



Rhein-Main – Rhein-Neckar:

Die vergessene Neubaustrecke

Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln-Frankfurt wird ein Engpass an Transportkapazitäten auf dem Schienenweg zwischen dem Rhein-Main- und dem Rhein-Neckar-Raum entstehen. Das ist schon lange bekannt. Doch warum wird erst jetzt eine Neubaustrecke zwischen diesen beiden Verkehrsräumen geplant?

Und: Kommt das Netz in Privatbesitz, kann der DB Netz AG eigentlich nichts Besseres passieren, als dass sie jetzt nicht investieren muss und die Verkehrsunternehmen dann im Konkurrenzkampf die Trassenpreise hochtreiben. Sind das die gewünschten Konsequenzen des Privatbesitzes an Netz?

Die Vorgeschichte

Die DB Netz AG will zwischen dem Rhein-Main- und dem Rhein-Neckar-Raum eine Neubaustrecke für den schnellen Fernverkehr bauen. Ist das sinnvoll? Ist nicht gerade in den letzten Monaten anhand der schöngerechneten neuen Trassen von Frankfurt nach Köln und von München nach Nürnberg klar geworden, welche immensen Summen der Bau von Schienenwegen verschlingt? Ist es nicht so, dass die Zinszahlungen (soweit es sich um DB-Mittel handelt) und die Abschreibungen eine Größenordnung erreichen, die durch Trasseneinnahmen gar nicht mehr erwirtschaftet werden können? Gibt es nicht eine sinnvollere Lösung durch den Ausbau vorhandener Strecken, ergänzt durch kurze Lückenschlüsse oder den Neubau von Umgehungsabschnitten? Wie steht es also mit der neuen Strecke zwischen den Verkehrsräumen Rhein-Main und Rhein-Neckar, die derzeit mit Priorität 1 für den Bundesverkehrswegeplan 2002/2003 gehandelt wird?

Lesen Sie bitte weiter auf der nächste Seite unten.



Zeitplan von DB Netz für die Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar:

Sommer 2001	Eröffnung der Raumordnungsverfahren in Baden-Württemberg und Hessen
Anfang 2002	Abschluss der Raumordnungsverfahren
2002	Aufnahme des Realisierungsprojekts in den neuen Bundesverkehrswegeplan
2003-2004	Planfeststellungsverfahren
2005-2007	Bauphase
Dezember 2007	Inbetriebnahme der Neubaustrecke



Warum Neubau statt Ausbau?

- ➔ Gleichmäßige Verteilung des schnellen Fernverkehrs auf mehrere Strecken führt zu schlechter Auslastung (deutlich weniger Güter- und Regionalverkehr als heute).
- ➔ Wenn alle Fernzüge über die Riedbahn fahren, wird dort Regionalverkehr unmöglich.
- ➔ Viergleisiger Ausbau der Strecken ist nicht durchsetzbar (Knackpunkte Riedbahn z.B. Friedhof Stockstadt, Häuserzeilen direkt neben der Bahnstrecke in Walldorf-Mörfelden, Zerschneidung von Biblis).
- ➔ Dreigleisiger Ausbau bietet zu geringe Kapazitätsgewinne.
- ➔ Bisher geplante Ausbaumaßnahmen auf den drei Strecken sind fast so teuer wie eine Neubaustrecke, haben aber wesentlich geringerem Nutzen.

Links: Die drei vorhandenen Strecken zwischen Rhein-Main und Rhein-Neckar.

Rechts: Zwei Vorschläge für die Neubaustrecke mit mehreren Varianten.

