



# STADT MÖRFELDEN-WALLDORF DER MAGISTRAT

Der Magistrat · PF 1455 · 64529 Mörfelden-Walldorf

Regierungspräsidium Darmstadt  
Wilhelminenstr. 1- 3  
64283 Darmstadt

|  |   |                               |                    |
|--|---|-------------------------------|--------------------|
| RATHAUS  | X | 64546 Mörfelden               | Westendstraße 8    |
| RATHAUS  |   | 64546 Walldorf                | Flughafenstraße 37 |
| ALTES RATHAUS  |   | 64546 Mörfelden               | Langener Straße 4  |
| KULTURHAUS   |   | 64546 Mörfelden               | Bahnhofstraße 1    |
| <b>Stadtplanungs- und -bauamt</b>                            |   |                               |                    |
| <b>Telefax: (06105) 938 896</b>                              |   | <b>Zentrale (06105) 938-0</b> |                    |
|  |   |                               | Durchwahl: 938 831 |
| Auskunft erteilt: <b>Hr. Viebrock</b>                        |   |                               | Zimmer: <b>108</b> |
| <b>Internet: www.moerfelden-walldorf.de</b>                  |   |                               |                    |
| <b>E-Mail: Hans.Heinrich.Viebrock@moerfelden-walldorf.de</b> |   |                               |                    |

Ihr Zeichen: III 31.3 – 93 d 08/05 E 146/98  
Unser Zeichen: 60.2-602/vie

MÖRFELDEN-WALLDORF, 03.06.2003

## Durchführung des Raumordnungsgesetzes (ROG) und des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG)

### Raumordnungsverfahren (ROV) und Entscheidung über die Zulassung einer Abweichung vom Regionalplan Südhessen 2000 für die DB-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar – Trassenabschnitt im RP Darmstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

#### 1. Öffentliche Bekanntmachung / Auslegung

Nach Eingang der Unterlagen wurde der Termin der öffentlichen Auslegung vor Auslegungsbeginn ortsüblich am 13.03.2003 bekannt gemacht.

Die Planunterlagen (Antragsunterlagen Ordner A, B1 – B7, C1 – C2 und D) wurden in der Zeit vom 24. März 2003 bis zum 25. April 2003 in den Räumen des Stadtplanungs- und -bauamts (RH Mörfelden) und im Stadtbüro (RH Walldorf) ausgelegt und konnten von jeder Bürgerin und jedem Bürger eingesehen werden.

Die Bürgerinnen und Bürger hatten während und bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist Gelegenheit zur Äußerung, schriftlich oder zur Niederschrift, in unserer Behörde. Es wurden keine Anregungen und Bedenken, weder schriftlich noch zur Niederschrift, geäußert.

#### Öffnungszeiten:

Montag, Dienstag, Mittwoch, Freitag 8.30 - 12.00 Uhr  
Donnerstag 14.00 - 19.00 Uhr

#### Abweichung:

Das Amt für Soziales im Alten Rathaus Mö. ist mittwochs geschlossen!

#### Bankverbindungen:

|                  |                       |                  |                   |
|------------------|-----------------------|------------------|-------------------|
| Kreissparkasse   | Volksbank             | Groß-Gerauer     | Postbank          |
| Groß-Gerau       | Mörfelden-Walldorf eG | Volksbank eG     | Frankfurt am Main |
| (BLZ 508 525 53) | (BLZ 508 652 24)      | (BLZ 508 925 00) | (BLZ 500 100 60)  |
| Nr. 6 000 061    | Nr. 116               | Nr. 4 883 306    | Nr. 338 88-604    |

#### Öffnungszeiten Stadtbüros:

Montag, Dienstag, Mittwoch: 8.00 - 17.00 Uhr  
Donnerstag: 12.00 - 20.00 Uhr  
Freitag: 8.00 - 13.00 Uhr

#### ÖPNV-Anschluss:

**Rathaus Mö., Altes Rath.** (Riedbahn) bis Bahnhof Mö.  
**Rathaus Wa.** (Riedbahn) bis Bahnhof Wa.

Linie 5514, Linie 977 bis Rathausplatz  
 Linie 5514, Linie 977 bis Flughafenstraße

Terminvereinbarungen sind auch außerhalb der Öffnungszeiten möglich.

