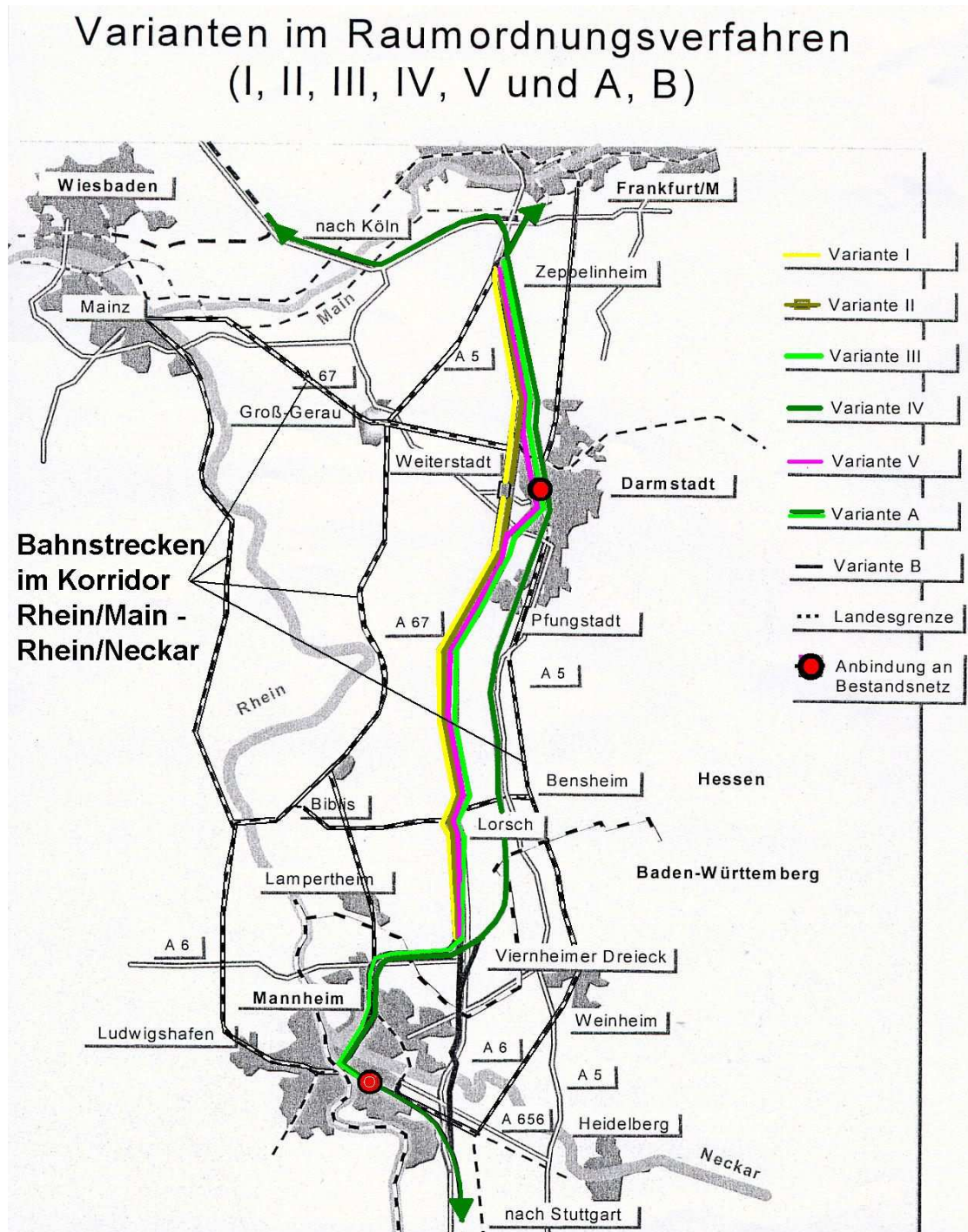


Stellungnahme zu den Unterlagen (Ordner B1)

zum Raumordnungsverfahren der ICE-Neubaustrecke

Rhein/Main – Rhein/Neckar



von

Dipl. Ing. Martin Spruch, Goethestr. 6, 64653 Lorsch

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines und Untersuchungskriterien:	4
1.1	Berücksichtigung der Trennung von Netz und Betrieb.....	4
1.2	Kapazitätsbetrachtung, Auswirkung der Nutzungsmöglichkeiten auf die Region	5
1.3	Allgemeiner Fernverkehr, Anbindung und Nutzungsmöglichkeiten für die Region	5
1.4	Integrationsgrad ins bisherige Stammnetz – Netz 21	6
2	Bewertung der einzelnen Punkte in den Unterlagen	9
2.1	Ordner B1, Kapitel 1.2, Planungsgrundlagen, Seite 3, Thema: „Kurvenüberhöhung“	9
2.2	Lage der Trassenvarianten im Raum.....	9
2.2.1	Ordner B1, Kapitel 2.2.1 bis 2.2.3 Lage der Trassenvarianten im Raum, Seite 98 bis Seite 106, Thema “Kurve am Viernheimer Dreieck nach Mannheim bei Varianten I, II, III und V”	9
2.2.2	Ordner B1, Kapitel 2.2.1 bis 2.2.3 Lage der Trassenvarianten im Raum, Seite 98 bis Seite 106, Thema “Kurve südlich von Darmstadt bei den Varianten III und V”	11
2.3	Ordner B1, Kapitel 2.5.2. Thema “Zu erwartende Auswirkungen”	14
2.3.1	Schiennetz	14
2.3.1.1	Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.1, Seite 193 , Thema: „Variante IV und Reaktivierung Darmstadt/Eberstadt – Pfungstadt“	14
2.3.1.2	Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.1, Seite 194, Thema: „Vernetzungswirkung der Neubaustrecke“.....	14
2.3.2	Schiennenpersonenfernverkehr SPFV	17
2.3.2.1	Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.2 SPFV, Seite 195, Thema: “Fahrzeiten”	17
2.3.2.2	Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.2 SPFV, Seite 195/196, Thema: “Zugzahlen”	18
2.3.2.3	Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.2 SPFV, Seite 195 bis 197, Thema: “Verkehrsleistung”	19
2.3.2.4	Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.2 SPFV, Thema: “Verkehrsanknüpfung der Region”	21
2.3.3	Schiengüterverkehr SGV	24
2.3.3.1	Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.4 SGV, Seite 201, Thema: “Zugzahlen”	24
2.3.3.2	Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.4 SGV, Seite 201, Thema: “Lärmschutz”	24
2.3.3.3	Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.4 SGV, Seite 201, Thema: “Trassierungseigenschaften für den Güterverkehr”	26
2.4	Ordner B1, Kapitel 2.10, Thema: Zusammenfassende Wertung mit Vergleich der Varianten	28
3	Zusammenfassung und Forderungen	31

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: VERKNÜPFUNGEN ZWISCHEN ICE-STRECKEN UND STAMMNETZ	8
ABBILDUNG 2: KURVE AM VIERNHEIMER DREIECK	10
ABBILDUNG 3: 6 KM LANGER STRECKENABSCHNITT MIT VERMINDERTER GESCHWINDIGKEIT BEI DEN VARIANTEN I, II, III UND V VON KURVENBEGINN AM VIERNHEIMER DREIECK BIS KURVENBEGINN ZUR RIEDBAHN	11
ABBILDUNG 4: KURVEN VARIANTE III UND V SÜDLICH VON DARMSTÄDTER HBF	12
ABBILDUNG 5: VERKNÜPFUNG MIT DER MAIN-NECKAR-BAHN	15
ABBILDUNG 6: VERBINDUNGEN VON DARMSTADT INS RUHRGEBIET	21
ABBILDUNG 7: VERKNÜPFUNGSSITUATION UND VERTEILUNGSMÖGLICHKEITEN BEIM GÜTERVERKEHR	25
ABBILDUNG 8:STRECKE VON DARMSTADT BIS ALSBACH/HÄHNLEIN	34
ABBILDUNG 9:STRECKE VON ALSBACH/HÄHNLEIN BIS VIERNHEIMER DREIECK	35

Abkürzungsverzeichnis und Erläuterungen

SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SGV	Schienengüterverkehr
NBS	Neubaustrecke
ICE	InterCityExpress
h	Stunde
km	Kilometer
DB	Deutsche Bahn
DB Netz	Bereich der DB, der das Netz betreibt
DB Reise & Touristik	Bereich der DB für Fernverkehr
DB Cargo	Bereich der DB für Güterverkehr
Region	Stadt Darmstadt, Landkreis DA-Dieburg, Bergstraße, Odenwald GG, etc. und Badische Bergstraße
ZIV	Zentrum für integrierte Verkehrssysteme der Technischen Universität Darmstadt
abzgl.	abzüglich
zzgl.	zuzüglich

An sonstigen gelten die Abkürzungen wie in den Raumordnungsunterlagen aufgeführt.

Aus den Ordnern übernommene *Textpassagen* sind in dieser
Stellungnahme *kursiv* dargestellt.

1 Allgemeines und Untersuchungskriterien:

Diese Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren ICE-NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar konzentriert sich vor allem auf die Technische Auslegung der Strecke und deren Auswirkung auf die Anbindung der Region. Die Stellungnahme orientiert sich an der Gliederung der Raumordnungsunterlagen. Am Ende ist als Zusammenfassung eine abschließende Bewertung mit Forderungen angehängt.

Diese Stellungnahme bzgl. der technischen Auslegung der Strecke basiert dabei u.a. auf folgenden Untersuchungskriterien:

- **Berücksichtigung der Trennung von Netz und Betrieb**
- **Kapazitätsbetrachtung, Auswirkung der Nutzungsmöglichkeiten auf die Region**
- **Allgemeiner Fernverkehr, Anbindung und Nutzungsmöglichkeiten für die Region**
- **Integrationsgrad ins bisherige Stammnetz – Netz 21**

Diese Untersuchungskriterien werden nun näher erläutert:

1.1 Berücksichtigung der Trennung von Netz und Betrieb

Die von der Europäischen Union vorgegebenen Festlegung der Trennung von Netz und Betrieb muß in der Bewertung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren berücksichtigt werden. Auch wenn die Deutsche Bahn AG mit Ihrem Geschäftsbereich DB-Reise und Touristik und Ihrem Geschäftsbereich DB-Cargo der Hauptnutzer der neuen Strecke ist, muß die Strecke auch anderen Betreibern zur Verfügung stehen. Die sich aus daraus ergebenden Konsequenzen für die Region bzgl. Kapazitätsauslastung, Lärm, etc. müssen mit bewertet werden.

1.2 Kapazitätsbetrachtung, Auswirkung der Nutzungsmöglichkeiten auf die Region

Die Planungsunterlagen der DB-Netz AG basieren auf einem vorgegebenen Kapazitätsbedarf. Bei der Bewertung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren darf nicht allein hierfür vorgegebene der Kapazitätsbedarf berücksichtigt werden. Vielmehr muß vor allem die Auswirkung der dann neu entstandenen Kapazitätsmöglichkeiten Beachtung finden, insbesondere, was die Lärmbelastung betrifft. Dies ergibt sich zwangsläufig aus Punkt 1.1 "Trennung von Netz und Betrieb".

