

Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland (**BUND**)
Landesverband Hessen e.V.
Triftstraße 47
60528 Frankfurt

Naturschutzbund Deutschland
(**NABU**)
Landesverband Hessen e.V.
Friedensstraße 26
35578 Wetzlar

Hessische Gesellschaft für
Ornithologie und Naturschutz e.V.
(**HGON**)
Lindenstraße 5
61209 Echzell

Deutsche Gebirgs- und Wandervereine
(**DGWV**) Landesverband Hessen e.V.
Birkenweg 2
36251 Bad Hersfeld

Botanische Vereinigung für
Naturschutz in Hessen e.V. (**BVNH**)
Wittelsberger Straße 8a
35043 Marburg

Absender dieses Schreibens ist:

Brigitte Martin
Dreieichweg 11
64291 Darmstadt

Frankfurt/Darmstadt, 30.01.2004

Regierungspräsidium Darmstadt
z.H. Herrn Udo Hennig
Wilhelminenstraße 1 - 3

64283 Darmstadt

**Durchführung des Raumordnungsgesetzes (ROG) und des Hessischen
Landesplanungsgesetzes (HLPG).**

**Raumordnungsverfahren (ROV) und Entscheidung über die Zulassung von
Abweichungen vom Regionalplan Südhessen 2000 für die DB-Neubaustrecke Rhein-
Main / Rhein Neckar - Trassenabschnitt im Regierungsbezirk Darmstadt.**

**Ergänzende Beteiligung aufgrund der Nachmeldung von Gebieten nach der Fauna-
Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie der Europäischen Union**

hier: unsere vorläufige Stellungnahme

Ihr Zeichen: III 31.3-93d 08/05 E 146/98

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die ergänzenden Unterlagen zum o.g. Raumordnungsverfahren in zwei
Ordnern und nehmen nachfolgend Stellung zu den nachgereichten Unterlagen.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag

Brigitte Martin

Vorstandssprecherin BUND Hessen e.V.

1 Vorbemerkung

Unsere Stellungnahme zur ergänzenden Beteiligung im ROV kann nicht abschließend sein:

1. Die Frist der Offenlage vom 19.12.2003 (eingegangen am 23.12.2003) bis zum 30.01.2004 ist wegen Feiertagen und Ferienzeit zu kurz für umfassende Stellungnahmen und Abstimmungen. Zusätzlich behinderte es die Arbeitsbedingungen erheblich, dass die Unterlagen zumindest in den betroffenen Gebietskörperschaften nicht öffentlich auslagen und lediglich ein einziger Satz Unterlagen an die Landesverbände der anzuhörenden Naturschutzverbände gesandt wurde. Leider stand auch kein Datenträger (CD-ROM) mit den ergänzenden Unterlagen zur Verfügung.
2. Die Verfahren zur Ausweisung der nachgemeldeten Gebiete nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie der Europäischen Union sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschlossen. Daher können sich in den einzelnen Verfahren noch Änderungen ergeben, so dass die Stellungnahme sich nur auf die vorliegende, vorläufige Wertigkeit der Gebiete beziehen kann. Wie in den vorgelegten Unterlagen auch an verschiedenen Stellen angeführt, fehlen oft genaue Erhebungen zu maßgebenden Tier- und Pflanzenarten, so dass genauere Einschätzungen der Erheblichkeit unvermeidlicher Eingriffe nicht möglich sind. Erst wenn nach erfolgten Ausweisungen der Schutzgebiete die Rechtsgrundlagen vom Land Hessen geschaffen wurden ist eine abschließende Stellungnahme möglich. Die vorgelegten ergänzenden Unterlagen zum ROV können von daher auch nicht vollständig sein.
3. Es liegen keine planerisch-technischen Optimierungen für im ROV geforderte Alternativen wie ein (kombinierter) Ausbau der Riedbahn, der Main-Neckar-Bahn oder der Trassierung auf der Autobahn/den Vorhalteflächen für den Autobahnausbau vor. Desgleichen erfolgt keine Betrachtung über alternative Trassenkombinationen, wie sie beispielsweise von BUND, VCD und ProBahn&Bus im März 2002 vorgestellt wurden (Darmstadt plus: Kombination Variante I mit qualifizierter Nordeinschleifung Darmstadt) oder auch die Auswirkungen der in das ROV von anderen Stellen eingebrachten modifizierten Varianten wie die Trasse der Wasserversorger.
4. Planerisch-technische Optimierungen außerhalb der Natura 2000-Gebiete wurden nicht vorgenommen. Minimierungen eines unvermeidbaren Eingriffs in Natur und Landschaft sowie in den Naturhaushalt sind aber generell und nicht nur in Schutzgebieten vorzunehmen.
5. Es wurde insbesondere nicht betrachtet, wie forstökologisch zu bewertende Waldeingriffe durch Führen der Trasse westseitig anstatt wie vorgesehen ostseitig der Autobahn BAB 67 minimiert werden könnten.
6. Wir regen an, dass bei den weiteren Betrachtungen zur Trassenwahl auch die politische Absichtserklärung der Region Starkenburg, die S-Bahn von Frankfurt über Darmstadt hinaus bis zur Bergstraße weiter zu führen, berücksichtigt werden sollte (Medienberichte Januar 2004*). Dies würde Flächenbedarf für zusätzliche Gleisanlagen der Main-Neckar-Bahn von südlich Langen bis zur Bergstraße bedingen.

