

STARKENBURGER ECHO



Gemeinsam für mehr Tourismus
Kreis und Kommunen wollen mehr Gäste an die Bergstraße locken. ► SEITE 9

Premiere in Darmstadt
Kabbaratz zeigt „Wer lesen kann, ist klar im Vorteil“. ► SEITE 15

Ticket gelöst
Handballer fahren zur EM. ► SPORT

D 6571 | Nr. 89 | 71/161. Jahrgang

www.echo-online.de

Montag, 15. April 2019 Preis: 1,90 Euro

WETTER

Hin und wieder Wolken
17°
4°
Ostwind
► FERNSEHEN / WETTER

HEUTE

Er hat immer von seinem Kultstatus profitiert und gab sich dabei als Opfer aus. Hier geht es aber um Vergewaltigung.
Aktivistin Sara Green über Julian Assange
► KOMMENTAR

BUNDESLIGA	
Eintracht Frankfurt – FC Augsburg	1:3
Fortuna Düsseldorf – Bayern München	1:4
1899 Hoffenheim – Hertha BSC	2:0
ZWEITE LIGA	
FC Ingolstadt 04 – Holstein Kiel	1:1
FC St. Pauli – Arminia Bielefeld	1:1
VfL Bochum – SpVgg Greuther Fürth	3:2
► SPORT	

Hamilton schnappt sich Sieg bei 1000. Grand Prix
Das Formel-1-Rennen in China ist fest in Mercedes-Hand. Der Brit gewinnt vor Bottas. Ferrari-Pilot Vettel wird Dritter.
► SPORT

Einzelhandel kämpft gegen Kassenschlangen
Verbraucher lassen Warteschlangen. Die Händler wollen das Anstehen nun vermeiden.
► WIRTSCHAFT

INHALT

WIRTSCHAFT	4
RHEIN-MAIN	6
KULTUR	15
FAMILIENANZEIGEN	21
SPORT	22
FERNSEHEN	31
AUS ALLER WELT	32

KONTAKT

Zustellung/
Abonnement: 061 51/387 23 50
Fax: 061 51/387 23 79
www.echo-online.de/aboservice
Privatanzagen: 061 51/387 23 29
Online: www.vrm-anna.de
Redaktion: 062 52/12 22 871
fax: 062 52/12 22 938
E-Mail: starkenburg@echo-online.de

www.facebook.com/echoonline
www.twitter.com/echoonline

Probabo: 061 51/387 23 50

Riedkräule 10 – 12
61616 Hagenheim



Wir sind **VRM**

Wichtiger Sieg für die Lilien

Hauptsache drei Punkte: Der SV Darmstadt 98 hat am Samstag durch ein Tor von Marcel Heller glücklich mit 1:0 beim 1. FC Magdeburg gewonnen. Der Abstand zu Relegationsplatz 16 beträgt nun neun Punkte. Zum Dank für das Tor des Tages gab es ein Küsschen von Sandro Sirigu. ► SPORT

Foto: Florian Ulrich



Diesel: Neuer Manipulationsverdacht

Nur mit einem Trick soll bei Daimler der Grenzwert für Stickoxide bei der Prüfung eingehalten worden sein

BERLIN (dpa). Beim Autobauer Daimler gibt es einen neuen Verdacht der Manipulation von Abgaswerten bei Dieselauros. Bei etwa 60000 Sportgeländewagen (SUV) von Daimler sollen die Werte mit Hilfe eines Computerprogramms gesenkt worden sein – aber nur auf dem Prüfstand und nicht im täglichen Verkehr. Die Zeitung „Bild am Sonntag“ berichtet über die Vorwürfe. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KfBA) hat ein formelles Anhörungsverfahren gegen Daimler wegen Verdachts auf eine weitere „unzulässige Abschaltvorrichtung“ eingeleitet. Die Manipulation soll bei dem Modell Mercedes-Benz GLK 220 CDI mit der Abgasnorm 5 vorgenommen worden sein. Ein

Daimler-Sprecher bestätigte am Sonntag, dass bei dem Sachverhalt diese Fahrzeuge aus den Produktionsjahren 2012 bis 2015 untersucht wurden.

Autobauer bestätigt Anhörung zu den Vorwürfen

Zunächst nicht bestätigen konnte er die Zahl von rund 60000 Fahrzeugen. Daimler enthielt sich zunächst einer Bewertung des Vorgangs.