Klare Antwort: Neubau ist sinnvoll

Es gibt zwar in der nördlichen Rheinebene drei Bahnstrecken, nämlich

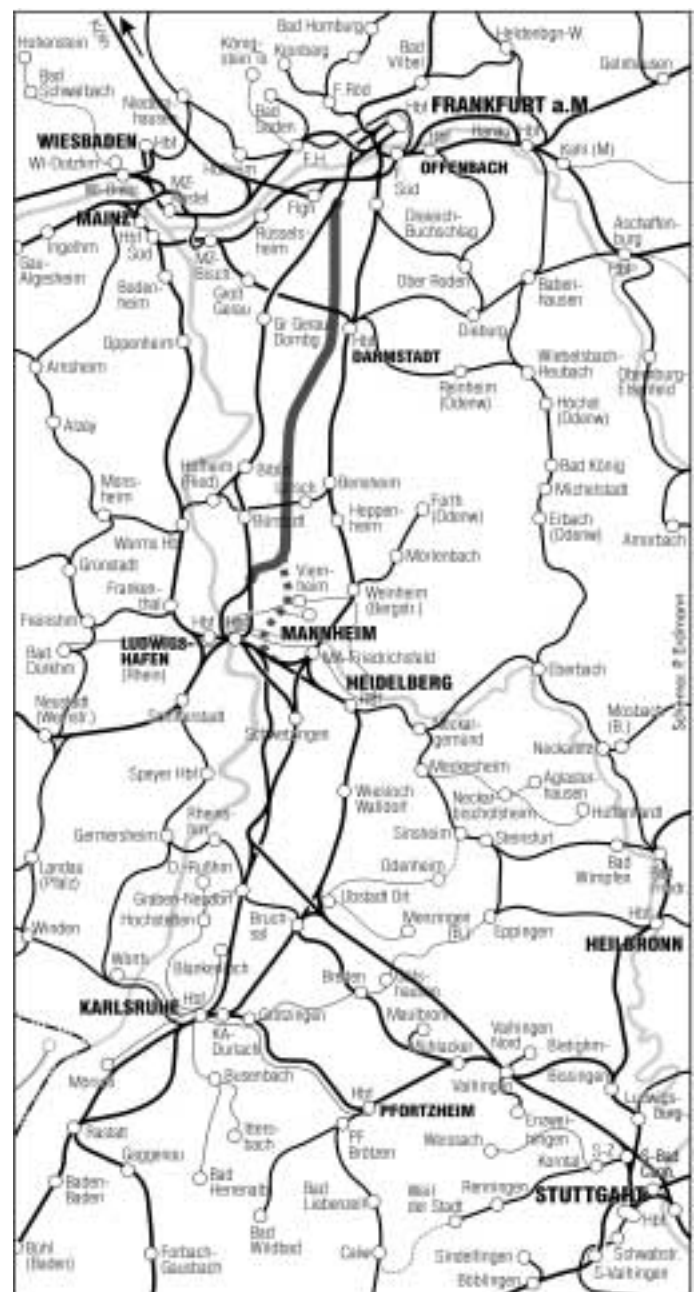
- die Main-Neckar-Bahn von Frankfurt über Darmstadt, Bensheim und Weinheim nach Mannheim/Heidelberg,
- die Riedbahn von Frankfurt über Biblis nach Mannheim und
- die linksrheinische Strecke von Mainz über Worms und Ludwigshafen nach Mannheim,

aber diese Strecken können alle drei nicht den künftigen Fernverkehr von Norden Richtung Rhein-Neckar-Raum aufnehmen. Warum?

Geplant war lange Zeit, die Riedbahn durchgehend für Tempo 200 auszubauen, die linksrheinische Strecke ebenfalls auszubauen und der Main-Neckar-Bahn ein drittes Gleis zwischen Darmstadt und Mannheim-Friedrichsfeld zu verpassen (siehe die Bundesverkehrswegepläne von 1985 und 1992). Nimmt man noch die geplanten Ausbaumaßnahmen für die Strecke Bingerbrück/Gau-Algesheim-Hochspeyer-Landau-Karlsruhe hinzu, die als Güterzug-Umleitungsstrecke am Knoten Mannheim vorbei führt, war insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 3,2 Milliarden DM vorgesehen. All das hätte aber die Situation auf den drei genannten Strecken letztlich nur verschärft. Denn bei höherer Geschwindigkeit wäre der geplante



— A-5-Variante
 PRO BAHN-Vorschlag Anbindung Heidelberg



— A-67-Variante
 PRO BAHN-Vorschlag Anbindung Heidelberg

Fernverkehr auf allen drei Strecken unvereinbar mit dem Güterverkehr und dem Personen-Nahverkehr geworden.

