



Netz 21

Neubaustrecke

Rhein / Main – Rhein / Neckar,

Anbindung Region Starkenburg

durch Halt Hauptbahnhof Darmstadt (HBF)

Fakten und Argumente

Die Varianten der Neubaustrecke

Ausgangslage

Zwischen den ICE-Strecken im Norden (Köln - Rhein/Main) und Süden (Mannheim - Stuttgart) besteht eine Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz. Die daraus resultierenden Kapazitätssengpässe sind durch den Ausbau der vorhandenen Strecken (Riedbahn und Main-Neckar-Bahn) nicht zu beseitigen. Daher plant die Deutsche Bahn AG zwischen den Ballungszentren Rhein/Main und Rhein/Neckar eine Neubaustrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Aufgrund von Voruntersuchungen einigten sich die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die Region Starkenburg in einer gemeinsamen „Integrierten Planung Südhessen“ fünf Varianten (Bild 1) näher zu prüfen:

- Variante 1: Streckenführung an Darmstadt vorbei, ohne einen ICE-Halt Darmstadt
- Variante 2: Streckenführung an Darmstadt vorbei, mit ICE-Halt Darmstadt-West
- Variante 3: Streckenführung über Darmstadt Hbf (südlicher Streckenverlauf an der A67)
- Variante 4: Streckenführung über Darmstadt Hbf (südlicher Streckenverlauf an der A5)
- Variante 5: doppelte Streckenführung sowohl an Darmstadt vorbei als auch über Darmstadt Hbf

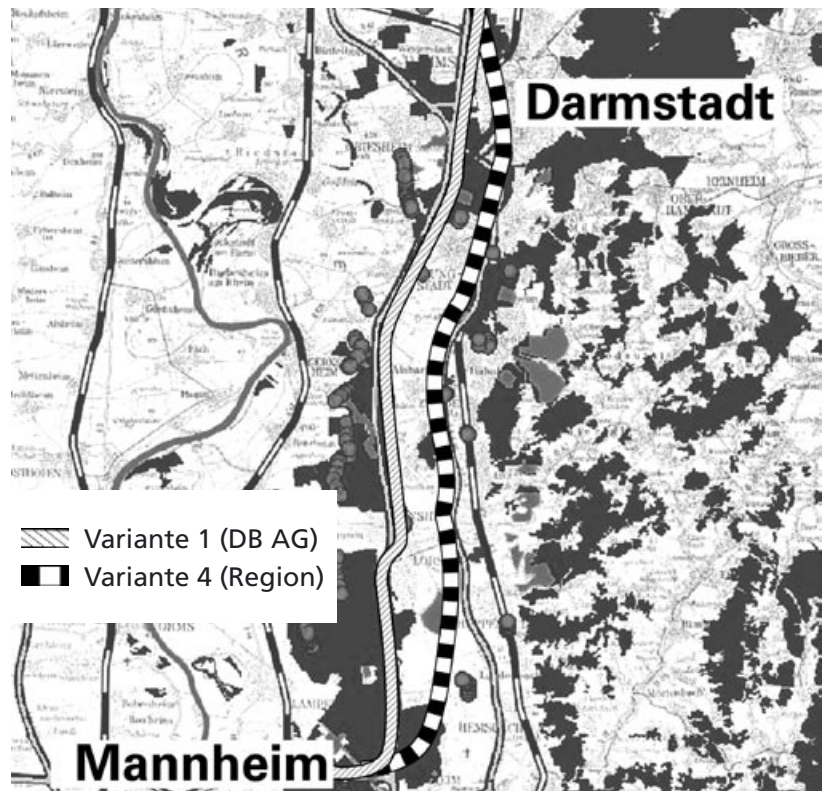


Bild 1: Streckenverlauf der untersuchten Varianten im Darmstädter Westen und Südhessen

Ergebnisse der Integrierten Planung Südhessen

Zur Erarbeitung einer konsensfähigen und fachlichen Planung wurde 1999 ein Lenkungskreis konstituiert, in dem alle unmittelbar betroffenen Institutionen repräsentiert waren (Bild 2). Die Moderation des Lenkungskreises wurde von Herrn Dr. Göbertshahn, Konzernbeauftragter der Deutschen Bahn AG für die Länder Hessen, Saarland und Rheinland-Pfalz, übernommen.

Kernergebnis der gemeinsamen Planungsphase von 1999 bis 2002 war, dass durch einen ICE-Halt in Darmstadt „deutliche Vorteile für die Region Starkenburg entstehen, während für die DB AG keine wesentlichen Vorteile, aber auch keine betrieblichen und wirtschaftlichen Nachteile gefunden werden konnten.“

Das bedeutet, dass die DB AG ihre Ziele Fahrzeitgewinn und Fahrgastzuwachs sowohl mit einer Streckenführung an Darmstadt vorbei und ohne einen ICE-Halt Darmstadt (Variante 1) als auch mit einer Streckenführung über Darmstadt Hbf (Varianten 3 und 4) realisieren kann und dass sich für diese Varianten auch hinsichtlich der Kosten, Leistungsfähigkeit und Umweltverträglichkeit keine wesentlichen Unterschiede ergeben.

Für die Region Starkenburg würden jedoch nur bei einer Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs in die Neubaustrecke (Varianten 3 und 4) deutliche verkehrliche und wirtschaftliche Vorteile entstehen.



Bild 2: Teilnehmer des Arbeitskreises „Integrierte Planung Südhessen“

Der Interessenswiderstreit zwischen Bahn und Region

Vorzugsvariante der Deutschen Bahn AG

Anfang 2003 war die Überraschung groß, als die Deutsche Bahn AG (DB AG) eine Streckenführung an Darmstadt vorbei (Variante 1) als Vorzugsvariante in das Raumordnungsverfahren (ROV) einbrachte, da die hierfür vorgeschobenen betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteile im Widerspruch zu den Erkenntnissen der bisherigen gemeinsamen Planung stehen und einer ernsthaften Überprüfung nicht standhalten können (Bild 3). Als einziger Grund bleibt daher die aktuelle Unternehmensstrategie, welche die DB AG in Konkurrenz zum Flugzeug sieht und zum Ziel hat, nur noch große Ballungsräume und Flughäfen an den Hochgeschwindigkeitsverkehr anzubinden, ohne dabei fachliche Kriterien gleichwertig zu berücksichtigen.

