Deutscher Bundestag **Drucksache 19/18610**

19. Wahlperiode 14.04.2020

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Projekt Wallauer Spange

Teilmaßnahme des Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst unter anderem NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe, NBS Frankfurt – Mannheim, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau)

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1.	**Einleitung**	2
2.	**Vorzugsvariante**	2
2.1	Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung (Vast und BAst)	2
2.2	Lösung (Vorplanungsergebnis)	3
2.2.1	Trassenvorschlag und Variantenbetrachtung	3
2.2.2	Umweltverträglichkeit und Konzepte zum Ausgleich	3
2.2.3	Kosten (Wirtschaftlichkeit)	3
3.	**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung**	4
3.1	Anregungen/Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung	4
4.	**Fazit und Empfehlung**	4
5.	**Anlagen**	6

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 8. April 2020 gemäß 28. Februar 2016 (Bundestagdrucksache 18/7365).

1. Einleitung

Mit Blick auf den Beschluss des Deutschen Bundestages auf Bundestagdrucksache 18/7365 vom 28. Februar 2016 zur Menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit dem vorliegenden Bericht eine transparente Information über die Ausgestaltung des zur Realisierung anstehenden Bedarfsplanvorhabens nach Abschluss der Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) vor. Mit Abschluss dieser Planungsphase liegt eine Vorzugsvariante inklusive erster belastbarer Kostenschätzung vor. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Absatz 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) ist erfolgt.

Die Wallauer Spange ist ein Teil des zum Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege zählenden Projekts Korridor Mittelrhein: Zielnetz I. Der Korridor Mittelrhein, der sich von Köln nach Frankfurt/Main und weiter über Mannheim bis nach Karlsruhe erstreckt, weist mit die höchsten Zugbelastungen und gleichzeitig auch die größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz auf. Zentrales Element des Korridors Mittelrhein: Zielnetz 1 ist der Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Frankfurt a. M und Mannheim. Das Bedarfsplanvorhaben beinhaltet zudem mehrere Neu- und Ausbaumaßnahmen im Korridor Köln – Frankfurt/Mainz – Mannheim – Karlsruhe. Hierzu gehört auch die ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau und die Wallauer Spange. Die Bedarfsplanmaßnahme Korridor Mittelrhein Zielnetz I ist einschließlich der einzelnen Teilmaßnahmen Bestandteil des TEN-T-Kernnetzes.

Die Wallauer Spange besteht aus einer ca. vier Kilometer langen elektrifizierten Verbindungsspange zwischen dem Wiesbadener und dem Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main (SFS KRM). Sie ermöglicht eine deutlich schnellere Verbindung zwischen Wiesbaden Hbf und dem Frankfurter Flughafen Regionalbahnhof. Ergänzend zur Wallauer Spange wird die im Zuge der genannten Neubaustrecke geplante Nordanbindung Darmstadt eine Durchbindung der neuen Verbindung zwischen Wiesbaden Hbf und Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof bis Darmstadt als sogenannter Hessen-Express ermöglichen.

Gegenstand des vorliegenden Berichtes ist die Unterrichtung des Deutschen Bundestags über den Abschluss der Vorplanung und die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung zum Projekt Wallauer Spange. Zu den weiteren in der Planung befindlichen Abschnitten des Korridors Mittelrhein, Zielnetz I, wird das BMVI berichten, sobald die Vorplanung abgeschlossen ist.

Die Berichterstattung beruht auf Informationen der DB Netz AG und einer zuwendungsrechtlichen Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Die umfassende Abwägung zwischen allen berührten öffentlichen und privaten Belangen erfolgt durch die unabhängige Planfeststellungsbehörde im planrechtlichen Verfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss.

Die Vorhabenträgerin erstellt derzeit die Ausschreibungsunterlagen für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Um den Gesamtprozess zur Inbetriebnahme der Wallauer Spange nicht zu verzögern, sollte die Parlamentarische Befassung des Deutschen Bundestages zur Wallauer Spange im ersten Halbjahr 2020 abgeschlossen sein.

2. Vorzugsvariante

2.1 Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung (VAst und BAst)

Die ca. vier Kilometer lange Wallauer Spange ist eine elektrifizierte Verbindungsspange zwischen dem Wiesbadener und dem Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main (SFS KRM) mit einer niveaufreien Einfädelung in den Frankfurter und einer niveaugleichen Einfädelung in den Wiesbadener Ast.

Derzeit existiert ein Anschluss der Strecke 3509 von Richtung Wiesbaden Hbf an die Strecke 2690 nur in Richtung Köln. Damit ist es derzeit nicht möglich von Wiesbaden Hbf direkt nach Frankfurt Flughafen Fernbahnhof zu fahren. Züge von Wiesbaden Hbf, die in Frankfurt Flughafen Regionalbahnhof halten, nutzen die Bahnstrecke 3603. Mit der Wallauer Spange wird Wiesbaden Hbf mit dem Frankfurter Flughafen direkt verbunden.

Die Wallauer Spange ist die erste der drei Baustufen der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar (auch als NBS Frankfurt – Mannheim bezeichnet). Gemeinsam mit dem Bau der NBS Rhein-Main/ Rhein-Neckar werden die baulichen Voraussetzungen für die neuen Regionalexpresslinien (Hessenexpress) von Wiesbaden nach Darmstadt und Frankfurt Hbf / Hanau – Kinzigtal geschaffen. Unter dem Namen „Hessen-Express“ können zukünftig zwei neue Linien im Halbstundentakt von Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen geführt werden. In einer weiteren Ausbaustufe wird eine der beiden Linien im Stundentakt nach Darmstadt weitergeführt. Dadurch wird die Fahrzeit von Wiesbaden nach Darmstadt zukünftig auf etwa eine halbe Stunde verringert. Die zweite

Linie wird im Stundentakt zum Frankfurter Hauptbahnhof fahren. In der dritten Baustufe erfolgt der Gesamtausbau von Darmstadt bis Mannheim.

Die Wallauer Spange ermöglicht zusätzlich Mehrverkehre beim Schienenpersonenfernverkehr. Im Ergebnis der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung stellte die DB Netz AG fest, dass sich lediglich mit einer 2-gleisigen Wallauer Spange eine konfliktfreie Trasse für die Züge des Hessenexpresses von Darmstadt über Frankfurt Flughafen nach Wiesbaden im Halbstundentakt konstruieren lässt. Die Strecke wird ausschließlich für den Personenverkehr errichtet. Mit Bundesmitteln des Bedarfsplans wird die eingleisige Variante finanziert.

Das Land Hessen hat eine durchgängige Zweigleisigkeit gefordert und die Finanzierung des Differenzbetrages zugesagt. Zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Land Hessen wurde vereinbart, dass das zweite Gleis aus Mitteln des Landes Hessen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) 8.7 getragen wird. Der Finanzierungsanteil des Bundes wurde mit einem Kostenteilungsschlüssel ermittelt.

Die verkehrlichen und betrieblichen Ziele gemäß der VAst und BAst der DB Netz AG werden mit allen sechs Vorplanungsvarianten erreicht (Bericht DB Netz AG, Punkt 2.2 und 2.4.1.1). Die wesentlichen Baumaßnahmen können dem Bericht der DB Netz AG entnommen werden.

2.2 Lösung (Vorplanungsergebnis)

2.2.1 Trassenvorschlag und Variantenbetrachtung

Die sechs untersuchten Vorplanungsvarianten unterscheiden sich im westlichen Bereich der Wallauer Spange in der Lage der Trasse. Während eine Trasse südlich des Wiesbadener Astes der SFS KRM geführt wird (Lagevariante 1), verläuft die andere Trasse in enger Bündelung mit der BAB 66 (Lagevariante 2). Die Varianten sind im Bericht der DB Netz AG dargestellt.

Im östlichen Teil der Wallauer Spange unterscheiden sich die Vorplanungsvarianten in der Höhen- lage der Trasse bei annähernd gleicher Lage. Für die Unterführungsvariante der BAB 3 und der SFS KRM ergeben sich höhere Kosten als bei einer Überführungsvariante unter anderem aufgrund der Trogbauwerke, die wegen des gespannten Grundwasserspiegels erforderlich sind sowie des bautechnisch auszuschließenden Setzungsrisikos bei der Festen Fahrbahn der SFS KRM.

Die Fahrzeit für die Relation Wiesbaden – Frankfurt Flughafen beträgt bei den untersuchten Vorplanungsvarianten laut DB Netz AG 14 Minuten (bisher 33 Minuten). Die Fahrzeitvorgabe aus dem BVWP 2030 für die genannte Relation von 15 Minuten wird somit erfüllt.

Vorzugsvariante ist die Vorplanungsvariante 1 (zweigleisige Lagevariante 1 einschließlich der Überführung der SFS KRM und der BAB 3). Die beiden Überführungsvarianten unterscheiden sich in der Bewertung und den Kosten (Gesamtkosten und Bundesanteil) nur gering. Die Unterführungsvarianten scheiden aufgrund der höheren Kosten und der bauzeitlichen Betriebsbeeinflussungen aus.

Ausschlaggebend für die Wahl der Vorzugsvariante 1 sind die mit der Vorplanungsvariante 3 (zweigleisige Lagevariante 2 einschließlich der Überführung der SFS KRM und der BAB 3) verbundenen Risiken. Die Vorplanungsvariante 3 birgt das Risiko, dass es zu Undichtigkeiten des Wandersmanntunnels durch ein erforderliches Kreuzungsbauwerk für den Wickerbach kommen könnte. Zusätzlich besteht durch die enge Bündelung mit der Autobahn bei der Vorplanungs- variante 3 das Risiko, dass die Planungen der Bahnstrecke an die Planungen zum Ausbau des Wiesbadener Autobahnkreuzes angepasst werden müssten und sich die Ausbauvorhaben Autobahn/Schiene bauzeitlich gegenseitig behindern.

2.2.2 Umweltverträglichkeit und Konzepte zum Ausgleich

Aufgrund nur geringer Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten stellen diese Faktoren kein relevantes Kriterium für die Variantenentscheidung dar.

2.2.3 Kosten (Wirtschaftlichkeit)

Die Gesamtwertprognose der Wallauer Spange beläuft sich nach Angaben der DB Netz AG auf 175,6 Mio. Euro.

Gesamtwirtschaftliche Bewertung

Das Projekt Mittelrhein Zielnetz 1 erzielte im Bundesverkehrswegeplan 2030 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,2. Das Vorhaben wurde für diesen Bericht nicht erneut bewertet.

Betriebswirtschaftliche Bewertung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Für das Gesamtvorhaben wurde vor dem Hintergrund des in großen Teilen frühen Planungsstandes noch keine Wirtschaftlichkeitsrechnung hinsichtlich der Erlöse durch Trassen-, Stations- und Strompreise und Produktivitätseffekte errechnet.

Finanzierung

Das Projekt Wallauer Spange wird durch den Bund nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) finanziert, da es sich um ein Projekt im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans handelt. Zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Land Hessen wurde vereinbart, dass die Mehrkosten für das zweite Gleis aus der Quote des Landes Hessen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) 8.7 getragen werden soll. Die Kostenteilung wird für die Baufinanzierungsvereinbarung auf Grundlage der Entwurfsplanung anlagenspezifisch ermittelt.

Die Deutsche Bahn beteiligt sich mit Eigenmitteln nach § 9 Absatz 1 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) an dem Anteil der Maßnahme, der durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz finanziert wird. Die Kreuzungsmaßnahmen werden nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) finanziert.

3. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Variantenuntersuchung sowie deren Gegenüberstellungen und Lösungsfindung fanden unter der frühen Einbindung der Öffentlichkeit statt. Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben die im Bericht der DB Netz AG genannten Informationsveranstaltungen stattgefunden. Des Weiteren stellt die DB Netz AG umfangreiche Informationen zum Projekt im Internet zur Verfügung (https://www.rhein-main-rhein-neckar.de/wallauer-spange.html).

Ein Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind die Kernforderungen der Region, die über den geplanten Ausbau hinausgehen. Diese werden von der DB Netz AG und dem Bund hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit beurteilt und nun dem Deutschen Bundestag vorgelegt.

