



Fahrgastverband  
**PRO BAHN**

**Stellungnahme des PRO BAHN-Landesverbandes Hessen e.V.**

**zur Korridorstudie**

**„Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption  
für den Eisenbahnkorridor**

**Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“**

**Stand 17. Mai 2015**

## Vorbemerkungen

Während der Erstellung der Korridorstudie hat eine verbandsübergreifende Arbeitsgruppe die „Resolution des Fahrgastverbandes PRO BAHN und der VCD Landesverbände Baden-Württemberg und Hessen zur Erforderlichkeit einer Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar im Korridor Köln – Karlsruhe Frankfurt“ vom 21. März 2015 erarbeitet; diese ist als Anlage beigefügt.

1. „Eine rechtsrheinische NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit ergänzenden, infrastrukturellen Erweiterungen der Bestandsstrecken und -knoten ist als Konzeptpaket zur Entlastung der Bestandsstrecken Mainz – Worms – Mannheim (Linke Rheinstraße), Frankfurt – Biblis – Mannheim (Riedbahn) und Frankfurt – Darmstadt Hbf – MA-Friedrichsfeld – Heidelberg/Mannheim (Main-Neckar-Bahn) erforderlich.“
2. Wir fordern, die knappen Investitionsmittel nur für solche Projekte einzusetzen, die sofort Nutzen bringen.
3. Wir lehnen überzogene Forderungen von „Wutbürgern“ grundsätzlich ab. Diese handeln nach dem Motto „Not in my backyard“, wollen generell die Eisenbahn als Höllenmaschine in möglichst langen Tunneln versenken, nehmen aber Autobahnlärm 24 h/d als gottgegeben hin. Die Planfälle 2a (11 Mrd. €), 2b (8,2 Mrd. €) und 2c (7,3 Mrd. €) entsprechen solchen Forderungen.
4. Stattdessen fordern wir eine sofortige Lärmsanierung des Güterwagenbestands an der Quelle, diese wurde mehr als 10 Jahre v.a. von der DB verschleppt mit der Folge eines irreparablen Image-Schadens.

## Annahmen und Methodik des Gutachtens

Die verkehrswissenschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Annahmen zur Untersuchungsmethodik auf den Seiten 1-38 wurden in dieser Stellungnahme nicht überprüft. Es wird vorausgesetzt, dass die grundsätzlichen Modellrechnungen und wissenschaftlichen Ansätze von den Gutachtern sinnvoll und zutreffend gewählt wurden. Allerdings fielen uns einige gravierende Verstöße gegen die Prinzipien nachvollziehbarer, solider technisch-wissenschaftlicher Arbeit und sachliche Fehler auf.

Fehlerhaft ist u. E. aber die auf Seite 39 als Zeitscheibe 4 ausgewiesene nächtliche Betriebsdauer von 20.00 Uhr - 05.00 Uhr. In einer Studie, die sich vorrangig mit der Vereinbarkeit von schnellen Fernverkehren (ICE /IC) und langsamen Güterzügen beschäftigt, kann man u. E. nicht von einer Betriebsumstellung im Netz ab 20.00 Uhr ausgehen. Realistisch wäre hier wohl 23.00 Uhr, so dass die nächtliche Betriebsdauer max. 6 Stunden betragen würde; hiervon sind noch eventuelle Wartungs- und Inspektionszeiten abzuziehen. Der fehlerhafte Ansatz der Nachtzeitscheibe führt dann auf Seite 52 zu einem völlig unrealistischen Verlagerungspotential von 160 GZ /Nacht auf die NBS. Interessant ist die Feststellung der Gutachter, dass „bisher keine rechtliche Handhabe zur Verkehrslenkung auf der Schiene besteht und somit auch keine entsprechenden Eingriffsparameter in die Routenwahl des SGV definiert sind“. Daran wird sich voraussichtlich aus europa- und kartellrechtlichen Gründen auch in Zukunft nichts ändern.

Grobe Kostenschätzungen der Gutachter sind nicht hinterlegt; sie führen zu willkürlichen Empfehlungen (Verwerfen von nahezu gleichwertigen Lösungen).