1999 bis 2002

„Integrierte Planung Südhessen unter Beteiligung der Deutschen Bahn AG“

Kernaussagen aus den gemeinsamen Untersuchungen:

„Zwischen allen beteiligten Institutionen besteht weitgehend Einvernehmen, dass ein Abschluss der Region Starkenburg an die NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar zweckmäßig bzw. notwendig ist. ...“

„Während bei einer Anbindung für die Region Starkenburg wesentliche Vorteile entstehen, konnten für die DB AG keine wesentlichen Vorteile, aber auch keine betrieblichen und wirtschaftlichen Nachteile gefunden werden.“

2003 bis 2004

Durchführung des Raumordnungsverfahrens (ROV)

Während des ROV kann die Region zu den von der Deutschen Bahn AG eingereichten Unterlagen Stellung nehmen.

Die DB AG favorisiert Variante 1 und hält an dieser, unbeeindruckt von allen vorgebrachten Argumente, entschlossen fest.

Mit neuen Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit und Kosten versucht die DB AG die von der Region bevorzugte Variante zu torpedieren. Soweit diese Untersuchungen eingesehen werden können, halten diese einer Überprüfung nicht stand.

Eine Entscheidung über die Raumverträglichkeit der Varianten ist im Frühjahr 2004 zu erwarten.

Bild 3: Stand der Planung

Vorzugsvarianten der Region

Die gesamte Region und nahezu alle Gebietskörperschaften, Verkehrsverbände, Wasserversorger und Naturschutzverbände favorisieren dagegen eine Einbindung des Darmstädter Haupt-

bahnhofs in die Neubaustrecke (Variante 3 oder 4). Dies wird nicht nur den Wirtschaftsstandort deutlich stärken, sondern auch zu einer beachtlichen Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene führen und damit zur Entlastung der Verkehrssituation in der Region beitragen. Diese Zusammenhänge sind ein wesentlicher Grund, dass eine Streckenführung über den Hauptbahnhof Darmstadt als landes- und regionalplanerisches Ziel im aktuellen Landesentwicklungsplan Hessen und im Regionalplan Südhessen 2000 festgeschrieben ist (Bild 4).

Landesentwicklungsplan Hessen 2000:

„eine ICE-Neubaustrecke ... unter Anbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt ... zu planen und zu realisieren.“

„Die Systemhalte in ... Darmstadt ... haben Verknüpfungsfunktion im Fern- und Nahverkehr zu übernehmen.“

Regionalplanung Südhessen 2000:

„Der Darmstädter Hauptbahnhof ist in die Strecke einzubinden.“

Bild 4: Zielvorgaben der Landes- und Regionalplanung

Zudem wird insbesondere die sehr gute Verknüpfung des Nah- und Regionalverkehrs mit dem Fernverkehr am Hauptbahnhof Darmstadt dazu führen, dass die DB AG **500.000** Fahrgäste pro Jahr aus der Region gewinnt.

Weitere Varianten

Die übrigen untersuchten Varianten werden weder von der Region noch von der DB AG in Erwägung gezogen, da sie für beide nur Nachteile bringen.

Bei einem neuen ICE-Halt Darmstadt West (Variante 2) werden sowohl bundesweit als auch aus der Region deutlich weniger Fahrgäste gewonnen. Dies ist vor allem auf die schlechte Anbindung des neuen Bahnhofs an den Nah- und Regionalverkehr zurückzuführen.

Die doppelte Streckenführung über den Hbf Darmstadt und an Darmstadt vorbei (Variante 5) scheidet dagegen vor allem aufgrund der erheblich höheren Kosten und Umweltbeeinträchtigungen aus. Auch können nicht im gleichen Maße neue Fahrgäste gewonnen werden.

Die Varianten 2 und 5 stellen aufgrund der Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen für alle Beteiligten die schlechteste Lösung dar und kommen daher auch nicht als ein möglicher Kompromiss in Frage.

Starkenburg – Technologieregion Rhein-Main-Neckar

Starkenburg, das sind die südhessischen Kreise Bergstraße, Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau, der Odenwaldkreis und die Wissenschaftsstadt Darmstadt, die sich zusammen geschlossen haben, um gemeinsam mit dem Kooperationspartner Kreis Offenbach ihre Zukunft meistern.

Mit einer Fläche von rund 2.600 km² und ca. 1 Mio. Einwohner ist die Region in ihrer Größe mit dem Bundesland Saarland vergleichbar.



Bild 5: Die Technologieregion Starkenburg

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt, Zentrum der Technologieregion Starkenburg Rhein-Main-Neckar, ist ein Topstandort für innovative, zukunftsweisende Unternehmen in Europa. Auf der Basis einer starken Industrie und zahlreicher Forschungseinrichtungen hat sich in Darmstadt eine breit gefächerte Handels- und Dienstleistungspalette entwickelt - mit dem Ergebnis, dass die Stadt mit knapp 137.000 Einwohnern rund 120.000 Arbeitsplätze bietet. Die Region Starkenburg ist so als Bindeglied zwischen der Region Frankfurt/Rhein-Main und der Rhein-Neckar-Region zu einem gewichtigen und zukunftssträchtigen Wirtschaftsraum geworden.