## 2. Vorbemerkung

Ziel der Stadt Mörfelden-Walldorf war und ist es, den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu trennen und auf der Riedbahn einen hochwertigen und zuverlässigen S-Bahnbetrieb herzustellen. Für den Fernverkehr soll wegen Kapazitätsengpässen auf den bestehenden Gleisen und fehlenden räumlichen Kapazitäten für den Bau zusätzlicher Gleise eine eigene Trasse entlang der BAB 5 errichtet werden. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Mörfelden-Walldorf fasste bereits im Februar 1994 einen entsprechenden Grundsatzbeschluss. Die Stadt Mörfelden-Walldorf brachte diese Position sowohl in die Nutzen-Kosten-Untersuchung zum Ausbau der Riedbahn ein und vertrat sie auch in den Stellungnahmen zu den beiden förmlichen Verfahren (Planfeststellungsverfahren Abs. 25 zur Neubaustrecke Köln – Rhein/Main und Raumordnungsverfahren Ffm-Sportfeld – Ffm-Hauptbahnhof).

**Das geplante Vorhaben, die Errichtung einer Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, wird daher grundsätzlich befürwortet. Wir erwarten eine zügige Planungsphase – auch in der Entscheidung zu den Trassenvarianten – damit eine baldige Entlastung der Riedbahnstrecke eintritt. Die Raumverträglichkeit des geplanten Vorhabens kann aus Sicht der Stadt Mörfelden-Walldorf hergestellt werden. Dazu sind jedoch einige Prüfungen und detailliertere Untersuchungen und Planungen von Maßnahmen erforderlich, die vorgelegten Antragsunterlagen sind dazu nicht ausreichend.**

## 3. Bedarf / Vorhabensalternativen / Variantenauswahl

Die eigentlichen Antragsunterlagen (Ordner A) stellen den Bedarf für einen Ausbau der Schieneninfrastruktur nur verkürzt dar. Der Ordner D (der mit „nur zur Information“ gekennzeichnet ist) enthält jedoch ausführliche Herleitungen der Nachfrage und Beschreibungen der Kapazitätsengpässe im bestehenden Netz. Insbesondere die ZIV-Studie (Studie des Zentrums für integrierte Verkehrssysteme an der TH Darmstadt) zur Anbindung Darmstadt arbeitet die Fahrgastpotentiale, die infrastrukturelle Bedeutung für die Wirtschaftsregion sowie die Rahmenbedingungen für die untersuchten Trassenvarianten detaillierter heraus. Die ZIV-Studie ist im Auftrag der AG Starkenburg (u.a. Kreis Groß-Gerau), der Stadt Darmstadt, des HMWVL, der IHK Darmstadt und des RMV erarbeitet worden. Hieraus ergibt sich, dass die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar aus 2 Gründen auch für den Kreis Groß-Gerau von großer Bedeutung ist:

- Sie ist die Voraussetzung für die Realisierung eines attraktiven Nahverkehrs auf der Riedbahn.

- Sie bietet – bei einer qualifizierten Anbindung Darmstadt an die NBS – die Möglichkeiten für einen direkten und schnellen Zugang zum Fernverkehrsnetz der DB AG auch für den Kreis Groß-Gerau und Mörfelden-Walldorf.

Die notwendige Prüfung von Vorhabensalternativen ist aus Sicht der Stadt Mörfelden-Walldorf nachvollziehbar.

Eine denkbare Alternative wäre der Ausbau der bestehenden Trassen (Riedbahn und Main-Neckar) mit zusätzlichen Gleisen. Die Varianten 3- oder 4-gleisiger Ausbau der Riedbahn wären mit erheblichen Eingriffen in die bebaute Ortslage beider Stadtteile in Mörfelden-Walldorf verbunden gewesen, die zu erwartenden Eingriffe im Bereich des Stadtteils Walldorf sind zu Recht als „nicht lösbarer Konflikt“ bewertet worden. Bei einem 3-gleisigen Ausbau wären die Eingriffe geringer ausgefallen, aber das vom RMV geforderte Betriebsprogramm für den Nahverkehr (30-Minuten-Takt) wäre nur mit Einschränkungen möglich gewesen. Optionen für einen Ausbau des S-Bahnbetriebs in Richtung eines 15-Minuten-Taktes (wie er auf allen anderen S-Bahn-Linien in vergleichbarer Entfernung vom Stadtzentrum Frankfurts betrieben wird) wären in diesem Fall nicht möglich gewesen.