3.1 Anregungen/Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Bund finanziert die Wallauer Spange gemäß § 8 Absatz 1 BSWAG insbesondere unter Beachtung des haushaltsrechtlichen Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die im Bericht der DB Netz AG aufgelisteten Kernforderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gehen über das Maß der Planung, die sich nach dem Stand der Technik und gesetzlichen Vorschriften richtet, hinaus und erzeugen Mehrkosten.

Es handelt sich um folgende Kernforderung zum Lärmschutz

- Forderung nach Einhaltung der Immissionsgrenzwerte eines reinen Wohngebietes mittels einer Lärmschutzwand im Bereich Schlagmühle. Der geforderte Lärmschutz könnte durch die Errichtung einer 250 Meter langen, 0,76 Meter hohen Lärmschutzwand erreicht werden. Die zusätzlichen Kosten würden ca. 0,3 Mio. Euro betragen.
- Forderung einer Lärmschutzwand im Bereich Sonnenhof trotz Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für reine Wohngebiete. Aussagen zur Dimensionierung der Lärmschutzwand liegen nicht vor. Eine Kostenermittlung ist daher nicht möglich.

Die o. g. Kernforderungen zum Lärmschutz sind nicht im gesetzlichen Rahmen erfüllbar.

Eine weitere Kernforderung ist die Einrichtung eines Haltepunktes an der Wallauer Spange. Die Vorzugsvariante ermöglicht die Errichtung des Haltepunktes. Die Zuständigkeit für die Errichtung eines Haltepunktes liegt jedoch beim Verkehrsverbund RMV.

Darüber hinaus bestehen weitere Forderungen, die nicht dem Zuständigkeitsbereich des Bundes im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens zugeordnet werden können.

Weitere Details zu den Forderungen können dem Bericht der DB Netz AG entnommen werden.

4. Fazit und Empfehlung

Der Neubau der Wallauer Spange dient der Bewältigung der stark wachsenden Schienenverkehre der Relation Wiesbaden Hbf – Frankfurt Flughafen. Aus den sechs untersuchten Varianten wurde die Vorplanungsvariante 1 gewählt. Sie ist die wirtschaftlichste Variante und wird vom EBA empfohlen. Mit der Vorzugsvariante werden

alle Projektziele erreicht. Das EBA geht davon aus, dass mit der Wahl der Vorzugsvariante dem geforderten Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprochen wird.

Die Region erhebt bezogen auf den Lärmschutz zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante, die über gesetzliche Regelungen hinausgehen und folglich in der Planung nicht berücksichtigt wurden.

Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht des Bundes nicht zur Umsetzung empfohlen werden und nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Der Bund empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB Netz AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Sollte es zur Realisierung der Kernforderungen kommen, würde dies zu Mehrkosten und zu einer Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors führen.

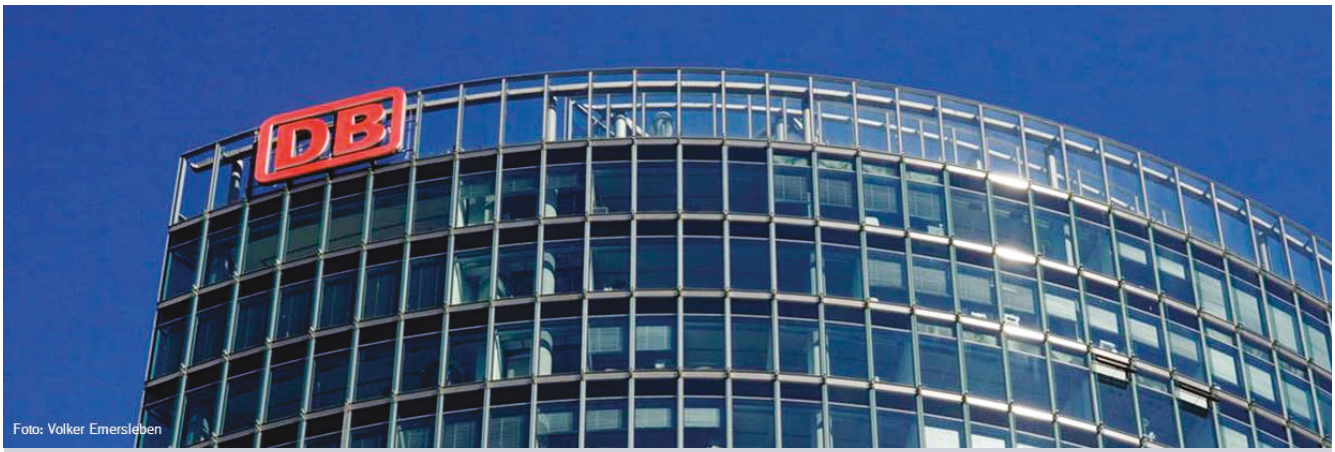
5. Anlagen

DB Netz AG: Einzelvorstellung NBS Wallauer Spange vom 03.12.2019

Eisenbahn-Bundesamt: Prüfbericht Empfehlung parlamentarische Befassung zum Korridor Mittelrhein

Zielnetz I: Wallauer Spange vom 19.12.2019 auf Basis der Einzelvorstellung der DB Netz AG vom 03.12.2019

DB NETZE



Einzelvorstellung
NBS Wallauer Spange

DB Netz AG
Regionalbereich Mitte
I.NG-MI-M

Frankfurt, den 03. Dezember 2019

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung **3**
1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme 4
1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes 5

2 Vorzugsvariante **7**
2.1 Allgemeines 7
2.2 Verkehrliche Aufgabenstellung 9
2.3 Betriebliche Aufgabenstellung 9
2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante 10
2.4.1.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen und betrieblichen Ziele 12
2.4.2.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung 13
2.4.2.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz 13
2.4.2.5 Ausblick und Tendenz auf 2030 Prognosehorizont
Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre 13

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG **20**
3.1 § 25 Abs. 3 VwVfG (Auszug) 20
3.2 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung 20
3.3 Überblick gesetzlicher Grundlagen 21
3.4 Kernforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 22
3.4.1 Kernforderung 1: Lärmschutz 22
3.4.2 Zusammenfassung der Kernforderungen 24
3.4.3 . Zusammenfassung nicht berücksichtigter Forderungen 25

1 Einleitung

1.1 Parlamentarische Befassung

Der Deutsche Bundestag hat am 28.01.2016 mit einstimmigem Beschluss den Antrag 18/7365 der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze) beschlossen:

- *in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen*

- *aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können.*

Mit der Willensbildung des Deutschen Bundestages ist keine Anpassung von Verordnungen und Gesetzen gefordert. Er will im Einzelfall über die finanzielle Förderung bestimmter Maßnahmen entscheiden, die im Dialog der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG gefordert wurden, aber aus zuwendungsrechtlichen Gründen nicht in der **Vorzugsvariante** berücksichtigt werden können.

Der Bundestagsbeschluss stellt jedoch kein Präjudiz bezüglich der nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) § 18 erforderlichen Planfeststellungsverfahren dar. Entsprechend erfolgt die abschließende Abwägung zu allen Maßnahmen im planrechtlichen Verfahren durch die zuständige Planfeststellungsbehörde. Gegen den Beschluss steht weiterhin der Rechtsweg offen.

Auf Basis der per 01.01.2018 in Kraft getretenen Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) erfolgt für Bedarfsplanvorhaben nach dem Abschluss der Leistungsphase 1 und 2 Grundlagenermittlung und Vorplanung) eine Befassung im Deutschen Bundestag (Parlamentarische Befassung).

Vor den Hintergrund des Planungsstandes wird im vorliegenden Bericht der Deutsche Bundestag über das Ergebnis der Vorplanungen einschließlich der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung für das Projekt NBS Wallauer Spange unterrichtet und ihm damit eine Basis für eventuelle Beschlüsse gegeben.

Aus Sicht des Projektes ist eine Befassung und Entscheidung des Parlamentes zu den Kernforderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bis Mai 2020 erforderlich. Nur so ist sichergestellt, dass die übergesetzlichen Forderungen bei positivem Entscheid ohne zeitlichen Verzug in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung eingearbeitet werden können.

1.2 Allgemeine Projektinformationen – Anlass und Ziel der Maßnahme

Abbildung 1: Übersichtskarte

Mit der Maßnahme NBS Wallauer Spange wird eine Verbindungsstrecke zwischen den Eisenbahnstrecken 3509 (Abschnitt Abzweig Breckenheim – Abzweig Kinzenberg) und 2690 (Abschnitt Abzweig Breckenheim – Abzweig Caltex) hergestellt. Somit entsteht eine weitere, schnellere Schienenverbindung zwischen Wiesbaden Hbf und Frankfurt (M) Flughafen Fernbf. Gemeinsam mit dem Bau der Schnellfahrstrecke (SFS) Rhein-Main/Rhein-Neckar wird die Voraussetzung für die neuen Regionalexpresslinien (Hessenexpress) von Wiesbaden Hbf nach Darmstadt Hbf und Frankfurt (M) Hbf / Hanau – Kinzigtal geschaffen.

Die Wallauer Spange ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege im Abschnitt 2 "Neue Vorhaben" im Unterabschnitt 1 "Vordringlichen Bedarf" unter lfd. Nr. 4 als Teil des Vorhabens „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ geführt.

Bei Nichtrealisierung des Projektes, müssen die Verkehre Wiesbaden Hbf – Frankfurt Flughafen Regionalbf weiterhin auf der Status-Quo-Infrastruktur und im kapazitativen Rahmen des Status Quo durchgeführt werden. Die prognostizierte Verkehrssteigerung (aktuell Prognose 2030 des Bundes und Zusatzverkehre im Nahverkehr gemäß Nahverkehrsplan 2010-2019 Rhein-Main-Verkehrsverbund) könnte nicht bewältigt werden.

1.3 Allgemeine Projektinformationen – Beschreibung des Bestandes

Im Planungsbereich der SFS Rhein/Main - Rhein/Neckar Abschnitt Wallauer Spange befinden sich die Abschnitte der Strecke 2690 Abzweig Breckenheim - Abzweig Caltex sowie der Strecke 3509 Abzweig Breckenheim – Abzweig Kinzenberg.

Momentan existiert ein Anschluss der Strecke 3509 von Richtung Wiesbaden Hbf an die Strecke 2690 nur in Richtung Köln. Damit ist es derzeit nicht möglich von Wiesbaden Hbf direkt nach Frankfurt (M) Flughafen Fernbf zu fahren. Züge von Wiesbaden Hbf, die in Frankfurt (M) Flughafen Regionalbf halten, nutzen die Bahnstrecke 3603. Die aktuelle Fahrzeit beträgt ca. 33 Minuten.

