

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 19.04.2024	an den Magistrat ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung: Dezernat III
Dezernat I Amt: Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2024/0128 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: Kostenstelle: Kostenträger:		
Investitionsnummer: Sachkonto:		

Betreff: ICE Neubaustrecke Südhessen (NBS)
parlamentarische Befassung für den Streckenabschnitt im Bereich der
Wissenschaftsstadt Darmstadt

Vorlage vom: 17.04.2024

Beschlussvorschlag: Magistrat und Stadtverordnetenversammlung nehmen Kenntnis: 1. Für die geplante Neubaustrecke (NBS) von Frankfurt nach Mannheim liegt seit März 2024 eine aktualisierte Streckenführung vor. Kommunen haben nun die Möglichkeit im Rahmen der sog. parlamentarischen Befassung Kernforderungen zu formulieren, die über das gesetzliche Maß hinausgehen. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wird sich an dieser Befassung auf Basis der aktuellen Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung beteiligen. 2. Die DB AG hat die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen zentralen Forderungen zum Schutz der Darmstädter Bevölkerung in den streckennahen Stadtteilen nach intensiven Gesprächen bereits teilweise in ihre Planungen übernommen. Die noch nicht in die Planungen übernommenen Forderungen werden gegenüber der Deutschen Bahn AG nochmals vorgebracht bzw. aufgrund der neuen Erkenntnisse konkretisiert.

Diese sind:

- **Führung der Südanbindung in einem bergmännischen Tunnel bis zur A5:** Diese Forderung besteht weiterhin und wird dahingehend konkretisiert, dass der Tunnel unter der Prämisse des bestmöglichen Schall- und Erschütterungsschutzes für die Wohnbevölkerung in der Heimstättensiedlung in einem bergmännischen Tunnel bis westlich der Bundesautobahn A5 geführt werden soll.
- **Bestmöglicher Schall- und Erschütterungsschutz:** Der Schall- und Erschütterungsschutz für die unmittelbare Vorbeifahrt an der Siedlung Tann müssen weiterhin gewährleistet sein.
- **Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder:** Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wird weiterhin auf notwendige Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder bestehen.
Größtmöglicher Schallschutz an den Bestandsstrecken: An der Prämisse des bestmöglichen Schall- und Erschütterungsschutzes an den Bestandsstrecken wird uneingeschränkt weiter festgehalten.

3. Der Magistrat steht weiterhin im engen Austausch mit den südhessischen Landkreisen, Vertretungen von Interessengruppen, Mitgliedern des Deutschen Bundestages und der DB AG, damit die Forderungen zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt in die weiteren Planungen vollumfänglich mit einfließen.

Anlagen:

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☐ Nein

Zusätzlich für alle Vorlagen aus dem Bereich des Hochbaus anzugeben:

Klimarelevanz des Vorhabens:

Auswirkungen auf Stadtklima:	☐ ja	☐ nein
Auswirkungen auf THG-Emissionen:	☐ gering ¹⁾	☐ mittel/groß ²⁾
Beteiligung Amt f. Klimaschutz & Klimaanpassung:	☐ ja	☐ nein

Zusätzlich bei Beschlüssen zur Baufreigabe:

Wurden Optimierungspotentiale ausgeschöpft?	☐ ja	☐ nein
Falls nein, Kompensationsmaßnahmen festgelegt?	☐ ja	☐ nein

1) bis 10 Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente (CO_{2e}) pro Jahr, 2) über 10 Tonnen CO_{2e} pro Jahr.

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 17.04.2024

Die geplante Neubaustrecke (NBS) von Frankfurt nach Mannheim ist eine zentrale Verbindung im Schnellfahrnetz der Deutschen Bahn AG. Sie verbindet die beiden Ballungsräume Rhein-Main und Rhein-Neckar und schließt damit die Lücke zwischen den beiden Schnellfahrstrecken Köln–Rhein/Main und Mannheim–Stuttgart. Ein zentrales Element ist unter anderem auch die geplante Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes. Zudem werden auch die beiden bestehenden Strecken Riedbahn und Main-Neckar-Bahn durch die neue Strecke maßgeblich entlastet und das Nah- und Fernverkehrsangebot deutlich verbessert. Das Projekt ist von zentraler Bedeutung für Stadt und Region und daher von höchstem öffentlichem Interesse.

Im November 2020 hat die DB AG den Trassenverlauf der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim bekannt gegeben. Die Entscheidung für die sogenannte Variante IIb ist das Ergebnis eines langjährigen und intensiven Abwägungsprozesses, an dem alle relevanten Interessengruppen und Kommunen der Region beteiligt waren. Zwischen 2016 und 2020 wurden von Seiten der DB AG mehr als 30 verschiedene Trassenvarianten detailliert untersucht und nach umweltfachlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien miteinander verglichen. Alle Schritte wurden durch das 2016 eingerichtete „Beteiligungsforum NBS Frankfurt-Mannheim“ begleitet.