Die Behörde ist bereits im Herbst 2018 auf die verdächtige Software-Funktion bei dem Motor OM 651 gestoßen, wie „Bild am Sonntag“ berichtete. Weitere Emissionsmessungen bei einem GLK-Modell hätten den Verdacht erhärtet.

AUTOHERSTELLER IM VERZUG

► Unabhängig vom aktuellen Fall bei Daimler sind die deutschen Autohersteller bei der Nachrüstung mit Abgas-Software für Diesel noch immer im Verzug. Derzeit sei rund 1 Million der betroffenen etwa 5,3 Millionen Fahrzeuge bei der Software

noch nicht auf dem neuesten Stand, teilte das Bundesverkehrsministerium auf Anfrage mit. Es handelt sich um jene Diesel-Pkw, für die deutsche Hersteller im Jahr 2017 ein Software-Update zugesagt hatten und dies bis Ende 2018 verwirklichen wollten.

In welcher Weise soll manipuliert worden sein? Die beanstandete Software-Funktion aktiviert offensichtlich eine spezielle Temperaturregelung. Diese hält nach Recherche der Zeitung den Kühlmittelkreislauf künstlich warm und verzögert die Aufwärmung des Motors. Die Fol-

ge: Die Stickoxid-Werte blieben auf dem Prüfstand auf einem niedrigeren Niveau, unterhalb des gesetzlichen Grenzwerts im Neuen Europäischen Prüfzyklus. Im Straßenbetrieb werde die Funktion dagegen deaktiviert und der Grenzwert von 180 Milligramm pro Kilometer

deutlich überschritten. Ein Daimler-Sprecher bestätigte am Sonntag, dass es eine Anhörung in dieser Sache gebe, man prüfe den beschriebenen Sachverhalt. Zugleich widersprach der Konzern der Darstellung der Zeitung, wonach das KfBA herausgefunden habe, dass Daimler die Programmierung der Kühlmittel-Funktion bei laufenden Software-Updates unbemerkt entferne. Laut Daimler gehören diese Updates zu einem früher angekündigten Maßnahmenpaket für mehr als drei Millionen Mercedes-Benz-Fahrzeuge. Dabei hätte sich das Unternehmen an den mit dem Verkehrsministerium und dem KfBA vereinbarten Genehmigungsprozess. ► KOMMENTAR

Keine Entwarnung beim IS

Verfassungsschutzpräsident: Jederzeit ist mit einem Anschlag zu rechnen

BERLIN (dpa). Verfassungsschutzpräsident Thomas Haldenwang hält die Terrormiliz Islamischer Staat (IS) auch nach ihrer militärischen Niederlage für eine Gefahr. „Beim IS kann ich keine Entwarnung geben“, sagte Haldenwang der „Welt am Sonntag“. „Wir müssen weiter jederzeit auch mit einem Anschlag in Deutschland rechnen.“ Der IS bestehe noch immer, mit Blick auf Europa „vor allem im Sinne eines virtuellen Cyber-Kalifats, das zu Anschlägen anstacheln und auch immer noch Anhänger für Anschläge steuern kann“.

Die Zahl der Menschen, die das Bundesamt für Verfassungsschutz als potenziell gefährliche Radikal-Islamisten einstuft, ist laut Haldenwang im vergangenen Jahr um mehr als 300 gestiegen. „Wir rechnen in Deutschland rund 2240 Personen dem sogenannten islamistisch-terroristischen Personenpotenzial zu. Ihnen trauen



„All diese Personen rund um die Uhr im Blick zu behalten, ist nicht möglich“, Verfassungsschutzpräsident Haldenwang. Foto: dpa

wir jederzeit einen Anschlag oder die Unterstützung eines solchen zu“, sagte er. Dazu kämen noch eventuelle Rückkehrer, die nach der militärischen Niederlage des IS wieder nach Deutschland kämen. Seit dem vergangenen Sommer stieg die Zahl aber nur noch leicht an – im August 2018 hatten die Si-

cherheitsbehörden bereits rund 2220 Radikal-Islamisten ausgemacht. „All diese Personen rund um die Uhr im Blick zu behalten, ist nicht möglich“, betonte Haldenwang. „Pro Person bräuchte man bis zu 40 Beamte. Wir konzentrieren uns deshalb auf die, die wir als besonders gefährlich betrachten.“

Was passiert jetzt mit Assange?

