

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.  
Postfach 11 14 16  
60049 Frankfurt a.M.

Darmstadt, den

9. Juni 2003  
Regierungspräsidium Darmstadt  
Wilhelminenstraße 1-3

64283 Darmstadt

**Durchführung des Raumordnungsverfahrens und Entscheidung einer Abweichung vom Regionalplan Südhessen 2000 für die DB-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar - Trassenabschnitt im Regierungsbezirk Darmstadt**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. nimmt zu dem obengenannten Raumordnungsverfahren wie folgt Stellung:

Der Landesverband Hessen e.V. des Fahrgastverbandes PRO BAHN tritt für die Trassenvariante IV mit der Bündelung des neuen Schienenweges mit der BAB A 5 bei gleichzeitiger Anbindung von Darmstadt Hbf ein. Nur durch den von uns - in Übereinstimmung mit vielen Institutionen in der Region - geforderten Anschluss des Darmstädter Hauptbahnhofs an die Schnellstrecke wird unseres Erachtens die Vorgabe der Ziffer 7.1-4 des Regionalplans Südhessen 2000 vom 14.11.2000 erfüllt, wonach der Darmstädter Hauptbahnhof in die Neubaustrecke (NBS) einzubinden ist.

Die Trassenvarianten I und II entsprechen nicht den Forderungen des gültigen Regionalplans für Südhessen, da im Fall der Variante II nur der neue Bahnhof „Darmstadt West“ angefahren werden kann bzw. im Fall der Variante I neben der möglichen Bedienung des Bahnhofs „Darmstadt West“ zusätzlich lediglich ein sog. „Betriebsanschluss“ von der NBS in Richtung Darmstadt Hbf geschaffen wird. Dieser „Betriebsanschluss“ mit einer von uns angenommenen Höchstgeschwindigkeit mit 80 km/h bedeutet einen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr enormen Geschwindigkeitseinbruch. Aber auch das Fehlen eines Anschlusses von der Main-Neckar-Bahn südlich von Darmstadt Hbf zur NBS bedeutet, dass von einer „Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs“, die unseres Erachtens als eine **Netzeinbindung in den Hochgeschwindigkeitsverkehr** zu verstehen ist, bei der Variante I nicht die Rede sein kann. Die „Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs“ ist dementsprechend nur dann erfüllt, wenn nach Norden bzw. Westen und nach Süden ein dem Geschwindigkeits- und Qualitätsniveau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs entsprechender Anschluss an die NBS geschaffen wird.

Für die Bedienung von Darmstadt Hbf im Hochgeschwindigkeitsverkehr sprechen vor allem Argumente der Verkehrserschließung des Raums Starkenburg, die im Einzelnen in der Studie des Zentrums für integrierte Verkehrssysteme (ZIV), die in der Anlage D der Raumordnungsunterlagen

enthalten ist, dargestellt sind. Zur Vermeidung von Wiederholungen schließen wir uns diesen Aussagen im vollen Umfang an. Insbesondere stellen wir heraus, dass sich auf Grund der vielfältigen, auch von uns stets unterstützten Bemühungen, der Darmstädter Hauptbahnhof bereits jetzt zu einer echten Verkehrsdrehscheibe im regionalen und lokalen Nahverkehr mit hohen Umsteigerzahlen entwickelt hat. Diese positive Entwicklung wird sich noch in diesem Jahr durch die Straßenbahnverbindung Darmstadt Hbf - Luisenplatz - Kranichstein fortsetzen und dann hoffentlich auch im Jahre 2005 mit der Inbetriebnahme des neuen Konzepts für die Odenwaldbahn verstärken. Die konsequente Fortsetzung dieser Entwicklung kann nur bedeuten, dass die beabsichtigte NBS über Darmstadt Hbf geführt wird und für einen angemessenen Teil der Darmstadt berührenden Züge ein Halt in Darmstadt Hbf vorgesehen wird.

Die Varianten III und IV erfüllen aus unserer Sicht alle verkehrlichen Anforderungen, hinsichtlich Leistungsfähigkeit, Fahrzeiten und bundesweiten Fahrgastpotenzialen.

Gegenüber den Varianten entlang der A67 bietet die Variante IV günstigere Trassierungsparameter im Raum des Viernheimer Dreiecks bis zum Kurvenbeginn zur Riedbahn. Die Variante IV (mit möglicherweise unterschiedlicher Fortsetzung im Süden) wird von uns daher gegenüber der Variante III vorgezogen.