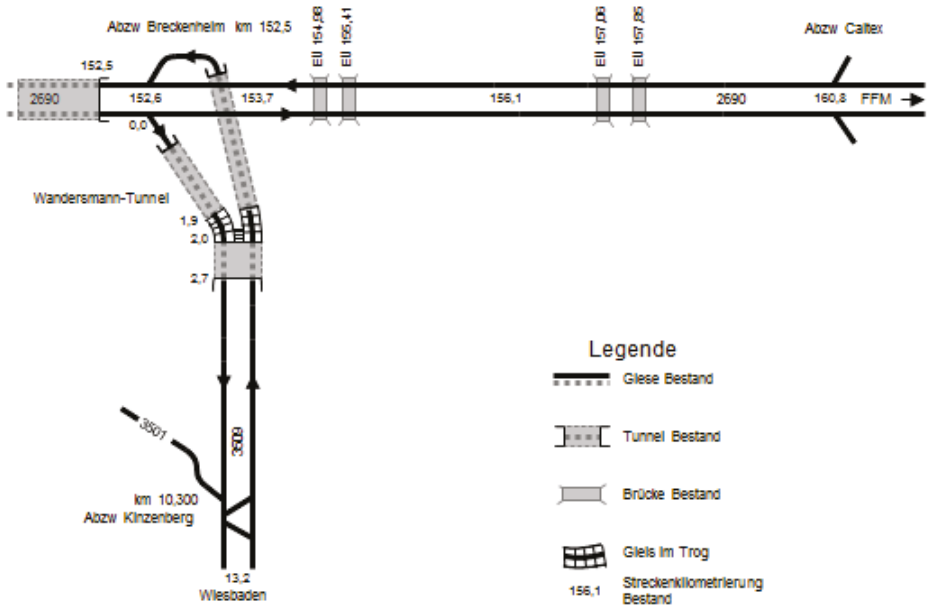


Abbildung 2: Ist-Zustand

Lage im Netz

Strecke	3509 Wiesbaden - Breckenheim
Kilometer	km 0,0 bis km 10,3
Abschnitt	Abzweig Breckenheim – Abzweig Kinzenberg
DB Streckenklasse	D4 (22,5 t/Achse, 8,0 t/m)
TEN-Kategorie	HGV
TEN-Klassifizierung	TEN-T Kernnetz GV und PV
TSI-Streckenkategorie	P2 / F1
Streckenstandard	P 160
Kommunikation	GSM-R

Strecke	2609 Köln-Rhein/Main
Kilometer	km 125,5 bis km 160,980 (W304)
Abschnitt	Abzweig Breckenheim – Abzweig Caltex
DB Streckenklasse	D4 (22,5 t/Achse, 8,0 t/m)
TEN-Kategorie	HGV
TEN-Klassifizierung	TEN-T Kernnetz GV und PV
TSI-Streckenkategorie	P2 / F1
Streckenstandard	P 300
Kommunikation	GSM-R

2 Vorzugsvariante

2.1 Allgemeines

Die neue Verbindungsstrecke Wallauer Spange stellt eine direkte Verbindung zwischen Wiesbaden Hbf und Frankfurt (M) Flughafen Fernbf her.

Auf Grundlage der verkehrlichen Anforderungen des BVWP-Zielfahrplans wurde im Rahmen einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung ein Fahrplankonzept erstellt. Dieses Fahrplankonzept weist bei der ursprünglich geplanten eingleisigen Variante Konflikte im Bereich der Wallauer Spange aus. So ist eine betriebliche Führung des Hessenexpresses (HE) 7 innerhalb des verkehrlich sinnvollen Zeitfensters, in dem die Taktknoten Wiesbaden Hbf und Darmstadt Hbf erreicht werden, aufgrund der Konflikte mit Zügen aus der Gegenrichtung des Hessenexpresses oder mit dem Fernverkehr der SFS Köln/Rhein-Main in der 1-gleisigen Wallauer Spange nur eingeschränkt möglich.
Nur bei einer 2-gleisigen Wallauer Spange lässt sich eine konfliktfreie Trasse über die Wallauer Spange und die SFS Köln / Rhein-Main konstruieren.

Zwischen dem Land Hessen und der DB Netz AG wurde vereinbart, dass die Mehrkosten für eine durchgängige 2-Gleisigkeit der Neubaustrecke aus der Quote des Landes Hessen in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV §8 (7)) finanziert werden. Das betrifft im Wesentlichen die Kosten für die notwendige Verbreiterung von Eisenbahnüberführungen und Dammbauwerken, sowie ca. 2,8 km Gleise und inkl. Ausrüstungstechnik, wie z.B. Oberleitung. Die Kostenteilung wird für die Baufinanzierungsvereinbarung auf Grundlage der Entwurfsplanung anlagenspezifisch ermittelt.

Es werden zwei Abzweigstellen erforderlich. Die Abzweigstelle Delkenheim wird in ca. km 3,950 der Strecke 3509 höhengleich geplant. Der zweigleisige Verlauf der Wallauer Spange wird südlich der Bundesautobahn (BAB) 66 geführt. Die höhenfreie Mündung in die Strecke 2690 erfolgt in ca. km 156,1. Hier entsteht die neue Abzweigstelle Diedenbergen. In ca. km 0,95 der Wallauer Spange wird außerdem optional ein möglicher Haltepunkt Wallau-Delkenheim berücksichtigt.

Der Bau des Haltepunktes ist derzeit nicht Bestandteil des Projektes und soll nach Bedarf zum späteren Zeitpunkt erfolgen.

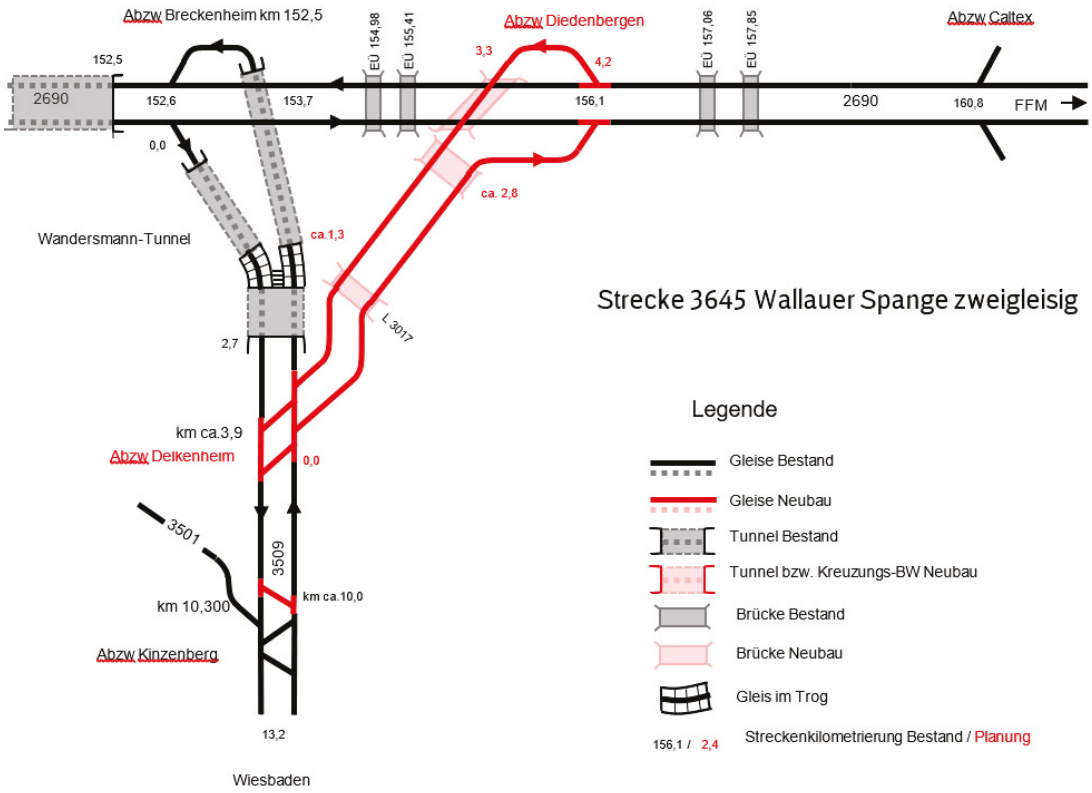


Abbildung 3: Soll-Zustand

Folgende Einzelmaßnahmen werden erforderlich:

- ca. 4 km lange, 2-gleisige Trasse (Schotteroberbau inkl. Neubau von 8 Weichen)
- Dammbauwerk
- 2 Weichen in Fester Fahrbahn (Abzweig Diedenbergen)
- ca. 8 km neue Oberleitung
- 10 konstruktive Ingenieurbauwerke (Durchlässe, Stützwände, Eisenbahnüberführungen)
- Kabeltiefbauarbeiten
- LST-Arbeiten (neue Signale etc.)
- TK-Arbeiten
- 50 Hz-Anlagen (Anpassung an bestehende und neuzubauenden elektrischen Weichenheizanlagen)

2.2 Verkehrliche Aufgabenstellung

Gemäß der vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Studie „Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse–Rhein/Main–Rhein/ Neckar–Karlsruhe“ aus dem Jahr 2015 haben die Gutachter des Bundes (BVU, ITP und SMA) u.a. die Relation Wiesbaden Hbf – Frankfurt (M) Hbf - Frankfurt(M) Flughafen Fernbf und Frankfurt (M) Flughafen Fernbf - Darmstadt Hbf betrachtet. Eine als volkswirtschaftlich sinnvoll erachtete Teilmaßnahme ist die Verbindungskurve von der Strecke 3509 (Wiesbaden–Wiesbaden Breckenheim) in Höhe Wiesbaden-Delkenheim auf die 2690 (NBS Rhein-Main) in Höhe Weilbach/ Diedenbergen (Wallauer Spange genannt).

Die Wallauer Spange dient der Einführung jeweils stündlich verkehrender Hessenexpresslinien (HE):

HE 1 Wiesbaden Hbf – Frankfurt (M) Flughafen Fernbf – Frankfurt (M) Hbf
HE 7 Wiesbaden Hbf – Frankfurt (M) Flughafen Fernbf – Darmstadt Hbf

Ziel ist die Verbesserung der Anbindung von Wiesbaden Hbf an den Schienenpersonenfernverkehr und den Flughafen Frankfurt durch deutlich kürzere Fahrzeiten. Die Fahrzeitvorgabe liegt gem. Bewertung aus dem BVWP 2030 für die Relation Wiesbaden – Frankfurt (M) Flughafen Fernbf bei 15 Minuten im Vergleich zu heute 33 Minuten (S-Bahn im Regionalbf).
Für die weitere Relation nach Darmstadt Hbf sind folgende Fahrzeiten unterstellt: Frankfurt (M) Flughafen – Darmstadt von heute 28 Minuten (Bus) auf zukünftig 13 Minuten (vgl. PRINS – Stand Sept. 2016).
Mit Stand 2019 soll der Hessenexpress mit zwei Zügen je Stunde und Richtung über die Wallauer Spange verkehren. Güterverkehre sind aufgrund der Restriktionen auf der SFS Köln-Rhein/Main nicht vorgesehen.

2.3 Betriebliche Aufgabenstellung

Mit der Maßnahme NBS Wallauer Spange wird eine Verbindungsstrecke zwischen den Eisenbahnstrecken 3509 (Abschnitt Abzweig Breckenheim – Abzweig Kinzenberg) und 2690 (Abschnitt Abzweig Breckenheim – Abzweig Caltex) hergestellt. Somit entsteht eine weitere, schnellere Schienenverbindung zwischen Wiesbaden Hbf und Frankfurt (M) Flughafen Fernbf. Gemeinsam mit dem Bau der SFS Rhein-Main/Rhein-Neckar wird die Voraussetzung für die neuen Regionalexpresslinien (Hessenexpress) von Wiesbaden Hbf nach Darmstadt Hbf und Frankfurt (M) Hbf / Hanau – Kinzigtal geschaffen.

2.4 Vorplanungsergebnis Vorzugsvariante

Die untersuchten Vorplanungsvarianten unterscheiden sich im westlichen Bereich der Wallauer Spange in der Trassenlage. Die Lagevariante 1 verläuft südlich des Wiesbadener Astes der SFS Köln/Rhein-Main. Lagevariante 2 verläuft in enger Bündelung mit der Bundesautobahn (BAB) 66.
Im östlichen Bereich unterscheiden sich die Vorplanungsvarianten in der Höhenlage (Über- oder Unterführung BAB 3 und SFS Köln/Rhein-Main).

