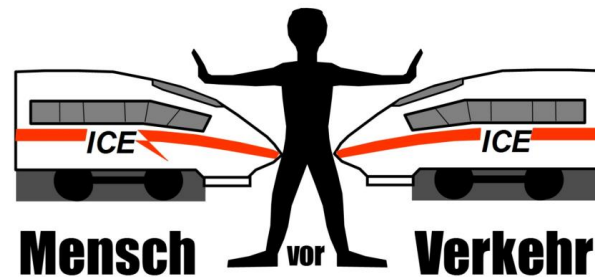


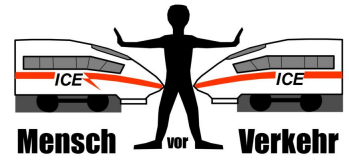
Aktuelle Situation und Alternativvorschlag von Mensch vor Verkehr e.V.

AK 5 NBS Rhein/Main Rhein/Neckar am 26.10.2017



Aktuelle Situation

- Bisher gibt es keine konkreten Anhaltspunkte über die Streckenführung von Frankfurt nach Mannheim
- Nach wie vor gilt das Raumordnungsverfahren 2003/2004
- Im Regionalplan Südhessen 2010 steht lediglich, dass die NBS im Korridor A5 und A67 geführt werden soll
- Auch die dritte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen sieht vor, dass die Neubaustrecke parallel zur Bundesfernstraße A5/A67 zu planen ist



Unsere Forderung Beschlüsse der Gremie

- Im Falle einer Trassenführung entlang der A 67 fordern wir gemeinsam mit den betroffenen Kommunen, der übergeordneten Politik, den acht in Hessen anerkannten Umweltverbänden und vielen Unterstützern aus der Region, dass ein langer bergmännischer Tunnel von Bensheim-Langwaden bis weit südlich der Raststätte Lorsch-West (Lampertheimer Gescheid) gebaut wird
- Der Kreistag des Landkreises Bergstraße und der Hessische Landtag unterstützen diese Forderung

Die neueste Entwicklung

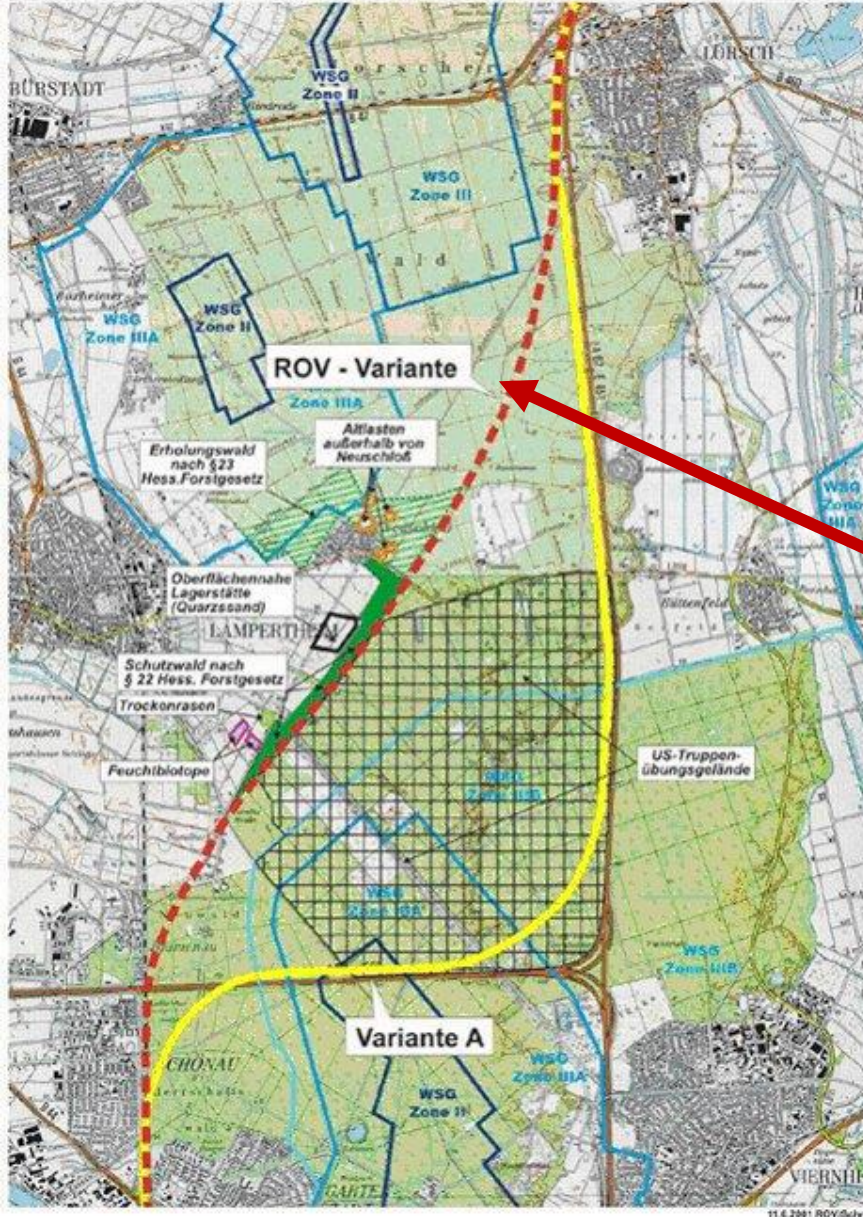
- In den vergangenen Jahren hat sich nicht andeutungsweise ein Trend in Richtung unserer Forderung gezeigt. Das was wir bis jetzt erfahren haben zeigt eindeutig die Minimalvariante, nämlich die möglichst kürzeste Unterführung der A67 und B47 zwischen Lorsch und Einhausen und eine oberirdische Streckenführung mit erheblichen Zerschneidungen von Natura 2000 und FFH-Gebieten.
- Bekräftigt wird dies noch durch die Aussage von Herrn Ferlemann (Staatssekretär im Verkehrsministerium) am 29.08.2017, dass es keine Chance für einen Tunnel gibt.