Zudem stellt der bisherige Betrieb auf der Riedbahn eine inakzeptable Lärmbelastung und erhebliche Belästigung für die angrenzenden Wohngebiete sowohl in Walldorf wie in Mörfelden auf. In der Nacht hat rund die Hälfte unserer 32.000 Einwohner eine Belastung durch Bahnlärm über 50 dB(A) zu ertragen. In direkt an die Riedbahn grenzenden Wohnlagen werden Werte zwischen 65 und 70 dB(A) erreicht und teilweise sogar noch überschritten. Die Werte sind dem beigefügten Schallimmissionsplan der Stadt Mörfelden-Walldorf, Oktober 2001 (vgl. Anlage2) zu entnehmen.

Die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar ist für die Stadt Mörfelden-Walldorf folglich zugleich eine aktive Lärmsanierungsmaßnahme für bereits bestehende, hoch belastete Wohngebiete.

Die Vorhabensalternativen „Ausbau der bestehenden Trassen“ sind also zu Recht ausgeschieden.

Alle im ROV untersuchten Varianten sind im Abschnitt der Stadt Mörfelden-Walldorf (zwischen Kilometer 2 und 8 identisch, d.h. es sind in unserem Stadtgebiet keine Variantenalternativen untersucht worden. Denkbar wäre eine Trassenalternative westlich der Autobahn gewesen. Diese ist nicht näher untersucht worden, drängt sich aber aus Sicht der Stadt Mörfelden-Walldorf auch nicht auf, da diese wesentlich näher an die bebauten Wohngebiete herangerückt wäre, Waldflächen mit stärkerer Lärmschutzfunktion auch zur BAB 5 in Anspruch genommen und im Bereich des Oberwaldsee mit nicht unerheblichen Eingriffen in ein Stillgewässer (analog zum Badensee Walldorf) verbunden gewesen wäre.

Folglich ist Wahl der Trasse östlich der BAB 5 in dem Gebiet der Stadt Mörfelden-Walldorf nachvollziehbar und begründet.

In Bezug auf die Prüfung der Raumverträglichkeit ist jedoch von der DB AG zu verlangen, dass die Minimierung des Eingriffs detaillierter untersucht wird. Insbesondere drängt sich die Prüfung folgender Fragestellungen auf:

- Ist die Verschwenkung der Trasse im Bereich des Rastplatzes (km 3,8 – km 4,0) erforderlich?  
Die bisher dargestellte Trasse stellt einen vermeidbaren Eingriff in die Wasserschutzzone II der Walldorfer Brunnenreihe dar und verursacht höhere Zerschneidungseffekte als eine gradlinige Führung der Trasse. Bei gradliniger Führung müsste auf den Rastplatz verzichtet werden, was durch die Nähe zu anderen Rastplätzen auch vertretbar ist.
- Ist die Verwendung der Entwurfsgeschwindigkeiten VE 300 km/h bzw. 250 km/h notwendig und gerechtfertigt? Im Bereich des Walldorfer Badesees (km 2,0 – km 3,0) befindet sich ein Kurvenradius, der gem. Schalltechnischer Untersuchung (B4, S.12) mit VE 250 km/h geplant wurde. Dieser Kurvenradius trägt zu einem Trassenverlauf bei, der zu – in den Unterlagen nicht näher beschriebenen – Eingriffen in den Badesee führen wird. Es ist darzulegen, ob nicht mit einer geringeren Entwurfsgeschwindigkeit (VE 200 km/h) ein engerer Radius gefahren werden kann, der den Eingriff in den Badesee überflüssig macht oder weitestgehend minimiert.

