommen auf einer gemeinsamen zweigleisigen Neubaustrecke steht dem Grundsatz der Trennung von schnellem und langsamen Schienennutzungen entgegen.

Inzwischen hat die DB AG zur allgemeinen Überraschung der Beteiligten im Beteiligungsforum am 13.11.2020 in einer Folienpräsentation eine Vorzugsvariante der Mischverkehrsstrecke präsentiert die, obwohl wir dem Klimaschutzziel Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern grundsätzlich beipflichten, leider nicht mittragen können.

Daher haben wir folgende Resolution verfasst und beschlossen:

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Bundesverband e. V.

– Bund zur Förderung der Landespflege und des Naturschutzes –

Dechenstraße 8
53115 Bonn
Tel.: 0228 94 59 83-0
info@sdw.de • sdw.de

Sitz des Vereins: Berlin
Amtsgericht Charlotten-
burg, VR 20339 B
USt-IdNr.: DE 122122825

Präsident: Dr. Wolfgang von Geldern
Vizepräsidentin: Marie-Luise Fasse
Vizepräsident: Wolfgang Pages

Bankverbindung: Sparkasse KölnBonn
IBAN: DE83 3705 0198 0031 0177 75
SWIFT-BIC: COLSDE33



Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald distanziert sich entschieden von dem Prozess und dem vorgetragenen Ergebnis der Deutschen Bundesbahn (DB) im Beteiligungsforum zu der geplanten Vorzugsvariante der Mischverkehrs-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim (rmrn). Sie stellt fest, dass die sogenannte Vorzugstrasse Europarecht, das Bundesnaturschutzgesetz und das Wasserhaushaltsgesetz verletzt und damit rechtswidrig ist. Ferner durchqueren die Planungen ein in Ausweisung befindliches Bannwaldgebiet nach § 13 Hess. Waldgesetz. Die mit dem Vorhaben einhergehenden geplanten Eingriffe in das westliche Schutzwaldsystem des Verdichtungsraumes zwischen Frankfurt und Mannheim tragen zur weiteren Destabilisierung der Wälder, insbesondere durch zu erwartende Randschäden, und damit zur Schädigung von der Umwelt und Klima, bei.

Die Durchquerung der Grundwassereinzugsgebiete im Ried mit Gefahrguttransporten der Güterverkehrsstrecke ist ein Risikopotential, das die Wasserversorgung der gesamten Metropolregion Rhein-Main betrifft. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die DB damit über die Ergebnisse eines verbindlichen Raumordnungsverfahrens und die entsprechenden Darstellungen im Regionalen Raumordnungsplan Südhessen hinwegsetzt.

Sehr geehrter Herr Minister Scheuer, als klageberechtigter Naturschutzverband ist es unser Bestreben Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden, indem wir rechtzeitig und begründet so früh als möglich Abwägedefizite zu Lasten von Natur und Umwelt offenlegen. Darum bitten wir Sie, im Zuge der Umsetzung des Güterverkehrswegeplans, die Planungen und Maßnahmen der DB AG genau und kritisch zu begleiten.

Als Anlage haben wir Ihnen die wichtigsten Kritikpunkte zum Verfahren zusammengestellt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolfgang von Geldern
Staatssekretär a.D.
Präsident



Darstellung der wichtigen Kritikpunkte im Einzelnen:

1. Die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens vom 23.06.2004 zu der autobahnparallelen Streckenführung entlang der BAB A5 wurden nicht nur nicht berücksichtigt, sondern vollständig negiert.
2. Durch die Aufhebung der beantragten Planfeststellung zwischen Zeppelinheim und Darmstadt Hbf hat die DB versucht, sich der Bindungen und Ergebnisse des seitherigen Raumordnungsverfahrens zu entziehen, um freie Hand für die Durchsetzung ihrer von Anfang an verfolgten Vorzugstrasse zu gewinnen. Dieses Vorgehen ist rechtsstaatlich höchst bedenklich.
3. Auch mit dem Eintritt in das Beteiligungsforum hat die DB von Anfang an versucht, ihre Vorzugswahllinie durchzusetzen, indem sie auf der widerlegten Behauptung beharrte, der Bundesverkehrswegeplan und die PRINS wären verbindlich für das Planfeststellungsverfahren und ließen keine Alternativplanungen zu.
4. Die Umweltverträglichkeitsprüfung zu den Planungen von Schienenneubaustrecken innerhalb des Bundesverkehrswegeplans durch das Umweltbundesamt hatten das Ergebnis, dass 80 % der Planungen nicht umweltverträglich sind. Dennoch wurde der Bundesverkehrswegeplan unverändert und damit insgesamt umweltunverträglich durch das Kabinett verabschiedet und die nachfolgende umweltverträgliche Planung auf die einzelnen Verfahren übertragen.
5. Nach Klärung der Frage der Bindungswirkung des Bundesverkehrswegeplans durch den Wissenschaftlichen Dienst des Bundestages und der Forderung nach ergebnisoffener Variantenprüfung wurden 11 Linien-Alternativen im Beteiligungsforum diskutiert, die bis zum bahnsseitigen Entscheid über die Vorzugstrasse der DB nur nach verkehrlichen, bautechnischen und finanziellen Kriterien abgewogen wurden. Die zwingend vorgeschriebene vorgegriffliche Umweltverträglichkeitsprüfung wurde bisher nicht durchgeführt. Nur grob erhobene Umweltdaten wurden mit Nutzungskriterien abgewogen und erst im Zusammenhang mit der Vorzugstrassenvorstellung gegenüber dem Beteiligungsforum, jedoch ohne vorherige Möglichkeit der Prüfung seitens der Beteiligten, vorgelegt.
6. Bereits vor der Einberufung des Beteiligungsforums haben die Verkehrsministerien in Form der Bedarfsumsetzungsvereinbarung vom 25.07.2017 und die Landes-, Kreis- und Ortspolitiker des Landes Hessen sich auf politischer Ebene auf eine gemeinsame Trassenfestlegung (entlang der BAB A5 und BAB A67 mit Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes) vorfestgelegt. Damit war die ergebnisoffene Debatte im Beteiligungsforum im Sinne der DB eingeehgt und fremdbestimmt.
7. Ohne Mitwirkung des Beteiligungsforums hat die DB gemeinsam mit dem Wirtschaftsministerium und der Wissenschaftsstadt Darmstadt die Variante II b mit eingleisiger Fernverkehrsanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes, Untertunnelung der Kelly Barraks, parallel der Eschollbrücker Straße und Einschleifung in die Hauptlinie Ffm-Mannheim an der BAB A67 detailliert vorabgestimmt und gegenüber dem Beteiligungsforum aus dem Hut gezaubert und praktisch ohne Debatte am 13.11.2020 zur Vorzugsvariante bestimmt.
8. Diese Vorzugsvariante wurde mit unvollständigen Daten zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterfüttert, die einer kritischen Nachprüfung nicht standhalten. So wurden alle