Frauen wollen Wikileaks-Gründer vor Gericht sehen

LONDON/MADRID (dpa). Wenige Tage nach der Festnahme von Julian Assange mehren sich in Großbritannien die Stimmen, dass sich der Wikileaks-Gründer wegen der Vergewaltigungsvorwürfe in Schweden verantworten müsse. Ein Bündnis von Gruppen gegen Frauengewalt drängte am Wochenende Innenminister Sajid Javid, eine Auslieferung an das skandinavische Land sicherzustellen. Andernfalls werde eine „Vergewaltigungskultur“ gefördert, heißt es in dem Aufruf, über den die Zeitung „The Guardian“ berichtete. Die Frauen befürchten, dass London den Interessen der USA, die die Auslieferung des Enthüllers verlangen, Vorrang geben könnte.

Der gebürtige Australier war am Donnerstag von der britischen Polizei in der Botschaft

Ecuadors in London festgenommen worden, nachdem das südamerikanische Land das politische Asyl aufgehoben hatte. Er war 2012 in die diplomatische Vertretung geflüchtet. Damals lag gegen ihn ein europäischer Haftbefehl wegen Vergewaltigungsvorfällen in Schweden vor. Assange, der die Vorwürfe immer zurückwies, fürchtete, sich Schweden in die USA ausgeliefert zu werden.

Die USA werfen Assange Veranschöpfung mit der Whistleblowerin Chelsea Manning vor, um ein Passwort eines Computernetzwerks der Regierung zu knacken. Manning hatte Wikileaks 2010 – damals noch als Bradley Manning – Hunderttausende geheime Millardokumente zukommen lassen. Es geht dabei um die US-Militäreinsätze im Irak und in Afghanistan. ► KOMMENTAR

„Konsenstrasse“ vor dem Aus

RIED (grä/fran). Bei einem Beteiligungsforum „Rhein/Main-Rhein/Neckar“ hat die DB-Netz AG die möglichen Streckenführungen der ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim vorgestellt. Eine Hauptroute verläuft dabei im Westen parallel zur A5 und unterfährt in einem Tunnel das Gewerbegebiet in Bensheim. Südlich von Heppenheim biegt diese Strecke nach Westen zum Autobahnkreuz Viernheim ab. Gravierende Einschnitte drohen allerdings vor allem den Ried-Kommunen Lorsch und Einhausen. Die neue Strecke würde unter anderem durch ein Wohn- und Gewerbegebiet führen. Die „Konsenstrasse“ spielt in den präsentierten Planungen hingegen keinerlei Rolle mehr. ► SEITE 19

Eintracht und Mainz verlieren

FRANKFURT/DORTMUND (grä). Niederlagen für die Fußball-Bundesligisten aus dem Rhein-/Main-Gebiet: Eintracht Frankfurt kassierte beim 1:3 (1:2) gegen den FC Augsburg die erste Liga-Platz in diesem Jahr, der Vorsprung auf Rang fünf schmolz auf nur noch einen Zähler. Mainz 05 verpasste den vorletzigen Klassenerhalt, unterlag trotz einer starken zweiten Halbzeit bei Borussia Dortmund 1:2 (0:2). Das Titelrennen bleibt spannend: Bayern München gewann 4:1 (2:0) bei Fortuna Düsseldorf, liegt weiter einen Punkt vor dem BVB. ► SPORT

Wer lügt, verliert seinen Pass

BERLIN (dpa). Wer über seine Herkunft gelogen hat, soll künftig bis zu zehn Jahre nach der Einbürgerung seinen deutschen Pass verlieren können. Einen entsprechenden Entwurf für eine Reform des Staatsangehörigkeitsrechts will das Bundesinnenministerium spätestens im Frühjahr vorlegen. Damit komme die Regierung auch einem dringenden Wunsch der Länder nach, sagte Staatssekretär Helmut Teichmann. Für sogenannte Identitätsstücker gilt bislang eine Fünf-Jahres-Frist: Wer danach aufliegt, verliere seine Staatsangehörigkeit nicht.