In Bezug auf die Fortführung der Neubaustrasse nach Norden (nördlich von Zeppelinheim) weisen wir darauf hin, dass im Abschnitt Zeppelinheim bis Sportfeld bei der bisherigen Planung weiterhin ein Engpass bestehen bleiben wird.

Im Zuge des Baus der Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar wird es erforderlich sein, die Riedbahn zwischen dem Bahnhof Zeppelinheim und Frankfurt-Sportfeld um zwei Gleise zu erweitern. In einer möglichen Variante könnten diese zusätzlichen Gleise statt entlang der vorhandenen Riedbahntrasse westlich entlang der A 5 über das Flughafengelände geführt und die vorhandene Trasse für die Schnellbahnstrecke genutzt werden. Dadurch ergeben sich verschiedene Möglichkeiten für einen Haltepunkt für den S-Bahn- und RE/SE-Verkehr auf dem Flughafengelände.

Die Machbarkeitstudie zur Anbindung des Flughafens an die Riedbahn, die vom RMV federführend beauftragt werden sollte und zu deren Mitfinanzierung sich der Kreis Groß-Gerau schon vor über einem Jahr bereit erklärt hatte und auch weiterhin bereit erklärt, ist zügig

durchzuführen und bis zum Planfeststellungsbeschluss abzuschließen (vgl. Beschluss der Regionalkonferenz am 21.05.2003 in Mainz und des Kreistages Groß-Gerau am 26.05.2003).

### **3. Schutzgut Mensch: Lärm**

Die vorgelegten Unterlagen (UVP, Ordner B2 und Schalltechnische Untersuchung, Ordner B4) sind geeignet um auf die Problemlage hinzuweisen. Eine abschließende Bewertung der Raum- und Umweltverträglichkeit ist allerdings auf Basis dieser Unterlagen nicht möglich. Es ist der DB AG aufzuerlegen, die erkannten Defizite noch im Raumordnungsverfahren abzarbeiten und die bereits in den Unterlagen angesprochenen Minimierungspotentiale sind zum Gegenstand der landesplanerischen Beurteilung zu machen.

#### **3.1 Darstellung**

Die Darstellung der Isophonen ist auf Grund des gewählten Maßstabs nicht geeignet, um die Auswirkungen vollständig beurteilen zu können. Unabhängig von den Aussagen, dass die Nacht-Grenzwerte die maßgeblichen seien, ist eine Darstellung der Tagwerte nachzuliefern.

Im Bereich des km 3,0 ist zudem eine Einschnürung der Isophonen festzustellen, die sich aus den Planunterlagen nicht erklären lässt. (vgl. Anlage 1) Die geringe Lärmausbreitung entspricht der einer Troglage (vgl. km 5,0). In diesem Bereich ist aber weder eine Troglage faktisch vorhanden noch ist sie geplant. Zumal im Schalltechnischen Gutachten (Ordner B4, S.8) explizit darauf hingewiesen wird, dass ortsspezifische Abhängigkeiten (wie Abschirmeffekte an Hindernissen) bisher nicht berücksichtigt wurden. Dieser Sachverhalt ist aufzuklären und genauer darzustellen.

#### **3.2 Eingangsdaten**

Die Schalltechnische Untersuchung der DB AG basiert auf einem vorgegebenen Betriebsprogramm. Dieses Betriebsprogramm bildet einen prognostizierten Fahrplan für das Jahr 2010 ab. Grundlage für eine UVP kann jedoch nicht ein zu erwartender Fahrplan, sondern muss die technische Kapazität der Anlage sein. Die Lärmauswirkungen werden sich bei einer Ausweitung des Betriebs erhöhen. Daher sind der Prüfung der Raum- und Umweltverträglichkeit max. Belastungszustände zu Grunde zu legen und dementsprechend Minderungsmaßnahmen festzulegen.

