



Raumordnungsverfahren bzgl. der geplanten Neubaustrecke Rhein- Main – Rhein-Neckar

Stellungnahme PRO BAHN Baden-Württemberg e.V.

- I. Vorwort**
- II. Ausführung**
- III. Zusammenfassung**

I. Vorwort

PRO BAHN dankt für die Überlassung der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren und für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

PRO BAHN sieht die Notwendigkeit zum Bau einer Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main – Rhein-Neckar und bedauert, dass die Planungen hierfür nicht bereits früher eingeleitet wurden. Die Kapazitätsengpässe auf Riedbahn (KBS 655) und Main-Neckar-Bahn (KBS 650) nehmen seit vielen Jahren zu und haben sich – voraussehbar – mit Inbetriebnahme der NBS Köln-Frankfurt noch weiter verschärft.

Der Fahrgastverband PRO BAHN konzentriert sich in dieser Stellungnahme zielgerichtet auf die satzungsgemäße Wahrnehmung wesentlicher Fahrgastbelange. Dabei wird vorausgesetzt, dass alle weiteren Sachgebiete verantwortlich von dritter Seite kompetent geprüft werden, beispielsweise Umwelt- und Finanzierungsfragen. PRO BAHN bittet um die Gelegenheit zur weiteren begleitenden Mitwirkung.



II. Ausführung

Die DB ProjektBau GmbH als Ersteller der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren (ROV) betrachtet für den baden-württembergischen Abschnitt 2 Varianten, A und B genannt. Außerdem wird mit wenigen Sätzen die Variante C (oder auch „Mark C“) behandelt, die u.a. vom Raumordnungsverband Rhein-Neckar favorisiert wird.

Unsere Bewertung der Unterlagen stützt sich auf folgende Kernaussagen:

1. Die Angaben bzgl. möglicher Nutzung des Bypass im Jahre 2010 stammen von DB Netz und nicht von DB Reise & Touristik.
2. Die Kosten für den Bypass lassen sich nie durch realistische Trassengebühren erwirtschaften.
3. Der in Variante A geplante „kleine Bypass“ (Anbindung der östlichen Riedbahn an die Hochgeschwindigkeitsstrecke (HGS) Mannheim – Stuttgart) leistet bei etwa 10% der Kosten im Prinzip das Gleiche wie der Bypass der Variante B. Dieser „kleine Bypass“ ist nur in Variante A aufgenommen, um die Zusatzkosten für den Bypass in Variante B zu verschleiern.
4. Westliche und östliche Riedbahn sollten bedarfsgerecht ausgebaut und mit optimalem Lärmschutz versehen werden.
5. Die nur ganz grob untersuchte Variante C ist billiger, kürzer und schneller als die Variante A.
6. In Zusammenhang mit dem Bau des „kleinen Bypasses“ könnte mit relativ geringem Aufwand unmittelbar südöstlich dieser Verbindungsstrecke auch eine Anbindung an die Strecke Mannheim Hbf – Heidelberg Hbf (KBS 665) erfolgen. Dies würde es u.a. ermöglichen, einen kleinen Teil der Züge auf der NBS direkt nach Heidelberg statt nach Mannheim zu führen und wäre ein Schritt zum geplanten viergleisigen Ausbau der Strecke Mannheim Hbf - Heidelberg Hbf.

Zu 1:

Die Bevorzugung der Variante B gegenüber der Variante A seitens DB ProjektBau GmbH beruht im wesentlichen auf der Annahme, dass durch den Bau des Bypass erhebliche Mehrverkehre erzeugt werden können. Es wird dabei von 24 zusätzlichen Zügen je Tag und Richtung ausgegangen. Dies entspricht bei einer Fahrgastzahl von 300-400 Fahrgästen pro Zug einer zusätzlichen Fahrgastzahl von 14.000 – 19.000 Fahrgästen täglich, was uns völlig unrealistisch erscheint. Bereits in der Variante A wird von 88 statt heute 52 Fernverkehrs-Zügen je Tag und Richtung ausgegangen. Wenn die Fahrzeit zwischen Frankfurt-Flughafen und Stuttgart Hbf 53,5 Minuten (Bypass) statt 60,7 (östliche Riedbahn), bzw. 62,1 Minuten (Durchfahrt durch Mannheim Hbf) beträgt, wird dies keinesfalls Fahrgastzuwächse in der genannten Größenordnung bewirken. Wer aufgrund einer relativ kurzen Fahrzeit von 60-62 Minuten zwischen Frankfurt (Flughafen) und Stuttgart nicht bereit ist, von Auto oder Flugzeug auf die Bahn zu wechseln, wird dies auch nicht bei einer Fahrzeit von 53,5 Minuten tun.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die Angaben bzgl. der zusätzlichen 24 Züge auch nicht von der DB Reise & Touristik AG, der Fernverkehrs-Gesellschaft der Deutschen Bahn, stammen, sondern von der DB Netz AG (Ordner A, Seite 7). Wir vermuten, dass DB Reise & Touristik nicht zu solch einer Prognose bereit ist.