Bestandsstrecken als neue Lärmquellen summiert und die Lärminderungspotentiale durch technische Vorkehrungen überhaupt nicht erfasst. Auch die großen Wasserschutzgebiete, die die Vorzugsvariante durchschneidet, sind nicht in die Bewertung eingeflossen, obwohl Gefahrgut durch die Schutzgebiete transportiert werden wird. Mit diesen geschönten Parametern wurden dann noch die Schutzgüter Mensch versus Natur gegenübergestellt und die Belange Wald- und Naturschutz durch Abwägung mit Nutzungsparametern zurückgestellt. Obwohl nach Bundesverkehrswegeplan die vorrangige Einbeziehung der Bestandsstrecken den Neubaustrecken gegenübergestellt ist, werden baubedingte Erschwernisse als Hinderungsgrund für die Bündelung mit Bestandsstrecken erklärt.

9. Die von den Forstämtern und der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald eingehend begründend geforderte Verlagerung der Trasse auf die Westseite der BAB A5 und A67 wurde mit dem Argument abgetan, dass diese Trassenführung mehr Siedlungsgebiete tangiere und deshalb nicht weiterverfolgt werden würde. Dies stellt ebenfalls eine sachwidrige Abwägung dar, da technischer Lärmschutz die vorgetragenen Nachteile beseitigen kann.
10. Dem hochaktuellen und wichtigen Kriterium Klimaschutz wurde keine Beachtung zuteil. Mit der Maßnahme sollen bandartig über 200 Hektar Westwaldfläche zwischen Zeppelinheim und Mannheim gerodet und zur Verkehrsfläche umgewidmet werden. Dieser Klimaschutzwald ist bereits erheblich vorbelastet und in seinem Bestand unverzichtbar. Teilweise steht er unter Landschaftsschutz und ist tlw. Schutzwald.
11. Das regionalplanerische Gebot der Bündelung, bevorzugt mit Bestandstrassen, wurde ebenfalls zugunsten der Neubaustrecke zwischen Weiterstadt und Lorsch mit der Argumentation der Synergien zwischen BAB-Ausbau und Bahn-Neubaustrecke zu Lasten des Gebotes des Walderhalts abgewogen. Die Planungen zur Verbreiterung der BAB auf sechs Spuren sind nicht konkret und noch nicht bewilligt, so dass von Synergien und Bündelung derzeit nicht gesprochen werden dürfte.
12. Nach der ehemaligen Flächenschutzkarte Hessen und Forsteinrichtung ist der gesamte Wald im Planabschnitt zwischen Weiterstadt und Pfungstadt fünffach funktionenüberlagert und somit als Bannwald auszuweisen. Bannwald ist unantastbar. Dies betrifft insbesondere die diagonale Durchscheidung des geplanten Bannwaldes durch die Schnellbahnanbindung entlang der Eschoillbrücker Straße.
13. Mehrere europäische Schutzgebiete werden von der Vorzugstrasse der DB durchschnitten. Nach § 33 BNatSchG sind Maßnahmen, die zu einer Zerstörung oder Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes führen, unzulässig. Eine entsprechende Prüfung nach § 34 BNatSchG hat nicht stattgefunden.
14. Die Planung verursacht nicht nur erhebliche, unausgleichbare Eingriffe in den Naturhaushalt, sie beeinträchtigt auch im Gernsheimer-, Jägersburger und Viernheimer Wald geschützte prioritäre Lebensräume der Lebensraumtypen (LRT) 9130 und (LRT) 9160. Damit verletzt die Planung die Europäische FFH-Richtlinie unmittelbar.
15. Die Entscheidung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens über die Zulässigkeit von Eisenbahntrassen trifft nicht die Deutsche Bundesbahn AG sondern das Eisenbahnbundesamt. Insofern misst die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald der getroffenen Auswahl einer Vorzugstrasse, welche die DB schon seit 20 Jahren eigensinnig verfolgt, ein hohes Realisierungsrisiko zu.