Neue Wege - Alternativen

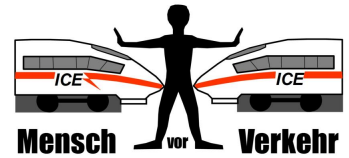
- Mensch vor Verkehr e.V. hat die geprüften Varianten des Raumordnungsverfahrens nicht außer acht gelassen. Deshalb bringen wir heute noch einmal eindringlich die Variante IV (A5 Variante) des ROV ins Spiel. Nach all den Gutachten die im Rahmen des ROV erstellt wurden, stellt sich nach wie vor heraus, dass die Variante IV die raumverträglichste ist.

Konfliktkarte

ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar



Eine sogenannte Variante „Mannheim direkt“ wurde im ROV nicht behandelt, deshalb haben wir sie zwar nicht außer acht gelassen aber auch nicht als potentielle Alternative angesehen



Varianten im Raumordnungsverfahren (I, II, III, IV, V und A, B)

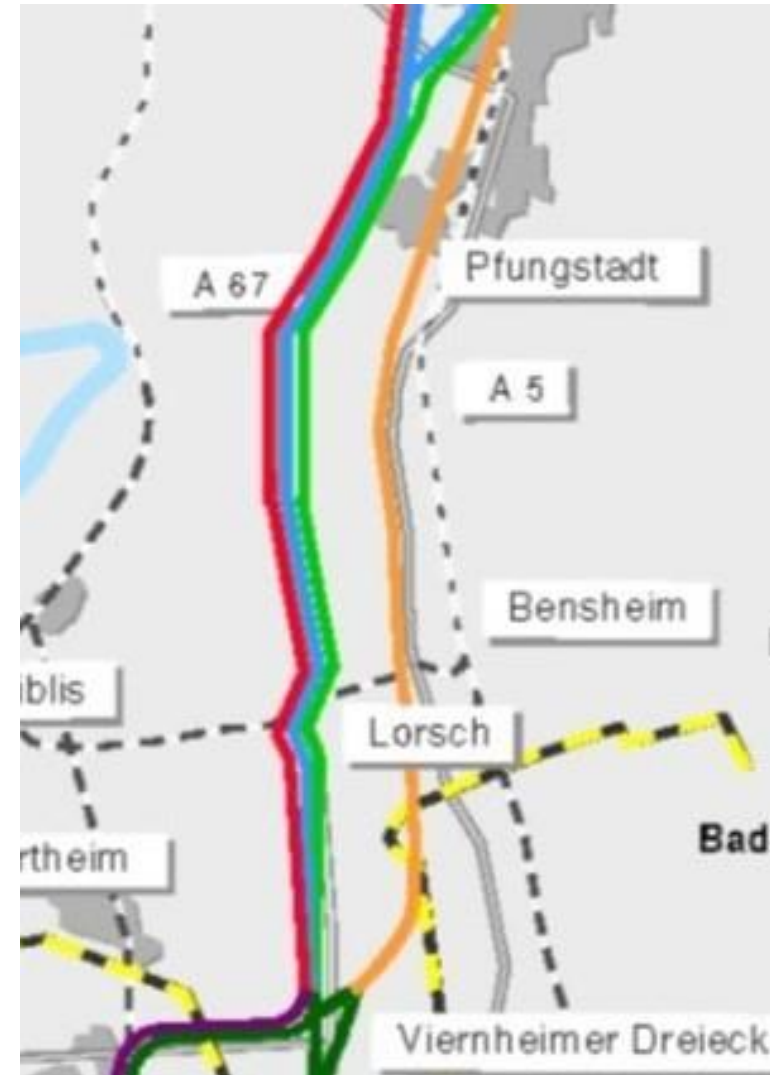
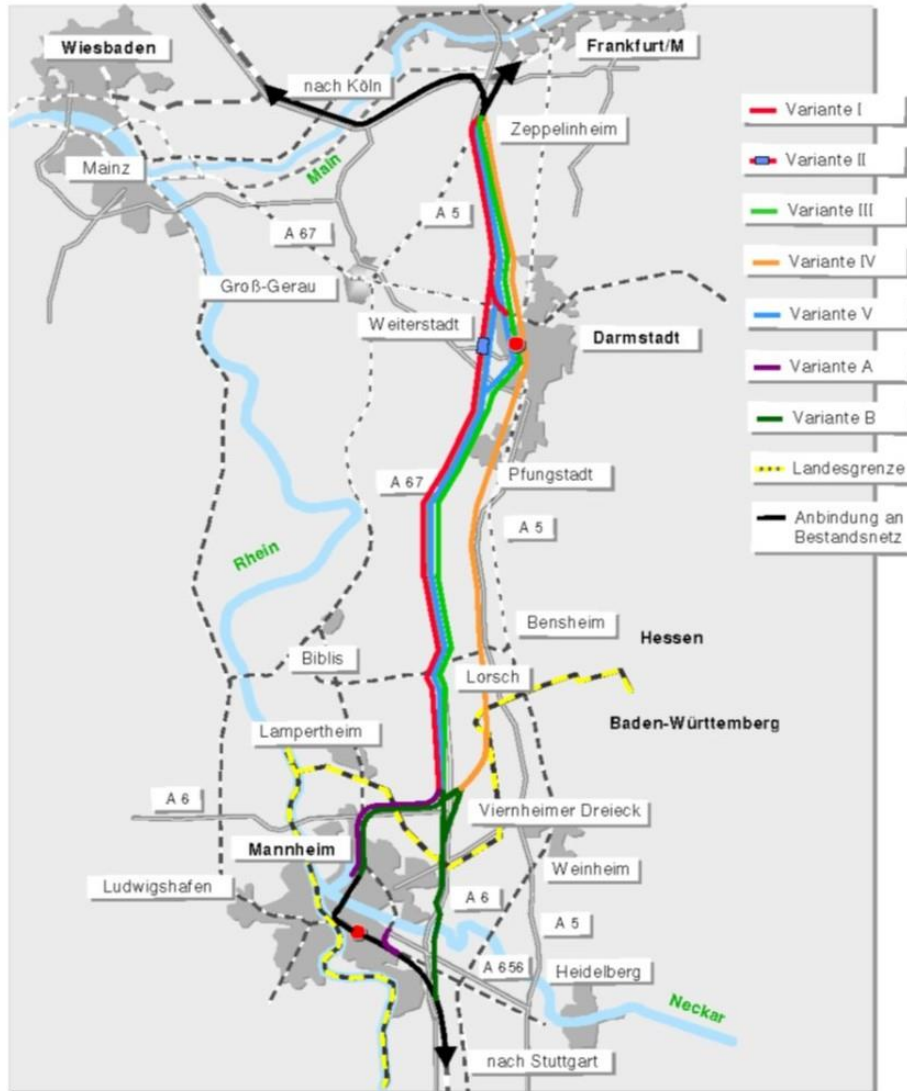


Abb. 10: Varianten im Raumordnungsverfahren

Folgerungen aus dem Vergleich Variante III und Variante IV

