PRO BAHN

Landesverband Hessen e.V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband

Stellungnahme

Planänderungen für DB-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar

Planfeststellungsabschnitt 1

Frankfurt / Neu-Isenburg / Mörfelden-Walldorf

Erneute Offenlegung September/Oktober 2010

Vorbemerkung

Der PRO BAHN Landesverband Hessen e.V. beschränkt sich in seiner Stellungnahme die planerische Konzeption, die verkehrstechnischen Nutzung sowie die Umweltauswirkungen des Planungsvorhabens.

1. Planungskonzeption

1.1. DB-Planungskonzeption

Im Rahmen seiner deutschlandweiten "Bahntour" machte der Bundestagsabgeordnete Dr. Anton Hofreiter (Bündnis 90/Die Grünen) Station in Darmstadt. Hauptthema der gut besuchten Abendveranstaltung im Darmstädter Staatsarchiv am 11.05.2010 war die Linienführung der Neubaustrecke (NBS) Frankfurt - Mannheim im Gebiet der Stadt Darmstadt. Die Deutsche Bahn war auf dem Podium vertreten durch den Konzernbevollmächtigten für Hessen, Dr. Klaus Vornhusen. Im Verlauf der Veranstaltung schilderte MdB Hofreiter die grundlegend falsche Planungsphilosophie der DB: In Deutschland werde viel Geld in teure Projekte investiert, ohne die Fahrplanfolgen zu bedenken. Typisch sei die Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt mit einer unbrauchbaren Kantenfahrzeit von 70 Minuten. Eine umgekehrtes Vorgehen sei richtig: Zuerst die anzubindenden Städte festlegen, einen Ziel-Fahrplan ("Deutschland-Takt") entwickeln und daraus die erforderlichen Streckenausbauten ableiten. Seit der Bahnreform habe der Bund 250 Mrd. Euro für das System Schiene ausgegeben, davon 25 Mrd. Euro für Neubaustrecken. Dennoch seien die Fahrgastzahlen im Fernverkehr seit 1994 gesunken, was auch der DB-Konzernbeauftragte Dr. Vornhusen nach anfänglichem Widerspruch eingestehen musste. Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes klaffe ein Finanzierungslücke von 23 Mrd. Euro. So könne es nicht weitergehen. Erforderlich sei es, die Planungsphilosophie vom Kopf auf die Füße zu stellen.

Dieser Einschätzung ist nichts hinzuzufügen.

1.2. Das Schweizer Modell „Bahn 2030“

PRO BAHN plädiert dringend dafür, auch für den Ausbau des Schienennetzes in Deutschland und die Planung der NBS RM-RN die Grundprinzipien des finanziell, verkehrlich und in puncto Umweltbilanz äußerst erfolgreichen Modells „Bahn 2000/2030“ anzuwenden. Zusammengefasst hier dessen wichtigsten Prinzipien:

- Der Netzausbau erfolgt nach einem konsistenten stufenweise umsetzbaren Gesamtkonzept.
- Strikte Ausrichtung des Nah- und Fernverkehrs am Prinzip des Integralen Taktfahrplans
- Detaillierte Analysen der Nachfrage, Erfassung der Ein-und Aussteiger auf allen Bahnöfen und der Reisendenzahlen auf dem gesamten Netz
- Identifizierung der Engpässe im Netz und betrieblichen Schwachpunkte
- Konsequente Beseitigung betrieblicher Hemmnisse
- Konzeption neuer Verkehrsangebote
- Konzeption verschiedener Ausbauvarianten
- Kosten-Nutzen-Bewertung aller Maßnahmen durch netzweite Simulation
- Priorisierung der Maßnahmen nach Kosten-Nutzen-Bewertung, dann Planungsphase
- Konsequente Erhöhung der Streckenkapazitäten
- Konsequente Erhöhung der Zugkapazitäten
- Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anschlußsicherheit in den Knotenpunkten