Eine Vielzahl von Software-Unternehmen - insgesamt über 600 mit der Software-AG als dem weltweit bekanntesten - hat sich in den letzten Jahren im südhessischen Raum angesiedelt und Darmstadt zur Software-Hauptstadt Deutschlands werden lassen. Nicht ohne Grund haben auch die Deutsche Telekom und die Deutsche Post ihre Technologie- und Forschungszentren am

Standort Darmstadt platziert. Im Umfeld der Technischen Universität mit ihrem traditionell hervorragenden internationalen Ruf bei Wissenschaft und Industrie finden die Unternehmen das ideale Milieu und das hoch qualifizierte Personal für ihre Innovationen. Zu den wichtigen Forschungs- und Entwicklungszentren in diesem Bereich gehören auch die vier Fraunhofer-Institute, insbesondere das Zentrum für Graphische Datenverarbeitung. Mit der Europäischen Wettersatellitenorganisation Eumetsat, dem European Space Operation Center (ESOC) der Europäischen Weltraumagentur ESA, und der Gesellschaft für Schwerionenforschung mbH (GSI) seien drei weitere wichtige international operierende Einrichtungen der insgesamt 30 öffentlichen und privaten Forschungseinrichtungen von Weltruf genannt.

Ein anderer Schwerpunkt, der die Region so stark gemacht hat, wie sie ist, liegt im Bereich der Life Sciences. Merck KGaA als Global Player der Pharmaforschung und -produktion ist hier ebenso zu nennen wie eine ganze Reihe von jungen Biotechnologieunternehmen, die sich aus der Universität und Fachhochschule ausgegründet und in Darmstadt und an der Bergstraße angesiedelt haben. Inzwischen gibt es über sechzig Biotechnologieunternehmen in Starkenburg, die der New Economy zugeordnet werden können. Mit ihrer Wissenschafts- und Technologiepolitik unterstützt die Landesregierung diese Entwicklung. Eine Vielzahl weiterer leistungsstarker Unternehmen wie zum Beispiel die Adam Opel AG, die T-Online International AG und die Wella AG haben eine stabile und krisensichere Branchenstruktur geschaffen.

Traditionell stark vertreten sind in Darmstadt auch die Unternehmen, die als Verlage oder Druckereien mit dem klassischen Medium Buch ihren wirtschaftlichen Erfolg in einem sich rasant entwickelnden Markt erzielen. Der wichtigste deutsche Literaturpreis, der Georg-Büchner-Preis, wird in Darmstadt von der hier ansässigen Deutschen Akademie für Sprache und Dichtung vergeben. Mit dem Jugendstilzentrum auf der Mathildenhöhe, der Grube Messel und dem Kloster Lorsch, die von der UNESCO in die Liste des Weltnatur bzw. Weltkulturerbes aufgenommen wurden, weist die Region weitere herausragende Attraktionen auf. Auch wegen ihrer landschaftlichen Reize genießt sie zudem große Attraktivität als Wohnstandort.

Die Dynamik der Region wird u.a. dadurch gekennzeichnet, dass derzeit die T-Online ihre neue Firmenzentrale in Darmstadt errichtet, die GSI den Bau eines internationalen Beschleunigerzentrum für 650 Millionen Euro - mit Unterstützung des Bundes - vorbereitet und die Stadt Darmstadt in Kürze zusammen mit dem Land Hessen und der Technischen Universität den Grundstein für eines gemeinsames Kongresszentrum legen wird. Besonders in jüngster Zeit hatte die Bundesministerin für Bildung und

Forschung ausreichend Veranlassung nach Darmstadt zu reisen, anlässlich herausragender Erfolge von in der Region angesiedelten Institutionen: die erfolgreiche Marsmission der ESOC (Mars-express) und die Taufe des von der GSI entdeckten jüngsten Elements (Darmstadtium). Nahezu zur gleichen Zeit hatten Mitarbeiter der Firma Merck aus den Händen des Bundespräsidenten den Zukunftspreis, den bedeutendsten deutschen Industriepreis, für ihre Entwicklung auf dem Gebiet der Flüssigkristalle erhalten. Der Innovationspreis der deutschen Wirtschaft 2003 für Start-up-Unternehmen ging ebenfalls an ein Unternehmen der Region (Nawotec in Roßdorf).

Es gibt inzwischen kein ernst zu nehmendes Standort-Ranking, bei dem Darmstadt oder die Region Starkenburg nicht auf den ersten Plätzen zu finden sind. Da reicht die Skala von „Focus“, wo Darmstadt Platz 2 unter 100 Städten errang, bis zur „Wirtschaftswoche“, die die Region Starkenburg hinter München ebenfalls auf den zweiten Platz setzte. Vor einigen Jahren hatte Starkenburg bereits in der Prognos-Studie zum Technologiewettbewerb Platz drei von rund 100 verglichenen Regionen erreicht. Im „Wettbewerb Regionen der Zukunft“ wurde ihr 2000 im Rahmen der URBAN 21 durch den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ein zweiter Preis verliehen.

Die Anbindung der Region an den Hochgeschwindigkeitsverkehr durch einen Halt in Darmstadt Hauptbahnhof ist ein entscheidender Impuls für einen Entwicklungsmotor von nationaler und europäischer Bedeutung. Eine Abkoppelung würde ihn im Verhältnis zu konkurrierenden Standorten in Europa deutlich schwächen.

Zu den verkehrlichen Zielen

Fahrzeiten

Die gemeinsam von der DB AG und der Region in Auftrag gegebenen Studien kamen bereits 2002 zu dem Schluss, dass jede Variante die betrieblichen Anforderungen erfüllt. Alle Varianten ermöglichen Höchstgeschwindigkeiten von 300 km/h und führen zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrzeit zwischen Frankfurt und Mannheim von heute 30 auf ca. 23 Minuten (Bild 6).