Dies erkannte die DB AG schließlich auch als ein grundsätzliches Problem. Deshalb beschloss der Vorstand im November 1994 das Konzept „Netz 21“, das die Gliederung des Netzes in ein Vorrang-, ein Leistungs- und ein Regionalnetz vorsah und im Wesentlichen bis heute weiterverfolgt wird. Dieser Plan sah für 1998 als ersten Schritt die Einrichtung von Vorrangkorridoren vor, darunter Hamburg – Ruhrgebiet – Rhein-Neckar. Der schnelle Fernverkehr sollte ausschließlich über die Riedbahn geführt werden, Güterverkehr und Regionalverkehr

über die linksrheinische Strecke und die Main-Neckar-Bahn. Dabei ignorierte man allerdings, dass der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) die Einführung von S-Bahn-Verkehr auf der Riedbahn zwischen Frankfurt und Goddelau-Erfelden plante und dass der südliche Abschnitt Mannheim-Gernsheim zur 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar gehört.

Der Nahverkehr würde erdrückt

Damals gab es (wie heute) fünf bis sechs Fernverkehrs-Verbindungen (IR, IC und ICE) je Stunde und Richtung zwischen Rhein-Main und Rhein-Neckar. Ab Dezember 2002 soll deren

Zahl auf voraussichtlich acht steigen. Dass es unmöglich ist, zwischen acht stündlichen Fernverkehrs-Zügen noch Regional- oder Nahverkehr auf der Riedbahn zu betreiben, war bis 1998 schließlich allen außer der Deutschen Bahn klar. So gab es bereits ab 1990/91 Ideen für eine Neubaustrecke. Die ersten Konzepte stammen vom Planungs- und Verkehrsberatungsbüro Vieregg-Rössler-Bohm GmbH (1), welches im Dezember 1996 in Eigeninitiative auch ein relativ detailliertes 12-Seiten-Papier erstellte (2). Dazwischen machten sich 1993 auch die VCD- und die PRO BAHN-Landesverbände von Baden-Württemberg und Hessen die Forderung nach einer Neubaustrecke zu eigen (3).

Als der Druck durch die inzwischen in Bau befindliche Neubaustrecke Köln-Frankfurt immer stärker wurde, gab im Herbst 1997 das hessische Verkehrsministerium ein Gutachten „Integrierte Planung Südhessen“ in Auftrag, welches die künftige Schienenverkehrs-Auslastung in dieser Region untersuchen sollte. Parallel dazu vergab auch die DB AG ein Gutachten für den sich anschließenden nordbadischen Raum.

PRO BAHN wird aktiv

Die PRO BAHN-Regionalverbände Starkenburg (Darmstadt) und Rhein-Neckar nahmen sich des Themas ab Ende 1997 intensiv an und warben für den Bau einer neuen Trasse. Doch noch am 10.2.1998 hielt der heutige Leiter der Organisationseinheit Netzkonzeptionen bei der DB Netz AG (damals: GB Netz), Eckart Fricke, bei einem Treffen mit PRO BAHN-Vertretern in Weinheim einen Neubau für unnötig.

Beide Gutachten kamen jedoch letztendlich zu der Empfehlung, eine Trasse zu bauen, so dass im September 1998 das Land Hessen und im Dezember 1998 die Deutsche Bahn eine Neubaustrecke beim Bundesverkehrsministerium anmeldeten. Daraufhin wurden 1999 Planung und Raumordnungsverfahren in den Investitionsplan Schiene 1999-2002 aufgenommen.

Welche Streckenführung?

Nachdem die Grundsatzentscheidung für die neue Strecke gefallen war, ging es um deren genauen Verlauf. Hier fingen die Geister an sich zu scheiden. Während der Vorschlag des Büros Vieregg-Rössler-Bohm eine Anbindung von Frankfurt, Mainz, Darmstadt, Heidelberg und Mannheim vorsah, plante die DB eine Schnellverbindung von Frankfurt nach Mannheim unter Auslassung der anderen drei Städte. Die PRO BAHN-Regionalverbände Starkenburg und Rhein-Neckar legten ebenfalls Entwürfe vor, die die zusätzliche Anbindung von Darmstadt, Mainz und Heidelberg vorsahen.