1.3. Methodisches Vorgehen des Schweizer Bundesamtes für Verkehr

Das Parlament hat am 20. März 2009 das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung

derBahninfrastruktur (ZEBG) verabschiedet. Das ZEB-Gesetz macht klare Vorgaben über die bei Bahn 2030 anzuwendende Methodik: Den Massnahmen hat ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Bedarfs- und Angebotskonzept zu Grunde zu liegen. So wurde auf der Grundlage der Perspektiven für den Personen- und Güterverkehr des Bundesamts für Raumentwicklung ARE, unter Verwendung des bimodalen UVEK-Verkehrsmodells und dem der SBB die Entwicklung der Schienenverkehrsnachfrage für das Jahr 2030 abgeschätzt. Anschliessend wurde der Bedarf nach zusätzlichen Transportleistungen zur Deckung der steigenden Nachfrage bestimmt. In einem Vergleich mit den Kapazitäten des sich bis zum Jahr 2030 (ohne Bahn 2030) entwickelnden Bahnnetzes wurden dann die Kapazitätsengpässe ermittelt, das Angebot festgelegt und die notwendigen Massnahmen bestimmt. Anschliessend erfolgte eine Nachhaltigkeitsbeurteilung mit dem Instrument NIBA (Nachhaltigkeitsindikatoren für die Bahninfrastruktur).

Hier eine Reihe von Quellenverweisen für eine ausführliche Darstellung:

Christian Kräuchi, Ueli Stöckli, Mehr Zug für die Schweiz, Die Bahn-2000-Story, 240 Seiten , 300 Abb. Vierfarbig, ISBN 3-909111-06-8
http://mct.sbb.ch/mct/konzern_projekte.htm
http://mct.sbb.ch/mct/infra-dienstleistungen/infra-bau/infra-grossprojekte.htm
http://mct.sbb.ch/mct/infra-dienstleistungen/infra-bau/infra-grossprojekte/infra-bahn2030.htm

2. Nutzung der Neubaustrecke für den Güterverkehr?

Die Vorstand der DB Netz AG, die DB Projektbau, der DB-Konzernbeauftragte Dr. Klaus Vornhusen und besorgte Anwohner bringen immer wieder die Nutzung für den Güterverkehr (SGV) vorwiegend nachts ins Gespräch. In diesem Kapitel soll ein wenig genauer beleuchtet werden, wie realistisch dies ist.

Für eine SGV-Nutzung stünde ohnehin nur ein ICE-freier Zeitkorridor von ca. 01.00 Uhr bis ca. 5.00 Uhr nachts zur Verfügung. DB-Projektbau sprach bisher immer von 40 SGV-Bewegungen auf der NBS RM-RN.

Hier zunächst einmal ein Blick auf die derzeit unsere Region durchfahrenden SGV-Linien:

Korridor 1	Rechte / linke Rheinstrecke – Mainz-Bischofsheim – Groß-Gerau-Dornberg - Riedbahn – Mannheim Rangierbahnhof – Basel/Stuttgart/Saarbrücken bzw. Biblis – Worms – Ludwigshafen Abzweig Rotes Kreuz - Saarbrücken
Korridor 2	Rechte / linke Rheinstrecke – Mainz-Bischofsheim – Darmstadt Hbf – Main-Neckar-Bahn – Heidelberg/Schwetzingen/Mannheim Rangierbahnhof – Basel/Stuttgart/Saarbrücken
Korridor 3	Rechte / linke Rheinstrecke – Mainz-Bischofsheim – Darmstadt Nord – Mainaschaff – Abzweig Steinerts - Hanau oder Aschaffenburg - Würzburg
Korridor 4	Main-Weser-Bahn – Ffm West – Ffm Louisa – Darmstadt Hbf – Main-Neckar-Bahn - Mannheim Rangierbahnhof – Basel/Stuttgart/Saarbrücken
Korridor 5	Main-Weser-Bahn – Ffm West – Ffm Louisa – Darmstadt Nord – Aschaffenburg – Würzburg
Korridor 6	Hanau – Ffm Süd – Ffm Louisa – Darmstadt Hbf – Main-Neckar-Bahn – Heidelberg/Schwetzingen/Mannheim Rangierbahnhof – Basel/Stuttgart/Saarbrücken
Korridor 7	Main-Weser-Bahn – Ffm West - Abzweig Messe - Ffm-Niederrad - Ffm Stadion - Riedbahn – Mannheim Rangierbahnhof – Basel/Stuttgart/Saarbrücken bzw. Biblis – Worms – Ludwigshafen Abzweig Rotes Kreuz – Saarbrücken
Korridor 8	Hanau – Ffm Süd – Ffm Stadion – Riedbahn – Mannheim Rangierbahnhof – Basel/Stuttgart/Saarbrücken bzw. Biblis – Worms – Ludwigshafen Abzweig Rotes Kreuz – Saarbrücken
Korridor 9	Würzburg – Aschaffenburg – oder Hanau – Abzweig Steinerts – Mainaschaff – Darmstadt Nord – Darmstadt Hbf – Main-Neckar-Bahn – Heidelberg/Schwetzingen/Mannheim Rangierbahnhof – Basel/Stuttgart/Saarbrücken
Korridor 10	Würzburg – Aschaffenburg – oder Hanau – Abzweig Steinerts – Mainaschaff – Darmstadt Nord - Klein-Gerau Abzweig Eichmühle – Groß-Gerau-Dornberg – Riedbahn - Mannheim Rangierbahnhof – Basel/Stuttgart/Saarbrücken bzw. Biblis – Worms – Ludwigshafen Abzweig Rotes Kreuz - Saarbrücken