Folgende Vorplanungsvarianten wurden untersucht:

- Vorplanungsvariante 1: Lagevariante 1, Überführung BAB 3 und SFS 2690, 2-gleisig
- Vorplanungsvariante 2: Lagevariante 1, Unterführung BAB 3 und SFS 2690, 2-gleisig
- Vorplanungsvariante 3: Lagevariante 2, Überführung BAB 3 und SFS 2690, 2-gleisig
- Vorplanungsvariante 4: Lagevariante 2, Unterführung BAB 3 und SFS 2690, 2-gleisig

Zusätzlich wurden noch zwei Varianten untersucht, die sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ergaben:

- Vorplanungsvariante 5: Lagevariante 1, Unterführung BAB 3 und Überführung SFS 2690, 2-gleisig
- Vorplanungsvariante 6: Lagevariante 2, Unterführung BAB 3 und Überführung SFS 2690, 2-gleisig

Darstellung der Lagevariante 1 und 2 im Bereich der BAB 66, BAB 3, SFS K/RM und des AK Wiesbaden

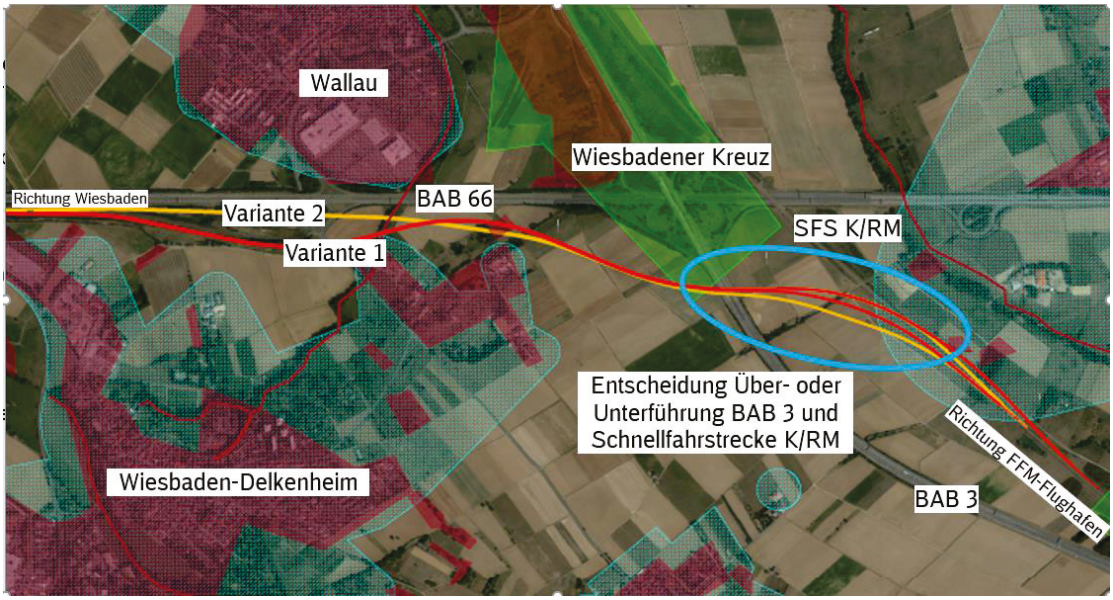


Abbildung 4: Lagevariante 1 und 2 mit Darstellung der Über-/ Unterführungsvarianten im Bereich der BAB 3 und SFS K/RM

Der Auswahlprozess erfolgte in zwei Stufen:

1. Stufe: Auswahl der Lagevariante (Variante 1 versus Variante 2)
2. Stufe: Auswahl der Höhenlage der Vorzugsvariante aus Stufe 1

Die nachstehenden Darstellungen erläutern den Weg zur Vorzugsvariante:

Stufe 1:

Ergebnis des Auswahlprozesses zur Lagevariante

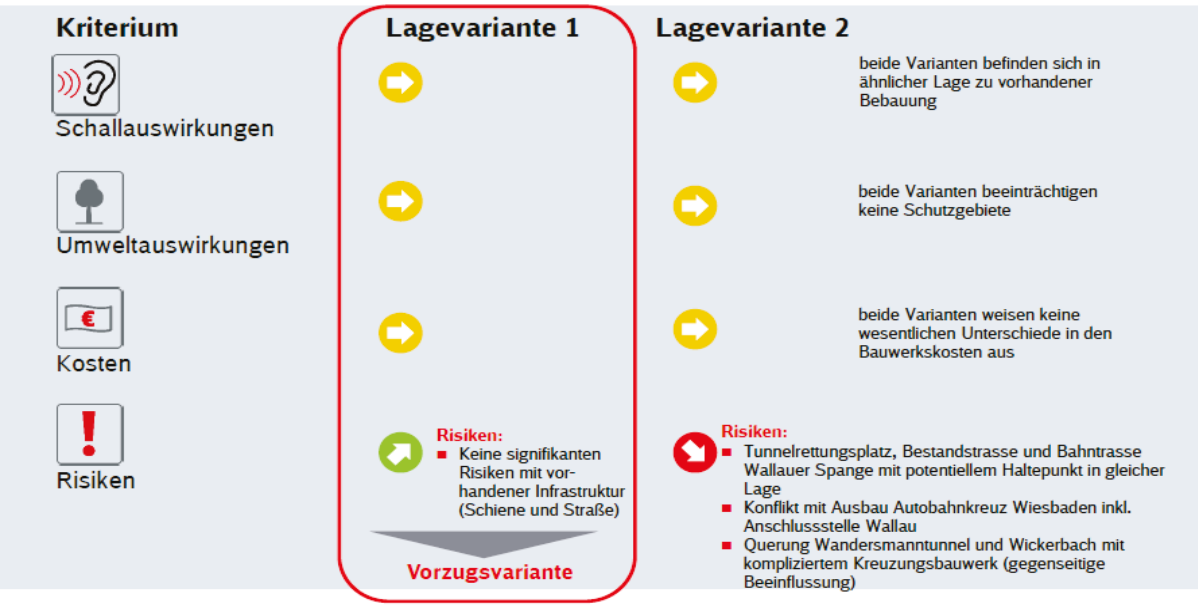


Abbildung 5: Auswahlprozess zur Lagevariante 1

Stufe 2:

Ergebnis des Auswahlprozesses zur Höhenlage

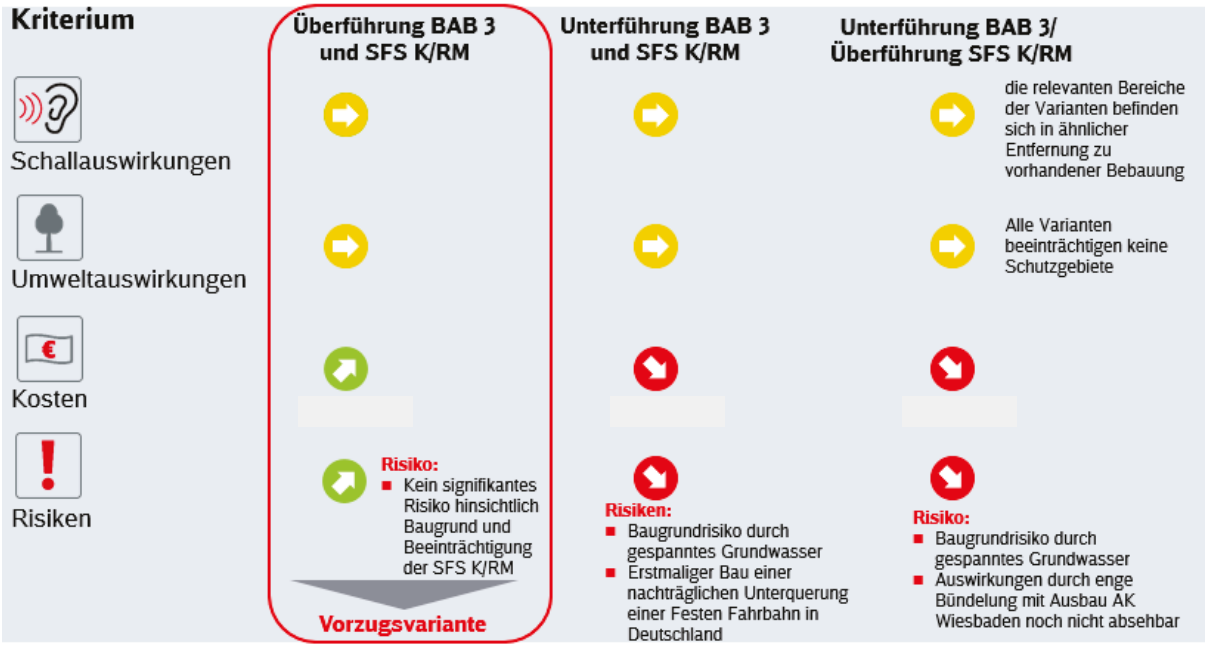


Abbildung 6: Auswahlprozess zur Höhenlage

2.4.1 Ausschlusskriterien

2.4.1.1 Erfüllung und Einhaltung der verkehrlichen und betrieblichen Ziele

Die verkehrliche und betriebliche Aufgabenstellung wird bei allen zweigleisigen Varianten erfüllt.

2.4.1.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis > 1

Die Wallauer Spange ist Bestandteil des Korridors Mittelrhein, Zielnetz I). Das Gesamt-NKV liegt bei >1.

2.4.2 Bewertungskriterien

2.4.2.1 Bewertung der Wirtschaftlichkeit / Finanzierung

Bei den Unterführungsvarianten entstehen die höchsten Kosten, gefolgt von den Varianten mit einer Kombination aus Unter-/Überführung. Die zusätzlichen, derzeit nicht quantifizierbaren Risiken müssten bei diesen beiden Varianten hinzugerechnet werden, so dass sich die Kostendifferenz zu den Überführungsvarianten noch merklich zulasten der beiden vorgenannten Varianten verschieben wird. Aus wirtschaftlicher Sicht sind die Überführungsvarianten vorzugswürdig.

Der prognostizierte Gesamtwert der NBS Wallauer Spange (für beide Gleise) für die Trassierungsvariante 1 mit Überquerung der BAB 3 und SFS Köln-Rhein/Main beläuft sich auf 175,61 Mio. EUR.

2.4.2.2 Umweltverträglichkeit und Landschaftsschutz sowie Denkmalpflege

Durch die Umsetzung der Vorzugsvariante Vorplanungsvariante 1 (2-gleisig und Überführung BAB 3) sind zu ersetzende Kompensationsflächen der Bahn sowie der FFH-Lebensraumtyp 6150 (extensive Mähwiesen) betroffen. Insgesamt werden voraussichtlich ca. 16,5 ha an Biotopflächen in Anspruch genommen. Dies entspricht einem überschlägigen Kompensationsbedarf von ca. 478.500 m². Da es sich bei der Wallauer Spange um einen Teil des Projektes NBS Rhein-Main/ Rhein-Neckar handelt, könnte die Kompensation im Gesamtprojekt erbracht werden.

Bei allen Varianten kommt es zu keiner Beeinträchtigung von Schutzgebieten. Im Ergebnis des schutzgutübergreifenden Gesamtvergleiches kann keine Variante als eindeutige Vorzugsvariante bestimmt werden.

2.4.2.3 Schutzgut kulturelles Erbe sowie Denkmalpflege

Es liegen weder ein kulturelles Erbe noch geschützte bzw. schützenswerte Bauwerke im Untersuchungsraum.

2.4.2.4 Konzept Lärm- und Erschütterungsschutz

Nach dem § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der zugehörigen 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung sind die Schallauswirkungen und notwendige Schutzmaßnahmen für Betroffene zu ermitteln.

Nach dem aktuellen Konzept sind gemäß schalltechnischer Untersuchung unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG im zu betrachteten Untersuchungsraum keine aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden notwendig.

2.4.2.5 Ausblick und Tendenz auf 2030 Prognosehorizont
Auswirkung des Schienenlärmschutzgesetzes auf zukünftige Verkehre

2017 hat der Deutsche Bundestag das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) beschlossen. Das Gesetz verbietet ab 13.12.2020 den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Somit soll gewährleistet werden, dass alle in Deutschland zum Einsatz kommenden Güterwagen ab diesem Zeitpunkt beim Betrieb von Güterwagen auf Schienen der entstehenden Schall auf das Maß von Güterwagen mit Komposit-Bremssohlen oder Scheibenbremsen begrenzt wird.

Dies wurde durch den Einsatz von Verbundstoff-Sohlen erreicht, die im Vergleich zu Wagen mit Grauguss-Sohlen in der Vorbeifahrt um rund 10 dB(A) leiser sind. Das entspricht einer Halbierung des vom Menschen wahrgenommenen Lärms. Für den vorläufigen Planungshorizont 2030 wird von 100 % leisen Sohlen ausgegangen.
Güterverkehre sind aufgrund der Restriktionen auf der SFS Köln-Rhein/Main nicht vorgesehen.