1.3 Allgemeiner Fernverkehr, Anbindung und Nutzungsmöglichkeiten für die Region

Die Planungsunterlagen der DB-Netz AG basieren auf einem von der DB-Reise und Touristik vorgegebenen Kapazitätsbedarf für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Die DB-Reise und Touristik ist aber nur ein möglicher Betreiber für Hochgeschwindigkeitsverkehr. Aus Punkt 1.1 "Trennung von Netz und Betrieb" folgt zwangsläufig, daß auch andere Betreiber Hochgeschwindigkeitsverkehr oder zumindest hochwertigen Fernverkehr anbieten können. Diese Tatsache muß vor allem bei der Anbindung von Darmstadt berücksichtigt werden, denn aus dieser Anbindung ergeben sich die neuen attraktiven Direktverbindungen Mannheim - Darmstadt und Darmstadt - Frankfurt/Flughafen - Ruhrgebiet. Von der Direktverbindung Darmstadt - Frankfurt/Flughafen - Ruhrgebiet würden auch die Kreise Bergstraße und Rhein/Neckar (Badische Bergstraße) profitieren.

Die Region von Darmstadt bis Mannheim incl. der betroffenen Landkreise muß gemäß dem **Landesentwicklungsplan** und **dem regionalen Raumordnungsplan** hierbei das Ziel verfolgen, Chancen für neue Fernverkehrsverbindungen zu nutzen und gute Rahmenbedingungen für verschiedene Betreiber zu schaffen. Es kann nicht sein, daß der potentielle Hauptbetreiber DB-Reise und Touristik festlegt, wie Hochgeschwindigkeitsverkehr durchzuführen ist, und der DB-Netz vorgibt, welche Städte angebunden werden und welche nicht. Dies würde der von der Europäischen Union vorgegebenen Festlegung der Trennung von Netz und Betrieb widersprechen und der Region als ganzes nicht dienen. Das bedeutet, daß neben der Verbesserung der Situation im SPNV auch die SPNV-Anbindung der Region betrachtet werden muß.

1.4 Integrationsgrad ins bisherige Stammnetz – Netz 21

Die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar ist vorrangig für den Hochgeschwindigkeitsverkehr vorgesehen. Bzgl. der Steigungen gilt der Standardregelwert von maximal 12,5 ‰ wie bei den Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart. Auf diesen Strecken können prinzipiell alle Zuggattungen fahren. Diese Neubaustrecken sind an vielen Stellen mit parallel verlaufenden Strecken verbunden, d.h. komplett ins Stammnetz integriert.

Als Beispiel wird hier die ICE-NBS Mannheim – Stuttgart betrachtet. Diese Strecke hat eine Gesamtlänge von ca. 100km und ist an vier Stellen an das Stammnetz angeschlossen, und zwar in Hockenheim, in Graben-Neudorf, nördlich von Bruchsal und in Vaihingen/Enz. Das bedeutet, im Schnitt ist die Strecke alle 20km mit dem Stammnetz verknüpft (siehe Abbildung 1 auf Seite 8).

Bei der ICE-NBS Köln – Frankfurt wurden andere Werte festgelegt. Für Steigungen gilt dort der Wert von 40 ‰. Diese Strecke ist ausschließlich für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgelegt, und bisher nur für einen einzigen Zugtyp (ICE3) zugelassen, weil dieser einen über viele Achsen verteilten Antrieb hat (ähnlich wie eine U-Bahn) und über eine sog. Wirbelstrombremse verfügt. Die anderen ICE-Zugtypen haben diese Bremse nicht, deren Antriebe konzentrieren sich ausschließlich in den Triebköpfen mit jeweils 4 Achsen.

Aus diesem Grund darf die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar hinsichtlich des Betriebes nicht mit der ICE-NBS Köln – Frankfurt verglichen werden. Als Vergleich ist vielmehr die ICE-NBS Mannheim – Stuttgart mit Ihrem hohen Integrationsgrad ins Stammnetz geeignet.

Welche Bedeutung ein Hoher Integrationsgrad hat, läßt sich an folgendem Beispiel erläutern:

Am 30.01.2003 fuhr der IC 2296 um 16:05 von Stuttgart in Richtung Frankfurt. Die fahrplanmäßigen Zwischenstationen waren Heidelberg, Weinheim, Bensheim und Darmstadt. Aufgrund einer Betriebsstörung in Heidelberg wurde der Zug nicht über die Ubstädter Kurve (nördlich von Bruchsal) auf die Strecke nach Heidelberg ausgefädelt. Der Zug blieb auf der Neubaustrecke bis

ICE-NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar: Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren

Hockenheim und wurde dort auf die zweigleisige Strecke nach Mannheim-Friedrichsfeld geleitet. Die Fahrgäste mit dem Ziel Heidelberg mußten umsteigen und eine erhebliche Verspätung in Kauf nehmen. Für alle anderen Fahrgäste waren die Auswirkungen aber gering, da der Zug durch diese geschickte Umleitung im weiteren Verlauf nur ca. 5 Minuten Verspätung hatte. Dies wäre ohne eine betriebstechnische Anbindung in Hockenheim nicht möglich gewesen.

Ebenso muß bei der Untersuchung des Integrationsgrades die Qualität von ev. neu zu errichtenden Bahnhöfen betrachtet werden. Bei der ICE-NBS Mannheim – Stuttgart wurde der Bahnhof Vaihingen/Enz neu errichtet. Dort ist diese Neubaustrecke mit der alten Stammstrecke von Bruchsal über Bietigheim-Bissingen nach Stuttgart verbunden. Bei der ICE-NBS Hannover – Würzburg wurde in Kassel der bereits bestehende Regionalbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe zu einem Fernbahnhof ausgebaut. Dieser Fernbahnhof ist als Umsteigebahnhof für den Fern- und Nahverkehr für alle Himmelsrichtungen voll im Stammnetz integriert.

Die Zielsetzung des Konzeptes "Netz 21", bei der verschiedene Zuggattungen zur Entmischung von schnellen und langsamen Zügen jeweils auf bestimmten Strecken verkehren sollen, bleibt natürlich im Grundsatz bestehen. Da für den Hochgeschwindigkeits-verkehr der Kapazitätsbedarf in der Nacht zwischen 23:30 und 5:30 gering ist, sollte die Entmischung flexibel gehandhabt werden.

Über Neubaustrecke
nach Köln und ins
Ruhrgebiet

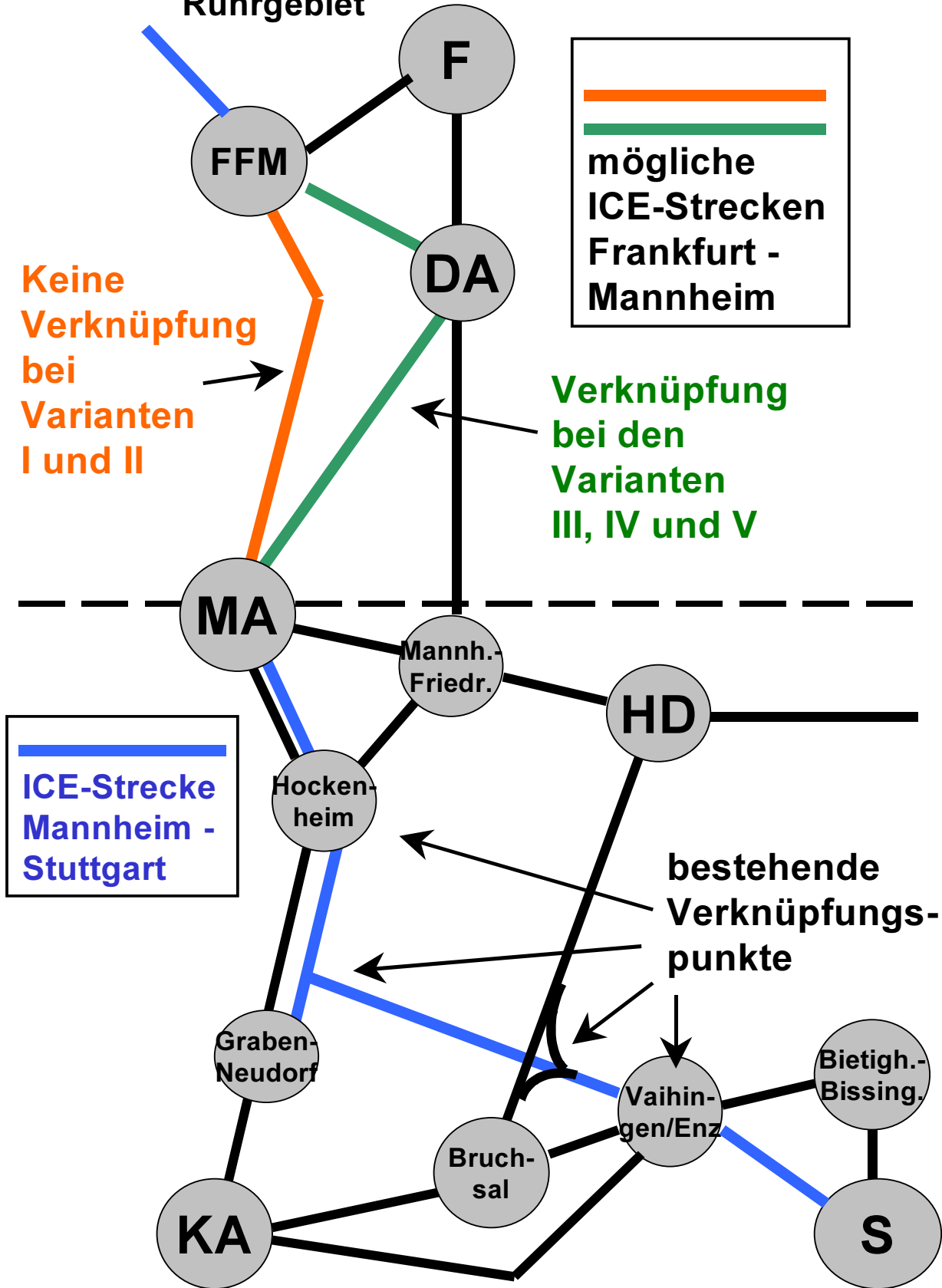


Abbildung 1: Verknüpfungen zwischen ICE-Strecken und Stammnetz

2 Bewertung der einzelnen Punkte in den Unterlagen

Ausgehend von diesen vier Untersuchungskriterien wird orientiert an der Gliederung der Raumordnungsunterlagen auf einzelne Punkte näher eingegangen:

2.1 Ordner B1, Kapitel 1.2, Planungsgrundlagen, Seite 3, Thema: „Kurvenüberhöhung“

Die Unterlagen machen keine Angaben darüber, daß eine Überschreitung des Regelwertes der Überhöhung in Kurven zu Einschränkungen im Güterverkehr führen kann. Dies ist vor allem bei den A67-Varianten bzgl. der Anbindung von Mannheim von Bedeutung.

2.2 Lage der Trassenvarianten im Raum

2.2.1 Ordner B1, Kapitel 2.2.1 bis 2.2.3 Lage der Trassenvarianten im Raum, Seite 98 bis Seite 106, Thema "Kurve am Viernheimer Dreieck nach Mannheim bei Varianten I, II, III und V"

Die Unterlagen machen keine Angaben darüber, daß die Kurve am Viernheimer Dreieck nach Mannheim bei Varianten I, II, III und V (A67-Varianten) gegenüber der Variante IV (A5-Variante) einen Radius von ca. 1800m hat (siehe Abbildung 2). Dies hat eine frühzeitige Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 160km/h (bei 100mm Überhöhung) oder auf 200km/h (bei 170mm Überhöhung) zur Folge, und zwar ca. 6km vor der eigentlichen Einfädelung in die Riedbahn in Mannheim-Waldhof. Ein Anheben der Geschwindigkeit nach der Kurve am Viernheimer Dreieck bis zur Riedbahn ist nicht mehr sinnvoll, weil das geringe Beschleunigungsvermögen eines Zuges im oberen Geschwindigkeitsbereich (160km/h bis 300km/h) auf dem kurzen geraden Streckenabschnitt parallel zur A6 keine nennenswerten Zeitvorteile bringt. Auch in dem Kapitel 2.5.2.1.2 auf Seite 195 und Seite 196 wird über die Auswirkung dieser Kurve nichts ausgesagt. Die Kurve am Viernheimer Dreieck führt in jedem Fall zu einer qualitativ schlechteren Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofes als bei Variante IV. Diese kann mit einem Radius von ca. 6250m an die Autobahn A6 herangeführt werden.