Intransparent ist auch der „Generelle Untersuchungsansatz für die Wirtschaftliche Analyse“ ab S. 45. Hier wird die Methode eines groben „Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV)“ entwickelt, die mit den bekannten „Richtlinien für Nutzen-Kosten-Untersuchungen(NKU)“ nicht vereinbar ist. Die im Kap. 3.42 beschriebene Vermischung von Investitionskosten in €, verlagerten Transportleistungen in Tonnen-km, verlagerten Personen-km und Reisezeitvorteilen in Personen-Std/a führt zu Nutzen-Kostenbewertungen (BE), die als Jahreswerte nicht mit den dauerhaften Investitionskosten vergleichbar sind. Noch fragwürdiger ist das Konstrukt eines „Nutzens aus verminderten nächtlichen Geräuschbelastungen“ auf Seite 53/54. Durch eine wahllose Verdopplung der Grenzkosten aus der UBA-Studie 2012 (4,52€) werden hier angebliche Nutzenvorteile in Höhe von 10€/Zug-km angenommen, die im Rahmen einer seriösen NKU nicht verwertbar sind. Diese Annahme ist komplett willkürlich, sie erdrosselt den Bahnverkehr und führt zu falschen Prioritäten in Investitionen. Würde man diese Annahme praktisch anwenden, müsste DB Netz bei Trassenpreisen von 2-3 €/km im GV sofort den Güterverkehr im Rheintal einstellen, auf die Autobahn verlagern und die Trassenerlöse von den Anwohnern kassieren!

### Zur Auswahl der Planfälle 1a-1g (Seite 82 ff)

In den Jahren 2013/2014 konnte man nach Presseverlautbarung des DB-Konzernchefs Grube die Hoffnung hegen, dass sich DB-Netz vom Dogma des 300 km/h-Geschwindigkeitsrausches verabschiedet hat; der neue ICx ist auf Höchstgeschwindigkeit 230 oder 249 km/h ausgelegt. Diese Außendarstellung wurde ganz massiv Mitte März 2015, (also zeitgleich zur Präsentation der Korridorstudie in Frankfurt und Mannheim) mit der Vorstellung des „Neuen Fernverkehrskonzeptes“ der DB fortgesetzt: Mit einer „Großoffensive“ wolle die Bahn durch Fernverkehrshalte in 25 neu anzuschließenden Städten Kunden zurückgewinnen, wobei 15 dieser Städte weniger als 100.000 EW haben. Nur in Südhessen wird weiterhin das Planungsziel einer ICE-Schnellfahrstrecke mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 300 km/h verfolgt, natürlich unter Umgehung der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Hier werden nicht nur die 155.000 EW der Stadt, sondern auch durch den ITF-Knoten weitere Kundenpotentiale von mehr als 800.000 EW aus der Region Südhessen vom Fernverkehr abgeschnitten (siehe Gutachten des „Zentrums für Integriertes Verkehrswesen -ZIV“ zum Raumordnungsverfahren 2003).

Schwerwiegend ist die Tatsache, dass die Firma Intraplan im Auftrag des BMVI mit den Planfällen 1a-1g ausschließlich die Varianten mit einer Vorbeifahrt an Darmstadt untersucht hat, die bereits im Raumordnungsverfahren (ROV) 2004 verworfen wurden. Im Regionalplan Südhessen 2010 sind zwei raumverträgliche NBS-Trassen aus dem ROV als landesplanerisches Ziel vorgegeben, die von der DB und den staatlichen Stellen (z.B. dem EBA) zwingend zu beachten sind. Der Verzicht auf eine Untersuchung dieser auf einer Vollenbindung Darmstadts (ohne Vorbeifahrt) basierenden Varianten III und IV stellt einen Abwägungsmangel und Rechtsverstoß gegen die Bindungswirkung der Ziele der Landesplanung (§4 Raumordnungsgesetz) dar.