Zu beachten ist dabei auch, dass ab 2007 mit Fertigstellung der NBS München-Nürnberg gemäß den Plänen der DB Reise & Touristik AG der Fernverkehr von Frankfurt nach München (und über beide Endpunkte hinaus) aufgrund der kürzeren Reisezeit fast ausschließlich über Würzburg und Nürnberg laufen soll. Zusätzliche Fahrgäste können also in Richtung Süden also nur solche mit einem Fahrtziel Stuttgart, Ulm, Augsburg, Bodensee oder deren Umland sein – nicht aber Fahrgäste nach München oder weiter.

Zu 2:

Nimmt man die von DB ProjektBau veranschlagten Kosten für die Kombination der hessischen Variante I mit der baden-württembergischen Variante A einerseits und für die Kombination der hessischen Variante I mit der baden-württembergischen Variante B andererseits (Ordner A, S.110), so ergibt sich eine Differenz von 435 Mio. EUR. Berücksichtigt man noch, dass Variante A im Gegensatz zu Variante B zusätzlich eine Anbindung der östlichen Riedbahn an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim – Stuttgart enthält, ergeben sich Kosten für den Bypass in Höhe von ca. 500 Mio. EUR. Diese Kosten können seitens der DB Netz AG niemals durch realistische Trassengebühren wieder eingefahren werden.

So müssen zum einen die jährlichen Unterhaltskosten der Strecke aufgebracht werden. Zum anderen muß natürlich die Gesamtinvestition in Höhe der genannten ca. 500 Mio. EUR im Abschreibungszeitraum erwirtschaftet werden. Dieser beträgt objektbezogen 20 – 100 Jahre (20 Jahre z.B. für Weichen, 100 Jahre z.B. für Tunnel).

Bei 60 Zügen je Tag und Richtung auf der Bypass-Strecke (optimistische Rechnung seitens der DB AG) ergeben sich nach heutigem Stand folgende Einnahmen durch Trassengebühren:

$3,38 \text{ EUR} * \text{Taktfaktor } 1,65 * 60 \text{ Züge je Richtung täglich} * 2 \text{ Richtungen} * 17,5 \text{ km} * 365 \text{ Tage}$
= 4.274.770 EUR jährliche Einnahmen für DB Netz

Interessanterweise hat DB Netz im März 2003 massive Erhöhungen der Trassenpreise für Strecken mit zulässigen Geschwindigkeiten über 280 km/h für Januar 2004 angekündigt. Dies betrifft von den vorhandenen Strecken nur die NBS Frankfurt – Köln sowie alle für solch eine Höchstgeschwindigkeit geplanten Neubaustrecken. So werden mit der neuen Preiskategorie Fplus, dem gleichzeitig neu eingeführten Expressfaktor von 1,8 sowie dem ebenfalls neu eingeführten Auslastungsaufschlag von 20% die Trassenpreise auf 17,93 EUR je Kilometer steigen. Dies bedeutet mehr als eine Verdreifachung ! Damit ergäben sich nun jährliche Einnahmen für DB Netz in Höhe von 13.741.812 EUR, die tatsächlich in etwa zur Deckung der anfallenden Kosten und Abschreibungen ausreichen.

Mit Trassengebühren in dieser Höhe lässt sich jedoch weder Personenfernverkehr geschweige denn Güterverkehr – wie in den ROV-Unterlagen ebenfalls für den Bypass vorgesehen - wirtschaftlich betreiben (die Fahrpreiserlöse von ca. 200 ICE-Passagieren je Zug müssten nur für die Trassengebühren verwendet werden !). Es drängt sich also die Vermutung auf, dass diese extreme Erhöhung der Trassenpreise für Hochgeschwindigkeitsstrecken im wesentlichen der kalkulatorischen Legitimation an sich unsinniger Neubau-Maßnahmen dient.