ICE-NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar: Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren

Die Streckenlängen unterscheiden sich bzgl. einer Anbindung von Mannheim um ca. 1,5km. Die Varianten an der A67 haben bis hinter die Kurve eine Länge von 51,5km + 5km, Variante IV an der A5 hat bis hinter die Kurve eine Länge von 58km (siehe Abbildung 2 auf Seite 10). Danach folgt ein weiterer km bis zum Kurvenbeginn zur Einfädung in die Riedbahn.

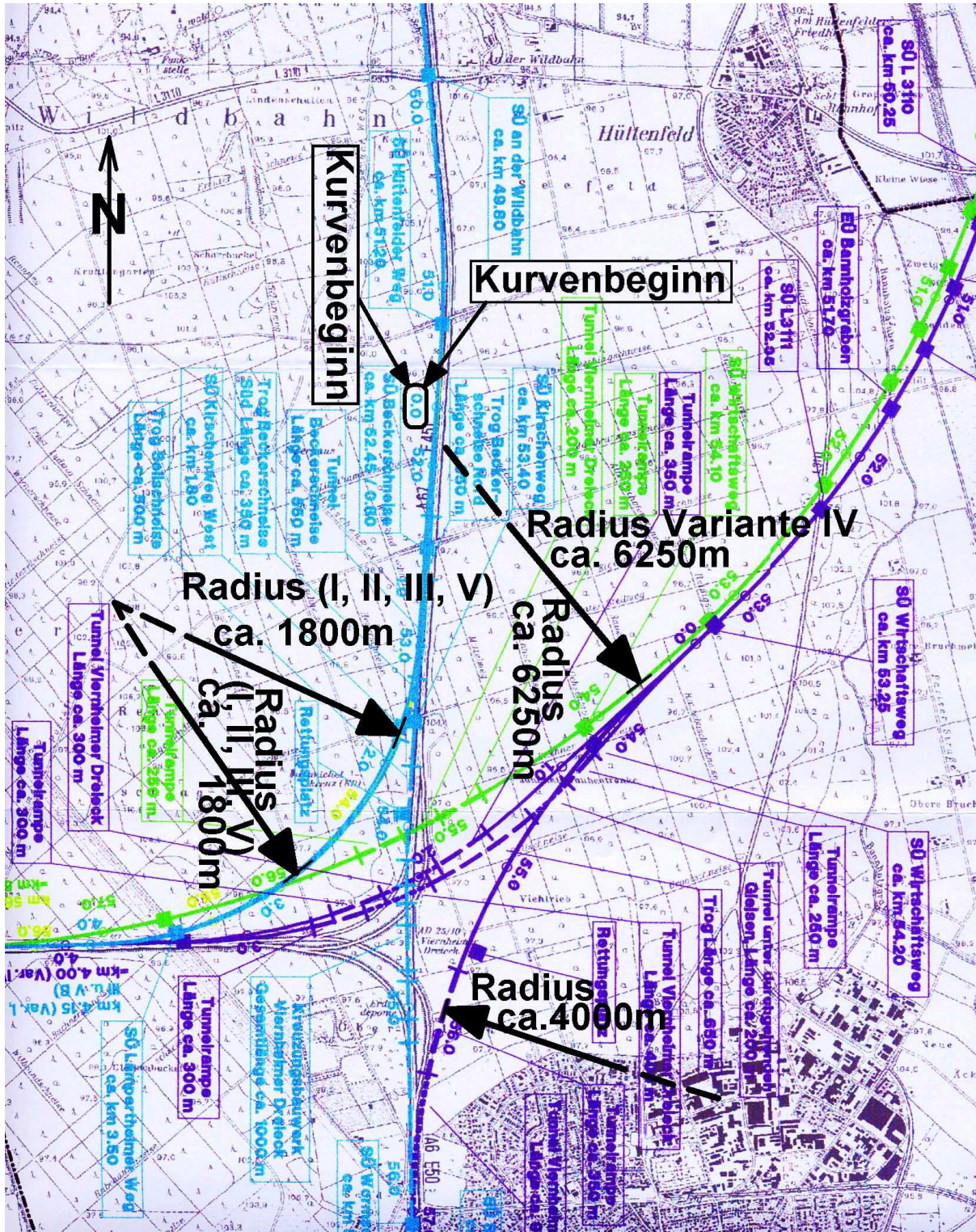


Abbildung 2: Kurve am Viernheimer Dreieck

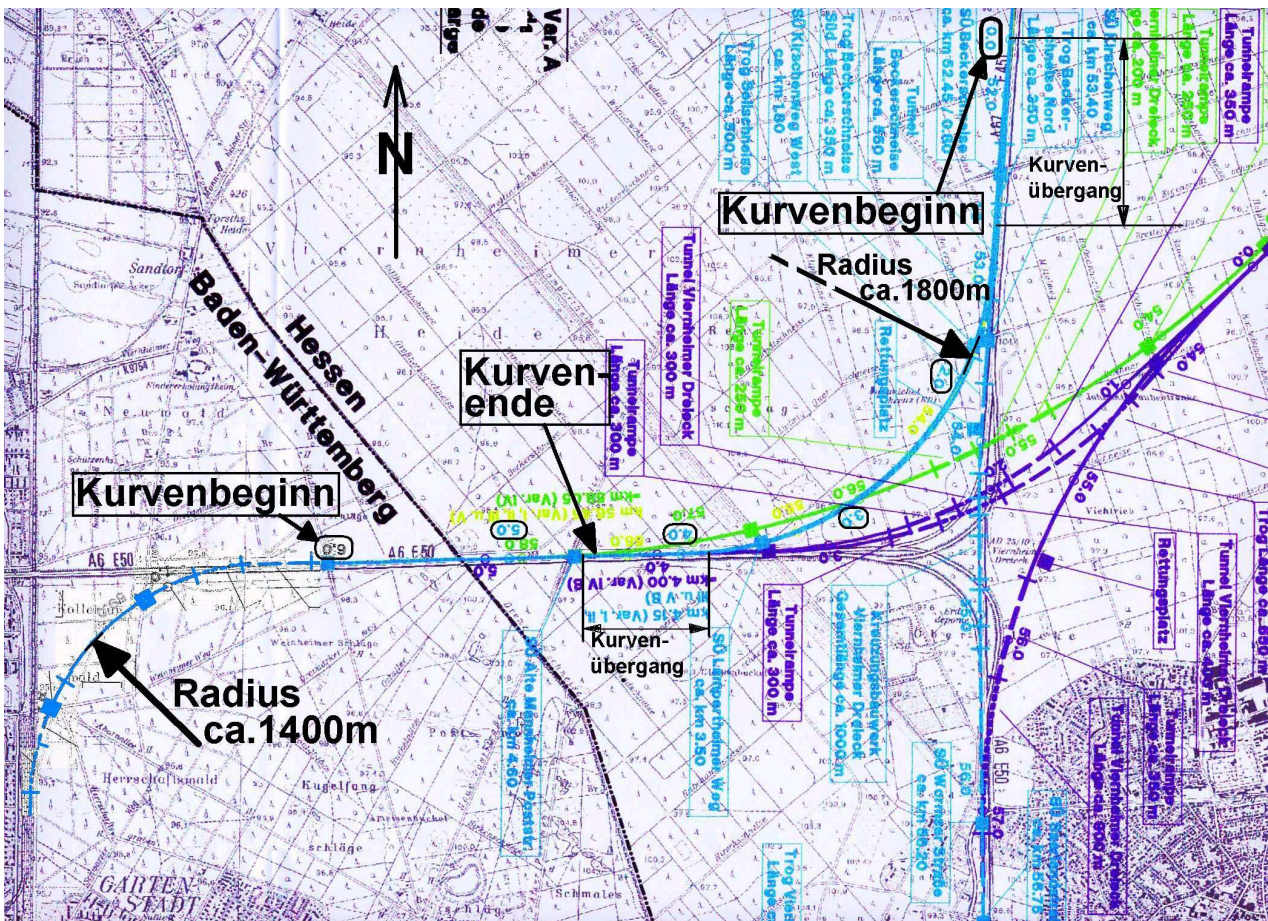


Abbildung 3: 6 km langer Streckenabschnitt mit verminderter Geschwindigkeit bei den Varianten I, II, III und V von Kurvenbeginn am Viernheimer Dreieck bis Kurvenbeginn zur Riedbahn

2.2.2 Ordner B1, Kapitel 2.2.1 bis 2.2.3 Lage der Trassenvarianten im Raum, Seite 98 bis Seite 106, Thema "Kurve südlich von Darmstadt bei den Varianten III und V"

Die Unterlagen machen ebenfalls keine Angaben darüber, daß die Kurve südlich des Darmstädter Hbf bei den Varianten III und V (A67-Varianten) gegenüber der Variante IV (A5-Variante) einen Radius von weniger als 1800m hat (siehe Abbildung 4). Dies hat bei Variante III eine frühzeitige Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 160km/h (bei 100mm Überhöhung) oder auf 200km/h (bei 170mm Überhöhung) zur Folge. Bei Variante V dürfte die zulässige Geschwindigkeit bei 120km/h liegen, da hier der Radius bei ca. 1200m liegt.

Abschließend wird festgestellt, daß in dem Übersichtsblatt, welches hier auch im Deckblatt zur Anwendung kam, die Landesgrenze zwischen Hessen und Baden-Württemberg im Bereich Bensheim und Lorsch zu weit nördlich dargestellt ist.