Leider entschied man sich in den Regierungspräsidien von Darmstadt und Karlsruhe für getrennte Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren, getrennt jeweils für den hessischen und für den baden-württembergischen Teil. Dies beschleunigte zwar den Verfahrensbeginn, führte aber inzwischen zu heftiger Kritik, da Hessen aufgrund eines zeitlichen Vorsprungs (und des größeren Anteils an der Streckenführung) Baden-Württemberg zwei Alternativen zur Anbindung vorgab, die beide im Rhein-Neckar-Raum kritisch gesehen werden. Wesentlich sinnvoller wäre es gewesen, gemeinsam und über die Ländergrenzen hinweg nach einer optimalen

Streckenführung zu suchen. Dies wäre auch mit einem sogenannten Staatsvertrag zwischen den beiden Bundesländern möglich gewesen. Darin hätte geregelt werden können, dass ein Regierungspräsidium vom anderen die Hoheit erhalten hätte, die Planung für die Gesamtstrecke durchzuführen. Dies hätte allerdings eine zeitliche Verzögerung von ein bis zwei Jahren bedeutet. Kein Problem, wenn man in den neunziger Jahren nicht so lange geschlafen hätte.

So kam es im Januar 2000 zum Scoping-Termin in Hessen, also dem Termin, wo sich Anliegergemeinden, Naturschutzverbände und andere mehr im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens über zu erwartende Projektwirkungen auf Umweltbereiche und Schutzgüter äußern konnten. ➔



Dokumentiert

„Seit Inbetriebnahme der beiden Neubaustrecken Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart sind durch den Mehrverkehr, den diese beiden Strecken aufgrund ihrer kurzen Fahrzeiten erzeugt haben, jeweils in deren Verlängerung Kapazitätsengpässe aufgetreten.

Nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main werden diese Kapazitätsengpässe in besonderem Maße im Korridor Frankfurt/Mainz-Mannheim/Heidelberg deutlich werden.

Der Bundesverkehrswegeplan 1986 und dessen Fortschreibung 1992 sahen zur Lösung dieser Kapazitätsprobleme unter anderem den Ausbau der Strecken Frankfurt-Mannheim (Riedbahn) und Darmstadt-Mannheim (Main-Neckar-Bahn) vor.

Die einzig sich anschließende Streckenverbindung Frankfurt-Mannheim (Riedbahn) wird sich auch unter Ansatz der strategischen Elemente Netz 21 zu einem Nadelöhr entwickeln.

Der mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main zusätzlich auf die Riedbahn kommende Personenfernverkehr, die erhöhten Anforderungen an einen attraktiven Personennahverkehr sowie die Inhomogenität der Geschwindigkeiten (...) auf dieser Strecke verursachen weitere Konflikte, die letztlich nur durch zusätzliche Infrastruktur im Korridor Rhein/Main-Rhein/Neckar zu lösen sind.“

*Aus „Begründung des Vorhabens“,
Scoping-Unterlagen Baden-Württemberg und Hessen
von DB Netz, Anfang 2000.*

Der Kommentar von PRO BAHN: Dem ist nichts hinzuzufügen, außer der Bemerkung, dass diese Erkenntnis eigentlich spätestens 1996 zu erwarten gewesen wäre. Kann man dieser Privatfirma die Planung des deutschen Schienennetzes überlassen?

Bereits seit 1998 setzten sich Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und PRO BAHN im Darmstädter Raum dafür ein, dass die Neubaustrecke über diese Stadt geführt werden sollte. Einen Halt sämtlicher Züge in Darmstadt zu fordern, wäre vermessen und verkehrspolitisch unsinnig gewesen; aber dieser Verkehrsraum sollte auf alle Fälle (eventuell zusätzlich zu einer Direktstrecke an Darmstadt vorbei) angebunden werden. Dieses inhaltlich gemeinsame Vorgehen wurde bisher auch von Erfolg gekrönt: Alle fünf Varianten von DB Netz sehen einen Anschluss vor; wenn auch in einigen Varianten nur als Stichstrecke oder über einen neu zu bauenden Satellitenbahnhof westlich von Darmstadt.