Zu 3:

In der Variante A sieht die DB ProjektBau GmbH vor, die östliche Riedbahn zweigleisig an die bestehende HGS Mannheim – Stuttgart anzuschließen. Dieser „kleine Bypass“ ist allerdings nur



für den nächtlichen Güterverkehr gedacht, der in Variante B über den Bypass verkehren soll. Hier stellen sich für uns natürlich 2 Fragen:

- a) Warum kann der „kleine Bypass“ nicht das leisten, was der DB-Bypass der Variante B leisten soll ?
- b) Warum nimmt die DB AG den „kleinen Bypass“ überhaupt in die Variante A auf, wenn er nur für insgesamt 30 potentielle Güterzüge täglich (in der Nacht) gedacht ist ?

Zu a):

Hier führt DB ProjektBau 3 Argumente auf, die unserer Meinung nach alle nicht stichhaltig sind:

- *Die Kapazität der östlichen Riedbahn „reicht nicht aus, um zu den prognostizierten Zugzahlen (Fern-, Güter- und Nahverkehr) zusätzliche Verkehre des Schienenpersonenfernverkehrs aufzunehmen“.*
Dies wird im wesentlichen mit einer Verdopplung des Güterverkehrs von 38/30 Güterzügen im Jahr 2002 auf 70 Güterzüge je Richtung im Jahr 2010 begründet. Erstens ist eine derartige Steigerung des Güterverkehrs – so erfreulich sie wäre – relativ unwahrscheinlich. Zweitens muß dieser zusätzliche Güterverkehr nicht über die östliche Riedbahn fahren, wie unterstellt wird, wenn z.B. gleichzeitig der Güterverkehr auf der Main-Neckar-Bahn (KBS 650) von 66/72 Zügen auf 40 sinken soll.
- *Ein Ausbau für „attraktiven und schnellen Schienenpersonenfernverkehr ist mit z.T. erheblichen Eingriffen in die vorhandene Bebauung verbunden“ (Halle Omnibuswerk Daimler-Chrysler, Schießplatz eines Schützenvereins).*
Die ausschließliche Nennung dieser beiden Objekte macht die Unglaubwürdigkeit des Arguments bereits deutlich. Im übrigen nennt DB ProjektBau trotz des nicht stattfindenden Ausbaus der östlichen Riedbahn für einen attraktiven und schnellen SPNV eine Fahrzeit, die nur um 7,2 Minuten langsamer ist als auf der Bypass-Strecke.
- *„Die Reisezeitgewinne sind nicht ausreichend, um die von der DB Netz AG gewünschten Mehrverkehre zu erzeugen“.*
Die für Variante B genannten Mehrverkehre sehen wir – wie unter Punkt 1 ausgeführt – auch mit dem Bypass nicht.

PRO BAHN tritt dafür ein, den „kleinen Bypass“ zu bauen und ihn für den Fernverkehr anstelle des von DB ProjektBau geplanten Bypasses der Variante B zu nutzen.

Zu b):

Es wirft ein merkwürdiges Licht auf Pläne für eine Hochgeschwindigkeits-NBS, wenn darin in einer Variante ohne zwingende Notwendigkeit eine Baumaßnahme aufgeführt wird, die ausschließlich dem nächtlichen Verkehr von Güterzügen dienen soll. Noch dazu sollen diese insgesamt 30 geplanten Güterzüge auf die bestehende HGS Stuttgart – Mannheim weitergeführt werden, auf der seit Jahren kein Güterverkehr mehr stattfindet. Es spricht daher eigentlich alles dafür, dass der Anschluß der östlichen Riedbahn an die HGS Stuttgart – Mannheim nur dem Zweck dient, die Kosten des Bypass zu verschleiern, da durch diese Baumaßnahme die Variante A künstlich teurer gerechnet wird.

Zu 4:

Die westliche Riedbahn sollte unter geringstmöglicher Belastung von Anwohnern und Umwelt in einer Form ausgebaut werden, die sowohl S-Bahn- als auch Fernverkehr zulässt. Ob dafür ein drei- oder viergleisiger Ausbau erforderlich ist, muß untersucht werden.