1.1 Fazit

(1) Wir bitten um erneute Beteiligung im vorliegenden Raumordnungsverfahren, wenn die naturschutzrechtlichen Ausweisungsverfahren abgeschlossen und auch weitere vergleichende Untersuchungen mit anderen eingebrachten Varianten erfolgt sind.

**Unsere bisherige Stellungnahmen zum ROV bleiben weiterhin gültig.
Wir verzichten daher auf Wiederholungen.**

2 Grundsätzliches

Wir begrüßen ausdrücklich die ergänzende Beteiligung im ROV und wir begrüßen ausdrücklich die bereits in unseren vorangegangenen Stellungnahmen geforderten, unbedingt erforderlichen, nunmehr von der Vorhabensträgerin zumindest teilweise ins Verfahren gebrachten planerisch-technischen Optimierungen.

Planerisch-technische Optimierungen sind (Zitat, Teil 1, Zusammenfassung und variantenbezogene Betrachtung, Seite 3):

- *Einschränkung der bauzeitlichen Eingriffe (z.B. Vorkopf-Bauweise, Anpassung der Bauzeiten)*
- *Einschränkung der Schutzstreifenbreite im Wald*
- *Überprüfung der Trassenlage mit strikterer Anwendung des Bündelungsgrundsatzes*
- *Bauliche Maßnahmen zum Habitatschutz (z.B. Sicht-, Kollisions-, Schallschutz)*
- *Anpassung der Höhenlage (z.B. Aufständigung, Einschnitt, Trogbauweise, Tunnel in offener Bauweise, Tunnel in bergmännischer Bauweise)*

Wir begrüßen es, dass die DB AG bekennt, dass „*die ursprünglichen Trassierungsvorstellungen zu z.T. erheblichen Projektwirkungen ... geführt hätten*“ (Teil 1, 5 Abschließende Bewertung der Varianten aus Sicht der Vorhabensträgerin, 3.Absatz).

Allerdings reichen diese „Optimierungen“ nicht an allen Stellen in der dargelegten Form aus, erhebliche Auswirkungen des Eingriffs zu minimieren.

Obwohl im Einzelfall bestmögliche planerisch-technische Optimierungen zu fordern und umzusetzen sind, werden dauerhafte Beeinträchtigungen in dem Gebiet unvermeidbar sein, in dem letztendlich die Trassenführung verlaufen wird. Größten Wert ist daher von vornherein auf die Minimierung des Eingriffs in der vergleichenden Abwägung zu legen.

Vermisst wird eine einheitliche, durchgängige und transparent nachvollziehbare Bewertungsmethodik. Auffallend ist beispielsweise, dass die Darstellung im Bereich der Vorzugsvariante der DB AG von eher geringfügigen Beeinträchtigungen und von eher schlechtem Erhaltungszustand der tangierten Gebiete spricht, so dass wenig aufwändige oder keine Optimierungen erforderlich seien, und auf der anderen Seite andere Trassenvarianten erheblichen Optimierungsaufwand erfordern würden, da erhebliche Beeinträchtigungen und eher im Erhaltungszustand bessere Gebiete zu erwarten sind. Ein Vergleich ist schwer möglich, eine voneinander abweichende Wertigkeit der Gebiete ohne das durchgängige Vorhandensein von Grundlagen (Erhebungen) nicht plausibel.