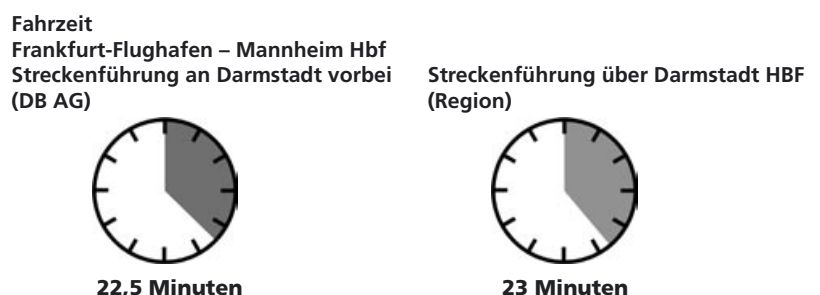


Bild 6: Fahrzeitunterschiede zwischen den favorisierten Varianten

Die Unterschiede zwischen einer Streckenführung an Darmstadt vorbei und über Darmstadt Hbf beträgt nur 0,5 Minuten. Bei den in Darmstadt haltenden Zügen (ca. 1/3) verlängert sich die Reisezeit (bei allen Varianten) um 5 Minuten. Die geringen Zeitverluste sind hinnehmbar, da für den Kunden die Gesamtreisezeit entscheidend ist. Die Gesamtreisezeit wird jedoch viel mehr durch schnellen Zugang zum Verkehrsmittel und umsteigefreie Verkehrsbeziehungen erreicht.

Fahrgastaufkommen

Bezogen auf das Bundesgebiet gewinnt die DB AG sowohl bei einer Streckenführung an Darmstadt vorbei als auch bei einer Streckenführung über Darmstadt Hbf ca. 2,4 Mio. zusätzliche Fahrgäste pro Jahr. Während bei einer Vorbeifahrt der Fahrgastzuwachs vor allem außerhalb der Region gewonnen wird, bedeutet ein Halt in Darmstadt Hauptbahnhof ein zusätzliches Fahrgastaufkommen von ca. 500.000 Fahrgästen pro Jahr aus der Region. Die bundesweiten Fahrgastverluste aufgrund eines zusätzlichen Haltes können also mehr als ausgeglichen werden (Bild 7). Auch bei der Verkehrsleistung (Personenkilometern) sind die Varianten annähernd identisch.

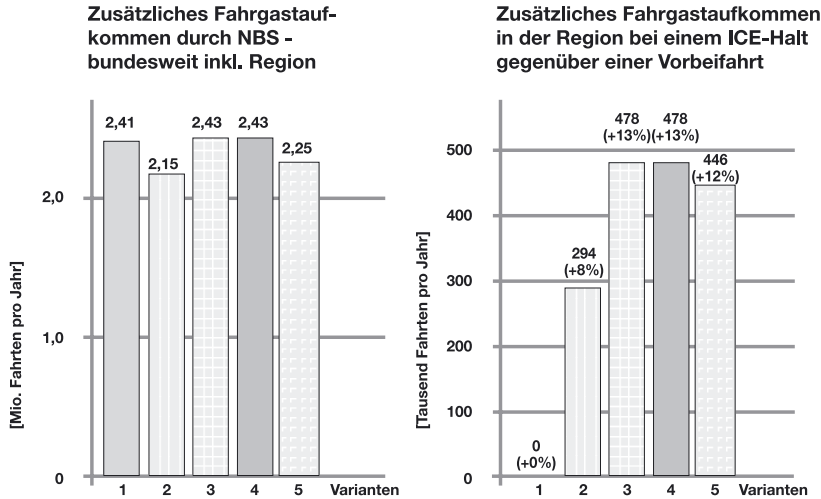
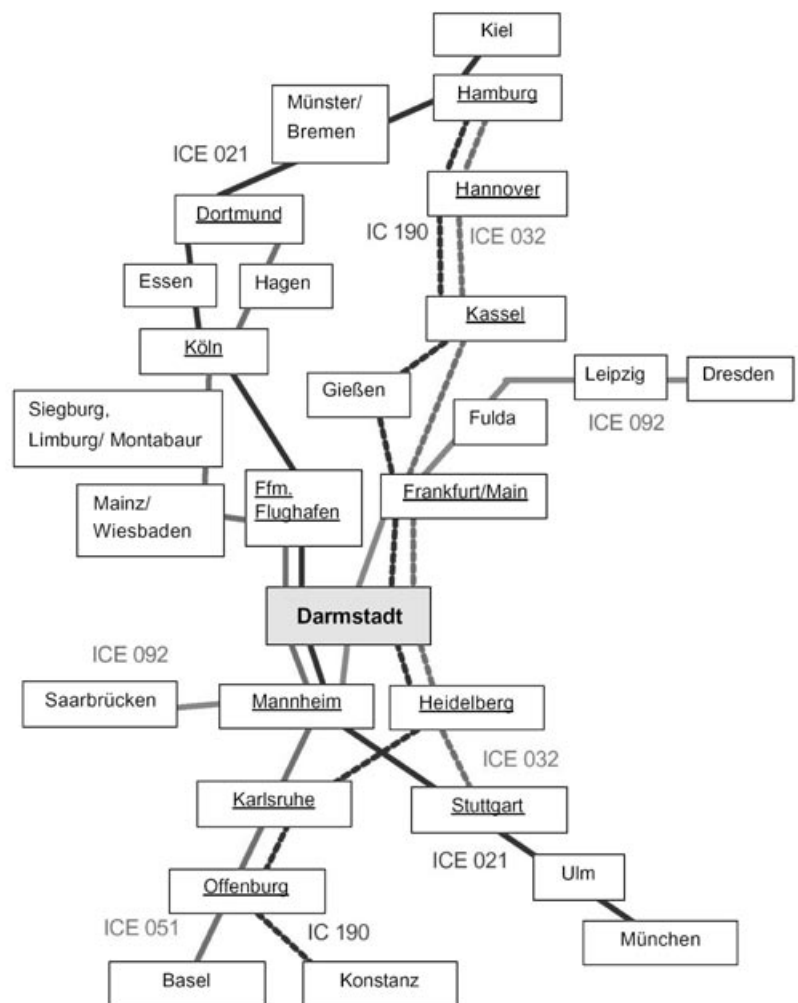


Bild 7: Fahrgastzuwachs in Abhängigkeit der Varianten

Leistungsfähigkeit

Als eine der Begründungen für die Umfahrung Darmstadts führt die DB AG u. a. die Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke (NBS) an. In einer vom Zentrum für integrierte Verkehrssysteme an der TU Darmstadt durchgeführten Untersuchung konnte jedoch nachgewiesen werden, dass die Leistungsfähigkeit der NBS nicht durch eine Streckenführung über Darmstadt Hbf verringert wird. Das geplante Betriebskonzept von 112 Zugpaaren (immerhin eine Verdopplung des bisherigen Angebots zwischen Frankfurt und Mannheim) ist grundsätzlich auch mit einem NBS-Halt einzelner Linien in Darmstadt Hbf realisierbar (Bild 8).