Entscheidend für eine sinnvolle SGV-Nutzung werden die zukünftigen Verknüpfungen zwischen der NBS RM-RN und dem Bestandsnetz sein.

Als gesichert gilt momentan nur die Trennung bzw. Zusammenführung von NBS RM-RN mit Riedbahn in Zeppelinheim. Sie wäre nutzbar für SGV aus den Korridoren 4, 5, 6, 7, 8.

Dadurch auf Main-Neckar-Bahn frei werdende SGV-Trassen könnten mit SGV aus dem Korridor 1 belegt werden.

Des weiteren kann es auch sein, das wirtschaftliches Wachstum zu einer verstärkten SGV-Nachfrage auf den Korridoren 4, 5 6, 7 und 8 führt, so dass trotz NBS-Nutzung keine nächtliche SGV-Minderung auf der Main-Neckar-Bahn eintritt.

Wenn es eine **Vollanbindung von Darmstadt Hbf** gäbe, wäre diese für SGV-Verlagerungen aus folgenden Korridoren interessant:

1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 und 9.

Selbstverständlich gibt es jedoch auch hier keine Entlastungsgarantie für die Main-Neckar-Bahn, weil wirtschaftliches Wachstum zu stärkerer SGV-Nachfrage führen kann, die wiederum im Altnetz untergebracht werden müsste.

Eine einspurige Süd-, Nord- oder Durchgangsanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs dürfte für eine SGV-Ein- und Ausfädelung im Begegnungsverkehr ein kapazitatives Nadelöhr darstellen und erst recht keine SGV-Entlastung für die Main-Neckar- oder Riedbahn bringen.

Im Raum Mannheim wird die **NBS RM-RN vermutlich zwischen Mannheim-Blumenau und Mannheim-Schönau mit der östlichen Riedbahn** verknüpft werden, so das hier Ein- bzw. Ausfädelungen des SGV möglich sind.

Angesichts der momentan äußerst knappen Bundesfinanzmittel sowie des bevorstehenden Regierungswechsels auf Bundesebene, einhergehend mit bereits ausgetauschtem Bahnmanagement sowie einem zeitlich unabsehbar verschobenen Bahn-Börsengang sollte die NBS RM-RN nochmals gründlich bezüglich ihres Nutzungscharakters bei gleichzeitiger Betrachtung des nachbarschaftlich hierzu existierenden Bestandsnetzes untersucht werden.

Dabei wird dann sicherlich nochmals zu klären sein, ob die NBS RM-RN eine volle, eingeschränkte oder eventuell auch gar keine SGV-Tauglichkeit haben soll.

So dürfte beispielsweise der Bau des vom Bergsträßer Landrat Matthias Wilkes geforderten 11 Kilometer langen Flachlandtunnel ein starkes Betriebshemmnis für SGV-Abwicklung darstellen, sofern die Ein- und Ausfahr-Rampen nicht entsprechend flach ausgebildet sind.