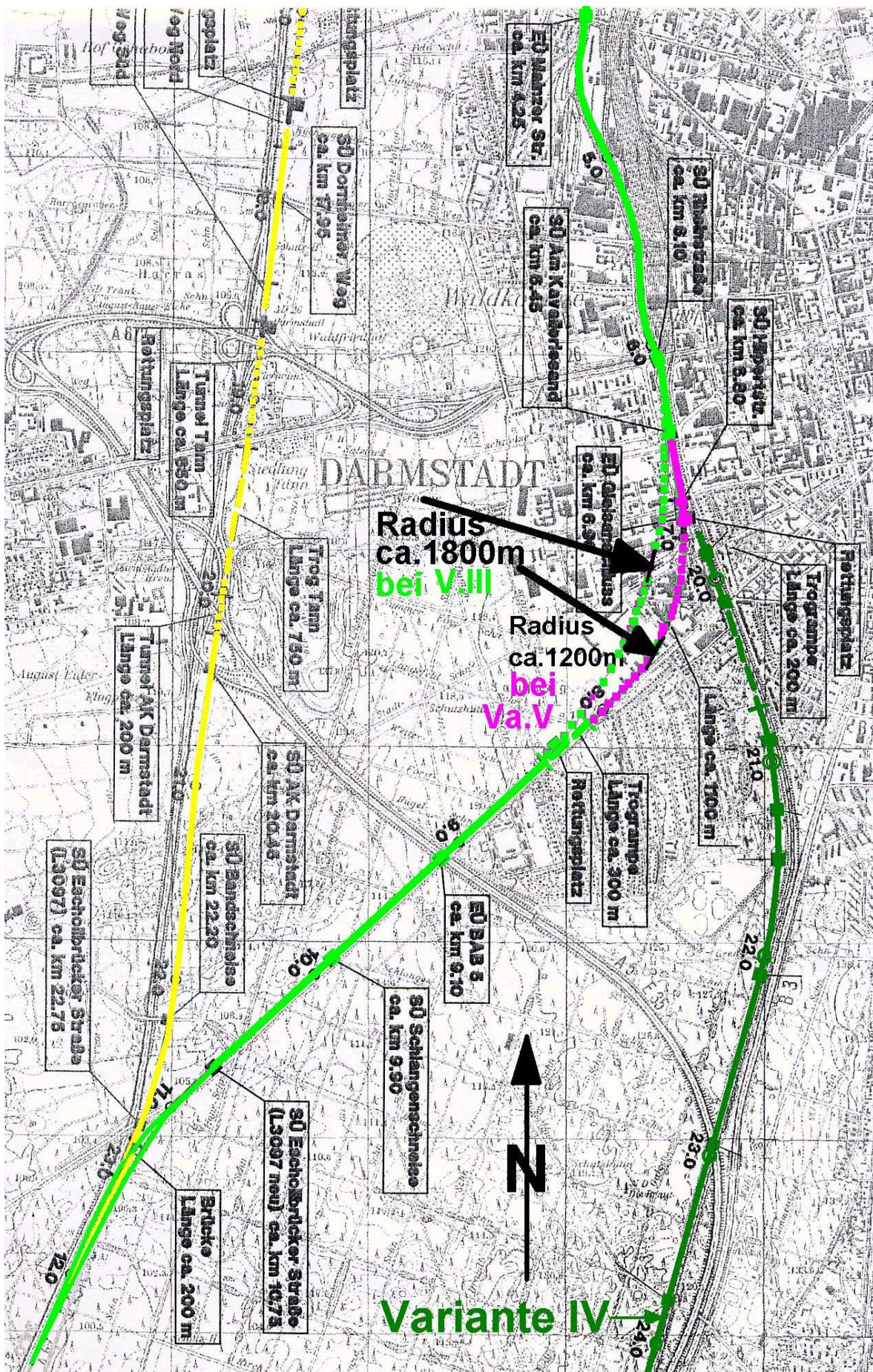


Abbildung 4: Kurven der Varianten III und V südlich vom Darmstädter Hbf

FAZIT zum Thema “Lage im Raum”:

- 1. Es fehlt eine Betrachtung der Trassierungseigenschaften, insbesondere der Kurven bei den Varianten I, II, III, und V.**
- 2. Da die Variante IV keine kritischen Kurven hat, hat diese Variante hier einen Vorteil gegenüber den anderen Varianten.**

2.3 Ordner B1, Kapitel 2.5.2. Thema “Zu erwartende Auswirkungen”

2.3.1 Schienennetz

2.3.1.1 Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.1, Seite 193 ,

Thema: „Variante IV und Reaktivierung Darmstadt/Eberstadt – Pfungstadt“

Auf Seite 193 heißt es unter Variante IV: *“Gravierender ist, daß seitens des RMV (die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke Darmstadt-Eberstadt - Pfungstadt bei der Verwirklichung unter Kostengesichtspunkten als nicht mehr realisierbar eingeschätzt werden muß”*. Hierzu ist folgendes festzustellen:

Ein Verkehrsweg genießt normalerweise Bestandsschutz, auch wenn er stillgelegt ist. Das bedeutet, daß bei Planungskonflikten zunächst einmal der Kostenverursacher für diese Mehrkosten verantwortlich ist. Da aus der Vergangenheit bekannt ist, daß die DB der Reaktivierung eher ablehnend gegenüberstand, sollte diese Einschätzung der DB weniger hoch bewertet werden.

2.3.1.2 Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.1, Seite 194,

Thema: „Vernetzungswirkung der Neubaustrecke“

Hier heißt es am Ende von Seite 193: *“Bei den Varianten I und II ist nach der Ausfädelung aus der Riedbahn auf dem Gebiet des Landes Hessen als Überleitungsmöglichkeit zum Bestandsnetz die betriebstechnische Verbindungskurve bei Weiterstadt vorhanden, ...”*

Danach heißt es: *“Bei den Varianten III bis V sind im Bereich des Hauptbahnhofes Darmstadt Überleitungsmöglichkeiten zwischen der Neubaustrecke und dem Bestandsnetz jeweils aus beiden Richtungen gegeben.”*

Bei der Variantenbetrachtung wird auf die Vernetzungswirkung der Varianten III, IV und V im Gesamtkorridor Rhein/Main – Rhein/Neckar durch die Anbindung vom Darmstädter Hauptbahnhof mit keinem Wort eingegangen.

Bei den Varianten III, IV und V besteht gegenüber den Varianten I und II bereits ab Darmstadt die Möglichkeit eines Streckenwechsel zur Main-Neckar-Bahn, bei Variante IV sogar schon nördlich von Bickenbach, d.h. ca.10km vor dem Darmstädter Hauptbahnhof (siehe Abbildung 5 auf Seite 15). Eine möglichst frühe Möglichkeit zum Streckenwechsel

Über Neubaustrecke
nach Köln und ins
Ruhrgebiet

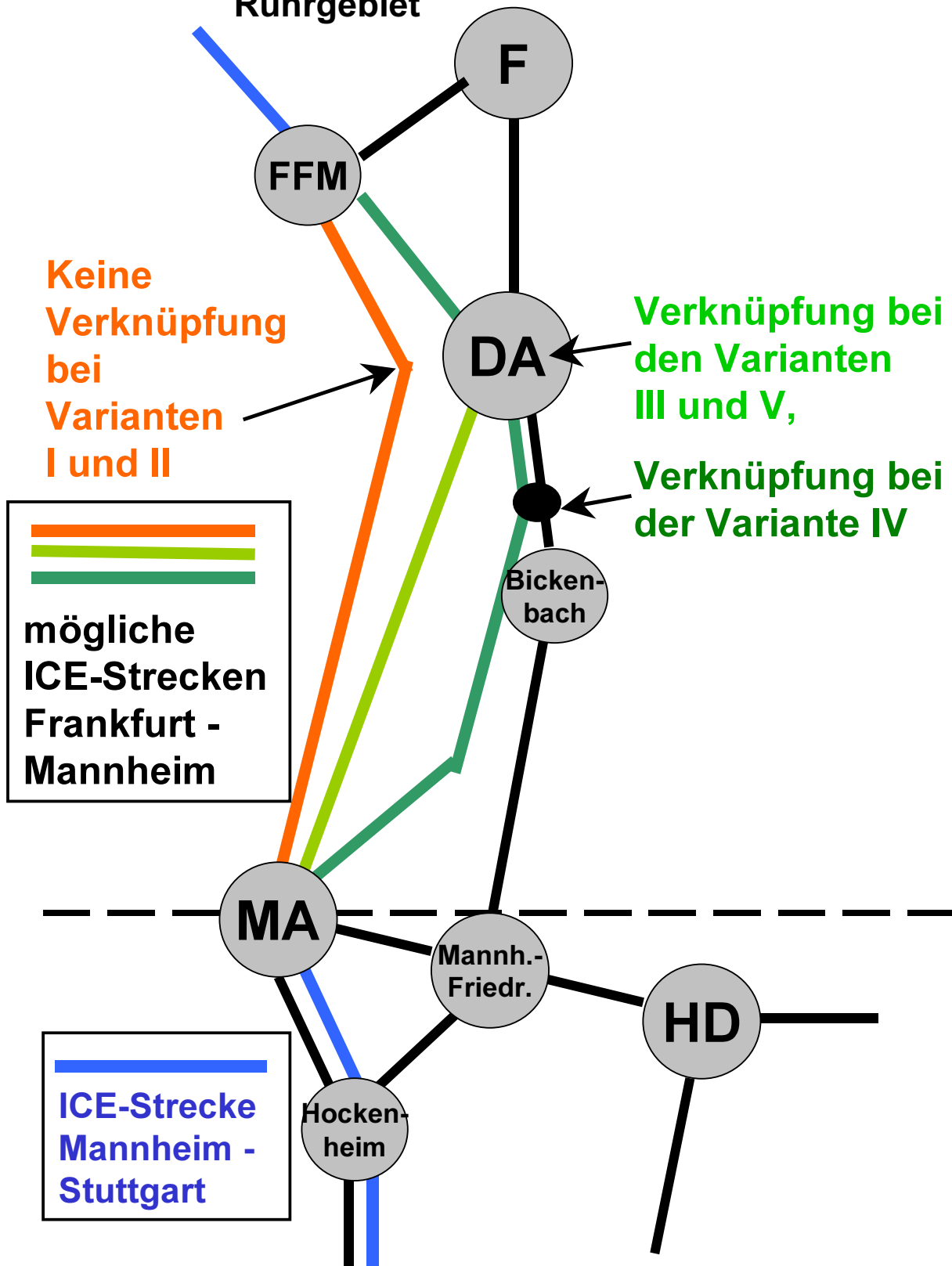


Abbildung 5: Verknüpfung mit der Main-Neckar-Bahn

ICE-NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar: Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren

erhöht prinzipiell die Kapazität des Gesamtkorridors Rhein/Main – Rhein/Neckar, er bietet z. B. besondere Linienführungen und Ausweichmöglichkeiten im Falle von Betriebsstörungen innerhalb dieses Gesamtkorridors. Da sonst viele Ausweichmöglichkeiten im Stammnetz zurückgebaut werden, ist dies ein nicht zu vernachlässigender Vorteil der Varianten III, IV und V durch die Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes, vor allem bei Variante IV.

Betriebstechnisch sind die Variante III bis V auch für den Güterverkehr günstiger, da nördlich von Darmstadt eine Verteilung nach Mainz, Frankfurt und Aschaffenburg möglich ist. Dies ist vor allem deswegen von Bedeutung, da für Güterzüge die notwendigen Fahrplantrassen knapp sind.

Besondere Linienführungen mögen zwar für die DB Reise- und Touristik uninteressant sein, für andere Betreiber würden sie aber Chancen bieten.

Der in der Variante II vorgeschlagene Bahnhof Darmstadt/West ist ein Bahnhof, der sich mit seinen Eigenschaften eher mit dem Bahnhof Limburg/Süd, auf keinen Fall aber mit Kassel-Wilhelmshöhe oder Vaihingen/Enz vergleichen lässt. Die ermittelten Prognosewerte bzgl. der Personenkilometer (siehe Tabelle 93 auf Seite 196 oder hier auf Seite 18) zeigen das auch deutlich.

FAZIT zum Thema “Auswirkungen auf das Schienennetz“:

- 1. Die Varianten III, IV und V sind besser im Stammnetz integriert und haben damit in Bezug auf das Schienennetz als ganzes gute Eigenschaften bzgl. der Kriterien 1, 3 und 4, die Varianten I und II dagegen nicht.**
- 2. Der Planungskonflikt “Neubaustrecke und Reaktivierung der Stichstrecke Darmstadt-Eberstadt nach Pfungstadt wird zu hoch bewertet.**

2.3.2 Schienenpersonenfernverkehr SPFV

**2.3.2.1 Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.2 SPFV, Seite 195,
Thema: "Fahrzeiten"**

Bei dieser Tabelle fällt auf, daß die Fahrzeitunterschiede für einen Non-Stop-Zug Frankfurt/Flughafen – Stuttgart in der Tabelle 92 um maximal 1 Minute auseinanderliegen. Außerdem gelten die Zeiten nur für den Zugtyp ICE3.

Die Angaben der Zeiten stehen im Widerspruch zu den Ergebnissen der ZIV-Studie vom 13.10.2000. Auf Seite 90 sind in Tabelle 18 die Fahrzeiten für einen ICE3 für eine Fahrt von Frankfurt/Flughafen nach Mannheim dargestellt. Da die Bedingungen von Mannheim nach Stuttgart für alle Varianten gleich sind, genügt eine Betrachtung nur bis Mannheim allein. Deswegen wurden in der Tabelle 92 auf Seite 195 für den Vergleich 41,9 Minuten abgezogen.