Ebenso ist die Stellgröße Zugmaterial in den Schalltechnischen Untersuchungen zu korrigieren. Es ist nicht realistisch und kann daher nicht unterstellt werden, dass im Jahre 2010 bereits die komplette ICE-Flotte (100%) aus Zügen der ICE-3-Generation besteht. Ebenso wird der

Schienengüterfernverkehr wahrscheinlich nicht mit einem Scheibenbremsenanteil von 95 % ausgestattet sein. Von der DB AG sind Sensitivitätsbetrachtungen zu erarbeiten, die die Lärmauswirkungen mit jeweils 80% Anteilen abbilden.

Die Tag/Nacht-Verteilung wird mit einer prozentualen Verteilung von 90/10 (Betriebsprogramm) angegeben. Die Ermittlung der Belastungen erfolgt auf dieser Grundlage und ist daher unzureichend. Gerade der Schienenpersonenverkehr verkehrt nicht den ganzen Zeitraum von 22.00 – 06.00 Uhr in einer vergleichbaren und konstanten Dichte. Daher sind die Belastungen in der nächtlichen Spitzenstunde sowie in den Nachtrandstunden zu ermitteln und in die Bewertung mit einzubeziehen.

### **3.3 Bewertung der Auswirkungen**

Als Bewertungskriterium wird zu Recht die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) herangezogen. Diese ist zur Beurteilung der Auswirkungen auf Wohn-, Misch- oder Gewerbegebiete vorgeschrieben und ausreichend. Die 16. BImSchV ordnet Erholungsschwerpunkte /-zielpunkte – wie den Badensee Walldorf – in ihrer Bewertungsmatrix nicht zu (vgl. 16. BImSchV §2 (1)) Auch eine Zuordnung dieser Nutzungsart nach § 2 (2) erfolgt in den Unterlagen der DB AG nicht.

In Anlehnung an die landesplanerische Beurteilung zum geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens (RP Darmstadt, 10.06.2002, S.150 ff.) ist davon auszugehen, dass bei einer Dauerschallbelastung am Tag von 60 dB(A) und mehr deutliche Umweltauswirkungen auftreten. Bei einer Dauerschallbelastung von mehr als 65 dB(A) treten starke Auswirkungen auf. Daher ist es angemessen und erforderlich, Erholungsgebiete und –schwerpunkte nach der 16. BImSchV der Kategorie „allgemeine Wohngebiete“ zuzuordnen und die entsprechenden Grenzwerte (59 dB (A) Tag / 49 dB (A) Nacht) anzuwenden. Die Stufen der Schutzbedürftigkeit (B2, S.247) sind folglich zu korrigieren.

Dementsprechend sind die Auswirkungen für den Walldorfer Badensee zu bewerten. Gemäß Schalltechnischer Untersuchung liegt nur eine Ermittlung der nächtlichen Belastung vor. Diese zeigt für den Planfall mit Schallschutzmaßnahme (feste Fahrbahn), dass nahezu der komplette Badensee innerhalb der 49 dB(A) liegt. Daraus ist zu schließen, dass auch am Tag der Grenzwert von 59 dB(A) überschritten wird und zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich sein werden.

Dies ist um so mehr erforderlich, da die Nutzungsintensität nach wie vor sehr hoch ist und die Erholungseignung wegen der Vorbelastung durch Autobahn und Flughafen bereits beeinträchtigt ist. In der UVP (B2, S.203) wird der Badensee daher in die Kategorie „mittlere Erholungseignung“

eingestuft. Diese muss in jedem Fall erhalten bleiben und dafür sind zusätzliche Schutzmaßnahmen erforderlich.

Der Einschätzung in der UVP, im Bereich des Konfliktpotentials „Wohn- und Arbeitsumfeld / Mensch“ sei keine Betroffenheit ortsnaher Erholungsschwerpunkte gegeben (Ordner B2, S. 242), ist daher zu widersprechen. Die Bewertung der Konflikte bedarf einer deutlichen Korrektur.

### **3.4 Schallschutzmaßnahmen**

Wie bereits oben angesprochen, ist die geringe Schallausbreitung bei km 3,0 in beide Richtungen nicht nachvollziehbar. Daher sind auch die am Immissionspunkt 02 ermittelten Werte in Frage zu stellen. An diesem Punkt ist zudem zu berücksichtigen, dass dort neben einer Vielzahl von I-geschossigen Wohngebäuden sich auch zwei VIII-geschossige Wohngebäude in einem rechtskräftigen reinen Wohngebiet (B-Plan) befinden. Diese befinden sich unmittelbar am dargestellten IP 02.