Ganz zu schweigen von anderen Tunnelprojekten u. a. auch im Bereich des Darmstädter Kreuzes sowie eines möglichen unterirdischen Darmstädter ICE-Westbahnhofs im Bereich der Siedlung Tann.

Als Beispiel für eine SGV-Vollanbindung kann der Bau einer Verbindungskurve im Stadtgebiet von Weiterstadt dienen, um aus Richtung Rheinkorridor kommend in die NBS RM-RN zu gelangen bzw. umgekehrt.

3. Innovativer Lärmschutz statt herkömmlicher Lärmschutzwände

Es geht um Grundsätzliche Fragen der NBS-Lärmschutz-Prävention. PRO BAHN als Fahrgastverband lehnt das herkömmliche Lärmschutzwand (LSW)-System ab, sofern die kritische Reisezugwagen-Fensterband-Höhe von 2,00 Meter ab Schienen-Oberkante (SO) überschritten wird. HGV-Fahrten bei einer topografisch im Flachland-Bereich gebauten Strecke auf Rohr-Post-Niveau kann nicht die Perspektive für ICE-Fahrgäste in diesem noch relativ jungen Jahrhundert sein. Überall dort, wo diese intransparent geplanten LSW-Höhen-Überschreitungen nach dem gegenwärtigen NBS-Planungsstand drohen, sollten kreative Lösungen angestrebt werden.

Schon heute gibt es einen dafür sehr umfangreichen Instrumenten-Kasten, welcher jedoch der breiten Öffentlichkeit von den Planungs-und Bau-Verantwortlichen bei Politik sowie Bahn so gut wie nie näher gebracht wird. Auch dürfte dieses Alternativ-Wissen hierüber in den betroffenen Anlieger-Gemeinden und Städten so gut wie gar nicht vorhanden sein, weil es auch von den bahnpolitisch verantwortlichen Kreisen nicht offensiv in die öffentliche Debatte eingeführt wird. Man könnte dahinter eine beabsichtigte massive einseitige Lobby-Steuerung der Alu-Wand-Industrie zu Gunsten ihrer Produkte vermuten.

Nach unserem Kenntnisstand gibt es folgende kreativen Lösungen zur fahrgast- und zugleich auch

anliegerverträglichen Bahnlärm-Reduzierung:

☑ Zum Gleisprofil hin gewölbte LSW mit durchgängig transparentem Teil in Fensterband-Höhe vom Firma "CALMA-TEC Lärmschutzsysteme GmbH", Bahnstraße 4, A-2340 Mödling: Schöne Landschaft verdient schön gestalteten Lärmschutz! Schallschutzwände sollen sich harmonisch in die Umgebung einfügen und nahezu unsichtbar sein. Zugleich müssen Sie den besten akustischen Schutz bieten. Das Lärmschutzsystem CALMA-TEC HG-C wurde unter dieser Prämisse in einem internationalen Forschungsprojekt entwickelt und vom Eisenbahnbundesamt für Geschwindigkeiten bis 300 km/h ohne Einschränkungen zugelassen. Zu nennen wären in diesem Zusammenhang Aufsatzelemente von 30 bis 50 cm Höhe mit zusätzlicher Lärmschutzwirkung von 2,5 bis 4 dB, besonders geeignet für LSW-Bauhöhen-Einsparung bei gleichzeitiger Schutzleistungserhöhung. Weitere Marken-Artikel sind Zero-Reflektion als nahezu 100%-iger Lärmschlucker (laut europäischer Vornorm gemäß CEN 1793-4 minus 8,7 dB) sowie die unsichtbare - also komplett transparente - Wand mit höchst effektivem Lärmschutz.