Ärztpräsident für Impfpflicht

ESSEN (epd). Der Präsident der Bundesärztekammer, Frank Ulrich Montgomery, begrüßt Überlegungen zur Einführung einer Impfpflicht. Es sei „sehr richtig und sehr wichtig“, dass sich nun auch Minister aus Nordrhein-Westfalen dafür aussprechen, sagte Montgomery der in Essen erscheinenden „Neuen Ruhr/Neuen Rhein Zeitung“. Impfungen seien auch eine Verpflichtung der Gesellschaft gegenüber. Unklar sei ihm aber, wie eine Impfpflicht umgesetzt werden könne. ► POLITIK

Lorsch droht der „Super-Gau“

Die sogenannte „Konsenstrasse“ spielt in den Planungen der Bahn zur ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim offenbar keine Rolle mehr

Von Hans-Jürgen Brunnengräber

RIED. Im Technokratendeutsch der DB Netz AG heißt sie „Variante I“. Für Außenstehende klingt auch ihr Inhalt zunächst unspektakulär: „In der Variante „Bündelung A67/A6“ verläuft die Neubaustrecke im südlichen Bereich ab Lorsch in östlicher Lage entlang der A67 bis zum Viernheimer Dreieck.“

Doch die Variante, die die Bahn beim sechsten Beteiligungsforum „Rhein/Main-Rhein/Neckar“ zur ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim am Freitag in Gernsheim präsentierte, birgt immensen Zündstoff – und hätte für Lorsch gravierende Folgen: Sie führte mitten durch Wohn- und Gewerbegebiete, über das Sportgelände des SC Olympia, rängelte das Waldschwimmbad sowie Freizeit- und Erholungsbereiche und schnitt den östlichen Waldrand auf.

Ehrenbürgermeister Klaus Jäger hat für diese Variante die Aussage geprägt: „Das ist der Super-Gau für Lorsch!“ „Diese Variante darf und muss auch nicht kommen“, sagt sein Nachfolger Christian Schöning. Scharf kritisiert er Ratshauschef das Vorgehen der Bahn beim Beteiligungsforum zur ICE-Neubaustrecke: „So geht man nach jahrelangen Gesprächen und Verhandlungen nicht miteinander um. Das ist vollkommen inakzeptabel!“ Bisher habe die Bahn – auch auf wiederholte Nachfragen – bei einer A67-Ostvariante abgewiegelt, intern aber damit geplant, sieht sich Schöning hinter Licht geführt.

Wohl auch deshalb hat der Bürgermeister – so die übereinstimmende Aussage von Teilnehmern – in Gernsheim mehr



Konzentrierten sich die Proteste in Lorsch bisher gegen eine offene Bauweise der ICE-Strecke auf der Westseite der A67 (Bild), sehen Überlegungen der Bahn nun eine Trassenführung auf der der Stadt zugewandten Ostseite der Autobahn vor. Foto: Hans-Jürgen Brunnengräber

als nur Klartext geredet. „Oh ja, da ist mir die Hutschnur geplatzt“, sagt Schöning auf Anfrage dieser Zeitung. „Das musste auch so sein. Was uns von der Bahn präsentiert wurde, schlägt dem Fass den Boden aus.“

Besage Variante I sieht eine oberirdische Trassenführung östlich der A67 zwischen Einhausen und Lorsch mit ebenerdiger Querung der Weschnitz vor, eine Fortführung über die L3111, danach einen Trög im Gewerbegebiet Daubhart bis zur B 47. Dort soll ein Tunnel beginnen, der im Süden im Bereich der Ausfallsstraße nach

DAS WEITERE VORGEHEN

► Eine von sechs Hauptvarianten für die Neubaustrecke führt im Westen parallel zur A5, hat einen Trög im Bereich der Straßenverbindung Zwingenberg und Rodau und unterfährt in einem Tunnel das Gewerbegebiet in Bensheim. Südlich von Heppenheim biegt die Strecke nach Westen zum Autobahnkreuz Viernheim ab.

► Bis September werden die Varianten in drei Schritten verglichen. Zunächst wird die Güterverkehrsablenkung der Bestandsstrecke Mainz-Darmstadt an die Neubaustrecke betrachtet, dann die Streckenführung zwischen Lorsch und Mannheim (Varianten e und f) ermittelt. Anschließend werden die sechs Hauptvarianten untersucht. (grä)

Bürstadt endet und in einen Trög mündet. Unklar bleibt die weitere Streckenführung, etwa im Umfeld der Autobahnrasse

straße Lorsch Ost. Dort sieht die Plankizze lediglich einen oberirdischen Verlauf vor. Seitens der Bahn heißt es dazu:

„Hierbei handelt es sich um vorläufige Variantenentwürfe. Vorschläge zu kleinräumigen Alternativvarianten können von der Region eingebracht werden.“

Kaum verträglicher für Lorsch und die Nachbarkommune Einhausen ist wohl auch die „Alternativvariante e“. Hier würde ein Tunnel ab der Nord-einfahrt B47 die Autobahn queren und auf der Westseite in Höhe der beiden Lorsch-er Autobahnraststätten enden. Die Strecke würde dann durch den Wald in Richtung Lampentheim-Neuschloß weitergeführt werden.