2.4.2.6 Risiken

Querung Wandersmanntunnel:
Die Trassenvariante 2 kreuzt den Wandersmanntunnel als Teil des Wiesbadener Astes der SFS Köln/Rhein-Main in dem Bereich, in dem der Wickerbach den Wandersmanntunnel überquert. Aus diesem Grund ist ein Bauwerk erforderlich, das den Wickerbach passieren lässt und so gegründet ist, dass der Einflussbereich des Tunnelbauwerkes nicht berührt wird. Aufgrund der hydrogeologischen Situation besteht das Risiko, dass es im Zuge der Gründung des Bauwerkes zu Bewegungen im Untergrund kommt, die die Dichtigkeit des im Grundwasser liegenden Tunnelbauwerkes gefährden.
Für die Lagevariante 1 besteht dieses Risiko nicht, da der Wandersmanntunnel nicht überquert werden muss.

Errichtung eines Haltepunktes an der Wallauer Spange:
Auf kommunaler Ebene besteht die Forderung zur Errichtung eines Haltepunktes an der Wallauer Spange. Der Haltpunkt könnte an der Landestraße 3017 im Bereich der Anschlussstelle (AS) Wallau der BAB 66 eingerichtet werden. Für die Variante 2 würde dies bedeuten, dass der Haltepunkt inkl. P&R-Anlage und Zufahrt für den ÖPNV im Bereich des Tunnelrettungsplatzes des Wandersmanntunnels in den beengten Verhältnissen zwischen BAB 66 und Wiesbadener Ast der SFS Köln/Rhein-Main zu liegen käme. Eine Anordnung des Haltepunktes an der Lagevariante 1 hat den Vorteil das südlich der Trassenführung ausreichend Platz für die erforderliche Infrastruktur zur Verfügung stünde.

Ausbau Autobahnkreuz Wiesbaden:
Die Planungen zum Ausbau des Wiesbadener Kreuz befinden sich aktuell noch in der Variantenuntersuchung. Sicher ist jedoch, dass der Ausbau auch zu Anpassungen in den sich anschließenden Abschnitten der BAB 3 und BAB 66 führt, u.a. auch im Bereich der AS Wallau der BAB 66. Da die Trassenvariante 2 in sehr enger Bündelung mit der BAB 66 und mit einer Kreuzung der AS Wallau geplant ist, besteht das Risiko, dass die jetzigen Planungen der Bahnstrecke angepasst werden müssen und bauzeitlich mit gegenseitigen Behinderungen zu rechnen ist. Daraus können sowohl monetäre als auch terminliche Folgen resultieren.

Für die Lagevariante 1 besteht dieses Risiko nicht, da diese außerhalb des Umbaubereiches der AS Wallau trassiert wird.

Unterquerung der Festen Fahrbahn im Bereich der SFS:
Bei den Unterquerungsvarianten besteht das Risiko der Beschädigung der bestehenden Festen Fahrbahn. Bis dato wurde deutschlandweit noch nie eine Feste Fahrbahn nachträglich unterquert.
Der alternative Bau einer Umfahrung (Bestandteil der Kostenermittlung der Unterführungsvarianten) hätte erhebliche finanzielle und betriebliche Folgen.

Fazit:
Im Ergebnis stellt sich die Vorplanungsvariante 1 (Lagevariante 1 südliche Trassierung, Überführung BAB 3 und SFS Köln/Rhein-Main, 2-gleisig) als Vorzugsvariante dar, vgl. die folgende Visualisierung.

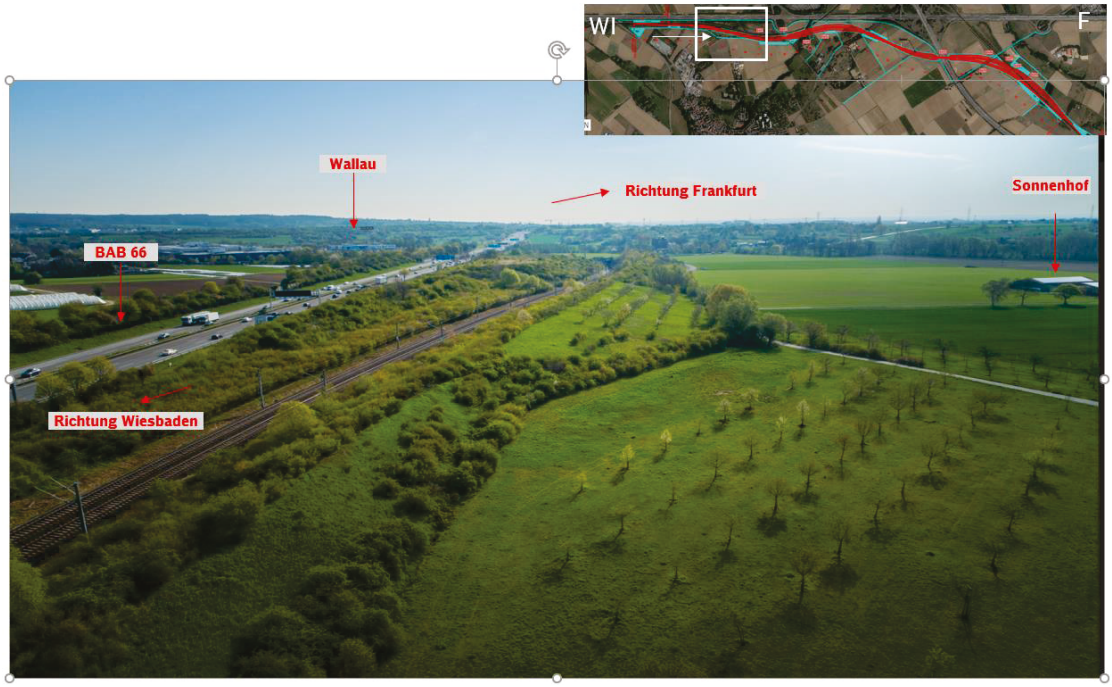


Abbildung 7: Bereich ohne Wallauer Spange unterhalb der BAB 66, Blick in Richtung Sonnenhof

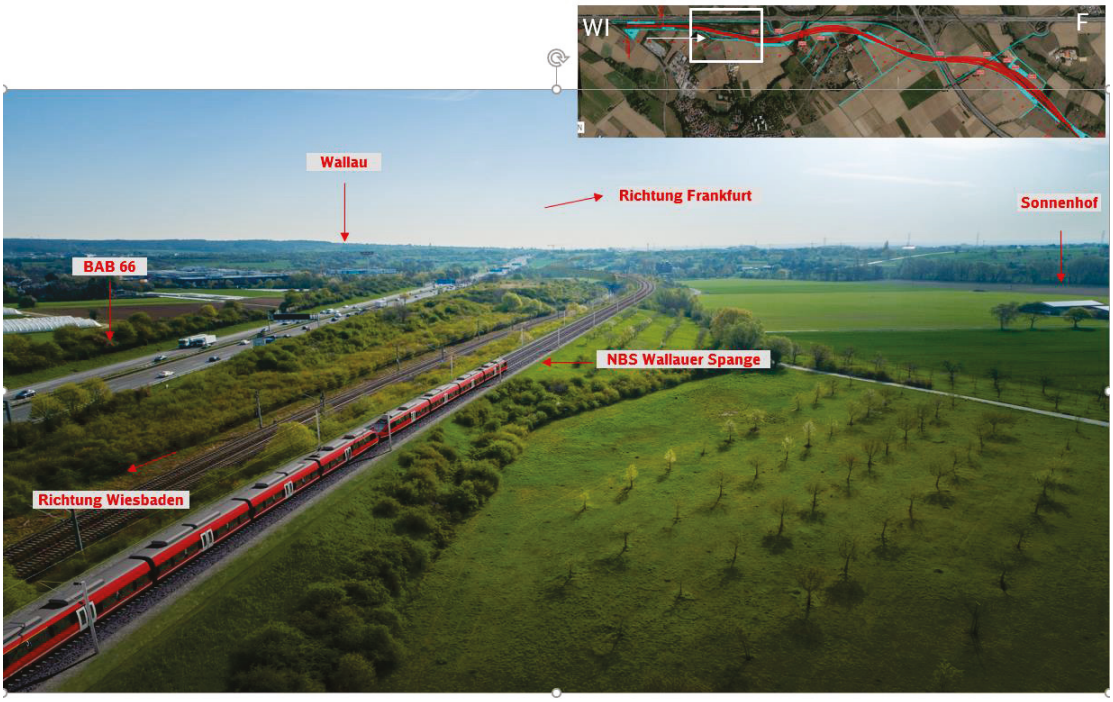


Abbildung 8: Bereich mit Wallauer Spange unterhalb der BAB 66, Blick in Richtung Sonnenhof

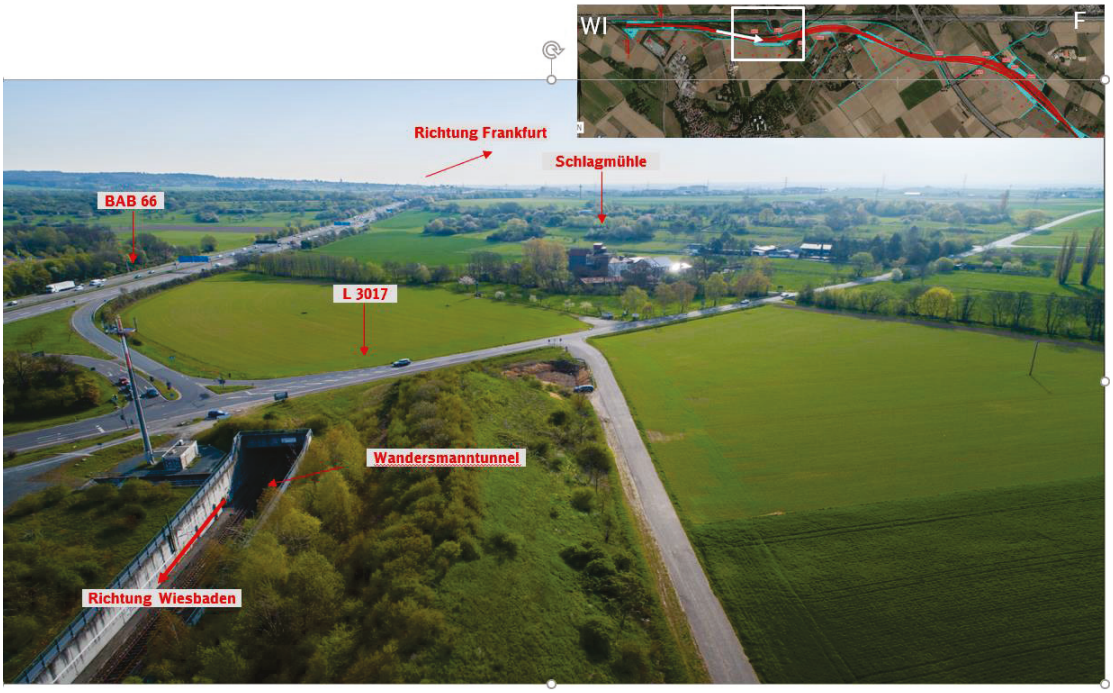


Abbildung 9: Bereich ohne Wallauer Spange unterhalb der BAB 66 und des Wandersmanntunnels, Blick in Richtung Schlagmühle