Tabelle 18 auf Seite 90 des Schlußberichtes der ZIV-Studie

Variante	Fahrzeit in min. ohne Halt in Darmstadt		Fahrzeit mit 2min Halt in Darmstadt	
	DBAG	Richtung – Gegenrichtung	Richtung – Gegenrichtung	
I Direttissima	22,5 - 22,5			
II (ICE-Halt in DA-West)	22,5 - 22,5		28,0 - 28,0	
IIIa (Eschollbrücker Str.)	23,1 - 23,3		28,1 - 28,1	
IIIb *) (Pfungstadt Nord) *)	23,4 - 23,5*)		28,2 - 28,3*)	
IV (südlich entlang A5)	22,6 - 22,8		27,6 - 27,8	
V (Ausschleifung über DA nur für haltende Züge)	22,5 - 22,5		29,0 - 29,1	

*) Variante IIIb ist nicht Bestandteil des Raumordnungsverfahrens

Tabelle 92 auf Seite 195 des Ordners B1 der Raumordnungsunterlagen

Variante	Fahrzeit in min. ohne Halt in DA von Frankf.-Flughf. bis Stuttgart und (mit -41,9min) nur bis Mannheim			Fahrzeit mit 2min Halt in DA von Frankf.-Flughf bis Stuttgart und (mit -41,9min) nur bis Mannheim		
	FFM – S	abzgl.	FFM – MA	FFM – S	abzgl.	FFM – MA
I Direttissima	64,4	(- 41,9)	22,5			
II (ICE-Halt in DA-West)	64,4	(- 41,9)	22,5	70,0	(- 41,9)	28,1
IIIa (Eschollbrücker Str.)	65,0	(- 41,9)	23,1	70,2	(- 41,9)	28,3
IV (südlich entlang A5)	65,4	(- 41,9)	23,5	70,6	(- 41,9)	28,7
V (Ausschleifung über DA nur für haltende Züge)	64,4	(- 41,9)	22,5	71,2	(- 41,9)	29,3

Beim Vergleich der beiden Tabellen fällt folgendes auf:

Die Variante IV hat in beiden Fällen eine kürzere Fahrzeit als die Variante III und kaum längere Fahrzeiten als Variante I und II (0,1 bis 0,3 Minuten). Mit einem Halt in Darmstadt ist sie nach der ZIV-Studie sogar die schnellste Variante. In der Tabelle 19 der ZIV-Studie ist der Unterschied beim ICE2 (Antriebstechnik baugleich mit ICE1) noch deutlicher.

Wie kann das sein? Bei der Fahrzeitberechnung ist die Auswirkung der Kurve am Viernheimer Dreieck nach Mannheim nicht berücksichtigt. Diese Kurve wird jedenfalls, wie bereits 2.2 (Lage der Trassenvarianten im Raum) erörtert, mit keinem Wort erwähnt. Wenn ein Hochgeschwindigkeitszug auf den Varianten I, II, III und V nach Mannheim fährt, benötigt er für die letzten 6 km ca.1 Minute mehr als auf der Variante IV (siehe Punkt 2.2). Die Strecke der Variante IV ist dafür ca. 1,5km länger gegenüber den anderen Varianten. Bei der Variante IV ist der Radius wesentlich größer, der Zug muß erst für die Einfädelungskurve in die Riedbahn abbremsen. Variante III und V haben ebenfalls eine starke Kurve vom Darmstädter Hauptbahnhof zur Eschollbrücker Straße. Auch diese Kurven sind Tempobremsen. Die Auswirkungen von Kurvenauslegungen dürfen bei der Variantenbetrachtung nicht ausgeklammert werden.

**2.3.2.2 Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.2 SPFV, Seite 195/196,
Thema: "Zugzahlen"**

Hier wird darauf hingewiesen, daß es in Bezug auf die Kapazitätserhöhung "keine grundsätzlichen Unterschiede" zwischen den Varianten gibt. Die DB Netz AG spricht von 88/112 Zügen je Richtung im Fernverkehr (tagsüber) und von 10 Süd-Nord-Zügen und 20 Nord-Süd-Zügen im nächtlichen Güterverkehr. Bei diesen Zugzahlen handelt es sich aber um den Kapazitätsbedarf der DBAG, nicht um die nutzbaren Kapazitätsmöglichkeiten. Die Zahlen basieren nur auf der Planungsperspektive der DBAG. Für eine Bewertung Lärmbelastung reichen diese Zahlen nicht aus, da die Werte durch andere Betreiber erhöht werden.

**2.3.2.3 Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.2 SPFV, Seite 195 bis 197,
Thema: “Verkehrsleistung”**

Hier ist in Tabelle 93 auf Seite 196 folgendes dargestellt:

Verkehrsmittel	Variante				
	I	II	III	IV	V
Bahn	+ 1.031	+ 895	+ 994	+ 994	+ 923
Kraftfahrzeug	- 487	- 463	- 463	- 463	- 438
Flugzeug	- 200	- 184	- 195	- 195	- 191
Bus	- 2	0	- 2	- 2	- 1
Insgesamt	+ 342	+ 277	+ 334	+ 334	+ 293

(Quelle ZIV-Studie 2000)

Diese Zahlen basieren auf einer Untersuchung des ZIV für eine Strecke ohne Umfahrung von Mannheim (Variante A in Baden-Württemberg). Bei einem Fahrzeitunterschied von maximal 1 Minute sind die Differenzen prozentual betrachtet, sehr klein. Vor allem die Varianten I, III und IV liegen sehr nahe beieinander, obwohl Variante I keinen Halt in Darmstadt vorsieht. Die statistische Berechnungsgröße “Verkehrsleistung” bedarf aber einer genaueren Betrachtung. Es handelt sich hier um den Wert “Personen mal km”. Eine hohe Verkehrsleistung ist danach sowohl mit vielen Personen als auch mit langen Fahrstrecken zu erreichen.

Die Schlußfolgerung auf Seite 196/197 “*die Zunahme, die bei einem Halt in Darmstadt im Einzugsbereich des ICE-Haltes generiert wird, kompensiert den Rückgang der bundesweiten Verkehrsleistung nur teilweise*”, ist bei einem Vergleich der Variante I gegen Variante III und IV als falsch zu bezeichnen. Die Differenz von 8 Mio Personenkilometer pro Jahr im Vergleich zum Zuwachsvolumen von 342 Mio Personenkilometer liegt unter 2,4%. Die Gesamtvolumina liegen um weniger als 3,6% auseinander.

Weiterhin steht diese Aussage “*kompensiert den Rückgang der bundesweiten Verkehrsleistung nur teilweise*” auch im Widerspruch zum Schlußbericht (Langfassung) der Studie des ZIV zur Untersuchung dieser Neubaustrecke vom 13.10.2000 (Ordner D). Die Zahlen aus der Tabelle 93 stammen aus Seite 19 der Kurzfassung bzw. Tabelle 28

ICE-NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar: Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren

der Langfassung dieses Berichtes. In diesem Bericht wird aber ganz klar zwischen Verkehrsleistung (in Personen-km) und Anzahl der Personenfernfahrten unterschieden.

Auf Seite 155 heißt es: *“Obwohl bei den Varianten III und IV die größten Zunahmen im Fahrgastaufkommen ermittelt wurden, ist die maximale Steigerung der Verkehrsleistung bei der Variante I zu erwarten.”* Weiter wird dort ausgeführt, daß bei Variante III und IV dann weniger Fahrgäste für lange Strecken, aber mehr Fahrgäste für kurze Fernfahrten die Bahn benutzen werden. Die Zahl dieser Fahrgäste ist aber höher, wie der Tabelle 25 auf Seite 140 zu entnehmen ist.

Im letzten Abschnitt steht dann: *“Die bei den Varianten III und IV gegenüber Variante I auftretenden geringere Verkehrsleistung ist zum Teil auch dadurch bedingt, daß sich bei einer Direktanbindung des Hbf Darmstadt in bestimmten Relationen die Fahrstrecken verkürzen, indem die ansonsten erforderlichen Umwege zu den Umsteigebahnhöfen Frankfurt/Main und Mannheim entfallen.”* Das bedeutet, daß viele Fahrgäste einfach nicht so lang im Zug sitzen müssen, wenn Darmstadt angebunden ist. Hier drängt sich die provokative Frage auf, was wichtiger ist. **Will man, daß möglichst viele Fahrgäste die Bahn benutzen oder will man Fahrgäste möglichst lange im Zug sitzen lassen? Mit beidem kann man die Verkehrsleistung erhöhen.**

Volkswirtschaftlich sinnvoll kann aber eigentlich nur die Steigerung der Fahrgastzahlen sein, da daraus mehr Marktvolumen entsteht als aus möglichst langen Reisewegen. Das Marktvolumen ist aber dafür entscheidend, eine möglichst große Angebotspalette im Fernverkehr und damit auch für die Fahrgäste zu ermöglichen. **Betriebswirtschaftlich ist die Verkehrsleistung mit dem Umsatz vergleichbar, nicht mit dem Gewinn. Jeder Betreiber kann hier seine Chancen wahrnehmen.** Die **Bedeutung der Verkehrsleistung** und damit des Umsatzes allein liegt mehr in der **Marktmacht**. Marktmacht eines Unternehmens darf aber nach der EU-Verordnung zur Trennung von Netz und Betrieb nicht die Grundlage für eine infrastrukturpolitische Entscheidung sein.

Sollte die Zahl der Züge z. B. **durch eine Umfahrung von Mannheim** (Variante B in Baden-Württemberg) gesteigert werden, wird auch der **Unterschied in der Verkehrsleistung zwischen den Varianten III und IV gegenüber Variante I so klein**, daß man ihn als verschwindend gering bezeichnen kann. Dieser Zusammenhang wird überhaupt nicht erwähnt, obwohl in Baden-Württemberg die Variante B aus Sicht der DBAG die Vorzugsvariante ist.

**2.3.2.4 Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.2 SPFV,
Thema: "Verkehrsanbindung der Region"**

Die Gesamtbetrachtung weist gravierende Lücken auf, denn die Auswirkung der Anbindung von Darmstadt auf die Region Bergstraße (Hessische und Badische Bergstraße)/vorderer Odenwald wurde nicht untersucht. Diese Region hatte bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 eine IR-Direktverbindung ins Ruhrgebiet (siehe Abbildung 6 auf Seite 21). Der IR entfiel wegen der Neubaustrecke Köln - Frankfurt. Von dieser Schnellverkehrsverbindung profitiert Darmstadt und die Region Bergstraße nicht, da mit dem neuen Fahrplan nur noch Umsteigeverbindungen über den Frankfurter Hauptbahnhof existieren. Diese Verbindungen machen die Zeitersparnis der Neubaustrecke Köln - Frankfurt wieder zunichte, sind aber trotzdem teurer gegenüber der alten IR-Verbindung. Eine Anbindung von Darmstadt würden Darmstadt und der Region Bergstraße eine Zeitersparnis von ca. 1/2 Stunde ins Ruhrgebiet ermöglichen. Für eine abschließende Beurteilung der Varianten ist diese Fernverbindung von entscheidender Bedeutung. Die geplante Anbindung in Weiterstadt wird jedenfalls nicht ausreichen, da diese Anbindung allein keinen ICE-Linienbetrieb über Darmstadt ermöglicht.