Im Rahmen des Ausbaus, bzw. der Nutzung der östlichen Riedbahn für den „kleinen Bypass“ sollte unbedingt eine Lärmsanierung dieser Strecke erfolgen.

Zu 5:

DB ProjektBau führt in den Unterlagen selbst auf, dass die Variante „Mark C“ um 2 km kürzer, 25 Mio. EUR billiger und 2,4 Minuten schneller ist als die Variante A (Ordner A, S. 73). Diese Variante, die u.a. vom Raumordnungsverband Rhein-Neckar favorisiert wird, wird von DB ProjektBau als Alternative verworfen, und zwar ausschließlich aus ökologischen Gründen. Wir maßen uns nicht an, dies beurteilen zu können, wundern uns jedoch, dass der Raumordnungsverband und kompetente Naturschutz-Organisationen wie der BUND diese Trasse gegenüber der Trasse der Varianten A und B favorisieren. Damit erscheint uns das Verwerfen dieser Trassenalternative, die PRO BAHN aus Fahrgastsicht (schneller, kürzer und billiger als Variante A) ebenfalls favorisiert, voreilig und in der ausgeführten Kürze von wenigen Sätzen völlig unangemessen.

Zu 6:

Im Fahrgast-Interesse optimal sind grundsätzlich umsteigefreie Direktverbindungen. So wäre es wünschenswert, von der geplanten NBS auch eine Direktanbindung nach Heidelberg zu haben. Mit z.B. 1 Zug je Stunde und Richtung in der Relation Frankfurt – Heidelberg könnte ein nicht unerhebliches Fahrgastpotential erschlossen werden. In Zusammenhang mit der in Variante A geplanten Anbindung der östlichen Riedbahn an die HGS Mannheim – Stuttgart sollte eine Anbindung der HGS Mannheim - Stuttgart an die Hauptstrecke Mannheim – Heidelberg erfolgen. Dies sollte nach der geplanten Einmündung der östlichen Riedbahn in die HGS, aber vor dem Pfingstbergtunnel erfolgen. Diese von PRO BAHN angestrebte Verbindung könnte entweder zu den Personenverkehrs- oder zu den Gütergleisen Richtung MA-Friedrichsfeld erfolgen und wäre ein wichtiger Schritt zum in der Region angestrebten viergleisigen Ausbau der gesamten Strecke Mannheim Hbf – Heidelberg Hbf (KBS 665). Auf dieser Strecke gibt es heute und verstärkt ab Dezember 2003 mit Einführung des S-Bahn-Verkehrs erhebliche Konflikte zwischen Nah- und Fernverkehr. Damit wäre sowohl von Norden von der geplanten NBS aus als auch vom Mannheimer Hbf eine reine Fernverkehrsstrecke nach Heidelberg vorhanden.

Sowohl raumordnerisch von der Erschließungswirkung als auch unter Kosten-Nutzen-Aspekten (Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste) ist diese Ergänzung unserer Ansicht nach enorm wirkungsvoll und leistet zusätzlich einen wertvollen Beitrag zum viergleisigen Ausbau der KBS 665 !



III. Zusammenfassung

Wie wir dargelegt haben, sind die Raumordnungs-Unterlagen unserer Meinung nach in verschiedenster Form geschönt, um die Bypass-Variante B als Variante mit dem besten raumordnerischen Effekt und den geringsten Umweltbeeinträchtigungen darstellen zu können.

PRO BAHN ist der Meinung, dass in Wirklichkeit folgende Lösung den Interessen der Fahrgäste (und im übrigen auch der Steuerzahler aufgrund der geringsten Investitionskosten und dem höchsten Nutzen !) und den Zielen der Raumordnung am besten entspricht:

- Variante C
- Zusätzlich Anbindung der östlichen Riedbahn an die HGS Mannheim – Stuttgart, wie in Variante A vorgesehen
- Zusätzlich Anbindung der HGS Mannheim - Stuttgart an die Strecke Mannheim Hbf – Heidelberg Hbf

PRO BAHN Baden-Württemberg e.V.
gez. Josef Schneider, Landesvorsitzender

PRO BAHN Regionalverband Rhein-Neckar
gez. Michael Löwe, Regionalvorsitzender