Wenn man die Landkarte kennt, ist es deutlich ersichtlich, dass bei der Variante IV im Wesentlichen nur Gewerbegebiete tangiert würden. Dass wenige Natura 2000 und FFH-Gebiete belastet werden, dass die Streckenführung das Gebiet Lorscher und Lampertheimer Wald nicht durchschneidet. Dass Trinkwasserschutzgebiete nicht belastet werden.

Im Bezug auf den Schienengüterverkehr hat die Variante IV den Vorteil keine Nutzungseinschränkung durch überhöhte Kurven zu haben. Außerdem bietet diese Variante den Kommunen an der Bergstraße die Möglichkeit, den nächtlichen Schienenverkehrslärm, der jetzt schon auf der Main-Neckar-Bahn vorhanden ist, aus den Innenstädten hinaus auf die Westseite der Autobahn zu verlagern.

Fazit

Die A5 Variante (Variante IV) ist im Hinblick vor allem auf Umweltaspekte Wasser, Wald, Lärm Schutz von Flora und Fauna und im Hinblick auf Betrieb und Infrastruktur nicht nur für die Region, sondern auch insgesamt als die raumverträglichste zu bewerten.

Die Variante IV wäre sowohl für die Bahn als auch für die Region ein großer Gewinn!

Vielen Dank für
Ihre
Aufmerksamkeit