### **Planfall 1a (Seite 83)**

In dieser alten Vorzugsvariante der DB wird sofort ohne planerische Rechtfertigung von 300 km/h Spitzengeschwindigkeit ausgegangen. Umweltfaktoren und andere raumordnerische Restriktionen des Verdichtungsraumes Rhein-Main-Neckar werden in der Korridorstudie gar nicht in Betracht gezogen. Als nutzbringend wird die Erhöhung der Fernverkehrsfrequenz um 1.5 Züge/h verbunden mit der Verlegung fast aller SPFV auf die NBS zwischen Frankfurt und Mannheim geplant. Die in

Tabelle 6-3 auf Seite 92 dargestellten Steigerungen im Güterverkehr finden ausschließlich auf den Bestandsstrecken statt. Die Strecken Mainz-Bischofsheim – Groß-Gerau – Biblis – Mannheim nehmen ganztags erhebliche neue Güterverkehrsströme auf und erhalten dennoch keinen Lärmschutz nach der 16. BlmschV, weil dies nach §1 ohne „erheblichen baulichen Eingriff“ möglich wird. Damit liegt keine „wesentliche Änderung“ im Sinne des Gesetzes vor und es besteht kein Rechtsanspruch auf Einhaltung der strengen Immissionsgrenzwerte des §2. Lediglich in der Nachtzeitscheibe sollen 36 Güterzüge (Summe in beiden Richtungen!) auf der NBS verkehren und die Bestandsstrecken dadurch teilweise vom SGV entlasten. Im Ergebnis kann man schon hier feststellen, dass für die Regionen SüdHessen und Rhein-Neckar ganztags keine wesentlichen Vorteile im Schienenpersonennahverkehr zu erwarten sind, vielleicht mit Ausnahme einer besseren Betriebsqualität bei der S-Bahn Rhein-Neckar und der S7 auf der Riedbahn, die aber tagsüber erhebliche Zuwächse im SGV verkraften muss.

### **Planfall 1b (Seite 96)**

Hier wird die NBS „pur“ durch eine zusätzliche eingleisige Nord- und Südanbindung von Darmstadt Hbf ergänzt. Dass die Gutachter hier bei einem zusätzlichen Investitionsbedarf von 200 Mio. € einen negativen Nutzen ermittelt haben, entspricht nicht den Ergebnissen des ROV 2004, denn die prognostizierte Nachfrageminderung von Fernverkehrsreisenden wird nach den Erkenntnissen der ZIV-Studie 2003 durch die Steigerungen der Nachfrage aus der Region kompensiert. Bei dieser NBS-Variante ist aber mit schwerwiegenden Umweltbeeinträchtigungen zu rechnen, da großflächige Verzweigungsbauwerke nördlich und südlich von Darmstadt erforderlich werden. Aus diesem Grund war diese sogenannte „Konsens-Lösung“ bereits im ROV 2004 als schlechteste Variante ausgeschieden und wird auch weiterhin von PRO BAHN Hessen nicht befürwortet.

### **Planfall 1c (Seite 101)**

Hier wird zusätzlich zur „NBS pur“ eine 2-gleisige Verbindung zur Strecke Mainz-Bischofsheim – Darmstadt vorgeschlagen, genannt „Weiterstädter Spange“. Sie soll als reine Güterverkehrsstrecke nur in der Nacht betrieben werden, und kann dann ganze 11(!) zusätzliche GZ auf die NBS bringen. Damit würde die nächtliche Querschnittsbelastung auf der NBS lediglich von 36 auf 47 GZ steigen (Seite 103). Angesichts der zusätzlichen Investitionen von 250 Mio. € ist nicht nachvollziehbar, dass Intraplan trotzdem den Planfall 1c zur neuen Vorzugsvariante erklärt (Seite 131). (Historischer Exkurs: Die Deutsche Bundesbahn hat 1968 die zweigleisige alte Riedbahn Goddelau – Griesheim – Weiterstadt – Darmstadt Hbf wg. angeblicher Unwirtschaftlichkeit stillgelegt und abgebaut, obwohl auf dieser in der HVZ die Züge alle 20 bis 30 Minuten fahren<sup>1</sup>.)