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 15. Juni 2023, neben der Festlegung zur Variante IIb, den Magistrat beauftragt, die folgenden zentralen Forderungen zum Schutz der Darmstädter Bevölkerung in den streckennahen Stadtteilen durchzusetzen:

- Führung der Südanbindung in einem bergmännischen Tunnel bis zur A 5.
- Bau der Hauptstrecke im Bereich des Darmstädter Kreuzes vollständig in bergmännischer Bauweise zum Schutz der Siedlung Tann. Schall- und Erschütterungsschutz für unmittelbare Vorbeifahrt an der Siedlung müssen gewährleistet sein.
- Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder und größtmöglichen Schallschutz an den Bestandsstrecke.

Am 4. März 2024 wurde im Rahmen des 18. Beteiligungsforums in Gernsheim die aktualisierte Streckenführung der Öffentlichkeit vorgestellt. Hier wurde deutlich, dass insbesondere für den Südabschnitt zwischen Einhausen und Mannheim die Vorzugsvariante IIb durch die DB AG optimiert wurde. Dabei konnten für Darmstadt Verbesserungen erzielt werden.

Grundsätzlich bleibt es dabei, dass der geplante ICE-Haltepunkt im Darmstädter Hauptbahnhof und dessen Erschließung über einen „Bypass“ der Neubaustrecke als bestmögliche Variante erachtet wird. Die von der DB AG geplante Variante IIb wird von der Wissenschaftsstadt Darmstadt daher weiter mitgetragen.

Da sich die Planungen für die ICE Neubaustrecke Südhessen weiter konkretisiert haben, mussten die Forderungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt entsprechend überprüft und qualifiziert werden.

1. Führung der Südanbindung in einem bergmännischen Tunnel bis zur A5

- Die Planungen der DB AG sehen aktuell vor, dass dieser Tunneleingang weiter östlich auf Höhe der bestehenden Wohnbebauung der Heimstättensiedlung realisiert werden soll. Diese Forderung besteht damit weiterhin und wird dahingehend konkretisiert, dass der Tunnel unter der Prämisse des bestmöglichen Schall- und Erschütterungsschutzes für die Wohnbevölkerung in einem bergmännischen Tunnel bis westlich der Bundesautobahn A5 geführt werden soll.

2. Bau der Hauptstrecke im Bereich des Darmstädter Kreuzes vollständig in bergmännischer Bauweise zum Schutz der Siedlung Tann. Schall- und Erschütterungsschutz für unmittelbare Vorbeifahrt an der Siedlung müssen gewährleistet sein.

- Inzwischen konnte der Bau eines gedeckelten Trogbauwerkes für die Hauptstrecke in Höhe der Siedlung Tann erwirkt werden. Das ist gegenüber der ursprünglich geplanten offenen Bauweise als deutliche Verringerung der Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner zu bewerten. Damit wird die ursprüngliche Forderung als weitgehend erfüllt angesehen. Unter den Gesichtspunkten des Lärmschutzes können die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) innerhalb des Stadtgebietes flächendeckend eingehalten werden. Dennoch soll dort weiterhin der bestmögliche Schall- und Erschütterungsschutz für die unmittelbare Vorbeifahrt an der Siedlung Tann gewährleistet sein.

3. Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder

- Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wird weiterhin auf notwendige Maßnahmen zum Schutz und zur Wiederaufforstung der betroffenen Waldränder bestehen. In Kürze wird hierzu ein Abstimmungstermin mit der zuständigen Forstamtsleitung stattfinden.

4. Größtmöglicher Schallschutz an den Bestandsstrecken

- An der Prämisse des bestmöglichen Schall- und Erschütterungsschutzes an den Bestandsstrecken wird uneingeschränkt weiter festgehalten.

Bis Ende Mai 2024 besteht für die betroffenen Gebietskörperschaften die Möglichkeit, ihre Forderungen bzw. Prüfaufträge bei der Deutschen Bahn für die anschließende parlamentarische Befassung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags einzugeben.

Genehmigungsbehörde für das Projekt ist das Eisenbahnbundesamt. Insgesamt ist die Neubaustrecke in sechs Planfeststellungsabschnitte (PFA) eingeteilt, die sich überwiegend an den Gemeindegrenzen orientieren. Für jeden Abschnitt findet ein Planfeststellungsverfahren statt. Dadurch können einzelne Abschnitte bereits gebaut werden, während andere noch im Verfahren sind. Mit Einreichung der Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt im Bereich Darmstadt ist in den Jahren 2024/2025 zu rechnen.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt steht im engen Austausch mit den südhessischen Landkreisen und unterstützt deren Einwände mit. Das gemeinsame Ziel ist dabei, den größtmöglichen Schutz von Menschen und Umwelt zu erreichen.

In einem Schreiben hat Oberbürgermeister Benz die Bundestagsabgeordneten aus Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg über die Positionen der Stadt informiert und um Unterstützung gebeten.

Darüber hinaus fanden Gespräche zwischen dem Oberbürgermeister, der DB AG, Pro Bahn sowie betroffenen Bürgern und Bürgerinitiativen statt.

Dezernat I

Dezernat III

Hanno Benz
Oberbürgermeister

Michael Kolmer
Stadtrat