Hinweis:

Jede Linie (durchgezogen und gestrichelt) entspricht einer zweistündlichen SPFV-Linie mit 8 Zugpaaren pro Tag, unterstrichene Bahnhöfe weisen durchschnittlich stündliche Direktverbindungen mit Darmstadt auf.

Bild 8: Betriebskonzept für das die Leistungsfähigkeit nachgewiesen wurde

Flexibilität im Schienennetz

Bei einer betrieblichen Störung auf Teilen der Neubaustrecke (NBS) ermöglichen die NBS-Varianten über Darmstadt Hbf die größere Flexibilität und Netz-Leistungsfähigkeit durch bessere Überleitungsmöglichkeiten zwischen NBS und dem Bestandsnetz (Bild 9).

Die Verbindung der Neubaustrecke mit dem bestehenden Schienennetz ermöglicht außerdem fahrplanmäßige Verbindungen zwischen Hochgeschwindigkeitstrasse und normalem Schienennetz und gewährleistet langfristig die Flexibilität bei der Gestaltung und Nutzung des Schienennetzes (geschätzte Nutzungsdauer: 100 Jahre), denn nur die Streckenführung mit Halt in Darmstadt eröffnet zukünftigen Generationen eine eigene Entscheidung über Durchfahrt und Halt von Zügen in der Region Starkenburg.

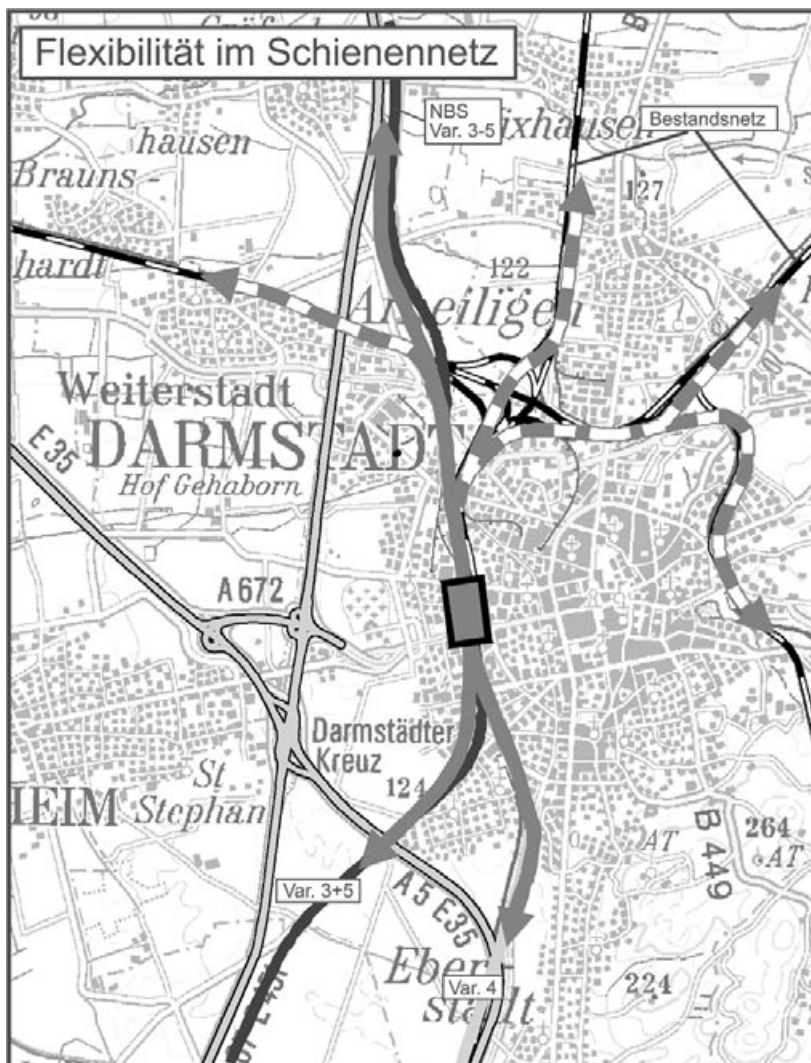


Bild 9: Optimale Verknüpfung von Neubaustrecke und Bestandsnetz am Hauptbahnhof Darmstadt

Zu den Kosten

Nachträgliche Kostenexplosion bei ungeliebten Varianten

Seit dem sich die DB AG im Jahr 2002 auf ihre Vorzugsvariante festgelegt hat, versucht sie alles, um die von ihr nicht gewollten Varianten ins Abseits zu stellen. Nachdem das Argument der unzureichenden Leistungsfähigkeit einer Streckenführung über Darmstadt Hbf (Varianten 3 und 4) bereits beim Erörterungstermin zum Raumordnungsverfahren erfolgreich widerlegt werden konnte, wurden nun im Dezember 2003 von der Deutschen Bahn Optimierungen an allen Trassenvarianten in das Verfahren eingebracht. Dabei wurden für die Trassenvariante 4 über Darmstadt Hauptbahnhof technische Optimierungen vorgenommen, indem zwei lange Tunnel vorgeschlagen wurden. Der eine Tunnel soll ein Schilfgebiet unterfahren, obwohl eine Umfahrung des Feuchtbereiches nachweislich möglich ist, d.h. der Tunnel nicht erforderlich ist. Im anderen Fall ist die Untertunnelung eines Waldes vorgesehen, ohne entsprechende Alternativen überhaupt darzustellen. Die aus diesen aktuellen „Optimierungen“ von der DB AG hergeleiteten Mehrkosten von 350 Mio. € für die Trasse 4 über Darmstadt erklären sich möglicherweise besser, wenn man die 2002 einvernehmlich aufgestellte Kostenschätzung anschaut. (Bild 10).