### **Planfälle 1d und 1g (Seite 105)**

Von diesen beiden reinen Güterverkehrs-NBS Varianten schneidet nur der Planfall 1g mit der Weiterstädter Spange – die dann ganztags genutzt werden könnte - relativ gut ab. Nach Ansicht von Intraplan gibt es aber keine wesentlichen Leistungssteigerungen im Untersuchungskorridor, weil durch die Vermischung von IC/ICE-Verkehren mit RB und S-Bahn-Linien viele Doppelüberholungen erforderlich würden. Dadurch können die vom GV freiwerdenden Trassenkapazitäten nicht optimal genutzt werden. PRO BAHN Hessen bezweifelt dennoch, dass in diesem Planfall mit 1.027

---

1 [http://www.walter-kuhl.de/riedbahn/das\\_ende.htm](http://www.walter-kuhl.de/riedbahn/das_ende.htm) (abgerufen 16.5.2015)

Mio. BE noch 100.000 BE weniger Verlagerungen vom LKW auf den SGV als in 1c erfolgen (s. Balkendiagramm auf Seite 127).

## Entlastung der Bestandsstrecken von Güterzügen in den Nachtstunden (Seite 122-124)

In diesem Kapitel gehen die Gutachter von einem „Verlagerungspotential von 160 Güterzügen in der Nachtzeitscheibe“ aus. Dass dieser Wert unrealistisch ist, haben wir bereits im Abschnitt klar gestellt. Realistischer ist für PRO BAHN Hessen die theoretisch erreichbare Summe von 84 nächtlichen GZ in beiden Richtungen auf der NBS (s. Tabellen zur „Trassenkapazität für den SGV“ auf den Seiten 92 und 102). Es bedarf dringend der Erklärung, welcher Wert nun korrekt ist, denn als Querschnittsbelastung sind ja im Planfall 1c ohnehin nur maximal 47 GZ/Nacht vorgesehen.

## Wirtschaftliche Analysen (Seite 125-127)

Hier liegt der Verdacht nahe, dass die Gutachter bewusste Täuschungsabsichten verfolgen, vor allem wenn in den Grafiken auf den Seiten 125 und 127 totale Verzerrungen der Maßstäbe vorgenommen werden: Für Planfall 1a wird z.B. eine dauerhafte Investitionssumme von 2.8 Mrd € (linke Ordinate) einem jährlichen Nutzen von 2.1 Mrd BE (rechte Ordinate) mit einem völlig anderen Maßstab gegenübergestellt. Dadurch drängt sich im ersten Moment ein NKU-Faktor von  $>1.8$  auf, was natürlich Unsinn ist und dann in der Beschreibung der Grafik auch in den Bereich von „Wahrscheinlichkeiten“ verschoben wird. Darüber hinaus wird der BE-Maßstab bei den verschiedenen Planfällen auch noch ständig gewechselt, je nachdem welchen Eindruck der Auftraggeber und die Gutachter beim oberflächlichen Betrachten der Schaubilder erzeugen wollen. **Nur durch diese Skalenzerrungen entsteht auch beim Planfall 1c (der neuen Vorzugsvariante) der Eindruck einer positiven NKU.**

## Netzergänzende Maßnahme Wallauer Spange (Seite 133 ff)

Die Wallauer Spange wird von den Gutachtern in Verbindung mit der NBS zum Hbf Darmstadt zwar empfohlen, PRO BAHN kann die an sich wertvolle Verbesserung zwischen den Städten Wiesbaden, Darmstadt und dem Frankfurter Flughafen aber nur dann mittragen, wenn auf das Land Hessen und die beteiligten Kommunen keine außergewöhnlich hohen Kosten zu kommen. Dies ist aber bei dem hier vorgeschlagenen Betriebskonzept als „Hessen Express“, der allein vom RMV zu finanzieren wäre, zu befürchten.

