

Im Vordergrund stehen für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Mensch und Natur - das heißt, ein geringst möglicher Flächenverbrauch von Wald und Lebensraumverbrauch, Fauna-Flora-Habitat- (FFH) und Vogelschutz- (VS) Gebieten, die Vermeidung der Zerschneidung der vorgenannten Gebiete sowie von Naherholungs- und Siedlungsflächen, der Schutz des Grundwassers und nicht zuletzt der Schutz bzw. die Vermeidung von zusätzlichem Lärm und Erschütterungen im hoch vorbelasteten Rhein-Main-Gebiet. Gleichwohl akzeptiert der BUND den Bau einer ICE NBS RM-RN, wenn diese Kriterien entscheidend berücksichtigt werden. Hierbei ist Darmstadt besser mit dem Fernbahnnetz zu verbinden.

### **Der BUND meint:**

wenn die als umwelt- und raumverträglich beurteilten Varianten 3 und 4 aus dem Raumordnungsverfahren (Abschluss Juni 2004) als Trasse für die ICE NBS RM-RN nicht weiter verfolgt werden, so

- muss vor allem die im ROV getroffene Beurteilung, dass neue west- und südexponierte Waldränder zu vermeiden sind bei der Führung der Strecke durchgängig verfolgt werden. Im Norden kann die Westführung der „Direttissima“ bereits nördlich des Langener Waldsees erfolgen.
- Außerdem kann bei der Verfolgung der Konsenstrasse Darmstadt die Südausschleifung in Darmstadt aus Gründen der Stadtentwicklung, des Lärmschutzes und des Schutzes von Natur und insbesondere so gut wie nicht mehr reversiblen Waldbeständen im Westwald Darmstadts
- entweder in nur in Tunnellage erfolgen (bergmännischer Tunnel ab Main-Neckar-Bahn bis unter beiden Autobahnen hindurch – ca. 4 km Tunnel zuzüglich Ein-/Ausschleifungsbauwerken)
- oder es kann auf eine Südeinschleifung auf die NBS-Haupttrasse **verzichtet werden unter der Bedingung**, dass die ganze Region besser an die NBS über den Ausbau des Regionalnetzes angeschlossen wird:  
Weiterbau 2. S-Bahn-Gleis von Langen nach Darmstadt und Weiterführung der S-Bahn an die Bergstraße nach Heidelberg wie im es auch wieder im Entwurf des Regionalplans 2007 zum X. Mal steht.  
Im Norden der Main-Neckar-Bahn würde über die jüngst gerade in der Finanzierung beschlossene Regionaltangentialwest (RTW) nördlich Neu-Isenburg der Abschwenk nach Westen zum Flughafenbahnhof - F-Höchst - nordwestliche Frankfurter Ortsteile wechselweise zur bisherigen halbstündigen Darmstadt-S-Bahn-Linie geführt werden.
- und alle 2 Stunden könnte man auch in DA Hbf in den ICE zum Flughafenbahnhof Frankfurt bzw. in entsprechend andere Richtungen (um)steigen....
- Die stündlichen ICE, die in DA Hbf halten, können nach Norden wie geplant auf die NBS-Trasse einschwenken. Nach Süden fahren sie wie bisher über Mannheim-Friedrichsfeld nach Mannheim Hbf – Paris, bzw. treffen bei Schwetzingen auf die vorhandene NBS Richtung Stuttgart – Basel oder fahren über Heidelberg weiter. Die Fahrt nach Mannheim würde zeitlich nicht kürzer, passt aber wieder in den Knoten Mannheim, nach Stuttgart wird, da der Umweg über Mannheim entfällt gegenüber dem Ist-Zustand die Fahrtzeit kürzer und der Knoten Stuttgart wieder erreicht.
- Verbunden mit dem Zubau von Gleisen ist, da baulich eine „wesentliche Änderung“ eintritt, der Anspruch auf Lärmschutz auch für die Altstrecken – ein besonderer Punkt, da zu erwarten ist, dass die Lücken durch die NBS herausfallenden Hochgeschwindigkeitszüge diese nicht nur durch mehr Regionalverbindungen sondern auch durch lauterem Güterverkehr gefüllt werden.