Die Variante V führt aufgrund ihrer doppelten Trassierung im Bereich Darmstadt zu den größten ökologischen Beeinträchtigungen und zu den höchsten Kosten und ist daher nicht weiterzuverfolgen.

### **Ergänzende Aspekte**

Im Raumordnungsverfahren sollten folgende Gesichtspunkte berücksichtigt werden:

#### **1. 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 mit ihrem Konzerntöchtern DB Reise und Touristik AG und DB Cargo AG der Hauptnutzer der neuen Strecke sein wird, werden auch andere Betreiber die NBS im SPFV und im nationalen und grenzüberschreitenden Güterverkehr nutzen. Das sich daraus ergebende Verkehrsaufkommen sollte ebenfalls abgeschätzt werden, die Umweltauswirkungen für die Region sollten mitbewertet werden.

#### **2. Netzverknüpfung der Neubaustrecke mit dem Bestandsnetz**

Nach unserer Auffassung ist eine vollständig flexible Nutzung der NBS Rhein-Main - Rhein-Neckar nur dann gegeben, wenn sie durch das räumliche Gebiet des Darmstädter Hauptbahnhofs geführt wird (Varianten III, IV und V). Hier ein Blick auf die sich daraus ergebenden Nutzungsvarianten:

- Köln - Siegburg/Bonn - Montabaur - Limburg Süd - Frankfurt-Flughafen Fernbahnhof - NBS - Darmstadt Hbf - NBS - Mannheim/Heidelberg/Stuttgart
- Köln - Siegburg/Bonn - Montabaur - Limburg Süd - Wiesbaden - Mainz - (Groß-Gerau) - Darmstadt Hbf - NBS - Mannheim/Heidelberg/Stuttgart
- Köln - Bonn - Koblenz - Mainz - (Groß-Gerau) - Darmstadt Hbf - NBS - Mannheim/Heidelberg/Stuttgart
- Köln - Siegburg/Bonn - Montabaur - Limburg Süd - Frankfurt-Flughafen Fernbahnhof - NBS - Darmstadt Hbf - Bensheim - Weinheim - Heidelberg
- Frankfurt a.M. Hbf - (Langen) - Darmstadt Hbf - NBS - Mannheim/Heidelberg/Stuttgart

Bei der Variante IV ergibt sich schon nördlich von Bickenbach, d.h. ca. 10 km vor dem Darmstädter Hbf, eine Streckenverknüpfung mit der Main-Neckar-Bahn.

### 3. 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.

### 4. Einbeziehung der Nullvariante

In der Pressemitteilung „Öffentlicher Personenverkehr 2001“ des Statistischen Bundesamtes vom 8. April 2002 heißt es: *„Im Fernverkehr mit Eisenbahnen sank die Beförderungsleistung um 2,9 % auf 34,8 Mrd. Pkm. Die Rückgänge der Fahrgäste und der Beförderungsleistungen im Eisenbahnfernverkehr sind zum Teil auf Umwidmungen von Fernverkehrs-*

*Nahverkehrsverbindungen zurückzuführen.“*

In der Pressemitteilung „Öffentlicher Straßenpersonenverkehr, 1. bis 3. Quartal 2002“ des Statistischen Bundesamtes vom 9. Januar 2003 heißt es: *„Im Eisenbahnfernverkehr sank die Beförderungsleistung um 5,9% auf 24,7 Mrd. Pkm. Die im Vergleich zur Gesamtentwicklung höheren Rückgänge der Fahrgäste und der Beförderungsleistungen im Eisenbahnfernverkehr sind zum Teil auf Umwidmungen von Fernverkehrs- in Nahverkehrsverbindungen zurückzuführen.“*

Unmittelbar nach Einführung des nicht marktgerechten neuen DB-Preissystems und der kompletten Streichung des Interregio-Systems am 15.12.2002 durch DB Reise und Touristik brachen die Fahrgastzahlen im SPFV dramatisch um ca. 15% ein. Die Auslastung der Züge auf der NBS Köln - Rhein - Main liegt derzeit bei 32%. Daher ist zu prüfen, ob unter diesen Bedingungen überhaupt ein absehbarer Bedarf für eine NBS Rhein-Main - Rhein-Neckar besteht.