## Planfallvarianten im Nordkorridor (Seite 159-198)

Die Investitionskosten für eine der beiden linksrheinischen Güterverkehrsneubaustrecken im Nordkorridor (Planfall 2a und 2b) oder die rechtsrheinische Westerwald-Taunus-Unterquerung (Planfall 2c) sind ohne die Angabe von Tunnellängen und anderen Rahmenbedingungen nicht überprüfbar. Gleichwohl teilt PRO BAHN Hessen die Ansicht der Gutachter, dass bei dem Nachfrageniveau der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 nur eine geringe Aussicht auf eine positive gesamtwirtschaftliche Rentabilität gegeben ist. Bei geschätzten Investitionskosten von bis zu 11,0 Mrd. € ist mittelfristig nicht mit einem positiven NKU-Faktor zu rechnen.

Demgegenüber könnte der Planfall 3a einer ABS Köln/Hagen – Siegen – Gießen – Hanau mit einer GZ-Verlagerung von bis zu 45 GZ/d bei einem vergleichsweise geringen Aufwand von 370 Mio. € zumindest eine geringe Entlastung des Mittelrheintals (-24 GZ/d) bewirken.

## Offene Fragen

Wir bitten um die Beantwortung folgender Fragen und Klärung offener Punkte:

1. Die Kompatibilität mit EU-Vorgaben zu TSI (Technische Spezifikation Interoperabilität) und zum ETCS-Ausbau ist zu klären.
2. Warum hat das BMVI die Untersuchung der Bahn-Knoten Köln, Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe in der Ausschreibung der Korridorstudie explizit ausgeschlossen? Bekanntermaßen sind diese die Problempunkte jeder neuen Trasse. Wird es eine ergänzende Studie der Bahn-Knoten geben?
3. Hat der DB-Konzern die Studie mitfinanziert? Falls ja, in welchem Umfang?
4. Hat der DB-Konzern Einfluss auf die Ausschreibung, Zielsetzung, Methodik, Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Studie genommen?
5. Im März 2015 hat DB ihre Fernverkehrsstrategie 2030 vorgestellt, die eine weitgehende Kehrtwende zurück zur Erschließung mittelgroßer Städte vorsieht. Ist die vorliegende Studie damit kompatibel?
6. Es fehlen Stellungnahmen z.B. von DB Netz, DB Fernverkehr, EU-Projekt CODE24 zum Korridorgutachten zu dessen Einordnung.
7. Es fehlt die Abstimmung mit der Verkehrskonzeption 2030 (Zielhorizont).
8. Bei der Präsentation am 12.3.2015 stellte Sts Ferlemann dar, der Bund finanziere nur die Stammstrecke, die „Extras“ sollten von den Bundesländern bezahlt werden. Auf welcher Rechtsgrundlage basiert diese Absicht? Müssen künftig auch die Anschlüsse an die BAB von den Ländern finanziert werden?
9. Welche rechtliche Handhabe besteht zur Verkehrslenkung auf der Schiene, sowohl nach EU- als auch nach nationalem Recht?
10. Der kürzeste Korridor von den ARA-Häfen nach den Süddeutschland führt südlich an Rheinland-Pfalz vorbei. Hat das BMVI eine Strategie für den Zielhorizont 2030, um den Güterverkehr tlw. über das belgische und französische Streckennetz abzuwickeln?
11. Die Definition der Nachtzeitscheibe ist eindeutig zu klären; im Text werden widersprüchliche Angaben gemacht, die die Ergebnisse unmittelbar und gravierend verfälschen.
12. Es fehlen Aussagen/Bezüge zu den RE-Netzen, die von den SPNV-Aufgabenträgern in Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz geplant werden (vgl. S. 62)
13. Planfall 1a = Mischverkehrsstrecke: Falls der Oberbau gleichzeitig für HGV mit 300 km/h und rumpelnde rumänische Kohlewaggons unterhalten werden soll: Wie werden die Trassenpreise berechnet?
14. Haben die Gutachter die Führung der NBS entlang der A5 durch das Weiterstädter Industriegebiet auf technische Machbarkeit untersucht (siehe Foto, aufgenommen von G. Gienger am 30.1.2010 von der Hochtanner Brücke Richtung Frankfurt):