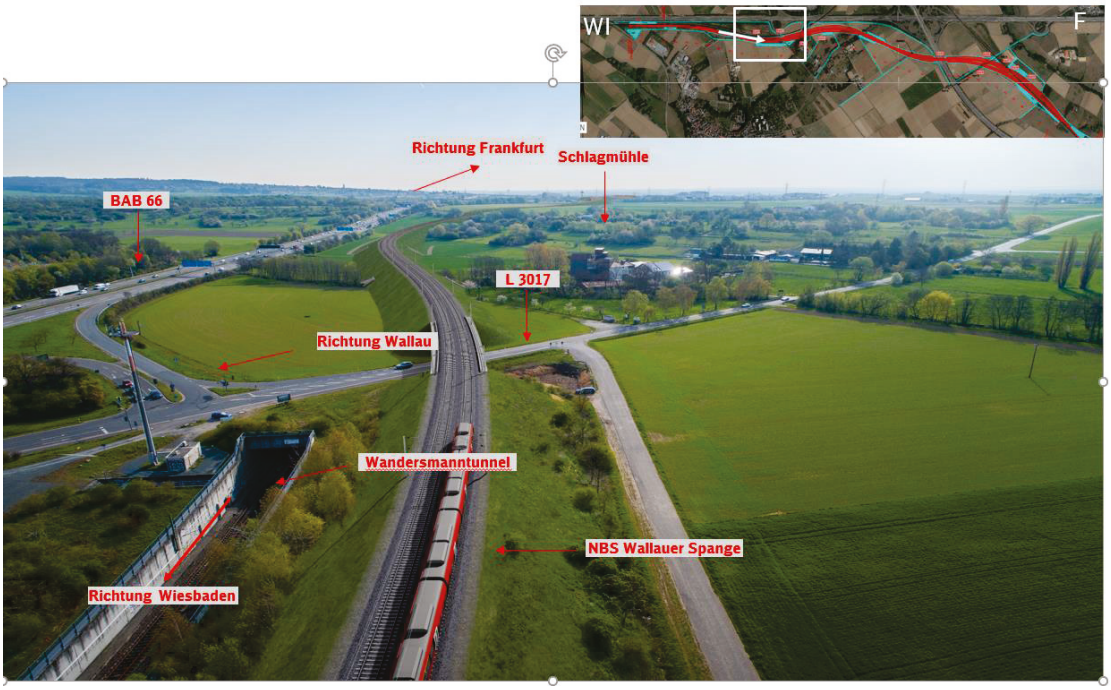


Abbildung 10: Bereich mit Wallauer Spange unterhalb der BAB 66 und des Wandermanntunnels, Blick in Richtung Schlagmühle

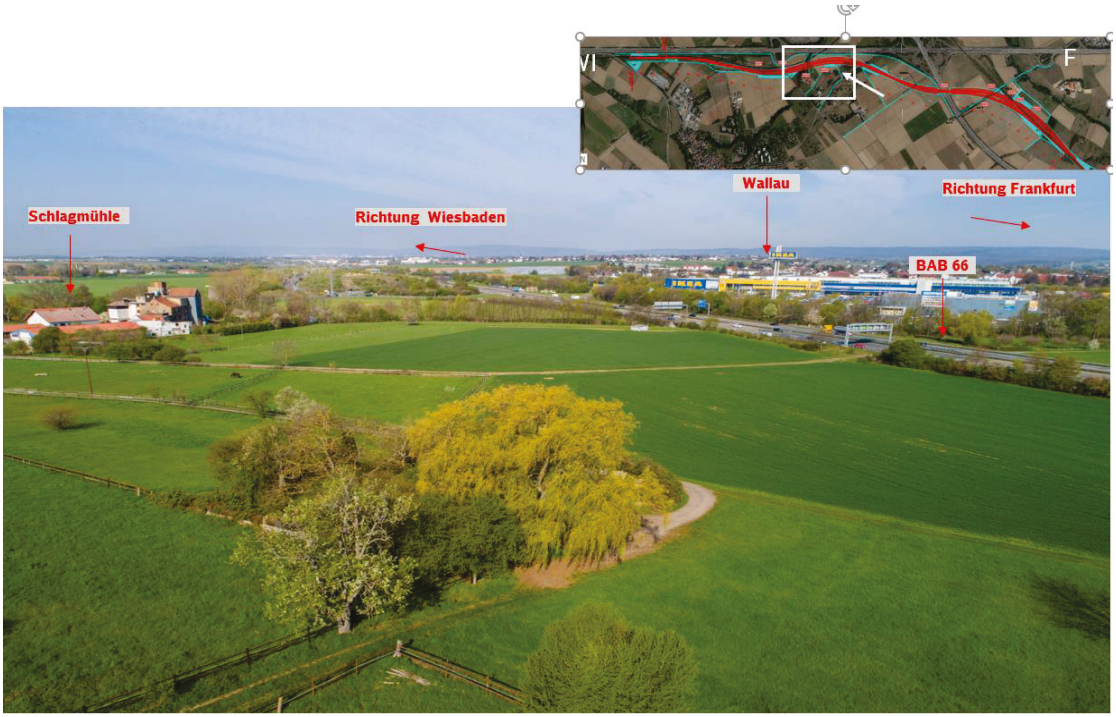


Abbildung 11: Bereich ohne Wallauer Spange unterhalb BAB 66 Blick in Richtung Schlagmühle

Abbildung 12: Bereich mit Wallauer Spange unterhalb BAB 66, Blick in Richtung Schlagmühle

Abbildung 13: Bereich ohne Wallauer Spange oberhalb BAB 3, Blick in Richtung Massenheim

Abbildung 14: Bereich mit Wallauer Spange oberhalb BAB 3, Blick in Richtung Massenheim

Abbildung 15: Bereich ohne Wallauer Spange, südlicher Bereich der SFS K/RM, Blick in Richtung Köln

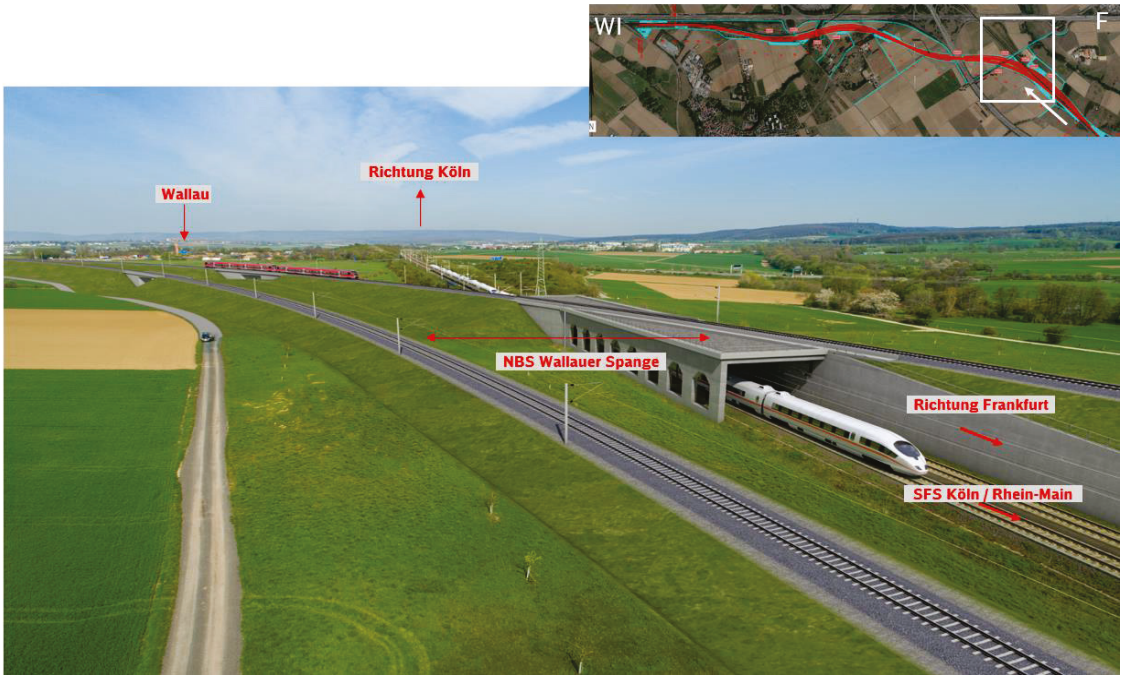


Abbildung 16: Bereich mit Wallauer Spange, südlicher Bereich der SFS K/RM, Blick in Richtung Köln

3 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG

3.1 § 25 Abs. 3 VwVfG (Auszug)

Mit dem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PlVereinhG) vom 31. Mai 2013 wurde die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im § 25 VwVfG verankert. Parallel wurde vom BMVI das Handbuch für gute Bürgerbeteiligung veröffentlicht.

„Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll möglichst bereits vor Stellung eines Antrags stattfinden. Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden. Das Ergebnis der vor Antragstellung durchgeführten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung soll der betroffenen Öffentlichkeit und der Behörde spätestens mit der Antragstellung, im Übrigen unverzüglich mitgeteilt werden“.

3.2 Überblick der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Projekt NBS Wallauer Spange geht die Deutsche Bahn AG in Sachen Bürgerbeteiligung neue Wege. Die Öffentlichkeit wird von Anfang an in die Planung einbezogen und kontinuierlich über den Projektfortschritt informiert. Der Austausch mit den Menschen vor Ort ist der Deutschen Bahn AG wichtig. Hierzu zählen insbesondere die offenen Veranstaltungen. Mit den verschiedenen Formaten soll sichergestellt werden, dass jeder Interessierte sich einbringen kann – unabhängig davon, wieviel Zeit ihm zur Verfügung steht, ob ihm einzelne Planungsthemen wichtig sind oder er den gesamten Prozess langfristig begleiten möchte. Anregungen werden geprüft und bewertet.

Im Rahmen der Lph 1und 2 wurden folgende Öffentlichkeitsbeteiligungen durchgeführt:

- **07.05.2018** und **07.06.2019** Infoveranstaltung für das Land Hessen, Kreis und Kommunen in Hofheim
- **14.05.-06.06.2018** sowie **13.06-13.07.2019** persönliche Gespräche mit den Anwohnern und Grundstückbesitzern („Hausbesuche“)
- **14./18./19.06.2018** Infomobil der Deutschen Bahn AG in Wiesbaden-Delkenheim (mit Bürgerinformationsveranstaltung), in Massenheim und Wallau
- **25.-27.06. 2019** Infomobil der Deutschen Bahn AG in Wallau (mit Bürgerinformationsveranstaltung), in Wiesbaden-Delkenheim sowie Massenheim
- Anschreiben der Deutschen Bahn AG an alle persönlich betroffenen Grundstückseigentümer mit einem bilateralen Gesprächsangebot

Die Öffentlichkeitsarbeit des Projektes ist transparent über das Internet unter https://www.wallauer-spange.de - mit allen Dokumenten, Präsentationen einsehbar.

3.3 Überblick gesetzlicher Grundlagen

Bei der Betrachtung der diskutierten Anregungen und Forderungen ist zwischen solchen, die auf gesetzlichen Grundlagen beruhen, und solchen, die darüber hinausgehen zu unterscheiden. Die gesetzlichen Grundlagen sind folgend stichpunktartig erwähnt:

Bundesfinanzierung:
Gesetzliche Grundlage: BSWAG in Verbindung mit §§ 7, 23, 44 BHO
Finanzierungsregime: BUV

Gesetzlicher Schutzanspruch für Schienenverkehrslärm

- § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz
- 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung
- EBA-Umweltleitfaden, Teil VI Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr

Gesetzlicher Schutzanspruch zur Erschütterungswirkung

- Keine gesetzlichen Rahmenbedingungen
- DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“

Gesetzliche Grundlagen zum barrierefreien Ausbau

- Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) § 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8 Abs. 3

Gesetzliche Grundlagen zu EKrG-Maßnahmen

- Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

3.4 Kernforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

3.4.1 Kernforderung 1: Lärmschutz

Forderung nach aktivem Schallschutz, hier Schallschutzwand im Bereich Schlagmühle

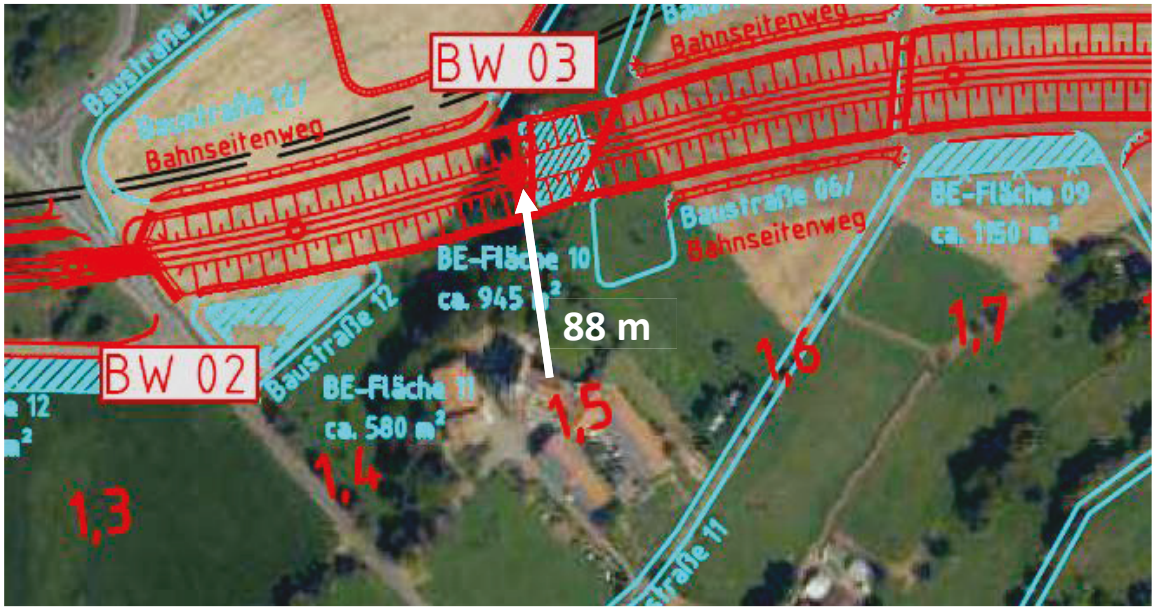


Abbildung 17: Abstand Lagevariante 1 zur Schlagmühle

Es besteht die Forderung nach Einhaltung der Immissionsgrenzwerte eines reinen Wohngebiets mittels einer aktiven Schallschutzmaßnahme.