Was geschah in Nordbaden?

Außer dem Raumordnungsverband und PRO BAHN nahm 1998 niemand die Neubaupläne zur Kenntnis. Auch 1999 war die neue Trasse nirgendwo ein Thema. Erst im Frühjahr 2000 änderte sich dies schlagartig.

Im Februar 2000 sollte der Scoping-Termin für Baden-Württemberg stattfinden. DB Netz hatte eingeladen. Alle Unterlagen waren schon verschickt, als wohl Herr Mehdorn die Papiere sah und darin sein bundesweites 9-Knoten-Konzept nicht wiederfinden konnte. Die ursprünglichen Unterlagen sahen nämlich ausschließlich eine Anbindung von Mannheim vor. So wurde wieder ausgeladen und das Konzept überarbeitet. Am 30.10.2000 fand schließlich der Scoping-Termin für Baden-Württemberg in Mannheim statt. Das Konzept enthielt jetzt zwei grundsätzliche Varianten: eine Variante mit Anbindung des Mannheimer Hauptbahnhofs über die westliche Riedbahn und eine zweite mit zusätzlichem Bypass an Mannheim vorbei und direkt zur Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart. Dabei war dann eine Einschleifung südlich des Rangierbahnhofs Mannheim oder gar erst bei Schwetzingen vorgesehen. Außer nicht unerheblichen Mehrkosten würde die Bypass-Lösung auch eine Reihe von Problemen aufwerfen, wie einen Wegfall des Wasserwerks Rheinau, Verlegung von Hochspannungsleitungen der EnBW, Lärmschutzmaßnahmen bei Schwetzingen und mehr – was alles sich erst beim Scoping-Termin herausstellte.

Als im Februar 2000 die ersten Ideen der Deutschen Bahn zur Bypass-Lösung bekannt wurden, erwachte die Region endlich aus ihrem Dornröschenschlaf. Die größte nordbadische Zeitung, der „Mannheimer Morgen“, startete eine mehrmonatige Aktion unter dem Motto „Was wird aus dem ICE-Knotenpunkt Mannheim?“ Teilweise mehrmals wöchentlich waren ganze Seiten nur diesem Thema gewidmet. Die Überarbeitung der nordbadischen Varianten hatte verständlicherweise enormes Misstrauen im Rhein-Neckar-Raum geschürt. Man befürchtete, der schnelle Fernverkehr könne großenteils an Mannheim vorbeigehen. Der „Mannheimer Morgen“ startete eine Unterschriftenaktion, an der sich schließlich über 100.000 Bürgerinnen und Bürger beteiligten. Außerdem bildete sich ein „Regionalforum ICE-Knoten Rhein-Neckar“, in welchem sich der Raumordnungsverband, Politiker und Wirtschaftsvertreter der Region engagierten.

Es war eben unverständlich, was die DB Netz AG mit der zusätzlichen Bypass-Strecke bezweckte. Die geplante neue Trasse ohne Bypass würde bei einem langsamen Durchfahren des Mannheimer Hauptbahnhofs eine künftige Fahrzeit von etwa 65 Minuten zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und Stuttgart Hauptbahnhof bedeuten, 13 Minuten schneller als heute. Mit Bypass kann die Fahrzeit im günstigsten Fall auf 58 Minuten gedrückt werden. Welche Fahrgäste glaubt DB Reise & Touristik mit einer

Verringerung der Fahrzeit von 65 auf 58 Minuten zusätzlich vom Flugzeug oder Auto auf die Schiene locken zu können? Wie vielen Menschen sind 65 Minuten für 175 km noch nicht schnell genug?