Daher sind die im Abschnitt zwischen km 4,3 und km 4,9 geplanten Schutzmaßnahmen nach Norden mind. bis zur Kreuzung der B 44 (ungefähr km 3,0) zu erweitern.

Um die Immissionskonflikte zu minimieren, beabsichtigt die DB AG zunächst durchgängig eine sogenannte „feste Fahrbahn“ einzubauen. Dies wird befürwortet, es ist aber darauf hinzuwirken, dass der Belag der festen Fahrbahn schallabsorbierend hergestellt wird. Ansonsten würden die Minderungseffekte durch Reflektionen beeinträchtigt.

Auch die geplante Lärmschutzwand – im Abschnitt km 4,3 bis km 4,9 und im Bereich der erforderlichen Verlängerung nach Norden bis zum km 3,0 – ist auf der Westseite schallabsorbierend herzustellen, da ansonsten die Schallimmissionen der BAB 5 an der Wand reflektieren und für zusätzliche Belastungen in den Wohngebieten (IP 02 und IP 03) sorgen würden.

Die Höhe der geplanten Lärmschutzwände wurde der schalltechnischen Untersuchung mit 2,0 m vorgegeben. Die Höhe der Lärmschutzwände zielt offensichtlich auf die Abschirmung der Fahrgeräusche. Die Abschirmungsmöglichkeiten gegen aerodynamische Geräusche sind damit nicht ausreichend untersucht worden. Diese Vorgabe der DB AG ist nicht sachgerecht. Vielmehr ist bereits im Rahmen 'Prüfung der Raum- und Umweltverträglichkeit' zu ermitteln, ob bestehende Konflikte beseitigt werden können oder nicht. Der Hinweis in der vorgelegten UVP, dass im Zuge des Planfeststellungsverfahrens durch „Konkretisierung und Ausweitung der Schallschutzmaßnahmen“ noch ein „erhebliches Konfliktminderungspotential“ besteht, muss zwingend zu Vorgaben seitens des RP Darmstadts führen, in welchem Bereich die festgestellten Konflikte zu minimieren sind.

#### **4. Schutzgut Mensch: Erholungsschwerpunkt /-ziel**

Der Badesee Walldorf ist für den Stadtteil Walldorf auf Grund der ortsnahen Lage als Erholungs- und Freizeitschwerpunkt unverzichtbar. Die derzeitigen Nutzungen können nicht an andere Orte im Stadtteil Walldorf verlagert werden. Der Badesee Walldorf ist zudem auch wegen seiner Größe (16 ha) ein beliebtes und wichtiges regionales Erholungsziel im Ballungsraum. Dies belegen die Kennzeichen an den parkenden Fahrzeugen, die zu einem hohen Anteil nicht aus dem Kreis Groß-Gerau kommen.

Die bisherigen Nutzungen „Angeln“ (Westufer) und Baden (Süd-, Ost- und Nordufer(FKK)) sowie Parken (Südufer) müssen daher auch künftig möglich sein. Beeinträchtigungen der Nutzungen müssen vermieden oder auf ein absolutes Minimum begrenzt werden.

Im Rahmen der UVP für das Vorhaben sind die baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Einflüsse auf den Badesee zu untersuchen. Die Vorhabenträgerin hat dies auch erkannt, versäumt es aber diese Einflüsse zu konkretisieren. Den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin ist zu entnehmen, dass der Badesee innerhalb der 50m-Abstandslinie liegt. Es sei „somit davon auszugehen, dass es baubedingten Einflüssen ausgesetzt ist.“ (vgl. Ordner B 3, Seite 416) Gleichlautende Formulierungen enthalten die Unterlagen zu den anlagebedingten Einflüssen (vgl. Ordner B 3, S. 423). In Bezug auf die betriebsbedingten Einflüsse wird nur festgestellt, dass „eine Beeinflussung aus dem Streckenbetrieb trotz geringer Einflüsse nicht ausgeschlossen werden kann“ (vgl. Ordner B 3, S. 438).