Um dieser Forderung nachzukommen, wurden anstelle der im Schallgutachten angesetzten Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete, die Immissionsgrenzwerte für reine Wohngebiete in Höhe von 59 dB(A) tags/ 49 dB(A) nachts angenommen. Bei fünf der untersuchten Immissionspunkte an Gebäuden der Schlagmühle ergeben sich Beurteilungspegel, die geringfügig die Immissionsgrenzwerte für reine Wohngebiete im Nachtzeitraum überschreiten. Zur Erfüllung der vorgenannten Forderung ist die Erstellung einer 250 m langen, 0,76 m hohen Schallschutzwand notwendig. Hierbei würden zusätzlich reale Kosten von ca. 301.000 Euro anfallen.

Die Forderung ist im gesetzlichen Rahmen nicht erfüllbar, da bei Zugrundelegung der gesetzlichen Regelungen keine Ansprüche auf aktive Schallschutzmaßnahmen bestehen.

Forderung nach aktivem Schallschutz, hier Schallschutzwand im Bereich Sonnenhof

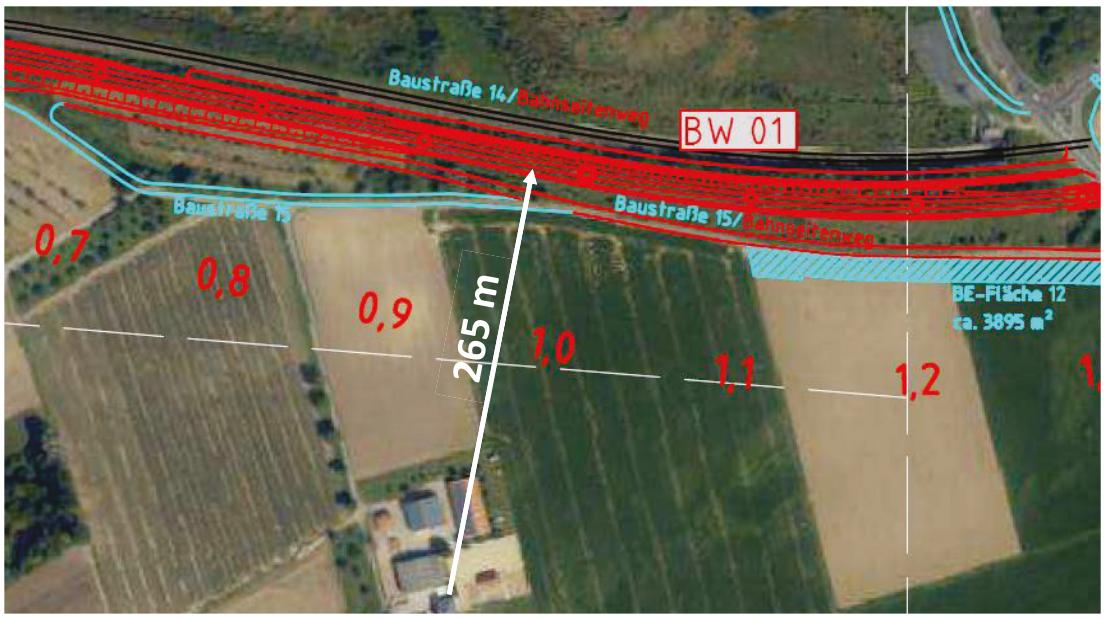


Abbildung 18: Abstand Lagevariante 1 zum Sonnenhof

Es besteht die Forderung nach aktivem Schallschutz, obwohl in diesem Bereich sowohl die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete als auch für reine Wohngebiete nicht erreicht werden. Die Anwohner haben keine Aussage zur Dimensionierung der geforderten Schallschutzwand formuliert.
Die Forderung ist im gesetzlichen Rahmen nicht erfüllbar, da bei Zugrundelegung der gesetzlichen Regelungen keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen bestehen.

3.4.2 Zusammenfassung der Kernforderungen

KF	KF-UNr:	Kernforderung	Kosten Vorzugsvariante [€]	Alternativkosten unter Berücksichtigung der KF [€] GWU + Zuschlag*	KF in der Vorzugsvariante berücksichtigt ja/nein	Bemerkungen
KF 1		**Lärmschutz**				
	KF 1.1	**Bereich Schlagmühle** Forderung nach Einhaltung der Grenzwerte eines reinen Wohngebietes mittels Schallschutzwand: 250 m langen und 0,76 m hohe Schallschutzwand	0	301.000+ 66.000* = 367.000	nein	1.205 €/m nach Kostenkennwertkatalog (Stand 2016)
	KF 1.2	**Bereich Sonnenhof** Forderung nach Schallschutzwand	0	Keine Angabe	nein	Forderung nach aktivem Schallschutz, Schallschutzwand nicht näher spezifiziert.

Tabelle 1: Kernforderung

*GWP-Zuschlag von 22 % (GWP = Gesamtwertprognose, umfasst die mit Abschluss der Vorplanung geschätzten realen Basiskosten (Bau- und Planungskosten) zuzüglich eines mit Hilfe des Risikokennwertekatalogs im Rahmen eines GWP-Workshops zum Abschluss der Lph. 2 ermittelten pauschalen Risikozuschlags.

3.4.3 Zusammenfassung nicht berücksichtigter Forderungen

Die nachfolgenden, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingereichten Forderungen stellen keine übergesetzlichen Forderungen gemäß BUV-Prozess dar, sondern

- liegen entweder in anderen Zuständigkeiten,
- werden üblicherweise im Planrechtsverfahren behandelt oder
- sind Forderungen nach Umsetzung von Varianten, die im Variantenvergleich ausgeschieden sind.

	Kernforderung	Kosten	Grund der Nichtberücksichtigung
	Haltepunkt		**Separates Projekt**
1	Zusätzlicher Haltepunkt		Hierbei handelt es sich um ein separates Projekt, dass nicht mit BSWSAG- Mitteln finanziert werden kann. Die Zuständigkeit zur Verbesserung des Nahverkehrs müsste vom RMV aufgegriffen werden. Die Option, einen Haltepunkt zu errichten, wird planerisch durch die DB Netz AG nicht ausgeschlossen.
2	Park & Ride-Parkplatz, Verlust von Ackerland vermeiden		DB Netz AG ist nicht Baulastträger (Zuständigkeit Kommunen)
3	Park & Ride-Parkplatz, Anbindung von Fahrradverkehr fördern (Radwege)		DB Netz AG ist nicht Baulastträger (Zuständigkeit Hessenmobil)
4	Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der L 3017 beim Bau des Haltepunktes		DB Netz AG ist nicht Baulastträger (Zuständigkeit Kommunen)
	Wallauer Spange		
1	Lagevariante 2		Im Rahmen der Variantenauswahl ausgeschieden (vgl. Kap. 2.4).
2	Unterfahrung der BAB 3 und SFS Köln-Rhein-Main, da das Landschaftsbild dadurch nicht beeinträchtigt wird		Im Rahmen der Variantenauswahl ausgeschieden (vgl. Kap. 2.4) Es besteht kein Anspruch auf Optimierung des Land-

			schaftsbildes.
3	Engere Bündelung mit der BAB 66		Wird im Rahmen der Entwurfsplanung entschieden, nach Entscheidung bzgl. der Vorzugsvariante zum Ausbau Autobahnkreuz Wiesbaden.
4	Hofnahes Ersatzland für Verlust von Ackerflächen		DB Netz AG wird die Betroffenen bei der Beschaffung von Ersatz-land unterstützen.
5	Ausgleichsmaßnahme in der Region		Wird im LBP* festgelegt
6	Bestandsaufnahme von Gebäuden und Wasserzulauf zu Mühle		Beweissicherungsverfahren vor Baubeginn
7	Renaturierung durch Überbauung des Wickerbachs erforderlich		Wird im LBP* festgelegt.
8	Belastung durch Bauarbeiten gering halten		Wird im Abwägungsprozess im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt.
9	Veröffentlichung und Aktualisierung des Lärmgutachtens		Informationen wurden an die Betroffenen verteilt. Gutachten ist auf aktuellem Stand.
10	Begrünung des geplanten Bahndamm		Wird im LBP* festgelegt.
11	Verzicht auf Glyphosateinsatz		Das Verbot über den Einsatz von Glyphosat wird für 2024 erwartet, so dass mit Inbetriebnahme der Wallauer Spange ab 2026 kein Einsatz von Glyphosat zu erwarten ist.
12	Frischluftzufuhr gewährleisten		Wird im LBP* festgelegt
13	Wasserrechte beachten		Werden in der weiteren Planung beachtet.

Tabelle 2: nicht berücksichtigte Forderungen

*LBP = Landschaftspflegerischer Begleitplan im Rahmen der Planfeststellung

Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Prüfbericht

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 19.12.2019

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

43.20-44F21B0090/001-4001#006

Betreff: Bundesschienenwegeausbaugesetz
Bedarfsplan für die Bundesschienenwege
Korridor Mittelrhein - Zielnetz I: Wallauer Spange
Prüfbericht zur Empfehlung an das BMVI zur Parlamentarischen Befassung auf Grundlage von § 5 Abs. 1 Bedarfsplanumsetzungsvereinbaru

Bezug: Bericht der DB Netz AG vom 03.12.2019

Anlagen: 0

1. Anlass

Mit E-Mail vom 16.12.2019 übersendete die DB Netz AG dem BMVI und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) den Bericht „Einzelvorstellung NBS Wallauer Spange“. Das EBA hat diesen Bericht geprüft und die Ergebnisse nachfolgend dargestellt. Daraus wird eine Empfehlung des EBA an das BMVI zur Parlamentarischen Befassung abgeleitet.

Auf Basis der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), die am 01.01.2018 in Kraft getreten ist, erfolgt für Bedarfsplanvorhaben mit dem Abschluss der Grundlagenermittlung und Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2) eine Befassung im Deutschen Bundestag. Inhalt des Berichts der DB Netz AG zur Parlamentarischen Befassung ist die Unterrichtung über die technische, rechtliche und finanzielle Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit sowie über die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung.

Die Wallauer Spange wird im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege im Abschnitt 2 „Neue Vorhaben“ im Unterabschnitt 1 „Vordringlicher Bedarf“ unter lfd. Nr. 4 als Teil des Vorhabens „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“ (Projektnummer: 2-004-V03) aufgeführt.

