

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

Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstraße 1-3

64283 Darmstadt

Darmstadt, den 28. Jan.2004

**Durchführung des Raumordnungsverfahrens und Entscheidung über die Zulassung von Abweichungen vom Regionalplan Südhessen 2000 für die DB-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar – Trassenabschnitt im Regierungsbezirk Darmstadt
Hier: Ergänzende Beteiligung aufgrund der Nachmeldung von Gebieten nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie der Europäischen Union**

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 hält an seinem Votum für die Trassenvariante IV mit vollwertiger Anbindung von Darmstadt Hbf fest. Zweite Priorität genießt nach wie vor Variante III wegen der engeren Kurvenradien am Viernheimer Dreieck. Die Varianten I, II und V lehnen wir aus den früher dargelegten Gründen ab.

Der Bewertung der Varianten aus Sicht der DB Projektbau GmbH auf S. 24 ff. ist zu entnehmen, dass sich bei keiner der Varianten I bis V Ausschlussstatbestände unter FFH- und Vogelschutzaspekten ergeben.

Für die Varianten I, II, III und V betragen die geschätzten Mehrkosten insgesamt jeweils etwa 10. Mio. Euro. Bei der Variante IV führt die DB geschätzte Mehrkosten von ca. 350 Mio. Euro an, die aus der vorgeschlagenen Untertunnelung des Pfungstädter Moores auf einer Länge von 3,6 km und des Vogelschutzgebiets „Wälder der südlichen hessischen Oberrheinebene“ auf einer Länge von ca. 1 bis 1,5 km resultieren.

Der Auffassung der DB, aufgrund der Kosten von 350 Mio. Euro sei ihr die Weiterverfolgung der Variante IV in einem späteren Genehmigungsverfahren nicht zuzumuten, widersprechen wir entschieden.

Als Fahrgastverband können wir uns zu den aus Naturschutzgesichtspunkten notwendigen Schutzmaßnahmen, insbesondere den Tunnelbauten, nicht im Detail äußern; dies können die Naturschutzbehörden und ggf. die Naturschutzverbände beurteilen.

Jedoch kritisieren wir folgende Mängel und Unterlassungen der vorgelegten Studien:

1. Es fehlen Unterlagen zu den technischen Planungen der auf S. 22/23, Tabelle 1 vorgestellten Maßnahmen der planerisch-technischen Optimierung. Deshalb können die technischen Aspekte nicht überprüft werden.
2. Während das Ziel der Umweltverträglichkeitsprüfung eine breite ergebnisoffene Prüfung sein sollte, verfolgt die DB Projektbau offensichtlich nur eine technische Lösung in Form der Variante I.
3. In einer Umweltverträglichkeitsprüfung haben finanzielle Argumente nichts zu suchen, diese sollten allenfalls in eine Kosten-Nutzen-Untersuchung einfließen.

4. Kaum einer der Verfahrensbeteiligten (PRO BAHN am allerwenigsten) hat von der DB Maximallösungen wie die Untertunnelung ökologisch sensibler Bereiche im bergmännischen Vortrieb gefordert. Die DB hat es versäumt, andere schonende Bauverfahren bzw. Bauausführungen in die vergleichende Betrachtung zu ziehen.
5. Gemäß der vorgelegten Karte „Optimierte Trassierung der Trassenvarianten der Neubaustrecke“ soll die optimierte Variante IV zwischen km 28,0 und km 30,7 untertunnelt werden. Hier tun sich mehrere Fragen und Widersprüche auf:
 - Zwischen km 28.0 und der Kreuzung mit der Straße Pfungstadt – Jugenheim bei km 29.4 verläuft die optimierte Variante IV unmittelbar westlich neben den vorhandenen Gleisen der Main-Neckar-Bahn.
 - Warum will die DB die NBS in diesem Bereich untertunneln, wenn 5 m daneben schon die Main-Neckar-Bahn das Pfungstädter Moor durchschneidet?
 - Kann unmittelbar parallel zur Main-Neckar-Bahn ein Tunnel in bergmännischer Bauweise ohne Stützmaßnahmen gebohrt werden?
 - Gemäß Karte wäre also der Tunnel nur ca. 2,7 km und nicht 3,5 km lang, die Kosten betrügen proportional der DB-Schätzung nur ca. 270 Mio. Euro.
6. Die DB hat es versäumt, eine plausible und nachvollziehbare Berechnung der Kosten für die beiden Tunnelbauwerke vorzulegen, basierend auf den Baukosten vergleichbarer Bauwerke.
7. Bei einem Tunnelquerschnitt von ca. 100 m² und einer Länge von 5,1 km entstehen 510 000 m³ Erdaushub. Bei einer angenommenen Deponiehöhe von 5 m ist dafür eine Deponiefläche von 102 000 m² =10,2 ha notwendig. Hierfür müssen entsprechende (ökologisch minderwertige) Flächen mit Zufahrtswegen nachgewiesen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Holger Kötting

Stv. Vorsitzender