☑ Hochwirksamer Schutz vor Lärm und Erschütterungen durch das Masse-Feder-System der Firma "GERB Schwingungsisolierungen GmbH & Co KG, Ruhrallee 311, 45136 Essen. Das Traditionsunternehmen "GERB Schwingungsisolierungen" bietet seit über 100 Jahren effektive Lösungen zum Schutz vor Erschütterungen und Sekundärschall. Weltweit wurden bei Metro, Straßenbahn, Güter- und Hochgeschwindigkeitsstrecken zahlreiche GERB Masse-Feder-Systeme in Betrieb genommen, die es in folgenden Ausführungen gibt:

- KY-System: Elastische Lagerung des Gleistroges (Schotterbett)/der Fahrwegplatte (FF); kostengünstige Lösung bei Standardfahrwegen mit seitlichem Zugang.
- GSI-System: Integration der Federelemente in der Fahrwegplatte; Lösung bei beengten Platzverhältnissen sowie bei Weichenanlagen, bei denen kein seitlicher Zugang möglich ist.

☑ Schienenkonditionierungssysteme zur Eliminierung und Vermeidung von Rollgeräuschen und Kurvenquietschen - also Lärm-Ausschaltung unmittelbar an der Quelle - durch die Firma "Rail Partner Deutschland GmbH", Anne-Frank-Straße 11, 47559 Kranenburg. Lärmreduktion in Kurven bis zu 20 db(A) und auf Geraden bis 8 dB(A). Durch das Anbringen von Spritzdüsen für Konditioniermittel, die elektronisch gesteuert werden, lassen sich Quietsch-, Lauf- und Rubbelgeräusche und damit Lärm und Erschütterungen insbesondere in Kurven und bei Weichenanlagen drastisch abbauen. Gleichzeitig werden die Haltbarkeit und die Schleifintervalle der Schienen wesentlich verlängert.

☑ Lärmschutzpaneele, Ranksysteme, Niedrigwände, Sonderkonstruktionen aus Aluminium und transparenten Werkstoffen bis Tempo 300 km/h (mit EBA-Zulassung) von Firma "Bongard & Lind GmbH & Co. KG, Heilberscheider Straße 12, 56412 Nentershausen. Modernste Verfahren zur Messung von Lärmemissionen ermöglichen die zielgenaue Konstruktion unauffälliger und äußerst wirksamer Lärmschutzsysteme. So lassen sich mit der akustischen Kamera Lärmquellen und Reflexionen genau ausmachen, um dann die Lärmsysteme für diese spezielle Situation auszurichten. Schallreduktion je nach Ausführung 5 bis 20dB(A).

☑ Schienenschallabsorber gegen Körperschall und Quietschgeräusche der Firma "Schrey & Veit GmbH". Reduktionen bei Rollgeräuschen bis zu 3-5 dB(A) sowie Kurvenquietschen 10-15 db(A). Schienenschallabsorber bringen in Kombination mit anderen Maßnahmen wie z. B. neuen und geschliffenen Schienen oder entsprechenden Fahrzeugen mit Radschallabsorbern eine deutlich spürbare Schallreduktion. Eine effektive und kostengünstige Methode, Roll- und Quietschgeräusche zu reduzieren.

☑ Schienenschleifen zur Minderung des Schienenlärms durch beispielsweise Schweerbau GmbH & Co. KG. Die Schienenbearbeitung durch oszillierendes Schleifen führt zu einer spürbaren Reduzierung des Schallpegels auf bis 45 bis 46 db(A). Das Verfahren ist technisch ausgereift, hat sich in der Lärmvorsorge vielfach bewährt und ist zudem preiswert.

☑ "LEILA"-Flüsterzüge für starken Güterverkehr. Die technische Universität Berlin hat zusammen mit der "Josef Meyer Transport Technology AG" aus der Schweiz das zukunftsweisende Güterwagendrehgestell "LEILA" entwickelt. Durch Gummifedern und abstrahlarme Räder ist es schnell und leise und wiegt eine Tonne weniger als herkömmliche

Drehgestelle für Güterwagen. Zudem ist "LEILA" sicherer, denn es hat ein eigenes Diagnosesystem an Bord. "LEILA" erfasst die erforderlichen Daten über seine Sensoren automatisch und leitet sie per Telematik an die Überwachungsstation. Dadurch kann der Wagenumlauf deutlich beschleunigt und können mehr Güter transportiert werden. "LEILA" verfügt über Radscheibenbremsen und eine radiale Einstellbarkeit, wodurch Kurvenkreischen eliminiert wird. Zudem lässt dieses Drehgestell deutlich höhere Geschwindigkeiten von Güterzügen zu, wodurch die Kapazität der teils stark frequentierten Streckenabschnitte weiter erhöht wird. Günstig wirken sich auch der geringere Schienenverschleiß sowie die Reduktion des Energiebedarfs aus. Die Vorteile "leiser schneller und sicherer" haben ihren Preis, der ist jedoch verglichen mit dem, was uns Lärm und ein "lahmes" Güterverkehrssystem langfristig kosten können, als ausgesprochen günstig zu bewerten.

