

Der Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau

Regionalentwicklung und Umwelt

Kreisverwaltung Groß-Gerau | Postfach 1464 | 64504 Groß-Gerau



Auskunft
Herr Christiansen
Zimmer
Nr. 551
Telefon
+49 6152 989-570
Fax
+49 6152 989-611
E-Mail
S.Christiansen@kreisgg.de
Aktenzeichen
IV/2.1-ch
Datum

**Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin**

Stellungnahme des Kreises Groß-Gerau zur „Korridorstudie Mittelrhein“

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne nehmen wir die Möglichkeit wahr, zur „Korridorstudie Mittelrhein“ Stellung zu nehmen. Wir bedauern, dass das Verfahren in unangemessener Weise intransparent und eine ergebnisoffene Diskussion nicht möglich war, da die Region und die sonstige interessierte Öffentlichkeit lange Zeit keinerlei Informationen hatten, welche Trassenvarianten untersucht wurden und keine Möglichkeit hatten, Informationen in das Verfahren einzubringen. So war es für die Region ernüchternd, dass die Trassenvarianten, die das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens (ROV) 2003/2004 darstellten und über die es einen breiten Konsens in der Region gab, nicht Gegenstand der Untersuchungen waren. Für eine Begründung dazu wären wir dankbar.

Grundsätzlich begrüßt der Kreis Groß-Gerau den Ausbau des ICE-Netzes. Hierdurch sind Verlagerungen auch vom Luftverkehr auf die Schiene in großem Umfang möglich. Das Konzept, die Neubaustrecke tagsüber als ICE-Strecke und nachts als Güterverkehrsstrecke zu nutzen, erscheint gut geeignet, die Kapazitäten zu erhöhen und gleichzeitig die Belastungen für die Anwohner zu verringern bzw. zu begrenzen. Der Kreis Groß-Gerau ist deshalb grundsätzlich bereit, die Eingriffe und Belastungen, die mit einer Neubaustrecke einhergehen, mitzutragen, und appelliert an die benachbarten Gebietskörperschaften, dies ebenfalls zu tun.

Mit der Fertigstellung der neuen Alpentunnel in der Schweiz wird es voraussichtlich zu einer deutlichen Zunahme des Schienengüterverkehrs im Korridor Rotterdam – Genua kommen, die den Au-

tobahnen wie dem Klima zugutekommen wird. Wir verweisen hierzu auf das EU-Projekt CODE 24 und den kürzlich gegründeten Europäischen Verbund für Territoriale Zusammenarbeit (EVTZ). Laut dem Gutachten (Tabelle 3-6) ist allerdings auf der Riedbahn tagsüber von einer Verdopplung des Güterverkehrs auszugehen.

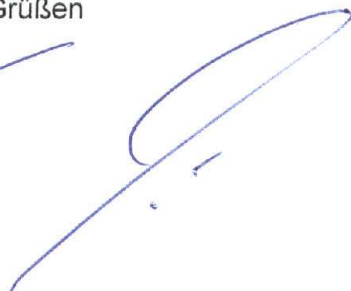
Dies ist nur möglich, wenn die betroffenen Orte effektiven Schallschutz erhalten. Wir fordern daher eine Aufnahme der Riedbahn in das Lärmsanierungsprogramm schon im Vorfeld des Baus der NBS.

Der S-Bahn-Verkehr auf der Riedbahn wird derzeit stark durch den Fernverkehr behindert, einerseits durch Verspätungen und Überholungen und andererseits durch Einschränkungen bei der Trassenplanung, die zu Mehrkosten führen. Weitere Belastungen wären nicht hinnehmbar. Ziel des Kreises Groß-Gerau wie des Rhein-Main-Verkehrsverbundes ist die Einführung eines **15-Minuten-Taktes auf der Riedbahn**, um den dringend notwendigen Regionalverkehr auf dieser Strecke abwickeln zu können. Nach den Untersuchungen des RMV ist bei einer Umsetzung im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen mit entsprechenden Verlagerungen vom Motorisierten Individualverkehr möglich. Dieses Konzept ist nur umsetzbar, wenn auf der Strecke tagsüber keine ICE fahren. Die Varianten der reinen Güterverkehrsstrecke lehnen wir daher ab.

