

## **Pressemitteilung zum Raumordnungsverfahren bzgl. der geplanten Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar**

### **Bypass-Variante B künstlich schöngerechnet**

#### **Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert die Unterlagen der DB im Raumordnungsverfahren**

Am 10. Juni endete die Frist für die Verbände zur Stellungnahme im Raumordnungsverfahren bzgl. der geplanten Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main – Rhein-Neckar. Die beiden Landesverbände Hessen und Baden-Württemberg des Fahrgastverbandes PRO BAHN waren dabei auch zur Stellungnahme aufgefordert. Für Baden-Württemberg nahm diese Aufgabe der Regionalverband Rhein-Neckar in enger Abstimmung mit dem Landesverband vor. Zusammengefaßt lautet die Position von PRO BAHN wie folgt:

- PRO BAHN lehnt die Bypass-Variante B der Deutschen Bahn AG (DB) ab
- PRO BAHN tritt für die Variante C ein, die von dem Mannheimer SPD-Bundestagsabgeordneten Lothar Mark ursprünglich ins Spiel gebracht wurde und u.a. vom Raumordnungsverband Rhein-Neckar unterstützt wird
- PRO BAHN tritt für die auch von der DB in der Variante A vorgesehene Anbindung der östlichen Riedbahn an die existierende Hochgeschwindigkeits- (HGS-) Strecke Mannheim-Stuttgart ein, in Verbindung mit einer optimalen Lärmsanierung der östlichen Riedbahn
- PRO BAHN fordert zusätzlich eine Verbindung von der HGS-Strecke Mannheim-Stuttgart kurz vor dem Pfingstbergtunnel zur Strecke Mannheim-Heidelberg.

Mit diesen Maßnahmen, die in Summe weniger als die DB-Bypass-Variante B kosten, könnte eine optimale Streckeninfrastruktur erreicht werden. Es wären sowohl Direktverbindungen Frankfurt-Mannheim als auch Frankfurt-Heidelberg auf der NBS möglich. Außerdem könnten in einem gewissen Umfang Direktverbindungen Frankfurt-Stuttgart ohne Zwischenhalt gefahren werden. Von den 7 Zügen je Stunde und Richtung, die die DB auf der NBS plant, könnten dann nach Meinung des PRO BAHN - Regionalvorsitzenden Michael Löwe z.B. 5 in Mannheim halten, einer in Heidelberg und einer an beiden Städten vorbeifahren. Die Gefahr einer umfassenden Nutzung der östlichen Riedbahn als Bypass sieht PRO BAHN aufgrund der Bedeutung der Strecke vor allem im Güterverkehr nicht. Mit der Anbindung der HGS-Strecke Mannheim-Stuttgart an die Strecke Mannheim-Heidelberg hätte man auch den Einstieg in den notwendigen viergleisigen Ausbau Mannheim – Heidelberg.

Die Unterlagen der DB im Raumordnungsverfahren sind nach Auffassung von PRO BAHN in mehrfacher Hinsicht geschönt. Die reine Bypass-Strecke von 17,5 km soll nach DB-Schätzungen rund 500 Mio. EUR kosten. Dies erscheint Michael Löwe noch niedrig gegriffen, da dieser Abschnitt praktisch ausschließlich aus Brücken, Tunnels und Rampen bestehen soll, um Autobahnen, Schienenstrecken, Rangierbahnhof und den Neckar zu unter-, bzw. überqueren. Genau lässt sich dieser Betrag aus den Raumordnungsunterlagen nicht herauslesen, da die DB in der Variante A (nur Anbindung Mannheim ohne Bypass) zusätzlich die Anbindung der östlichen

Riedbahn an die ICE-Strecke Mannheim-Stuttgart vorsieht – obwohl diese Verbindung nicht von ICEs, sondern nur von Güterzügen genutzt werden soll! Um eine Wirtschaftlichkeit des reinen Bypass-Abschnittes rechnerisch zu erreichen, hat vor wenigen Wochen DB Netz die Trassengebühren für solche Streckenabschnitte von 5,58 EUR je km auf sage und schreibe 17,93 EUR je km ab Januar 2004 erhöht. Damit könnten bei geplanten 60 Zügen täglich je Richtung zwar die Abschreibungs- und Instandhaltungskosten erwirtschaftet werden, die Fahrpreiserlöse von ca. 200 Fahrgästen je ICE müssten vom Fernverkehrsbetreiber (also z.B. DB Reise & Touristik) jedoch allein für die Benutzung der Strecke ausgegeben werden. Erst ab dem 201. Fahrgast stünden die Einnahmen für die eigentlichen Betriebskosten zur Verfügung. Ein wirtschaftlicher Fernverkehr wäre mit solchen Mondpreisen nicht mehr möglich.