Die Unterlagen lassen demzufolge weder Rückschlüsse über Art und Umfang der Beeinflussungen noch über die Dauer evtl. Beeinträchtigungen zu. Mit den bisher vorgelegten Unterlagen kann daher die Raum- und Umweltverträglichkeit nicht abschließend bewertet werden.

Für die weiteren Planungsschritte weisen wir bereits jetzt auf folgende Anforderungen hin, die beim Ausbau zwingend zu berücksichtigen sind:

- Der vorhandene Rundweg ist wieder herzustellen, der See muss rundum durchgängig begehbar sein.
- Die Nutzung des Westufers zum Angeln muss gewährleistet bleiben, die vorhandenen Stege sind zu erhalten oder in gleicher Qualität wiederherzustellen.
- Die Einzäunung des gesamten Geländes ist wiederherzustellen.
- Die Nutzung als Badesee ist durch geeignete Lärm- und Sichtschutzmaßnahmen sicherzustellen.



## **5. Schutzgut Wasserversorgung**

In allen Ballungsräumen, insbesondere jedoch im hessischen Ried, ist mit der Wasserversorgung der Bevölkerung ein besonders sensibler Punkt der öffentlichen Vorsorge berührt. Die Versorgung mit ausreichendem und qualitativem Trinkwasser muss nicht nur sichergestellt sein, sie erhält auch rechtlichen Vorrang vor anderen Schutzgütern und damit ein besonderes Gewicht. Die Wasserversorgung der Stadt Mörfelden-Walldorf wird in Eigenregie durch die Stadtwerke Mörfelden-Walldorf sichergestellt.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens ist insbesondere zu prüfen, mit welchen Maßnahmen die Beeinträchtigung der Wasserschutzzone II der Walldorfer Brunnenreihe zu vermeiden oder auf ein absolutes Minimum zu reduzieren ist. Dazu gehört auch die o.a. geradlinige Trassenführung.

Wir weisen nochmals – besonders für die weiteren Planungsschritte – auf den Sachverhalt hin, dass im Bereich des Badesees (Höhe Südufer) eine Abwasserleitung (Kiosk, Bootshaus, WC-Anlage des Badesees) die geplante Trasse kreuzt. Weiterhin befindet sich im Bereich der Kreuzung B 44 / BAB 5 eine betriebswichtige Wasserversorgungsleitung. Die entsprechenden Informationen wurden dem beauftragten Planungsbüro mit Schreiben vom 10.07.2000 übergeben.

Auf die Stellungnahme der Stadtwerke Mörfelden-Walldorf wird verwiesen, sie wird inhaltlich unterstützt.

## **6. Schutzgüter Natur, Landschaft und Forstwirtschaft**

Im Bereich der Stadt Mörfelden-Walldorf sind neben einem kleinerem Bereich einer Wiesen- und Bachlandschaft im wesentlichen Waldflächen durch die geplante Trasse betroffen. Zwischen dem Badensee Walldorf und der B 486 ist Wald der Schutzkategorie „Bannwald“ betroffen. Bannwald wäre auch bei einer Trassenwahl östlich der Autobahn in vergleichbarem Umfang betroffen. Diese Waldbereiche sollen folgende Schutzfunktion erfüllen:

- Wasserschutz
- Sicht-, Lärm- und Immissionsschutz
- Klimaschutz
- Luftreinhaltung
- Erosionsschutz
- Biotop- und Artenschutz

Der Eingriff in diese Waldbereiche ist daher schwerwiegend. Der Waldverlust wird in den Antragsunterlagen nicht durch eine Flächenangabe beziffert. Dies ist bis zum Abschluss des Raumordnungsverfahrens zu korrigieren.