- a) Unterquerung der 4-spurigen B42-Überführung und Anschlussstelle (im Bildhintergrund)? Die NBS müsste genau unter den Widerlagern der Brücke hindurchgeführt werden!
- b) Führung des Autoverkehrs während des halbseitigen Abbaus der B42-Überführung und Anschlussstelle?
- c) Platzbedarf zwischen A5 und Gebäude Loop5 (bei Führung östlich =rechts im Bild)?
- d) Beseitigung des Lärmschutzwalls zwischen A5 und Firma Segmüller mit eingelagertem Sondermüll der Fa. Merck (bei Führung westlich=links im Bild)?
- e) Kostenschätzung, Bauzeit, Akzeptanz bei Autofahrern und Anliegerkommunen?
- f) Sind diese Ergebnisse in die NKU eingeflossen?



## Vorschläge

Für eine verbesserte Bürgerbeteiligung schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

1. Das BMVI sollte ein Dialogforum zur NBS Rhein-Main / Rhein-Neckar einrichten, analog zum Dialogform ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda<sup>2</sup>.
2. Vorbildliche Maßstäbe für eine bürgerfreundliche und nutzbare Entscheidungsgrundlage setzt das BVU-Gutachten „Dialogforum Nord – Lösungsmöglichkeiten für die Engpässe der Schieneninfrastruktur im Raum Hansestadt Hamburg – Hansestadt Bremen - Hannover“ 2015.

<sup>2</sup> Siehe <http://www.hanau-wuerzburg-fulda.de/dialogforum-hanau-wuerzburg-fulda.html> (abgerufen 17.5.2015)

## Abschließende Bewertung der Korridorstudie durch PRO BAHN Hessen

Das Ergebnis der vorliegenden Studie, die nach Aussagen von Sts. Ferlemann zur Beurteilung des BVWP 2015 herangezogen werden soll, ist absolut unbefriedigend.

Wenn der Planungsfall 1c als neue Vorzugsvariante der DB in den vorrangigen Bedarf des Schienenwege-Ausbau-Gesetzes 2016 aufgenommen würde, wären damit schwere Nachteile für den gesamten Rhein-Main-Neckarraum verbunden.

Zunächst erwartet PRO BAHN Hessen eine Erklärung zur theoretischen Trassenkapazität im nächtlichen Güterverkehr auf der NBS: Wie oben beschrieben schwanken die Angaben hier von 84 bis 160 Güterzüge/Nacht. Durch die als segensreich dargestellte Verlagerung von max. 47 nächtlichen Güterzügen auf die NBS im Planfall 1c sollen die Bürger und Entscheidungsträger der betroffenen Regionen von der Sinnhaftigkeit einer Trassenvariante überzeugt werden, die kaum Vorteile mit sich bringen würde. Die grundsätzlich zu begrüßenden Zuwächse im GV fänden nämlich hauptsächlich tagsüber auf den Bestandsstrecken ohne bauliche Änderungen statt und würden insbesondere die Bewohner entlang der Riedbahn hochgradig belasten. Für betriebliche Änderungen sieht die 16. BImSchV leider keinen zwingend erforderlichen Schallschutz vor. Man müsste also davon ausgehen, dass nach der Verlagerung des ICE-Verkehrs auf die Neubaustrecke alle Kommunen an der Riedbahn ständig von wesentlich lärmintensiveren Güterzügen durchfahren würden.

PRO BAHN Hessen hält demgegenüber an der im gültigen Regionalplan für Süd-Hessen festgelegten Trasse (Variante IV aus dem ROV) fest. Diese führt von Norden kommend ausschließlich