Außerdem ist es erstaunlich, dass die DB mit wenigen Sätzen die Variante C (Variante „Mark“) verwirft, obwohl eingeräumt wird, dass diese gegenüber der Variante A um 2 km kürzer, 25 Mio. EUR billiger und 2,4 Minuten schneller ist. Die DB tut dies mit der Begründung: „... bei der Betrachtung einzelner Umweltschutzgüter bzw. Schutzgebiete führt die Variante Mark C zu zahlreichen Konfliktschwerpunkten und Risiken, die auch zum Ausschluss der weiteren Verfolgung dieser Variante im Raumordnungsverfahren beigetragen haben ...“. Bei Anlegen solch strenger Maßstäbe müsste die Bypass-Variante B nach Ansicht von PRO BAHN dreimal verworfen werden. Auch die angegebenen Plan-Fahrzeiten auf der Bypass-Strecke sind offensichtlich nicht korrekt. Während immer wieder das durchgängige Befahren der Bypass-Strecke mit Tempo 300 als großer Vorteil herausgestrichen wird, wird an anderer Stelle in den Detail-Ausführungen eingeräumt, dass die Weichenanbindung der Bypass-Strecke im Pfingstberg-Tunnel nur mit Tempo 200 befahren werden kann.

Schließlich hält PRO BAHN die geschätzten zusätzlichen Fahrgastzahlen auf der Bypass-Strecke für illusorisch. Gegenüber der Variante A rechnet die DB mit 24 zusätzlichen Zügen je Tag und Richtung auf der Bypass-Strecke. Dies bedeutet rund 15.000 zusätzliche Fahrgäste z.B. für die Direktverbindung Frankfurt - Stuttgart. Da der Fernverkehr ab 2007 von Frankfurt nach München über Nürnberg laufen soll (u.a. dafür wird derzeit die NBS Ingolstadt – Nürnberg gebaut), kann es sich bei dieser Zahl im wesentlichen nur um Zielverkehr für den Großraum Stuttgart handeln. Dies hält der PRO BAHN – Landesvorsitzende Josef Schneider für völlig illusorisch. Bezeichnend sei seiner Ansicht nach, dass diese Zahlen in den Raumordnungsunterlagen auch nicht von DB Reise & Touristik, der Fernverkehrssparte der Deutschen Bahn, sondern von DB Netz stammten. DB Netz arbeite mit Fantasiestellen, die sie von DB Reise & Touristik so sicher nicht als Planzahlen bekommen würden.

Das Fazit von PRO BAHN lautet daher: eine optimale Infrastruktur im Interesse der Fahrgäste setzt sich aus der Variante C plus Anbindung der östlichen Riedbahn an die ICE-Strecke Mannheim – Stuttgart plus Anbindung von dort an die Strecke Mannheim – Heidelberg zusammen. Damit sind Direktverbindungen Frankfurt – Mannheim, Frankfurt – Heidelberg und Frankfurt – Stuttgart möglich mit Infrastrukturkosten, die in Summe geringer sind als bei der DB-Bypass-Variante B. Die dabei laut DB-Unterlagen möglichen 58,3 Minuten Fahrzeit zwischen Frankfurt-Flughafen und Stuttgart Hbf sind in jedem Fall schnell genug. PRO BAHN fordert in seiner Stellungnahme im übrigen ausdrückliche umfassende Lärmsanierungs- und Lärmschutz-Maßnahmen an östlicher und westlicher Riedbahn. So könnte die NBS sogar den heute schon lärmgeplagten Anwohnern an der Strecke Vorteile bringen.