So formulierte das erwähnte Regionalforum im Juni 2000 eine Reihe von Fragen an den Vorstand der Deutschen Bahn AG, an die DB Netz AG sowie an die DB Reise & Touristik AG:

- Hält die DB AG prinzipiell an dem diskutierten „Nabe-Speiche-Konzept“ fest und gilt dabei ein 9- oder 13-Knoten-Modell?
- Welchen Stellenwert hat der Hauptbahnhof Mannheim in dem künftigen Fernverkehrskonzept und welche Rolle spielen dabei die Verknüpfungen mit dem TGV-Est und dem POS-Projekt?
- Wie sieht der künftige Fernverkehrsfahrplan aus und zwar für die beiden Planfälle mit und ohne Bypass?
- Wie stellt sich die Bilanz des erwarteten Mehrverkehrs infolge Fahrzeitgewinn über Bypass gegenüber dem Minderverkehr infolge Fahrzeitverlängerung für Originärverkehr Rhein-Neckar dar?

Bis Ende März 2001 hat das Regionalforum auf diese Fragen keine Antwort erhalten ...

Die Position von PRO BAHN

Welche Position hat PRO BAHN zur geplanten Neubaustrecke eingenommen?

Sowohl in Südhessen als auch in Nordbaden hat sich PRO BAHN von Anfang an für eine neue Trasse stark gemacht. Zunächst mit dem ersten Konzept von 1993, später, ab Ende 1999, mit den verschiedensten Aktionen wie Briefen, Informationsveranstaltungen und anderem.

PRO BAHN hat dabei immer herausgestellt, wie wichtig die Direktanbindung aller Großstädte in der betroffenen Region ist. Es geht eben nicht nur um Frankfurt und Mannheim, sondern genauso um Mainz, Wiesbaden, Darmstadt und Heidelberg. Bei der Vielzahl der stündlichen Linien auf der Neubaustrecke ist eine zumindest stündliche Anbindung der anderen Städte bei entsprechender Infrastruktur kein Problem. Außer der Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste durch mehr umsteigefreie Direktverbindungen würde dies auch den Hauptbahnhof Mannheim entlasten, der tatsächlich bei der derzeitigen Gleis-Infrastruktur nicht acht Linien je Stunde und Richtung aufnehmen kann.

Der Zeitgewinn zwischen Mannheim und Frankfurt ginge bei einer ausschließlichen Anbindung dieser beiden Städte für alle Fahrgäste der anderen Großstädte durch erzwungenes Umsteigen wieder verloren.

Während es in Darmstadt gelang, dass alle Varianten eine Streckenführung über diese oder nach dieser Stadt vorsahen, sieht es für Heidelberg wesentlich schlechter aus. PRO BAHN Rhein-Neckar erarbeitete eigene Vorschläge für eine Anbindung von Heidelberg und sandte seine Forderungen unter anderem an die Fraktionsvorsitzenden im Heidelberger Gemeinderat, die Oberbürgermeisterin Frau Weber, die örtlichen Landtags- und Bundestagsabgeordneten sowie an die Medien im Rhein-Neckar-Raum. Die Reaktion aus Heidelberg war ernüchternd: Sie fand – mit einer Ausnahme – nicht statt. Wie in der Vergangenheit schon werden sich Politik und Wirtschaft in Heidelberg wohl erst in ein, zwei Jahren wütend zu Wort melden, wenn schon Fakten geschaffen sind und praktisch kein Fernverkehr mehr über Heidelberg führt.

Interessante Varianten – allerdings ohne Anbindung von Heidelberg – schlägt auch der Mannheimer SPD-Bundestagsabgeordnete Lothar Mark vor. Seine Idee ist, die Neubaustrecke im Norden parallel zu A 67 oder A 5 zu führen, südlich von Gernsheim aber oder spätestens unmittelbar südlich von Lampertheim die neue Trasse als vierspurigen Ausbau der Riedbahn zu gestalten. Damit würde beispielsweise die problematische Zerschneidung des Naherholungsgebietes „Käfertaler Wald“ nordöstlich von Mannheim vermieden.

Wie geht es weiter?

Aufgrund der hohen Priorität der Neubaustrecke ist damit zu rechnen, dass sie auch tatsächlich gebaut werden wird. Allerdings möglicherweise nicht bis 2007, vor allem, wenn die Deutsche Bahn auf ihrer Bypass-Lösung an Mannheim vorbei beharren sollte.