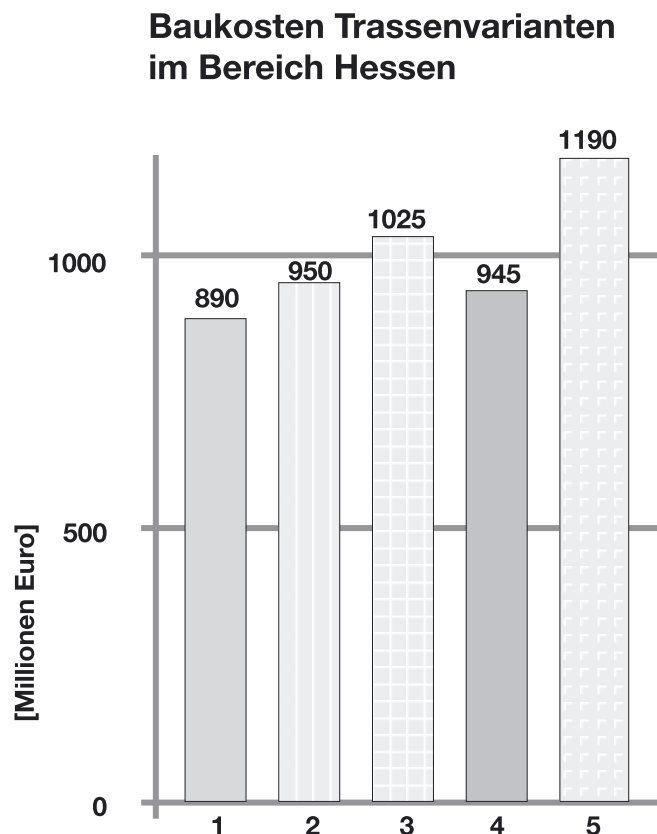


Bild 10: Baukosten der Trassenvarianten im Bereich Hessen (ohne Bypass in Mannheim)

Die von der Region bevorzugte Variante 4 verläuft auf dem Stadtgebiet Darmstadt hauptsächlich in Troglage entlang vorhandener Bahnstrecken, durch Gewerbegebiete oder in kurzen Tunneln, die zum größten Teil in kostengünstiger offener Bauweise erstellt werden können. Die Kosten und Beeinträchtigungen sind dabei ähnlich hoch wie bei einer Streckenführung an Darmstadt vorbei, da hier z. B. das Darmstädter Autobahnkreuz unterquert werden muss.

Weiteres Beispiel für Kostensteigerung der Variante IV: Kreuzung einer Nebenstrecke

Der vorgesehene Streckenverlauf der von der Region bevorzugten Variante 4 liegt zum Teil parallel zur bestehenden Fernstrecke Main-Neckar-Bahn (MNB). Im Bereich Darmstadt-Eberstadt zweigt eine eingleisige Nebenstrecke nach Westen ab. Im Kreuzungsbereich zwischen ICE-Neubaustrecke und Nebenstrecke bietet sich an, die Nebenstrecke durch eine Brücke über die ICE-Neubaustrecke zu führen. In einem technischen Gutachten wurde die Machbarkeit dieser einfachen Maßnahme nachgewiesen und Kosten von ca. sieben Millionen Euro ermittelt. Die DB AG hat jedoch eine Planung in das Verfahren eingebracht, die NBS mit zwei aufwändigen Überwerfungsbauwerken im Bereich Eberstadt auf die andere Seite der Main-Neckar-Bahn und wieder zurück zu verschwenken. Die DB-Variante ist aus nachvollziehbaren Gründen mit 30 Millionen mehr als 300 Prozent teurer als die einfache Lösung (Bild 11).

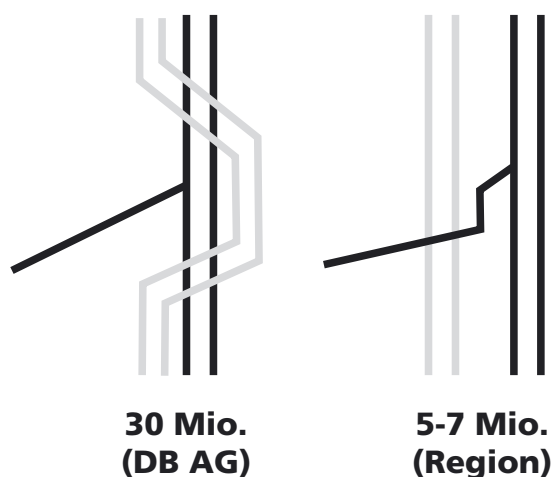


Bild 11: Realisierungsvarianten und deren geschätzte Kosten zur Querung einer Nebenstrecke (Entwurf einer Systemdarstellung)

Zu den Umweltwirkungen

Lärm

Alle Trassenvarianten tangieren bei der Querung des dichtbesiedelten Rhein-Main-Gebietes zahlreiche Siedlungsbereiche. Die Führung der Trasse über Darmstadt Hauptbahnhof ist verhältnismäßig einfach, weil im Norden nur unempfindliche Nutzungen wie ein Gewerbegebiet und das große Güterbahnhofs Gelände betroffen sein werden. Im Süden des Hauptbahnhofes wird die Neubaustrecke dagegen parallel zur vorhandenen Main-Neckar-Bahn in dem vorhandenen tiefen Geländeeinschnitt (Trog) verlaufen können.

Die von der DB AG vorgelegten schallschutztechnischen Unterlagen lassen den Schluss zu, dass die Probleme der Schallemissionen aufgrund der günstigen Trassierung in Darmstadt für alle Varianten technisch beherrschbar sind. In Bild 12 sind unbewohnte Bereiche dargestellt, in denen direkt neben der Autobahn und der vorhandenen Bahnstrecke kein Lärmschutz stattfindet, da die Vorbelastung durch die vorhandenen Verkehrswege bereits erheblich ist. Es ist aus diesem Bildausschnitt ebenfalls erkennbar, dass mit technischen Schallschutzmaßnahmen die Beeinträchtigung von Wohngebieten gezielt vermindert werden kann.