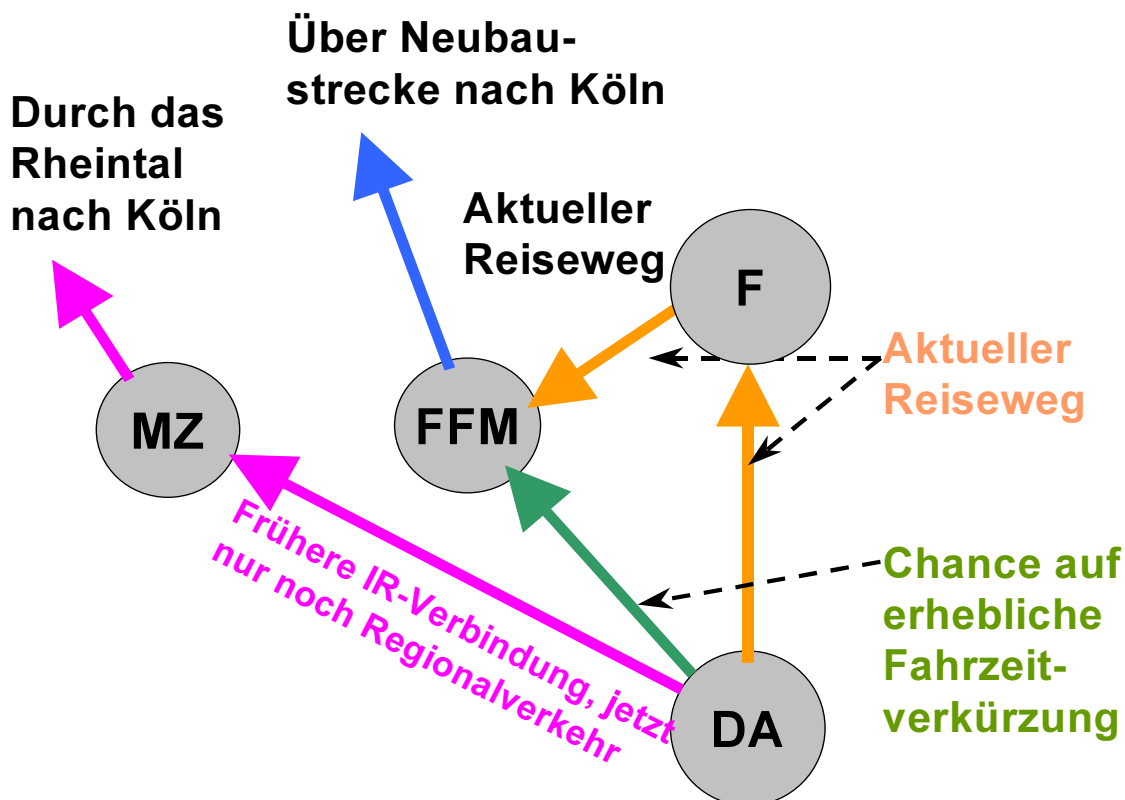


Abbildung 6: Verbindungen von Darmstadt ins Ruhrgebiet

FAZIT zum Thema “Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)”:

- 1. Im Kapitel 2.5.2.1.2 werden Fakten zu den Fahrzeiten und zur Verkehrsleistung unvollständig verwendet, um eine gewünschte Behauptung zu untermauern. Diese Fakten stehen zusätzlich im Widerspruch zur ZIV-Studie (Ordner D). Weiterhin werden die Belange der Region kaum erwähnt.**

- 2. Die Bewertung der Verkehrsleistung der Varianten ist unzureichend. Da sich die Verkehrsleistung aus der Anzahl der Fahrgäste und der gefahrenen km zusammensetzt, muß hier klargestellt werden, daß es bei der Variantenbetrachtung vor allem um die Erhöhung der Fahrgastzahlen geht. Dadurch sind die Varianten III und IV nämlich wesentlich besser als in den Unterlagen behauptet wird. Wenn in Baden-Württemberg die Umfahrung (Variante B) realisiert wird, wird durch die höhere Zahl der Züge die Verkehrsleistung bei den Varianten I, III und IV fast gleich sein. Die Anzahl der Fahrgäste, die erreicht werden kann, ist bei den Varianten III und IV aber auf jeden Fall immer höher als bei Variante I.**

- 3. Die Varianten III und IV sind volkswirtschaftlich sinnvoller als Variante I, da sie zu höheren Fahrgastzahlen führen. Höhere Fahrgastzahlen erzeugen mehr Marktvolumen als möglichst lange Reisewege. Das Marktvolumen ist aber dafür**

entscheidend, eine möglichst große Angebotspalette im Fernverkehr und damit auch für die Fahrgäste zu ermöglichen. Betriebswirtschaftlich ist die Verkehrsleistung mit dem potentiellen Umsatzvolumen vergleichbar, nicht mit dem Gewinn. Jeder Betreiber kann hier seine Chancen wahrnehmen. Die Bedeutung der Verkehrsleistung und damit des Umsatzes allein liegt mehr in der Marktmacht. Marktmacht eines Unternehmens darf aber nach der EU-Verordnung zur Trennung von Netz und Betrieb nicht die Grundlage für eine infrastrukturpolitische Entscheidung sein.

4. Die Varianten III, IV haben in Bezug auf den SPFV gute Eigenschaften bzgl. des Kriterium 3, da sie vielen Menschen in der Region einen schnellen Zugang zum Hochgeschwindigkeitsverkehr ermöglichen, ohne die Verkehrsleistung zu verringern, bei den Varianten I, II und V ist dieses Ergebnis nicht feststellbar.

5. Die Variante IV ist nach den Ergebnissen der ZIV-Studie die Strecke mit der kürzesten Fahrzeit nach Mannheim, wenn die Züge in Darmstadt halten.

Wenn in Darmstadt nicht gehalten wird, ist ihre Platzierung gleich hinter der Variante I, d.h. an zweiter Stelle., und das nur um 0,1 Minuten

2.3.3 Schienengüterverkehr SGV

2.3.3.1 Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.4 SGV, Seite 201, Thema: “Zugzahlen”

Auf Seite 201 heißt es: *“Es ist vorgesehen, daß zukünftig 90 Güterzüge pro Tag und Richtung über die Riedbahn, 40 Güterzüge pro Tag und Richtung über die Main-Neckar-Bahn und 10 (Süd-Nord-Richtung) bzw. 20 (Nord-Süd-Richtung) schnelle Güterzüge auf der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar verkehren zu lassen”.*

Die Neubaustrecke könnte aber nachts zwischen 23:30h und 5:30h mit heutiger Signaltechnik ohne Schwierigkeiten 70 Güterzüge pro Richtung verkraften (alle 5 Minuten 1 Güterzug pro Richtung) und damit nachts die anderen beiden Strecken, die direkt durch die Städte und Gemeinden führen, entlasten. Näheres hierzu wird im nächsten Abschnitt erläutert.

2.3.3.2 Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.4 SGV, Seite 201, Thema: “Lärmschutz”

Durch die Neubaustrecke bietet sich die Möglichkeit von “Lärmverlagerungen”, die dann für die eine Kommune erwünscht und für eine andere unerwünscht ist. Gerade für die Städte und Gemeinden an der Bergstraße wäre eine Lärmentlastung der Innenstädte vom nächtlichen Güterverkehr wünschenswert. Eine Verlagerung an andere Stellen darf dort natürlich nicht in gleichem Maße zu Lärmbelastung führen. Von daher ist anzustreben, daß solche Lärmverlagerungen innerhalb einer Kommune stattfindet. Die Variante IV bietet hierfür die besten Voraussetzungen, da der bereits vorhandene Lärm auf der Main-Neckar-Bahn innerhalb der Kommunen nachts an die Autobahn verlagert werden kann. Diese Kommunen könnten also von Lärm entlastet werden. Hinzu kommt, daß bei den meisten Kommunen an der Bergstraße die Wohnbebauung ein ca. 900m langer Abstand zur geplanten Strecke hat. Die Gewerbegebiete werden zwar stärker berührt, für diese Gebiete lassen sich aber ohne große Probleme Lösungen finden.

Der nachfolgende Satz: *“Inwieweit diese potentiellen Kapazitäten im Schienengüterverkehr tatsächlich genutzt werden, hängt von der weiteren Entwicklung im Güterverkehr ab, auf die die geplante Neubaustrecke keinen Einfluss hat”* ist aufgrund der vorausgegangen Punkte falsch. Wenn die Neubaustrecke mit einem maximal möglichen Lärmschutz gebaut wird, könnte die Region als ganzes von Lärmemissionen entlastet werden. Der nächtliche Güterverkehr wird dann auf die Neubaustrecke

verlagert und entlastet die Strecken des Stammnetzes (siehe hierzu Abbildung 7 auf Seite 25).

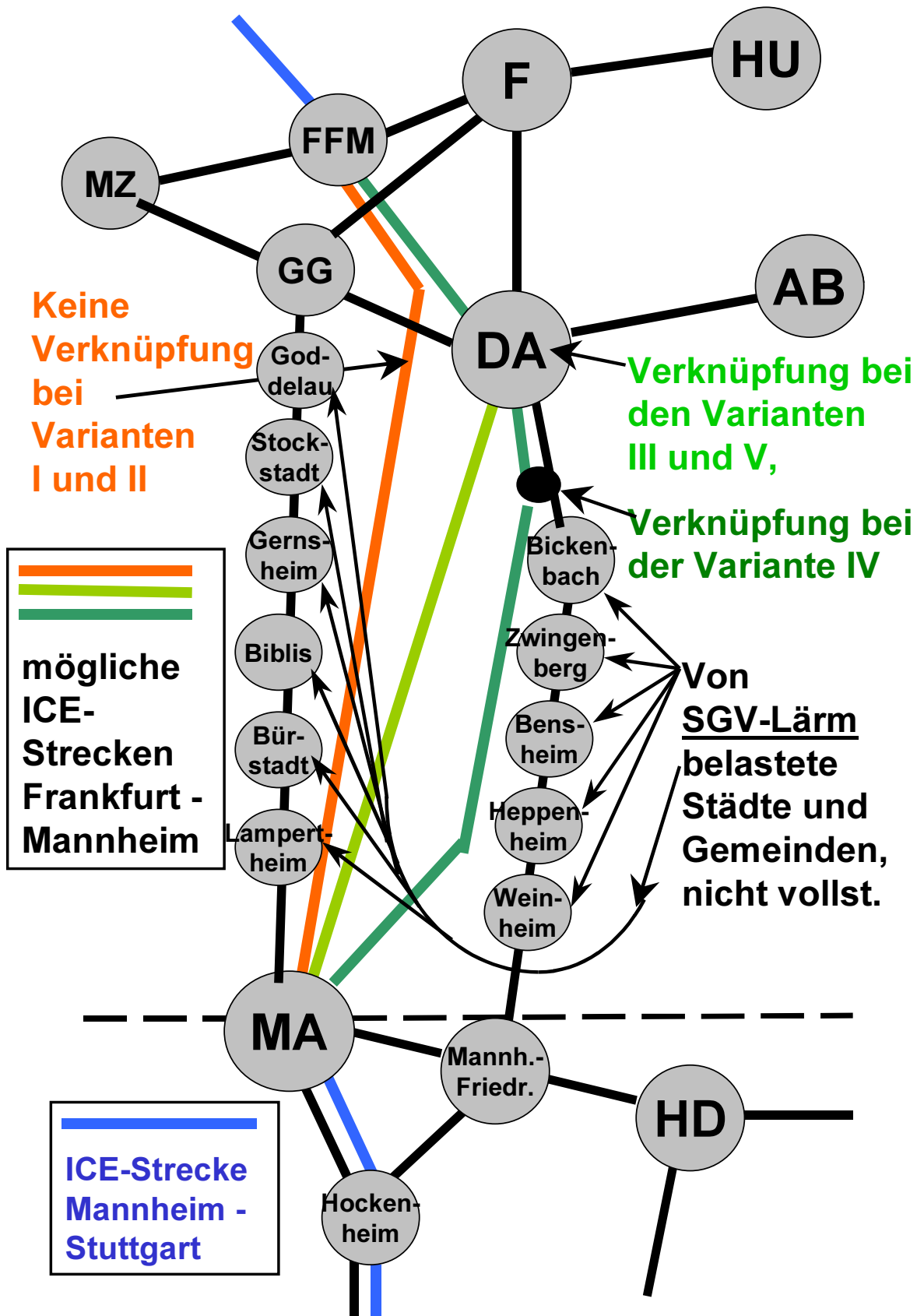


Abbildung 7: Verknüpfungssituation und Verteilungsmöglichkeiten beim Güterverkehr

**2.3.3.3 Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.4 SGV, Seite 201,
Thema: “Trassierungseigenschaften für den Güterverkehr”**

Am Ende der Seite 201 heißt es: *“Da zudem die Auswirkungen variantenneutral sind, ist daraus kein Kriterium zur Variantenwahl abzuleiten.”* Das stimmt nicht, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Nutzung der Neubaustrecke für Güterzüge hängt von den Trassierungseigenschaften der Kurven am Viernheimer Dreieck und in Darmstadt ab (siehe hierzu noch einmal Abbildung 2).