Keinesfalls akzeptierbar und nicht im Sinn der FFH- und/oder Vogelschutzrichtlinie sowie aus der Sicht des Naturschutzes sind „Kann-Bestimmungen“ für Optimierungsplanungen, nur weil keine oder ungenügende Eingriffs- und Auswirkungsminimierungen kostengünstiger erscheinen. Insbesondere, da genauere Erhebungen in den meisten Fällen zu maßgebenden Tier- und Pflanzenarten fehlen.

Auch wäre zu prüfen, ob nicht mit weniger aufwändigen Mitteln wie beispielsweise anstatt einem Tunnelbauwerk in bergmännischer Kopfvortriebsbauweise im Bereich Pfungstädter Moor das gleiche Ergebnis – größtmögliche Schonung der Schutzgebiete und der zu schützenden Arten – durch eine alternative Trassenführung erreicht werden kann. Diese

„alternativen“ Maßnahmen wären in einer entsprechenden Offenlage und Beteiligung auch im ROV öffentlich zugänglich zu machen.

Leider wurden alternative Möglichkeiten zwar in einigen Fällen zwar „angedacht“ (vgl. *Teil 1, Zusammenfassung und variantenbezogene Betrachtung, 5. Seite 24* „Dabei werden Maßnahmen, die das Ziel ebenfalls erreichen für die weiteren erforderlichen Verfahrens- und Planungskonkretisierungen explizit nicht ausgeschlossen.“), aber nicht beschrieben, in welcher Form diese möglich wären.

Zu betonen ist ausdrücklich: Auch Lärmschutz für die Erhaltung von Tierarten und damit für Natur- und Artenschutz bedeutet gleichzeitig auch Menschenschutz – beispielsweise herzuleiten vom Schutzgut (Nah-) Erholung und damit der Erhaltung von Arbeitskraft und Wirtschaftsleistung sowie Lebensqualität in der Region. Allerdings sollte – wie bereits in der Stellungnahme zum ROV beschrieben und im Erörterungstermin ausgeführt – auch bei planerisch-technischen Optimierungen zum Lärmschutz in (menschlichen) Siedlungsgebieten erheblich nachgebessert werden (vgl. auch Reihe TEXTE des Umweltbundesamtes Nr. 58/03 bis 61/03 zu Schienenlärm).

Generell ist anzumerken, dass die faktischen Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete Gesamtsysteme mit Gesamtfunktionen darstellen. So kann nicht davon ausgegangen werden, dass bei Vögeln exakt das gleiche Brutrevier in jedem Jahr genau zu diesem Zweck beibehalten wird. Diese Fläche kann im Folgejahr genau so zur Nahrungssuche dienen oder von anderen, ggf. auch nicht im FFH-Anhang genannten Arten genutzt werden. Da genaue Erhebungen noch fehlen ist keine Aussage möglich, ob es sich um eine erhebliche oder weniger erhebliche Beeinträchtigung bzw. eine Beeinträchtigung unter der Erheblichkeitsschwelle bei einer eventuellen Durchschneidung oder Tangierung handeln würde.

Vermisst werden durchgängig in den Unterlagen Beschreibungen der Auswirkungen auf Flächen, die mit Wasserrechten belegt sind. Auch wenn die Neubeantragung dieser Wasserrechte ansteht, wie des öfteren angemerkt, müssen Aussagen aufgrund der bisherigen Fördermengen getroffen werden können.

2.1 Fazit

- (2) Alle planerisch-technischen Optimierungsmöglichkeiten müssen zur Minimierung unvermeidbarer Eingriffe und deren Auswirkungen genutzt werden.**
- (3) Aus naturschutzfachlicher Sicht und aus Sicht von Umwelt- und Naturschutzverbänden kann ein vordergründiges Kostenargument für oder gegen eine Trassenvariante und/oder eine eingriffsmindernde Maßnahme keine entscheidende Rolle spielen.**
- (4) Eine abschließende Bewertung der ergänzenden Planungen ist beim jetzigen Kenntnisstand nicht möglich.**
- (5) Eine Vergleichbarkeit der Trassenvarianten in Bezug auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Schutzgebiete und deren Erheblichkeit ist durch die fehlende Bewertungsmöglichkeit zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.**

3 Teilgebiete

3.1 FFH-Gebiet „Beckertanne von Darmstadt mit angrenzender Fläche“

Beckertanne-Ost: Varianten I,II, (V): Eine noch engere Bündelung mit der BAB A67 ist möglich. An anderen Stellen konnte der Abstand Autobahn - ICE NBS-Trasse durchaus deutlicher reduziert werden. Eine Schutzwand ist unseres Erachtens zum Schutz der Vogelarten Heidelerche und möglicherweise Steinschmätzer vorzusehen.