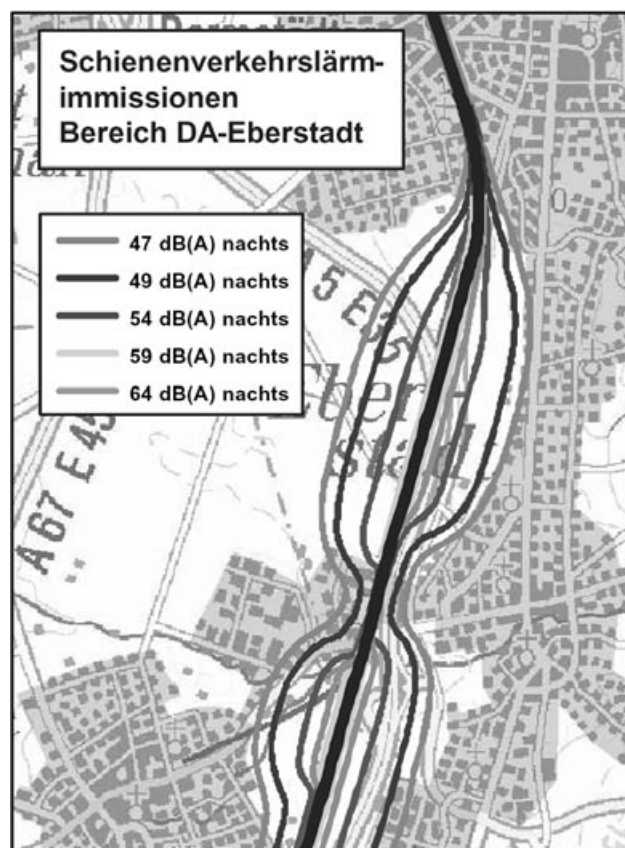


Bild 12: Schienenverkehrslärmimmissionen Bereich Darmstadt-Eberstadt Beispiel für die technische Anpassung in einem stark vorbelasteten Bereich neben vorhandener Bahnstrecke und Autobahn (Ausschnitt aus den lärmschutztechnischen Untersuchungen der DB)

Durch eine Verlagerung der Güterzüge von der vorhandenen Main-Neckar-Bahn auf die von den Siedlungsflächen entferntere liegende und besser abgeschirmte Neubaustrecke (NBS) kann es im südlichen Verlauf entlang der Bergstraße sogar zu einer Entlastung der Bevölkerung kommen. Aufgrund der Trassierungsparameter im Bereich Viernheim ist die Variante 1 nur eingeschränkt für den Güterverkehr (bis zu 10 Zügen pro Tag) nutzbar. Nur die Variante 4 erlaubt eine umfassende Verlagerung des nächtlichen Güterverkehrs von der Main-Neckar-Bahn auf die NBS.

Wasserversorgung

In allen Ballungsräumen, insbesondere jedoch im hessischen Ried, ist mit der Wasserversorgung der Bevölkerung ein besonders sensibler Punkt der öffentlichen Vorsorge berührt. Die Versorgung mit ausreichendem und qualitativem Trinkwasser muss nicht nur sichergestellt sein, sie erhält auch rechtlichen Vorrang vor anderen Schutzgütern und damit ein besonderes Gewicht. Durch die Vorzugsvariante der DB AG wären die Wasserwerke Eschollbrücken, Pfungstadt und Allmendfeld erheblich negativ betroffen, so dass die raumordnerischen Zielsetzungen verletzt werden würden. Aus Sicht der Wasserversorger ist daher die Variante 1 unverantwortbar.

Landschaft und Natur

Die von der DB AG bevorzugte Variante 1 zerschneidet oder tangiert zwischen Darmstadt und Mannheim auf ca. 12 Kilometern FFH-Gebiete und auf 22 Kilometern Vogelschutzgebiete. Demgegenüber zerschneidet oder tangiert die Variante 4 nur auf 1 Kilometer FFH-Gebiete und auf 11 Kilometer Vogelschutzgebiete.

Bei den Variante 1 entstehen entlang der Autobahn aufgrund unterschiedlicher Trassierungsparameter, Schutzabstände und größerem Abstand bei Anschlussstellen und Raststätten zahlreiche Restflächen, die für sich allein nicht lebensfähig sind. Der Flächenverbrauch kann dadurch erheblich größer sein. Eine Bündelung wird also zu einer Maximierung der Zerschneidung führen. Die ökologischen Untersuchungen im Rahmen der ersten Stufe der Umweltverträglichkeitsstudie haben letztendlich auch keine Präferenzen für eine Strecke erbracht.

Die Tragweite der Entscheidung für die Region

Der Erörterungstermin im Rahmen des Raumordnungsverfahren hat deutlich werden lassen, dass die Deutsche Bahn AG unbeeindruckt von den vorgebrachten Argumenten fest entschlossen ist, die von ihr bevorzugte Variante 1 (Streckenführung an Darmstadt vorbei) anzustreben.

Die Planunterlagen und die Ausführungen während der Anhörung haben andererseits eindrucksvoll die Erkenntnisse aus der gemeinsamen Planung mit der Deutschen Bahn AG (Integrierte Planung Südhessen) mehr als bestätigt:

Nur eine Streckenführung über Darmstadt Hbf (Variante 4):

- entspricht den Zielen der Raumordnung,
- führt zu einer Stärkung des Wirtschaftsstandortes,
- erschließt ein erhebliches Fahrgastaufkommen aus der Region,
- ermöglicht eine optimale Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr,
- lässt neue Verknüpfungsmöglichkeiten im Schienenfernverkehr zu,
- eröffnet eine höhere Flexibilität im Netzbetrieb bei Störungen,
- erfüllt dabei alle verkehrlichen Anforderungen hinsichtlich der Fahrzeiten, des Fahrgastaufkommen sowie der Leistungsfähigkeit und
- löst den wasserrechtlichen Konflikt und führt zu den geringsten ökologischen Beeinträchtigungen.