Eine Kurvenüberhöhung am Vierheimer Dreieck bei den Varianten I II, III und V über den Regelwert von 100mm hinaus könnte zu Nutzungseinschränkungen für den SGV führen (siehe hierzu 2.1), bei Variante IV hingegen nicht, da hier für den SPFV bei der Überhöhung eine Abweichung vom Regelwert nicht erforderlich ist. Der Radius ist ausreichend groß.

2. Bei nächtlichen Gefahrguttransporten sind ebenfalls Unterschiede aufzuweisen. Varianten I II, III und V führen durch ein Wassergewinnungsgebiet, Variante IV hingegen nicht.
3. Bei den Varianten III bis V kann wegen der früheren Netzverknüpfung bereits ab Darmstadt eine Verteilung der Güterzüge über die bestehenden Stammstrecken in Richtung Mainz, Hanau und Aschaffenburg stattfinden, bei den Varianten I und II dagegen erst ab Frankfurt-Sportfeld.

FAZIT zum Thema “Güterverkehr (SGV)”:

- 1. Die Kapazitätsmöglichkeiten für den Güterverkehr sind wesentlich höher als der angegebene Kapazitätsbedarf.**

- 2. Die Varianten III bis V sind für den Güterverkehr generell besser geeignet als die Varianten I und II. Sie sind besser im Stammnetz eingebettet und haben gute Eigenschaften bzgl. der Kriterien 1, 2 und 4, da sie bei entsprechend guten Lärmschutzmaßnahmen die Lärmemission im gesamten Korridor vermindern können, bei den Varianten I, II ist dieses Ergebnis nicht feststellbar.**

- 3. Die Variante IV hat in Bezug auf den SGV zusätzlich den Vorteil, daß keine Überhöhung in Kurven zu Nutzungseinschränkungen führen würde und die Strecke nicht durch ein Wassergewinnungsgebiet führt. Außerdem bietet diese Variante den Kommunen an der Bergstraße die Möglichkeit, den nächtlichen Schienenverkehrslärm, der jetzt schon auf der Main-Neckar-Bahn vorhanden ist, aus den Innenstädten hinaus auf die Westseite der Autobahn zu verlagern.**

2.4 Ordner B1, Kapitel 2.10,

Thema: Zusammenfassende Wertung mit Vergleich der Varianten

Hier soll im wesentlichen auf die Tabelle 145 und 146 eingegangen werden:

So sieht Tabelle 146 in den Raumordnungsunterlagen aus (SGV hinzugenommen)

Variante	I	II	III	IV	V
<i>Lage im Raum</i>	+	+	++	+	++
<i>Siedlungswesen</i>	+	+	+	+	+
<i>Wirtschaftsstruktur</i>	O	+	+	++	+
<i>Schienenetz</i>	+	+	+	-	+
<i>SPFV</i>	++	+	+	+	+
<i>SPNV</i>	++	++	++	++	++
SGV	O	O	O	O	O
<i>Straßenverkehr</i>	++	+	+	+	+
<i>Luftverkehr</i>	++	+	+	+	+
<i>Gasversorgung</i>	-	-	-	O	-
<i>Wasserversorgung</i>	-	-	-	O	-
<i>Landwirtschaft</i>	-	-	-	--	-
<i>Forstwirtschaft</i>	--	--	--	-	--
<i>Sonderflächen Bund</i>	O	O	-	O	-
++ = +2, -- = -2 + = +1; - = -1 O = 0;					
Summe	6	4	4	5	4

Hier fällt auf, daß bereits in den aktuellen Raumordnungsunterlagen die Variante IV an zweiter Stelle steht.

Aus den vorangegangenen Punkten ergibt sich, daß die Auswirkungen im Schienenetz die bisherige Unterscheidung zwischen den Varianten nicht zuläßt. Die Varianten III bis V haben wegen der besseren Vernetzung sogar Vorteile gegenüber der Variante I und II. Deswegen müssen unter Schienenetz auch die Varianten III bis V zumindest eine Stufe höher bewertet werden .

ICE-NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar: Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren

Bzgl. des Schienennetzes wurde in den Raumordnungsunterlagen die Variante IV mit “-“ bewertet, die anderen mit “+”. Diese Differenz ist bei einer Abwägung aller Faktoren viel zu groß, zumal unter dem Punkt SPNV keine Unterschiede dokumentiert werden, die Variante IV sollte wegen des Unterschiedes bzgl. der Reaktivierung der Pfungstädter Stichstrecke nur eine Stufe schlechter gestellt werden. Wenn man jetzt bei Variante IV die Vernetzungswirkung berücksichtigt und diese Variante dann noch einmal eine Stufe höher bewertet, ergibt sich folgendes Bild:

Variante	I	II	III	IV	V
Schienennetz	+	+	++	+	++

Aus den vorangegangenen Punkten ergibt sich, daß die Verkehrsleistungsunterschiede im Fernverkehr die bisherige Unterscheidung zwischen den Varianten I, III und IV nicht zuläßt. Die Varianten III und IV weisen nach Aussage der ZIV-Studie in Bezug auf die Anzahl der Personenfernfahrten sogar Vorteile gegenüber der Variante I auf. Deswegen müssen unter Punkt SPFV, Straßenverkehr und Luftverkehr auch die Varianten III und IV zumindest ein “++” bekommen, d.h. mit Variante I gleichziehen.

Variante	I	II	III	IV	V
SPFV	++	+	++	++	+
Straßenverkehr	++	+	++	++	+
Luftverkehr	++	+	++	++	+

Im Schienengüterverkehr haben die Varianten III bis V wegen der besseren Vernetzung eindeutige Vorteile gegenüber den Varianten I und II. Variante II und V müssen daher ein “+” bekommen. Die Variante IV hat wegen der großen Kurvenradien Vorteile gegenüber allen anderen Varianten und muß daher ein “++” bekommen. Die Zeile SGV muß jetzt ebenfalls von Tabelle 145 auch nach Tabelle 146 übertragen werden.

Variante	I	II	III	IV	V
SGV	o	O	+	++	+

ICE-NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar: Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren

Tabelle 146 wird um den Punkt SGV ergänzt und sieht mit den Ergebnissen aus dieser Stellungnahme dann folgendermaßen aus:

Variante	I	II	III	IV	V
<u>Lage im Raum</u>	+	+	++	+	++
Siedlungswesen	+	+	+	+	+
Wirtschaftsstruktur	O	+	+	++	+
Schienennetz	+	+	++	+	++
SPFV	++	+	++	++	+
SPNV	++	++	++	++	++
SGV	O	O	+	++	+
Straßenverkehr	++	+	++	++	+
Luftverkehr	++	+	++	++	+
Gasversorgung	-	-	-	O	-
<u>Wasserversorgung</u>	-	-	-	O	-
Landwirtschaft	-	-	-	--	-
Forstwirtschaft	--	--	--	-	--
Sonderflächen Bund	O	O	-	O	-
++ = +2, + = +1; O = 0;	-- = -2 - = -1				
Summe	6	4	9	12	6

In der Gesamtbewertung steigen damit die Varianten III und IV gegenüber Variante I. Die Aussage, daß die Variante I die günstigste ist, kann nicht aufrechterhalten werden. Variante IV war in den Raumordnungsunterlagen an zweiter Stelle und ist jetzt die beste, gefolgt von Variante III. Variante I ist auf den dritten Platz abgerutscht. Selbst, wenn man die hinzugekommenen Unterschiede zwischen den Varianten III und IV beim Güterverkehr und der Bewertung der Auswirkung auf die Reaktivierung der Stichstrecke nach Pfungstadt wegläßt, bleibt dieses Ergebnis bestehen. Bei einer genauen Betrachtung der anderen kritischen Punkte ist vor allem die Bewertung des Einflusses auf die Wasserversorgung und die Bewertung der Lage im Raum, insbesondere hier die Bewertung der Zerschneidung beginnend ab Heppenheim bis zum Viernheimer Dreieck, genauer zu betrachten. Wenn man Wasserversorgung gegen Landschaftszerschneidung südlich von Heppenheim abwägt, kann hier das Urteil nur zugunsten der Wasserversorgung ausfallen. Das bedeutet, daß die Variante IV die günstigste ist.

3 Zusammenfassung und Forderungen

Die Untersuchung der einzelnen Punkte zeigt, daß eine Betrachtung bzgl. der vier Untersuchungskriterien (siehe Punkt 1) völlig fehlt. Die Auslegungen der Strecken, deren Trassierungseigenschaften und deren Auswirkung werden unzureichend erläutert (Kurven in Darmstadt und am Viernheimer Dreieck). Bei einer genauen Betrachtung zeigt sich nämlich, daß die Variante IV parallel zur A5 hier viel besser ist als die anderen Varianten.

Weiterhin ist festzustellen, daß in den Raumordnungsunterlagen Ordner B1 Fakten aus anderen Quellen fehlerhaft verwendet oder unzulässig verändert werden, die Erläuterung zu der errechneten statistischen Größe Personen-km fehlt. In der ZIV-Studie ist das ganz anders. Dort wird klar zwischen Personen-km und Personenfernfahrten unterschieden. Weiterhin wird die Auswirkung einer Umfahrung von Mannheim auf die Verkehrsleistung gar nicht betrachtet. Deswegen gewinnt man bei den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren den Eindruck, daß hier Faktenvernebelung betrieben wird. Die Raumordnungsunterlagen erweisen sich als lückenhaft. Bei einer genauen Betrachtung wie in der ZIV-Studie zeigt sich nämlich auch hier, daß die Variante IV parallel zur A5 besser ist als die anderen Varianten, weil **durch sie vor allem die Fahrgastzahlen erhöht werden** und **nicht nur die Reiestrecken**, die die Fahrgäste dann zurücklegen.

Die Fahrgastzahlen sind volkswirtschaftlich wichtiger, weil daraus mehr Marktvolumen entsteht und dieses Marktvolumen eine größere Angebotspalette im Fernverkehr ermöglicht, auch für potentielle andere Betreiber. Die Verkehrsleistung allein ist vergleichbar mit dem Umsatz und damit mit der Marktmacht. Marktmacht eines Unternehmens darf aber nach der EU-Verordnung zur Trennung von Netz und Betrieb nicht die Grundlage für eine infrastrukturpolitische Entscheidung sein.

Bei **den Fahrzeiten ist die Variante IV** nach den Ergebnissen der ZIV-Studie **die Strecke mit der kürzesten Fahrzeit nach Mannheim, wenn die Züge in Darmstadt halten**. Wenn in Darmstadt nicht gehalten wird, ist ihre Plazierung gleich hinter der Variante I, d.h. an zweiter Stelle., und das nur um 0,1 Minuten.