Statt auf die Lärmschutzwand-Saurier-Lösungen von gestern zu setzen, schlägt PRO BAHN vor, dieses NBS-Projekt lärmverhütungsstrategisch zukunftsweisend so anzufangen, dass die ICE-Kunden die durchfahrene Umgebung optisch ungeschmälert wahrnehmen können.

4. Gleisplan

Wir beziehen uns im Folgenden auf die Pläne aus der ersten Auslegung, konkret auf die damaligen Anlagen 03_06 und 03_07, die die Gleisführung zwischen Zeppelinheim (=Ein-/Ausschleifung vom/zum Flughafen-Fernbahnhof) und dem geogr. Abzweigpunkt an der A5 darstellen.

4.1. Grundproblem

Der Spurplan im PF-Verfahren basiert derzeit auf dem Ziel einer Gesamtumsetzung der NBS zwischen Stadion und Mannheim "wo auch immer". Nun kann es aber passieren, dass eine solche Gesamtumsetzung aus letztlich finanzierungstechnischer Sicht nicht möglich ist, also eine Abschnittsbildung nötig wird... Der einzige Abschnitt mit einem begründbaren Teilnutzen ist aber nun genau derjenige zwischen Stadion und Darmstadt Hbf!

Will man diese Teil-NBS („Nordanbindung Darmstadt“) v o r g e z o g e n bauen und damit zugleich eine vernünftige NBS-Einbindung in den Hbf Darmstadt erreichen, so müssen die Planungen im PF-Abschnitt 1 allerdings so geändert werden, dass der Spurplan mit den dann - undauch nach Gesamtfertigstellung der NBS - gegebenen betrieblichen Randbedingungen übereinstimmt.

Wir stellen fest, dass der Spurplan auf einem strengen "Linienbetrieb" beruht, d.h. Die ICE-Züge werden bereits ab Stadion und Flughafen (Fernbf) auf separaten Gleisen auf der Westseite nach und durch Zeppelinheim geführt. Die Riedbahn wiederum erhält für Nah- und Güterverkehr eigene Gleise und relativ leistungsfähige, höhenfreie Verzweigungen/Kreuzungen auf der Ostseite. Als Zielzustand ist das I.O. Aber

1. Auch bei einem Zielzustand gibt es abweichende Betriebserfordernisse (Sperrungen der wegen Bauarbeiten, PU etc.), die die künftige NBS zwischen Zeppelinheim und Mannheim zeitweise nicht verfügbar machen können. In diesen Fällen bleibt also nur die Umleitung über die bestehende Riedbahn. Nur müßte man ab Zeppelinheim "Fern" (= der heutige Bahnhof) dann auch qualifiziert auf die Riedbahn überwechseln können. Genau das ist aber nicht möglich, denn die vorgesehenen Weichen und Gleisverbindungen erlauben keine Zugbegegnungen in der Überleitung zwischen den beiden Strecken, sind also nur jeweils in einer Richtung befahrbar. Bei der dichten Belegung mit Fernverkehr, der zeitlichen Rückrechnung ab ITF-Knoten Mannheim (!!!) sowie den Abhängigkeiten vom übrigen Nah- und Güterverkehr ohnehin eine Horrorvorstellung: Warten auf den Gegen(ICE)zug - wie auf jeder eingleisigen Nebenstrecke.
2. Sollte Stadion - Darmstadt Hbf vorgezogen fertig gestellt werden, so beträfe die geschilderte Betriebssituation nicht nur Umleitungsfälle, sondern für einige Jahre den kompletten ICE-Fernverkehr der Relation Zeppelinheim - Mannheim.