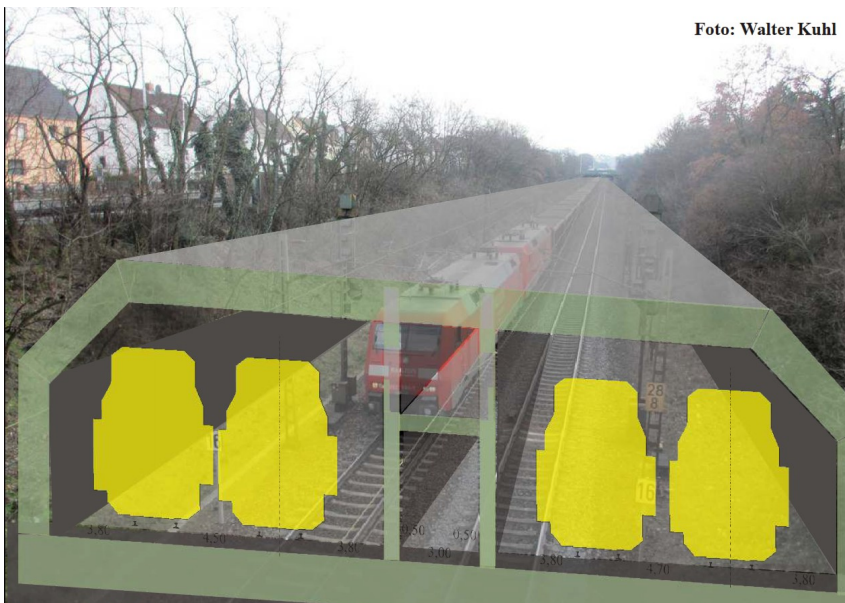


Foto: Walter Kuhl

über den Hbf Darmstadt entlang der Main-Neckarbahn bis südlich des Pfungstädter Moores. Wenn die Main-Neckarbahn zwischen Darmstadt Hbf und Südbhf von 2 auf 4 Gleise ausgebaut wird und den steigenden Güterverkehr ohnehin verkraften muss, wird bei der Durchfahrung von Wohnsiedlungsgebieten nach den Lärmschutzvorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verstärkter Schallschutz - z.B. in Form eines gedeckelten Trogs - erforderlich (siehe Fotomontage

Werner Krone auf Foto Walter Kuhl).

**Alle drei von den Gutachtern vorgeschlagenen Spangenlösungen werden dadurch ersetzt und komplett überflüssig:**

- Die Spange Klein-Gerau—NBS an der A67
- Die Weiterstädter Spange
- Die Pfungstädter Spange



Die freiwerdenden Investitionen sollen stattdessen in die Vollarbindung Darmstadt Hbf mit überdeckeltem Trog im Stadtbereich südlich des Hbf umgelenkt werden und in der NKU korrekt berücksichtigt werden.

PRO BAHN Hessen rät, die Entwurfsgeschwindigkeit der NBS auf 250 km/h festzusetzen. Als Durchfahrtsgeschwindigkeit in Darmstadt Hbf erscheinen 200-230 km/h sinnvoll.

Für die anschließende Riedquerung von der A5 zur A67 sind neue, detaillierte Bewertungen der Umweltverträglichkeit durchzuführen. Ggf. bietet sich hierfür die im Juni 2009 von den Umweltplanungsbüros Drecker und Froehlich/Sporbeck im Auftrag der DB-Netz entwickelte „Alternative Riedquerung“ nördlich des Gewerbegebietes Bensheim-West an.

## Impressum

### **PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.**

Postfach 11 14 16  
D-60049 Frankfurt/Main  
Telefon +49(0)6441 / 9631899  
Telefax: +49(0)6441 / 5669880  
mail@pro-bahn-Hessen.de  
Sitz des Vereins ist Frankfurt/Main.

### **Vertretungsberechtigter Vorstand gem. § 26 BGB:**

Thomas Kraft (Vorsitzender)  
Dr. Gottlob Gienger (1. Stellv. Vorsitzender)  
Werner Filzinger (2. Stellv. Vorsitzender)  
Helmut Lind (Kassenwart)

### **Verantwortlich für diese Stellungnahme:**

Dr. rer. nat. Gottlob Gienger  
Berliner Straße 32  
D-64807 Dieburg  
Tel. (0 60 71) 2 43 60 Fax (0 60 71) 8 17 60  
E-mail [info@starkenbourg-pro-bahn.de](mailto:info@starkenbourg-pro-bahn.de) oder [gienger@medianet-world.de](mailto:gienger@medianet-world.de)