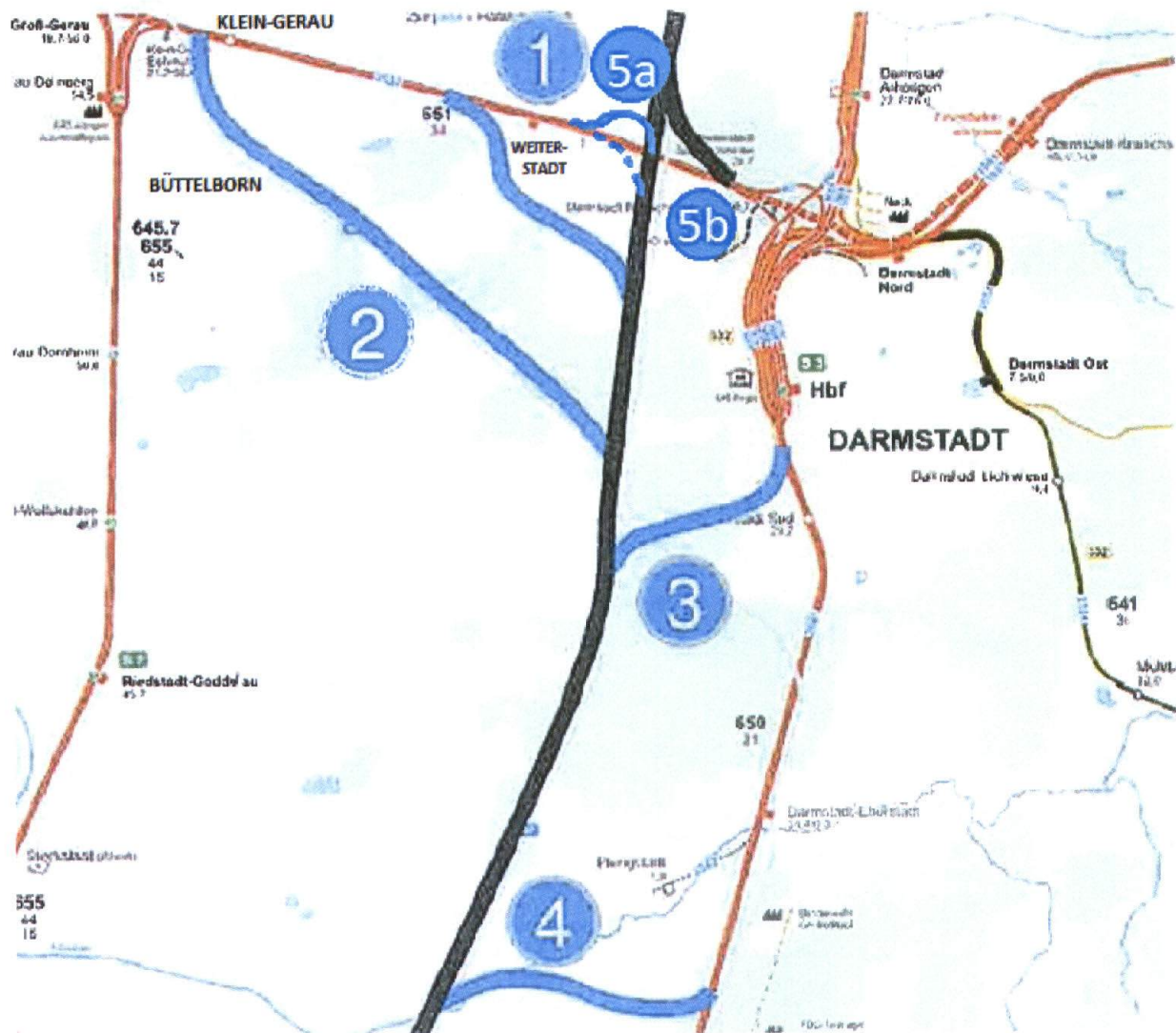
Bei der Wahl der Variante zur **Verknüpfung der Strecke Mainz-Darmstadt mit der NBS** sprechen wir uns für die östlichen Varianten aus, denn mit den östlichen Varianten (Beispiele 3 und 4) wäre eine Anbindung Darmstadts durch den ICE möglich, bei den westlichen (Beispiele 1 und 2) nicht. Mit den östlichen Varianten wäre zudem eine Verknüpfung der NBS mit der Strecke Wiesbaden – Aschaffenburg für den Güterverkehr sowohl in der Fahrtbeziehung Bischofsheim - Mannheim, als auch in der Fahrtbeziehung Aschaffenburg – Mannheim möglich. Falls zur Reduzierung nächtlichen Güterverkehrs im Bereich der Stadt Darmstadt zusätzlich eine Verbindung aus westlicher Richtung für erforderlich gehalten wird, wäre eine Verknüpfung direkt am Kreuzungspunkt der beiden Strecken besser geeignet als die im Gutachten dargestellten Varianten 1 und 2. Diese Verknüpfung, die mit zwei möglichen Varianten (5a und 5b) in der Skizze in der Anlage dargestellt ist, wäre mit deutlich geringeren Kosten und Eingriffen realisierbar als die Varianten 1 und 2. Insbesondere die Variante 2 (Klein-Gerau) wäre mit ca. 10 km Strecke und ausgedehnten Tunnelabschnitten im Bereich der Autobahnabfahrt Büttelborn und des Darmstädter Kreuzes in Bezug auf die Kosten, den Eingriff und die Lärmbelastung in einer vom Fluglärm durch die Startbahn West extrem belasteten Region unverhältnismäßig. Die genaue Festlegung der Linienführung sollte in einem erneuten Raumordnungsverfahren erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

(Will)
Landrat



Anlage



zusätzliche Varianten:

5a Nordausschleifung

5b Tunnel