4.2. Lösungsvorschlag (siehe Datei PF1_01_ARGE_20100930.pdf):

Eine Gleisverbindung incl. 2 Weichen müssten räumlich verlegt und eine weitere solche an

geeigneter Stelle geschaffen werden. Damit würde es möglich, dass sich Fernzüge nach/von Mannheim im Bereich der Streckenverknüpfung begegnen können. Die Weichen sollten auf hinreichend hohe Geschwindigkeiten ausgelegt sein.

5. Kommentare zu einzelnen Dokumenten

Fundstelle Seite, Abschnitt	***Zitat oder Problembe-schreibung***	***Unser Kommentar***
Erläuterungsbericht S. 16	In diesem Bereich erfolgt auch die Verknüpfung mit den Schnellfahrstreckengleisen von und nach Frankfurt (M) Flughafen Fernbahnhof.	Siehe Gleisplan
Erläuterungsbericht S. 16	Gleichwohl könnte der PfA 1 notfalls Über den nördlichen Teil des PfA 2 jederzeit ans Bestandsnetz angebunden werden, so dass selbst beim isolierten Bau dieses Bereiches kein Planungstorso entstünde.	Dazu fehlt eine Gleisplanung
Erläuterungsbericht S. 21	DB Netz sah keine Notwendigkeit und keinen Bedarf, die eine unmittelbare Anbindung der Stadt Darmstadt rechtfertigen.	Diese Gründe sind im Raumordnungsbeschluss des RP Darmstadt ausführlich dargelegt.
Erläuterungsbericht S. 22	Insbesondere die Riedbahn und die Main-Neckar-Bahn gehören heute zu den höchst belasteten Strecken im Netz.	Darum immer wieder die Frage: Warum hat DB Netz auf der Main-Neckar-Bahn mit Zustimmung des EBA kapazitätsverringernde Rückbauten vorgenommen und z.B. die Gleisabsenkungen im Bereich Heppenheim - Bensheim mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h seit 20 Jahren nicht behoben?
Erläuterungsbericht S. 23	Erzielung größtmöglicher Fahr- und Reisezeitgewinne	Die DB versteht darunter Fahrzeitgewinne im Punk-zu-Punkt -Verkehr. Diese sind nach inzwischen weitgehend akzeptierter Auffassung ziemlich nutzlos, wenn sie nicht in den ITF-Knoten im Zu- und Ablauf weitergegeben werden können, siehe Das Schweizer Modell „Bahn 2030“
Erläuterungsbericht S. 24	die Nutzung der Neubaustrecke auch für den Güterverkehr in den Tagesrandlagen und nachts.	Siehe Nutzung der Neubaustrecke für den Güterverkehr?
Erläuterungsbericht S. 25	Güterverkehr in den Tagesrandlagen und nachts. Absehbare Zukunftsentwicklungen sind zu berücksichtigen (Tunnelkonzeption)	
Erläuterungsbericht 4.1.2 Varianten des ROV 4.1.2.2 ROV Baden-Württemberg		Der Raumordnungsbeschluß des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom Mai 2004 für den baden-württembergischen Streckenabschnitt, der den ICE-Bypass an Mannheim vorbei für raumunverträglich erklärte, wurde nicht verlängert.
Erläuterungsbericht 5.6 Trassierung und Oberbau		Es fehlen Hinweise zu Plänen
Teil II: Erläuterungen zum Planfeststellungsab schnitt 1		Es fehlen Verweise auf Querschnittszeichnungen
Erläuterungsbericht S. 80	Dabei wird eine Ausbaureserve für die zukünftige Erweiterung der Autobahn auf einen Querschnitt mit fünf Fahrstreifen und einem Standstreifen je Richtung berücksichtigt.	Hinweis zum PFA 2: Damit ist eine Trassierung der NBS östlich der A5 durch das Weiterstädter Industriegebiet ausgeschlossen, da dies z.B. den Abriss des Einkaufszentrums Loop5 erfordern würde.
Anlage 1,2 Übersichtspläne		Auf den Plänen 1:25000 sind die Spurpläne und damit die Netzverknüpfungen nicht zu erkennen
Anlage 3 Lagepläne		Auf den Lageplänen 1:1000 sind die Spurpläne und damit die Netzverknüpfungen nicht zu erkennen