Wie kann und soll jedoch der Fernverkehr ab Dezember 2002 nach Inbetriebnahme der neuen Strecke Köln-Frankfurt in der nördlichen Rheinebene geführt werden? DB Reise & Touristik plant – wie im ursprünglichen Konzept vorgesehen –, praktisch den gesamten Fernverkehr über die Riedbahn zu bündeln. Dies würde bedeuten, dass wahrscheinlich der Nahverkehr auf der Strecke Mannheim-Waldhof-Mannheim HBF (westliche Riedbahn) eingestellt und im weiteren Verlauf der Riedbahn erheblich reduziert werden müsste. Besonders die Fahrgäste zwischen Frankfurt und Groß-Gerau wird dies hart treffen, die seit langem auf die versprochene S-Bahn oder eine entsprechende Fahrplanverdichtung warten. Hier steht DB Reise & Touristik beim RMV im Wort, die Riedbahn ab spätestens Ende 2007 (also mit geplanter Inbetriebnahme der Neubaustrecke) so vom Fernverkehr zu entlasten, dass zumindest ein Halbstunden-Takt im Nahverkehr zwischen Frankfurt und Groß-Gerau möglich ist.

PRO BAHN setzt sich dafür ein, soweit es möglich ist, ab Ende 2002 auch Fernverkehr über die linksrheinische Strecke und die



Main-Neckar-Bahn abzuwickeln. Durch die Konzeptlosigkeit von DB Netz, die Neubaustrecken ohne Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Verkehr der angrenzenden Strecken errichten will und wahrscheinlich auch wird, ist für mindestens 5 Jahre mit einer schwierigen Situation zwischen dem Rhein-Main- und dem Rhein-Neckar-Raum zu rechnen. Statt schon jetzt das Konzept von Netz 21 radikal umzusetzen, ist es nach Meinung von PRO BAHN sinnvoller, eine Kompromiss-

Lösung mit Verteilung der schnellen Fernverkehre auch auf die beiden anderen Altstrecken zu wählen, selbst wenn dies unter dem Gesichtspunkt der Trassenausnutzung nicht optimal ist. Aber spielen die Fahrgäste aus der Region überhaupt noch eine Rolle? Sie würden es zu schätzen wissen, wenn in der Übergangszeit auf allen drei Strecken Fernverkehr im Angebot wäre.

Neue Bahn stimmt nachdenklich

Schaut man sich abschließend die großen Verkehrsstrassen in der nördlichen Rheinebene genauer an, so wird man auch als überzeugter Befürworter des Schienenverkehrs nachdenklich: Auf einer Breite von nicht einmal 25 Kilometern verlaufen heute schon zwei Autobahnen (A 5 und A 67) – über deren 6-spurigen Ausbau zudem diskutiert wird, drei Bundesstrassen (B 9, B 44 und B 3) sowie drei Bahntrassen in Nord-Süd-Richtung. Mit der geplanten Neubaustrecke wird diese Region weiter zerschnitten und es werden noch mehr Menschen unter Verkehrslärm zu leiden haben. Bei allem Engagement für diese neue Trasse kann die langfristige Lösung sicher nur die Reduzierung vermeidbarer Verkehre sein und eine Beendigung des Wahns, immer schneller von jedem Punkt der Erde zu jedem beliebigen anderen Punkt kommen zu wollen. Der Preis hierfür ist viel zu hoch.

(ml/pbz)

Quellen

- (1) *Bohm, Hansjörg: „Längs oder Quer? Alternativen für den Um- und Ausbau des Eisenbahnknotens Frankfurt am Main; eine vergleichende Studie im Auftrag des Magistrats der Stadt Frankfurt am Main“, Öhringen/Stuttgart, September 1991*
- (2) *Vieregg-Rössler-Bohm GmbH: „Die Neue Main-Neckar-Bahn – Eisenbahn-Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar statt Ausbau von mehreren parallelen Altstrecken“, München, 16.12.1996*
- (3) *Behrendt, Christian / Berschin, Felix (PRO BAHN / VCD): „Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim als leistungsfähiger und schonender Korridor zwischen Rhein-Main und Rhein-Neckar in der Bündelung zu den Autobahnen A5 und A67“, November 1993*