Die Erhaltung des Kiefernstreifens im Westen des neu vorgesehenen Gebietes ist wie auch aus den vorliegenden Unterlagen hervor geht, für die Stützung des Bestandes der Heidelerche und evtl. des Steinschmätzers unabdingbar. Im Rahmen des Möglichen sollte – in Berücksichtigung der potentiellen und vorhandenen Flora – evtl. sogar auf eine Vergrößerung der baumbestandenen Fläche hingearbeitet werden.

Wie unter dem Punkt „Grundsätzliches“ bereits angeführt tritt auch hier der Mangel unzureichender Erhebungen zu Tage. Es wurden nur vage Vermutungen über das Vorkommen oder Nichtvorkommen relevanter (Vogel-) Arten angesprochen. Die notwendigen Erhebungen hierzu könnten wohl kaum vor Mitte des Jahres 2004 abgeschlossen sein. Vermisst werden ferner Angaben zu Untersuchungen von Vorkommen relevanter Arten nach Anhang I FFH-Richtlinie (außer Spanischer Fahne) beispielsweise zur Zauneidechse.

Zu prüfen wäre im Sinne der Eingriffsminimierung in diesem Bereich ferner eine ausreichend breite (75 bis 100 Meter) Grünverbindung über Bahn- und Autobahntrasse BAB A67, da durch die zusätzliche Bahntrasse die Zerschneidungswirkung zwischen dem FFH-Gebiet Beckertanne Ost und den westlich der BAB liegenden FFH- bzw. Vogelschutz-Gebieten ehemaliger August-Euler-Flugplatz und Griesheimer Sand und Beckertanne-West (westlich der BAB A67) wesentlich vergrößert wird.

Variante III, V: In keinem Fall unerheblich ist der Verlust des überaus seltenen Lebensraum-Typs 6240 (Subpannonische Streppen-Trockenrasen). Zu bezweifeln ist, da der Standort rund 50 Meter von der Eschollbrücker Straße entfernt und nicht direkt an ihr liegt, ob tatsächlich „nur“ 60 Quadratmeter dieses LRT durch diese Trassierungen verloren gingen. Der Erhaltungszustand der Fläche ist ebenfalls besser als in den Unterlagen dargestellt. Da die Ausdehnung der seltenen Standorte nirgends als großflächig bezeichnet werden kann, bedeutet diese Trassenführung in jedem Fall eine erhebliche Beeinträchtigung.

3.2 Vogelschutzgebiet Hessische Altneckarschlingen/Rheinniederterrasse

Variante IV: Richtig ist, dass die Gebiete Pfungstädter Moor und Weschnitzgebiet/Bickenbacher Wiesen durch die Trassierung und ihren Auswirkungen (Lärm) erheblich beeinträchtigt würden.

Rein aus Sicht des Naturschutzes (vor allem Lärmauswirkungen und Lebensraumverlust auf Zwergdommel und Bekassine) wäre eine vorgeschlagene bergmännische im Schildvortrieb vorgenommene Untertunnelung des Teilbereiches im Pfungstädter Moor wünschenswert und notwendig, da diese Bauweise berücksichtigt, dass auch während der Bauzeit dem Feuchtgebiet nicht das Wasser abgegraben wird.

Zu untersuchen wäre auch eine alternative, nach Osten verschwenkte Trassenführung über die BAB A 5 hinaus, ähnlich wie sie von anderen Einwendern zum ROV bereits vorgelegt wurde. Die Bündelung mit vorhandenen Verkehrsstrassen insbesondere im Waldbereich zwischen

DA-Eberstadt und Pfungstädter Moor kann auch bei der betrachteten optimierten Planung nur als ungenügend bezeichnet werden.

Die Minimierungsüberlegungen im Bereich der Weschnitzgebiet/Bickenbacher Wiesen sind weiterzuführen.