Die Wallauer Spange beinhaltet eine etwa 4 km lange elektrifizierte Verbindungsspange zwischen dem Wiesbadener und dem Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main (SFS KRM) mit einer niveaufreien Einfädelung in den Frankfurter und einer niveaugleichen Einfädelung in den Wiesbadener Ast. Momentan gibt es eine direkte Verbindung zwischen Wiesbaden Hbf und Frankfurt (M) Flughafen Fernbahnhof über Mainz-Kastel / Mainz-Bischofsheim. Mit der Wallauer Spange besteht die Möglichkeit, Wiesbaden schneller mit dem Frankfurter Flughafen und dem überregionalen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zu verbinden und eine schnelle Direktverbindung der beiden Städte untereinander zu schaffen. Weitere Details zur Lage der Wallauer Spange können dem Bericht der DB Netz AG entnommen werden.

Es handelt sich hier um ein in die BUV migriertes Projekt, da mit den Planungen vor Inkrafttreten der BUV begonnen wurde. Referenzdokument für den Einstieg in die Planungsbegleitung des EBA ist die Vorplanung. Es fanden zudem seit 2016 mehrere planungsbegleitende Projektbesprechungen zwischen der DB Netz AG und BMVI / EBA statt.

Die Vorplanung ist abgeschlossen. Die nachfolgende Empfehlung beruht auf dem Bericht der DB Netz AG und den planungsbegleitenden Projektbesprechungen.

2. Prüfung des Vorhabens

2.1 Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung

Die verkehrliche Aufgabenstellung (VAst) der Wallauer Spange liegt dem EBA nicht vor. Die betriebliche Aufgabenstellung (BAst) wurde der Vorplanung beigefügt. Aufgrund der teilweise fehlenden Planungsbegleitung (migriertes Projekt) und des zwischen BMVI, DB und EBA vereinbarten Einstiegs in die Planungsbegleitung auf Grundlage der Vorplanung nahm das EBA keine Prüfung der VAst und BAst vor.

Die Wallauer Spane verfolgt folgende verkehrliche und betriebliche Ziele:

Die Wallauer Spange ist die erste der drei Baustufen der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar (auch als NBS Frankfurt – Mannheim bezeichnet). Gemeinsam mit dem Bau der NBS Rhein-Main/ Rhein-Neckar wird die Voraussetzung für die neuen Regionalexpresslinien (Hessenexpress) von Wiesbaden nach Darmstadt und Frankfurt Hbf / Hanau – Kinzigtal geschaffen. Zusätzlich wird die Voraussetzung für Mehrverkehre beim SPFV geschaffen. Die Strecke wird ausschließlich für den Personenverkehr errichtet.

Im Ergebnis einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung hat die DB Netz AG festgestellt, dass sich lediglich mit einer zweigleisigen Wallauer Spange eine konfliktfreie Trasse für die

Züge des Hessenexpresses im Halbstundentakt konstruieren lässt. Mit Bundesmitteln des Bedarfsplans wird die eingleisige Variante finanziert. Das zweite Gleis wird aus Mitteln finanziert, die dem Land Hessen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Anlage 8.7 zur Verfügung stehen. Die Finanzierungsanteile werden mit einem Kostenteilungsschlüssel ermittelt.

Ergebnis der Prüfungen der DB Netz AG ist, dass mit allen sechs Vorplanungsvarianten die verkehrlichen und betrieblichen Ziele erreicht werden (Bericht Punkt 2.2 und 2.4.1.1).

Die wesentlichen Baumaßnahmen können dem Bericht der DB Netz AG entnommen werden.

2.2 Variantenbetrachtung

Neben den im Bericht der DB Netz AG dargestellten sechs zweigleisigen Vorplanungsvarianten hat die Vorhabenträgerin auch eingleisige Varianten geplant, jedoch nicht weiter untersucht, da das Land Hessen eine durchgängige Zweigleisigkeit forderte und die Finanzierung des Differenzbetrages aus LuFV-Mitteln zugesagt hat.

Die sechs untersuchten Vorplanungsvarianten unterscheiden sich im westlichen Bereich der Wallauer Spange in der Lage der Trasse. Während eine Trasse südlich des Wiesbadener Astes der SFS KRM geführt wird (Lagevariante 1), verläuft die andere Trasse in enger Bündelung mit der BAB 66 (Lagevariante 2) (siehe die Darstellung der Varianten im Bericht der DB Netz AG).

Im östlichen Teil der Wallauer Spange unterscheiden sich die Vorplanungsvarianten in der Höhenlage der Trasse bei annähernd gleicher Lage. Aufgrund der Grundwassersituation (gespannter Grundwasserspiegel; daher sind Trogbauwerke erforderlich) und notwendiger Umfahrungsmöglichkeit während der Unterquerung der SFS KRM (Setzungsrisiko) ergeben sich höhere Kosten für die Unterführungsvariante der BAB 3 und der SFS KRM als bei Überführungsvarianten.

Die Fahrzeit für die Relation Wiesbaden – Frankfurt (M) Flughafen beträgt bei den untersuchten Vorplanungsvarianten lt. DB Netz AG 14 Minuten (bisher 33 Minuten). Die Fahrzeitvorgabe aus dem BVWP 2030 für die genannte Relation von 15 Minuten wird somit erfüllt.

Vorzugsvariante ist die Vorplanungsvariante 1 (zweigleisige Lagevariante 1 einschließlich der Überführung der SFS KRM und der BAB 3). Die beiden Varianten, die eine Führung der Wallauer Spange über die BAB 3 und die SFS KRM vorsehen, unterscheiden sich in der Bewertung und den Kosten (Gesamtkosten und Bundesanteil) nur gering. Unterführungsvarianten scheiden aufgrund der Kosten und bauzeitlichen Betriebsbeeinflussungen aus.

Ausschlaggebend für die Wahl der Vorzugsvariante sind die mit der Vorplanungsvariante 3 (zweigleisige Lagevariante 2 einschließlich der Überführung der SFS KRM und der BAB 3) verbundenen Risiken. Vorplanungsvariante 3 birgt das Risiko, dass es zu Undichtigkeiten des Wandersmanntunnels durch ein erforderliches Kreuzungsbauwerk für den Wickerbach kommt. Zusätzlich besteht durch die enge Bündelung mit der Autobahn bei der Vorplanungsvariante 3 das Risiko, dass die Planungen der Bahnstrecke an die Planungen zum Ausbau des Wiesbadener Autobahnkreuzes angepasst werden müssen und bauzeitlich mit gegenseitigen Behinderungen zu rechnen ist.

2.3 Umweltverträglichkeit

Die DB Netz AG geht in ihrem Bericht auf Aspekte der Umweltverträglichkeit ein. Aufgrund nur geringer Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten stellen diese Faktoren kein relevantes Kriterium für die Variantenentscheidung dar. In den nachfolgenden Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) sind die Planungen weiter zu detaillieren.

2.4 Finanzielle Aspekte

2.4.1 Kosten

Die Gesamtwertprognose der Wallauer Spange beläuft sich nach Angaben der DB Netz AG auf 175,6 Mio. Euro.

2.4.2 Wirtschaftlichkeit

Aus zuwendungsrechtlicher Sicht ist festzustellen, dass es sich bei der Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der o. g. Risiken nach Einschätzung des EBA um die wirtschaftlichste Variante handelt.

Die Vorplanungsvariante 1 wird somit sowohl aus Sicht der DB Netz AG als auch aus Sicht des EBA in wirtschaftlicher und verkehrlicher Hinsicht als Vorzugsvariante angesehen.

2.4.3 Finanzierung

Das Projekt Wallauer Spange wird durch den Bund nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) finanziert, da es sich um ein Projekt im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene handelt. Die Deutsche Bahn beteiligt sich am Projekt mit Eigenmitteln nach § 9 Abs. 1 BUV und ermittelt eine vorhabenbezogene Tragfähigkeitsquote nach § 9 Abs. 2 BUV.

Die Kreuzungsmaßnahmen werden nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) finanziert.

Der Abschluss der Baufinanzierungsvereinbarung ist im Jahr 2021 (ggf. auch später) geplant.

3. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Variantenuntersuchung sowie deren Gegenüberstellungen und Lösungsfindung fanden unter der frühen Einbindung der Öffentlichkeit statt. Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung haben die im Bericht der DB Netz AG genannten Informationsveranstaltungen stattgefunden. Des Weiteren stellt die DB Netz AG umfangreiche Informationen zum Projekt im Internet zur Verfügung (https://www.rhein-main-rhein-neckar.de/wallauer-spange.html).

Das Ziel der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist die Transparenz der Projektplanung sowie die Beteiligung und Mitwirkung der betroffenen Personengruppen und Verbände am Planungsprozess, was eine hohe Akzeptanz des Projekts bewirken soll.

Ein Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung sind Kernforderungen der Region, die über den geplanten Ausbau hinausgehen. Diese werden von der DB Netz AG und dem Bund hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit beurteilt und anschließend dem Deutschen Bundestag vorgelegt.

4. Prüfung der Kernforderungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Bund finanziert die Wallauer Spange gemäß § 8 Abs. 1 BSWAG insbesondere unter Beachtung des haushaltsrechtlichen Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die im Bericht der DB Netz AG aufgelisteten Kernforderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gehen über das Maß der Planung, die sich nach dem Stand der Technik und gesetzlichen Vorschriften richtet, hinaus und erzeugen Mehrkosten.

Es handelt sich um folgende Forderungen:

- Kernforderung: Lärmschutz

  - Forderung nach Einhaltung der Immissionsgrenzwerte eines reinen Wohngebietes mittels einer Lärmschutzwand im Bereich Schlagmühle. Der geforderte Lärmschutz könnte durch die Errichtung einer 250 m langen, 0,76 m hohen Lärmschutzwand erreicht werden. Die zusätzlichen Kosten würden ca. 0,3 Mio. Euro betragen.
  - Forderung einer Lärmschutzwand im Bereich Sonnenhof trotz Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für reine Wohngebiete. Aussagen zur Dimensionierung der Lärmschutzwand liegen nicht vor. Eine Kostenermittlung ist daher nicht möglich.

Die o.g. Kernforderungen zum Lärmschutz sind nicht im gesetzlichen Rahmen erfüllbar. Darüber hinaus bestehen weitere Forderungen, die entweder nicht dem Zuständigkeitsbereich des Bundes im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens zugeordnet werden können, nach der Realisierung von im Rahmen der Variantenauswahl ausgeschiedener Varianten oder die im Rahmen des Planungsprozesses regulär berücksichtigt werden.

Hervorzuheben ist der auf kommunaler Ebene geforderte Haltepunkt an der Wallauer Spange. Die Vorzugsvariante ermöglicht die Errichtung des Haltepunktes. Die Zuständigkeit für den Haltepunkt liegt beim Rhein-Main-Verkehrsverbund.

Weitere Details zu diesen Forderungen können dem Bericht der DB Netz AG entnommen werden.

5. Zusammenfassung und Empfehlung

Der Neubau der Wallauer Spange dient der Bewältigung der stark wachsenden Schienenverkehre der Relation Wiesbaden Hbf – Frankfurt (M) Flughafen. Aus den 6 untersuchten Varianten wurde die Vorplanungsvariante 1 gewählt, die auch die wirtschaftlichste Variante ist und empfohlen werden kann.

Mit der Vorzugsvariante werden alle Projektziele erreicht. Das EBA geht davon aus, dass mit der Wahl der Vorzugsvariante dem geforderten Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprochen wird.

Die Region erhebt zusätzliche Forderungen zur Vorzugsvariante, die über gesetzliche Regelungen hinausgehen und folglich in der Planung nicht berücksichtigt wurden. Die Forderungen betreffen den Lärmschutz.

Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und gesetzlicher Aspekte können die zusätzlichen Forderungen der Region aus Sicht des EBA nicht zur Umsetzung empfohlen werden und nicht im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens finanziert werden. Das EBA empfiehlt daher die Bestätigung der beschriebenen Vorzugsvariante der DB Netz AG als Grundlage für die weiteren Planungen.

Sollte es zur Realisierung der Kernforderungen kommen, würde dies zu Mehrkosten und zu einer Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors führen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333