Fundstelle Seite, Abschnitt	*Zitat oder Problembe-schreibung*	*Unser Kommentar*
Anlage 13 Umweltverträglichkeitsstudie Teil A/A Abb. 2: Regelquerprofil mit Autobahn A 5		Dieses Regelquerprofil ist nicht möglich im Bereich von Überführungen mit Höhendifferenzen > 6 m. Die wichtige Frage, wie der Absturz eines Fahrzeugs von der A5 auf die NBS verhindert wird, bleibt offen.
Anlage 13 Umweltverträglichkeitsstudie Teil B/A Abb. 3: Regelquerprofil mit Autobahn A 5		
Anlage 13 Umweltverträglichkeitsstudie Teil A/A Seite 52	zusätzliche optische Auswirkungen in Flächen für Wohnen und Wohnumfeld (z.B. durch Anlage von Schallschutzwänden) durch die Unterbrechung von Sichtbeziehungen,	Siehe Innovativer Lärmschutz statt herkömmlicher Lärmschutzwände
Anlage 13 Umweltverträglichkeitsstudie Teil A/A Tab. 18:		
Anlage 13 Umweltverträglichkeitsstudie Teil B/A	Inhaltsverzeichnis	Diese ist ab S. 37 fehlerhaft, es ist deshalb schwierig, die einzelne Kapitel zu lokalisieren
Anlage 13 Umweltverträglichkeitsstudie Teil B/A 3.6.11 Verlagerung von Güterverkehren		Siehe Nutzung der Neubaustrecke für den Güterverkehr?

6. Schlußfolgerungen

1. Die Deutsche Bahn hat es versäumt, für die Neubaustrecke Betriebskonzepte für den Personen- und Güterverkehr zu entwickeln, diese mit den planerisch und politisch Verantwortlichen intensiv zu diskutieren und in der Öffentlichkeit zu vermitteln.
2. Der Raumordnungsbeschluß des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom Mai 2004 für den baden-württembergischen Streckenabschnitt, der den ICE-Bypass an Mannheim vorbei für raumunverträglich erklärte, wurde nicht verlängert.
3. Daher ist die Durchführung des Gesamtprojekts gefährdet, der gesamte Streckenverlauf nicht mehr planungssicher.
4. Die volle oder eingeschränkte Eignung der Gesamtstrecke für den Güterverkehr sowie die notwendigen Verknüpfungen mit dem Bestandsnetz sind nicht gesichert.
5. Daraus ergeben sich unübersehbare Risiken:
   - Bürgerproteste gegen unvollständige, fehlerhafte und intransparente Planungsprozesse, tlw. gezielte Desinformationen seitens DB Netz und DB Projektbau bes. im Raum Darmstadt.
   - Bei nur abschnittsweiser Fertigstellung drohen bauliche Fehlinvestitionen in drei- bis vierstelliger Millionenhöhe
   - Die geplante Infrastruktur erfüllt nicht die betrieblichen Anforderungen für den Personen- und Güterverkehr
   - Es werden bauliche Nachbesserungen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme erforderlich
6. Aus diesen Gründen sollte das Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 1 Frankfurt / Neu-Isenburg / Mörfelden-Walldorf nicht weitergeführt werden, bis die Durchführung des Gesamtprojekts gesichert ist und abgesicherte Betriebskonzepte vorliegen.

Anlagen:

1. Datei PF1_01_ARGE_20100930.pdf: Gleispläne Zeppelinheim: Bestehende Planung DB Netz AG und Modifikationsvorschlag

---

Impressum:

An dieser Stellungnahme haben u.a. mitgewirkt:
Christian Behrendt, ARGE Bahndreieck Spessart, Hesseldorfer Str. 8, 63607 Wächtersbach
Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg
Thomas Mroczek, Im Rod 4, 64569 Nauheim

Redaktion:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg

Vereins-Anschrift:

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.
Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt am Main
info(ät)hessen.pro-bahn.de