3.3 FFH-Gebiet Im Dulbaum bei Alsbach

Variante IV: offensichtlich ist, dass auch mit planerisch-optimierten Parametern erhebliche, kaum vertretbare Verluste – insbesondere beim überaus seltenen LRT 6240 (Subpannonische Streppen-Trockenrasen) von 250 und (worst case) mehr Quadratmetern – zu erwarten sind.

Es wird angeführt: *Die enge Bündelung der Autobahn mit der ICE NBS durch eine Abkommenschutzwand zwischen Autobahn und Neubaustrecke ermöglicht, dass eine Breite von 25 Metern für die Erstellung eines Schienenweges und der erforderlichen Nebenflächen ausreicht.* Das ist unbedingt zu realisieren, um die wertvollen Bestände so weit als möglich zu schonen. Auch die anderen beschriebenen Maßnahmen wie ggf. Spundwand und Habitatschutzwand sind einleuchtend und sollten unbedingt umgesetzt werden.

3.4 FFH-Gebiet Jägersburger/Gernsheimer Wald

Variante I, II, III, V: Die Frage stellt sich, ob eine generell engere Bündelung mit der Autobahn als der dargestellte Abstand von ca. 60 Metern möglich wäre, was zu möglichst minimierter Waldinanspruchnahme führen könnte. Wie in den „Möglichkeiten zur Minderung von Auswirkungen“ (Seite 62) ausgeführt, kann durch eine Reduktion des Sicherheitsstreifens auf ca. 15 Meter eine in ca. 20 Meter Entfernung stockende „Heldbockeiche“ erhalten bleiben. Warum sollten diese Minimalabstände nicht für den gesamt zu durchfahrenden Waldbereich realisiert werden?

Erforderlich ist eine erneute Amphibienuntersuchung auf insbesondere Kammmolch und Gelbbauchunke, da das Jahr 2003 auf Grund seiner besonderen Trockenheit nicht als signifikant für das Ausbleiben eines Nachweises gelten kann.

Zu prüfen wäre im Sinne der Eingriffsminimierung in diesem Bereich ferner eine ausreichend breite (75 bis 100 Meter) Grünverbindung über Bahn- und Autobahntrasse BAB A67, da durch die zusätzliche Bahntrasse die Zerschneidungswirkung) wesentlich vergrößert wird.

3.5 Vogelschutzgebiet Jägersburger/Gernsheimer Wald

Variante I, II, III, V: hier gelten die Aussagen zu Eingriffsminimierungen wie vorstehend beim gleichnamigen FFH-Gebiet. Nicht einleuchtend ist, dass es durch die größere ausgewiesene Schutzgebietsfläche und die Erhöhung der Revierzahlen z.B. des Mittelspechts plötzlich keine erhebliche Beeinträchtigung mehr geben soll. Auch hier gilt das Vermeidungsgebot und damit die Pflicht zur Eingriffsminimierung. Die aus Lärmschutzgründen für den Pirol erwogene Schutzwand sollte unbedingt errichtet werden.

3.6 FFH-Gebiet Reliktwald von Lampertheim und Sandrasen untere Wildbahn

Variante I, II, III, V: Auch hier sollten (entgegen den Erläuterungen der Vorhabensträgerin) alle planerisch-technischen Möglichkeiten – insbesondere die enge Bündelung der Verkehrswege – genutzt werden, um die Eingriffe zu minimieren.

Zu prüfen wäre im Sinne der Eingriffsminimierung in diesem Bereich ferner eine ausreichend breite (75 bis 100 Meter) Grünverbindung über Bahn- und Autobahntrasse BAB A67, da durch die zusätzliche Bahntrasse die Zerschneidungswirkung) wesentlich vergrößert wird.

3.7 Vogelschutzgebiet Wälder der südlichen hessischen Oberrheinebene (vormals Bürstädter, Lamperthemer und Viernheimer Wald)

Variante I, II, III, V: Die Vermeidungserfordernisse (vgl. Seite 82 ff) sind unbedingt bei der planerisch-technischen Optimierung (vgl. S.88 ff) einzuhalten. Zerschneidungswirkungen sind so weit als irgend möglich zu minimieren.

Zu prüfen wäre im Sinne der Eingriffsminimierung in diesem Bereich ferner eine ausreichend breite (75 bis 100 Meter) Grünverbindung über Bahn- und Autobahntrasse BAB A67, da durch die zusätzliche Bahntrasse die Zerschneidungswirkung) wesentlich vergrößert wird.