Für die Region Starkenburg würden nur bei einer Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs in die Neubaustrecke deutliche verkehrliche und wirtschaftliche Vorteile entstehen, während sie bei allen Varianten die hohen bau-, anlagen- und betriebsbedingten Belastungen einer Hochgeschwindigkeitsstrecke im stark vorbelasteten Verdichtungsraum tragen muss.

Diese allgemeinen Belange und die erheblichen öffentlichen Investitionsmittel dürfen nicht der derzeitigen Unternehmensstrategie der Deutschen Bahn AG geopfert werden. Das Scheitern der aktuellen Tarifpolitik der Bahn zeigt deutlich, wie fragil die derzeitige Unternehmenspolitik der Deutschen Bahn vor dem Hintergrund der Privatisierung und des Preiswettbewerbes ist. Auch die sich neu ordnenden europäischen Strukturen im Schienenfernverkehr lassen eine schnelle Veränderung des Unternehmens Deutsche Bahn erwarten.

Nur die Streckenführung über Darmstadt Hbf eröffnet zukünftigen Generationen eine eigene Entscheidung über Durchfahrt und Halt von Zügen in der Region Starkenburg. Mit der Liberalisierung im Schienenverkehr wird das heutige Bedienungskonzept der Deutschen Bahn AG nur eines unter vielen sein.

Die Starkenburg-Regionale fordert den Vorstand der Deutschen Bahn AG und die Bundesregierung auf, die gewichtigen Argumente der Städte, Gemeinden und Landkreise der Region ausreichend zu berücksichtigen. Die von der Deutschen Bahn AG favorisierte Streckenführung an Darmstadt vorbei widerspricht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung und missachtet die Interessen einer bedeutenden europäischen Wirtschafts- und Wissenschaftsregion.

Fazit

Variante 4
Streckenführung über
Darmstadt Hbf
Vorzugsvariante der
Region

Fahrzeitgewinne	gleich ¹⁾
Fahrgastgewinne bundesweit	gleich ²⁾
Leistungsfähigkeit	gleich ³⁾
Flexibilität bei Betriebsstörung	besser
Kosten	gleich
Belastung für Mensch und Natur	gleich
Sicherung der Wasserversorgung	besser
Stärkung des Wirtschaftsstandortes	besser
Ziele der Raumordnung	besser
Zukunftsfähigkeit	besser

Tabelle: Vergleich der von der Region favorisierten Variante 4 mit der Vorzugsvariante der DB AG

- Anm.: 1) Gilt selbstverständlich nur für die Mehrzahl der durchfahrenden Züge
2) Fahrgastgewinne durch haltende Züge in der Region gleichen bundesweit geringere Zuwächse aus
3) Geforderte Leistung nach Antragsunterlagen der DB AG im Raumordnungsverfahren

Es gibt gute Argumente für Starkenburg und den Halt im Darmstädter Hauptbahnhof. Die ICE-Neubaustrecke wird eine staatliche Investition für das gesamte Jahrhundert. Auch das Abhängen der Region Starkenburg wäre eine Jahrhundertentscheidung, die jedoch von den Unternehmensstrategen eines Verkehrsunternehmens eronnen wurde, deren Interessen kurzfristiger sind.

Nur die Streckenführung über Darmstadt Hauptbahnhof ermöglicht künftigen Generationen eine eigenen Entscheidung über den Halt in der Region. Nur die Streckenführung über Darmstadt Hauptbahnhof eröffnet Chancen für die Zukunft.

Die Argumente sprechen schon heute für uns!

1. Netz 21, Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar, Anbindung Darmstadt - integrierte Planung Phase I.
Darmstadt, August 2000
2. Netz 21, Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar, Teil: Aspekte der Wirtschaftsregion.
Darmstadt, August 2000
3. Netz 21, Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar, Anbindung Darmstadt - integrierte Planung Phase II: Untersuchung der möglichen Fernbahnhofsstandorte
Darmstadt, August 2001
4. Auswirkungen eines ICE-Halts Darmstadt auf die Leistungsfähigkeit der NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar.
Darmstadt, September 2003
5. Machbarkeitsstudie zur Anbindung der Strecke Pfungstadt - Darmstadt-Eberstadt an die Main-Neckar-Bahn im Rahmen der NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar.
Darmstadt, Oktober 2003
6. Regionalplan Südhessen 2000.
7. Landesentwicklungsplan Hessen.
8. Wirtschaftswoche Technologieatlas Deutschland
„Wo Deutschland am modernsten ist“
Wirtschaftswoche Heft 14/2000
9. Focus Städtevergleich „Die NUMMER 1 im Internet“
Quelle: Focus Heft 12/2000

Literaturverzeichnis / Weitere Informationen

Impressum

Herausgeber

Region Starkenburg

Im Institut WAR der TU Darmstadt

Petersenstraße 13 · 64287 Darmstadt

Tel.: +49 (61 51) 16 - 46 50 · Fax: +49 (61 51) 16 - 70 48

E-Mail: starkenburg@iwar.tu-darmstadt.de

<http://www.starkenburg.de>

Redaktionelle Bearbeitung

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

an der Technischen Universität Darmstadt

Robert-Bosch-Straße 7 · 64293 Darmstadt

Tel.: +49 (61 51) 2 70 28 - 0 · Fax: +49 (61 51) 2 70 28 - 10

E-Mail: kontakt@ziv.de · <http://www.ziv.de>

Grafische Bearbeitung

media.design

Mittlerer Hasenpfad 38 · 60598 Frankfurt am Main

Tel.: +49 (069) 96 20 67 98 · Fax: +49 (069) 96 20 67 99

E-Mail: info@mediadesign-ffm.de

<http://www.mediadesign-ffm.de>