Aus den Unterlagen ist zu entnehmen, dass auf dem Gebiet der Stadt Mörfelden-Walldorf 5050 m Waldfläche „durchfahren“ werden. Der Waldverbrauch wird mit 5 – 8 ha je km nur grob angegeben. Hieraus folgt, dass zwischen 25,25 ha und 40,40 ha Waldfläche beansprucht werden sollen. Hinzukommen insgesamt 4,5 ha „Zwickelflächen“ (Restwaldflächen zwischen BAB 5 und neuer Trasse). Hieraus ergibt sich, dass ein erhebliches Minimierungspotential besteht, das vollständig ausgeschöpft werden muss. Der Umfang des zwingend erforderlichen Eingriffs ist detaillierter zu ermitteln, die Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der Zwickelflächen sind auszuschöpfen und der Raum- und Umweltverträglichkeitsprüfung zu Grunde zu legen.

Aus forstökologischer Sicht wären grundsätzlich Trassenlagen östlich der Autobahnen zu favorisieren, da die neu entstehenden Waldränder weniger anfällig gegen Wind- und Erosionsschäden sind. Im Bereich der Stadt Mörfelden-Walldorf sind jedoch sowohl die Wälder auf der Ostseite als auch auf der Westseite mit den gleichen Schutzfunktionen belegt. Der Wald auf der Westseite der Bahn erfüllt jedoch für die bewohnten Stadtgebiete Mörfelden-Walldorf's die Schutzfunktionen (insbesondere Sicht-, Lärm- und Immissionsschutz) besser, daher ist die Trassenwahl auf der Ostseite trotz der Gefährdungen für die Restwaldflächen vertretbar.

Die Restwaldflächen bzw. die neu entstehenden Waldränder sind durch geeignete Sicherungs- und Schutzmaßnahmen zu festigen und dauerhaft zu erhalten.

Zudem greift die Trasse in das geplante aber noch nicht ausgewiesene Naturschutzgebiet im Bereich Wurzelbach- und Hegbachaue ein. Minderungsmaßnahmen sind aufzuzeigen und in die Bewertung der Raum- und Umweltverträglichkeitsprüfung einzubeziehen.

## **7 Bewertung der Varianten**

Im Gebiet der Stadt Mörfelden-Walldorf ist der Trassenverlauf aller 5 Varianten identisch. Gleichwohl ist vor dem Hintergrund einer möglichst weitgehenden Minimierung des erforderlichen Eingriffs Waldgebiete und Wasserschutzzonen sowie einer möglichst optimalen Verknüpfung der Neubaustrecke mit dem Schienenpersonennahverkehr in der Region auch aus Sicht der Stadt Mörfelden-Walldorf eine Gesamtbetrachtung geboten.

Die DB AG hat für fünf Varianten die Abstimmung mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung beantragt. Von diesen werden nur die Varianten III bis V dem Ziel bzw. den

Grundsätzen der Regional- und Landesplanung gerecht, wonach der Hauptbahnhof Darmstadt in die Strecke einzubinden ist, ohne dass dadurch eine zeitliche Verzögerung des Projektes eintritt. Die für die Variante I vorgesehene Anbindung des Hauptbahnhofs erfüllt wegen der technischen Auslegung diese Forderung nicht. Die Varianten IV und III entsprechen dagegen diesen Vorgaben.

Dem Ergebnis der vergleichenden Bewertung der Antragstellerin kann nach eingehender Prüfung nicht gefolgt werden.

Bezüglich der **Umweltwirkungen** ergeben sich Vorteile der Varianten IV beziehungsweise III gegenüber den Varianten I, II und V. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Inanspruchnahme von FFH- und EU-Vogelschutzgebieten besonders gewürdigt werden.

Bezüglich der **betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Auswirkungen** ist unter Berücksichtigung Gewichtung der Nahverkehrseinbindung kein signifikanter Unterschied zwischen Varianten I, III und IV festzustellen.

In **regionalwirtschaftlicher und regionalverkehrlicher Hinsicht** aber haben detaillierte Untersuchungen (ZIV-Studie, vgl. Ordner D), deren Ergebnisse auch der Antragstellerin bekannt sind, deutliche Vorteile der Varianten III und IV ergeben.

**Die Variante IV ist insgesamt als die raumverträglichste Variante zu bewerten.**

Die Stadt Mörfelden-Walldorf behält sich weiteren Sachvortrag vor.

Mit freundlichen Grüßen

**Bernhard Brehl**

Bürgermeister