Variante IV: Auch hier gilt, die massive Zerschneidung des Landschaftsraumes so weit als möglich zu vermeiden und zu minimieren. Hierzu ist der beschriebene Tunnel erforderlich. Zu prüfen wäre hier allerdings die Einwirkung auf das Grundwasser insbesondere an der im Trog geführten Strecke. Es ist ferner aus Minimierungsgründen heraus unbedingt zu prüfen, ob anstatt der anvisierten Teil-Trogstrecke nicht auch ein bergmännisch gebauter längerer Tunnel realisiert werden sollte. Trotzdem ist zu befürchten, dass das Gebiet dauerhaft durch die Trassenwahl beeinträchtigt wäre.

3.8 FFH-Gebiet Viernheimer Waldheide

Trotz der weitergehend gebündelten optimierten Trasse bleibt westlich des Viernheimer Dreiecks zwischen Bahn und Autobahn eine Inselfläche bestehen. Vorgeschlagen wird zu prüfen, ob dieser Abschnitt ggf. in einem gedeckelten Trog geführt werden kann. Dadurch könnten Kollisionen mit Vögeln minimiert und die Verinselung der Restfläche weitgehend vermieden werden.

Zu prüfen wäre im Sinne der Eingriffsminimierung in diesem Bereich ferner eine ausreichend breite (75 bis 100 Meter) Grünverbindung über Bahn- und Autobahntrasse BAB A6, da durch die zusätzliche Bahntrasse die Zerschneidungswirkung) wesentlich vergrößert wird.

*Medienbericht FR 23. Januar 2004

Frankfurter Rundschau: S-Bahn soll weiter in den Süden fahren

Benz fordert Zuständigkeit der Region Starkenburg für die Regionalplanung / Landrat Horst Schnur neuer Präsident

Turnusgemäß hat Oberbürgermeister Peter Benz (SPD) nach einem Jahr den Vorsitz der Region Starkenburg an Horst Schnur (SPD), Landrat des Odenwaldkreises, übergeben.

VON GERT BLUMENSTOCK

Vier Kreise und eine Stadt

Die Landkreise Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau, Odenwald, Bergstraße und die Stadt Darmstadt haben 1998 den Zweckverband Region Starkenburg gegründet, um die Zusammenarbeit in der Wirtschaft, Umwelt, Kultur und im Sozialbereich zu intensivieren. In der Region leben auf einer Fläche von 2577 Quadratkilometern rund eine Million Menschen. www.region-starkenburg.de

Darmstadt · 22. Januar · Die Region Starkenburg - der Zusammenschluss der vier südhessischen Landkreise und der Stadt Darmstadt - sollte nach Ansicht des Darmstädter Stadtobershauptes künftig auch für die Regionalplanung zuständig sein. "Die Kompetenzen sollten übertragen werden", sagte Benz. Denn Regionalplanung könne nur dann sinnvoll gemacht werden, wenn die Akteure vor Ort zuständig sind. Benz

zeigte sich zuversichtlich, dass dieses Ziel erreicht werden kann. Es habe bereits Gespräche mit der Landesregierung gegeben.

Benz betonte, Starkenburg werde weiter für den Anschluss Darmstadt an die neue ICE-Schnellbahntrasse kämpfen. Zudem solle der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region verbessert werden. **"Die S-Bahn könnte über Darmstadt hinaus geführt werden." Denn die Region Starkenburg orientiere sich nicht nur in Richtung Frankfurt und Rhein-Main-Gebiet, sondern auch in Richtung Heidelberg und Mannheim.**

Nach Ansicht von Matthias Wilkes (CDU), Landrat des Kreises Bergstraße, ist eine S-Bahn-Verbindung vom Rhein-Main-Gebiet bis in den Ballungsraum Rhein-Neckar das zentrale Projekt für die Region. Bis 2010 könne eine Trasse gebaut sein. Benz räumte ein, dass vor einigen Jahren Gespräche zwischen Darmstadt und dem Kreis Bergstraße über die Verlängerung der S-Bahn an Finanzfragen gescheitert seien.

....

[document info]

Copyright © Frankfurter Rundschau online 2004

Dokument erstellt am 23.01.2004 um 00:06:28 Uhr

Erscheinungsdatum 23.01.2004 | Ausgabe: R3 | Seite: 44