Auf das mögliche Potential für den Güterverkehr und die daraus folgenden Konsequenzen, insbesondere die Lärmbelastungen, wird unzureichend eingegangen.

ICE-NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar: Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren

Das mögliche Kapazitätspotential wird nicht erwähnt. Die Chancen für die Region werden nicht herausgearbeitet.

Bei der abschließenden Bewertung wird verschwiegen, daß Variante IV bereits an zweiter Stelle steht. Da das in dieser Stellungnahme ermittelte Bewertungsergebnis zum Teil erheblich von dem der DB Netz AG abweicht, drängt sich der Verdacht auf, daß die gesamte Planung nur auf die aktuelle Geschäftsstrategie der DB-Reise und Touristik als Hauptnutzer ausgerichtet ist. Außer eine Kapazitätsentlastung der bisherigen ALT-Strecken für den SPNV bringt die von der DB Netz favorisierte Variante I der Region gar nichts. Die Einbindung der Region Bergstraße/Odenwald und Badische Bergstraße wird überhaupt nicht berücksichtigt, obwohl dieser Raum die Hauptlasten der Neubaustrecke und des gesamten Verkehrskorridors Rhein/Main – Rhein/Neckar zu tragen hat. Die Region ist ein Verdichtungsraum, dessen Bevölkerungszahl bereits ohne Darmstadt dem einer Großstadt gleicht, andererseits ist Ihre Fernverkehrsanbindung in Richtung Rhein/Ruhr seit dem letzten Fahrplanwechsel wesentlich schlechter geworden.

Die Möglichkeiten eines aktiven Lärmschutzes, um die Region als ganzes zu entlasten, wurden nicht betrachtet, das kann man einem Privatunternehmen grundsätzlich auch nicht verübeln. Wenn man aber bedenkt, das auch dieses Projekt mit öffentlichen Geldern bezahlt wird und öffentlicher und nicht DB-eigener-privater Raum zur Verfügung gestellt werden muß, kann ein solches Vorgehen nicht hingenommen werden.

Eine Infrastrukturmaßnahme von diesem Ausmaß muß sich zuerst am Gemeinwohl und dann an ökonomischen Grundsätzen orientieren. Gemeinwohl beinhaltet dabei vor allem die Kriterien Umwelt und Förderungsauswirkungen auf die Region. Eine Untersuchung in Bezug auf die Raumverträglichkeit der Varianten muß auf jeden Fall die eingangs erwähnten Untersuchungskriterien beinhalten.

Das, was von der DB in den Raumordnungsunterlagen favorisiert wird, ist für die Region eher ein großer, zusätzlicher Geräuschkanal, dessen Lärm zu den anderen bereits bestehenden Lärmquellen noch hinzukommt.

Folgende Forderungen (siehe nächste Seite) lassen sich aus den vorliegenden Ergebnissen ableiten:

Forderungen:

1. Variante I und II sind als eindeutig nicht raumverträglich abzulehnen, da sie den Zielen des Landesentwicklungsplan und dem regionalen Raumordnungsplan widersprechen und das potentiell mögliche Marktvolumen im Fernverkehr einschränken.
2. Bei den Varianten III und V sind bzgl. Raumverträglichkeit vor allem die Umweltaspekte Wasser, Wald, Lärm, aber auch Chancen der Lärmverminderung genauer zu untersuchen.
3. Die geplante Infrastrukturmaßnahme muß dazu genutzt werden, Lärm im Gesamtkorridor zu reduzieren.
4. Variante IV ist im Hinblick auf Betrieb und Infrastruktur nicht nur für der Region, sondern insgesamt als die raumverträglichste zu bewerten.
Sie wäre sowohl für die Bahn als auch für die Region ein großer Gewinn.

Auf den nachfolgenden Seiten ist noch einmal eine Gesamtübersicht dargestellt:

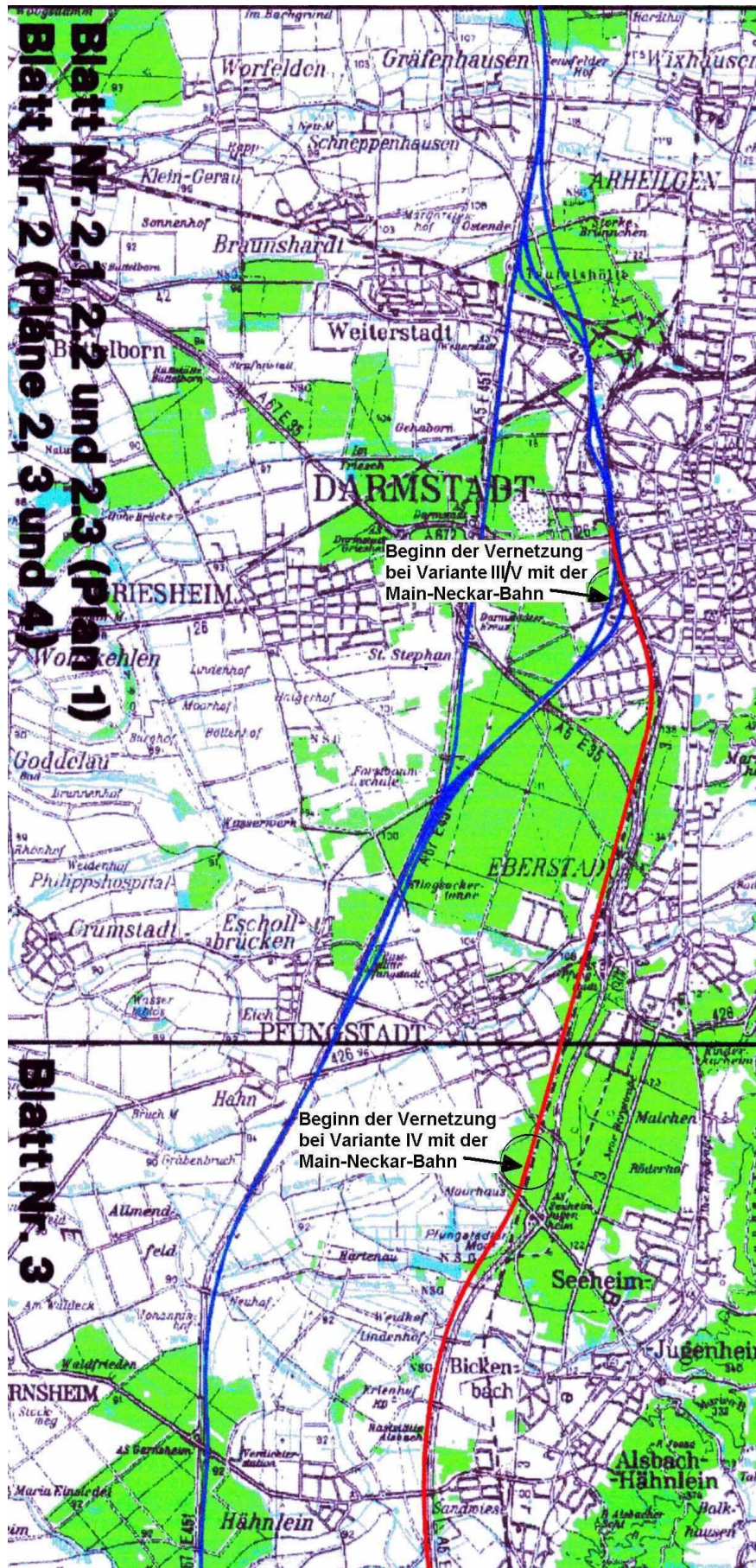


Abbildung 8: Strecke von Darmstadt bis Alsbach/Hähnlein

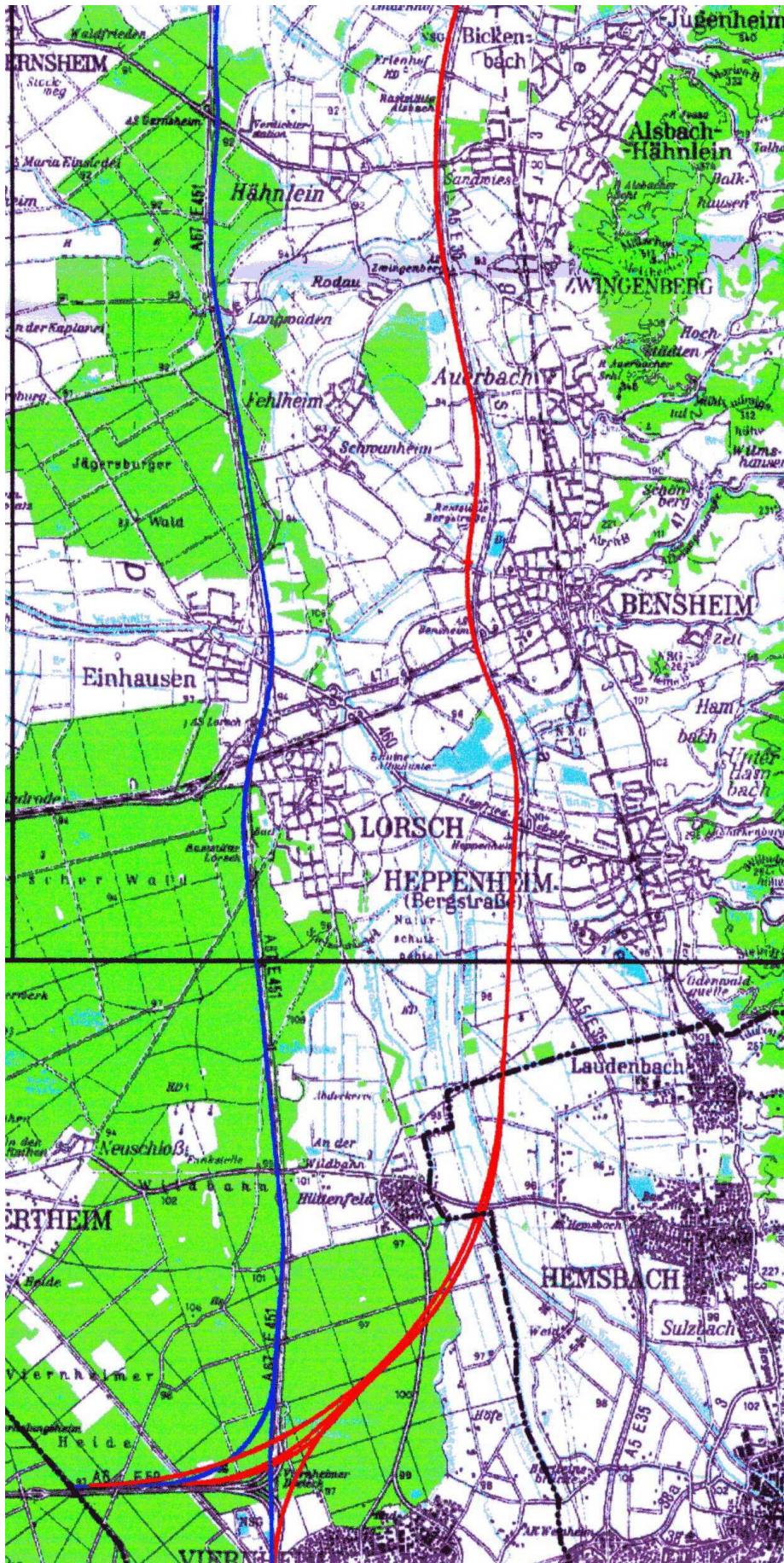


Abbildung 9: Strecke von Alsbach/Hähnlein bis Viernheimer Dreieck