Folgende Möglichkeiten sollten erneut geprüft werden:

- Nullvariante
- Kompletierung der ABS Frankfurt - Mannheim (Riedbahn) gem. BVWP 92
- Ertüchtigung der Main-Neckar-Bahn für dichtere Zugfolgen.

Insbesondere sollte die DB Netz AG die begonnenen kapazitätsmindernden Rückbaumaßnahmen auf der Main-Neckar-Bahn unterlassen, z.B. den Ausbau von Weichen und Überholgleisen.

## **5. SPFV-Zubringerstrecke Mainz - Darmstadt; Netz 21**

Mit der geplanten NBS Rhein-Main - Rhein-Neckar eröffnet sich der Region Starkenburg die strategische Option, die heute noch zwischen Mainz und Mannheim ohne Halt via Worms verkehrenden EC/IC- sowie ICE-Züge zukünftig via Groß-Gerau und Darmstadt Hbf (Verkehrshalt) ihren Weg zumindest fahrzeitneutral Richtung Mannheim zu führen.

Das wäre letztendlich auch „Netz 21“-kompatibel (siehe hierzu Übersichtskarte im Ordner A auf Seite 20). Demnach wird die Strecke Köln - Bonn Hbf - Koblenz - Boppard - Bingen - Mainz - Groß-Gerau mit Verzweigung Richtung Riedbahn - Mannheim sowie Darmstadt - Main-Neckar-Bahn - Heidelberg dem Leistungsnetz zugerechnet. Dies bedeutet nach DB-Definition die qualifizierte Abwicklung von Fern-, Nah- und Güterverkehr auf einem Gleis.

Vorrangstrecke für die langsameren Verkehre in Wirtschaftskorridoren ist hingegen der Abschnitt Köln - Gremberg - Bonn-Beuel - Neuwied - Oberlahnstein - Rüdesheim - Wiesbaden Ost - Mainz Hbf - Oppenheim - Worms - Ludwigshafen - Mannheim.

Alle unterstellten SPFV-Soll-Zugzahlen 2010 (26 auf Strecke Mainz - Worms - Mannheim und 0 auf Strecke Mainz - Groß-Gerau - Darmstadt) stehen somit im krassen Gegensatz zur bisher DB-seitig verfolgten „Netz 21“-Strategie,

welche zuvor beschrieben wurde. Vergleiche hierzu auch die Grafiken auf den Seiten 10, 11 und 20 im Ordner A.

Die Strecke Mainz - Groß-Gerau - Darmstadt ist alleine schon deshalb als SPVV-Zubringerstrecke für die NBS geeignet, weil sie topografisch betrachtet schnurgerade verläuft und schon jetzt mit maximal 160 Stundenkilometer befahren werden kann.

Lediglich im Groß-Gerauer Stadtgebiet gibt es momentan kurvenbedingt einen Geschwindigkeitseinbruch auf 120 km/h. Dieser Geschwindigkeitseinbruch ließe sich problemlos beheben, wenn das brachliegende Industriegleis-Areal auf dem Südzucker-Gelände im Bereich zwischen Bahnüberführung „Nordring“ und Fabrikstraße baulich für einen großzügiger bemessenen neuen Kurven-Radius genutzt werden könnte.

Auch wird nach unserer Auffassung noch im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zu klären sein, inwiefern diese DB-unternehmenspolitisch dem Leistungsnetz zugeordnete Strecke nach/von Mainz neben der aus Richtung Frankfurt-Flughafen kommenden NBS fahrdynamisch besser ins nördliche Gleisvorfeld des Darmstädter Hauptbahnhofs ein- und ausgefädelt werden kann.

## **6. Variante IV und Reaktivierung Darmstadt/Eberstadt - Pfungstadt**

Im Ordner B1, Kapitel 2.5.2.1.1, 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:

- RMV und DADINA planen derzeit die Wiederaufnahme des SPNV nach Pfungstadt zeitgleich mit der Inbetriebnahme des neuen Konzepts für die Odenwaldbahn im Jahre 2005, d.h. lange vor einer evtl. Inbetriebnahme der NBS.
- Ein Verkehrsweg genießt normalerweise Bestandsschutz, auch wenn er stillgelegt ist. Das bedeutet, dass bei Planungskonflikten zunächst einmal der Kostenverursacher, d.h. DB Netz, evtl. Mehrkosten zu tragen hätte.