Eine oberirdische Trassenführung östlich der A67 bringe auch für Einhausen eine beträchtliche Belastung, sagt der Vorsitzende des Umwilverbands „Mensch vor Verkehr“ (MvV), Raimund Strauch – und erinnert dabei an das dortige Neubaugebiet „Im Knippel“. Für dessen planungsrechtliche Genehmigung waren bereits ohne die nun möglichen Lärmentwicklungen einer oberirdischen Trassenführung umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Mit Erstaunen registrierte der MvV-Vorstand indes, dass die vom hessischen Landtag, dem Bergstraßer Kreistag sowie von Kommunen und Umwilverbänden befürwortete „Konsenstrasse“ bei der Präsentation vollkommen ignoriert wurde. Die Trasse sieht einen bergmännischen Tunnel von Langwaden im Norden bis zum „Lampentheimer Gscheid“ südlich von Lorsch vor. Auch vom Bundesverkehrsministerium in Aussicht gestellte Projektbeiträge sei bei der Bahn derzeit kein Gegenstand von Überlegungen, kritisierten die MvV-Vorstände.

„Wir stellen der Bahn gerne noch einmal die Unterlagen zur Konsenstrasse zur Verfügung“, kündigt Strauch an. Auch Schöning erwägt weitere Aktivitäten – unter anderem ein Schreiben ans Bundesverkehrsministerium sowie an die Bergstraßer Bundestags- und Landtagsabgeordneten.

Darin will er für eine baldige Einrichtung des Projektbeirats plädieren. Die Bahn habe sich durch ihr Verhalten als Verfahrensführer disqualifiziert, in einem Projektbeirat unter Führung der Verkehrsministerien wolle sie nur noch einer von mehreren Beteiligten.

BLAULICHT 18-Jähriger bei Autounfall schwer verletzt

WORMS (red). Schwer verletzt wurde ein 18 Jahre alter Autofahrer aus Osthofen bei einem Unfall in der Nacht auf Sonntag gegen 1.15 Uhr auf der B9 in Richtung Ludwigshafen, als er nach Polizeiangaben mit stark überhöhter Geschwindigkeit nach links von der Fahrbahn abkam. Dort durchschloß das Fahrzeug unter anderem Baustellenbegrenzungsstacine und kam etwa 50 Meter weiter in einer Böschung zum Stillstand. Das Auto wurde durch den Unfall komplett zerstört, sodass der alleine im Fahrzeug sitzende Fahrer durch die Feuerweh aus dem Wrack befreit werden musste. Er kam mit schweren Verletzungen in die Unfallklinik nach Ludwigshafen. Da bei ihm Alkoholgeruch wahrgenommen wurde, wurde zusätzlich eine Blutprobe entnommen.

KURZ NOTIERT Info-Veranstaltung

NORDHEIM (red). Der VDK Ortsverein Nordheim-Wattenheim lädt für Montag, 29. April, zu einer Informationsveranstaltung zum Thema „Patientenverfügung und Vollmacht“ in die Nordheimer Kultur- und Sporthalle ein. Beginn ist um 19 Uhr.

Grillfest

NORDHEIM (red). Die SC NO-WA lädt für 1. Mai ab 11 Uhr wieder zum Grillfest auf dem Sportplatz in Nordheim ein. Angeboten werden Hackbraten und Bratwurst mit Grill sowie frisch Salat und Pommes sowie selbst gebackene Kuchen in großer Auswahl.

Urkunde mit Vorbildcharakter

Wormser Judenprivileg war die Voraussetzung für das Aufblühen der Schum-Städte

Von Ulrike Schäfer

WORMS. Die Koordinaten sind bekannt: Am 6. April 1157 unterzeichnete und siegelte Kaiser Friedrich I. Barbarossa (um 1122-1190) beim Hofstag zu Worms das Wormser Judenprivileg. Es garantierte den Juden Schutz von Leben und Eigentum, Freiheit der wirtschaftlichen Betätigung, Freiheit der Religionsausübung, Autonomie der Gemeinde in innerjüdischen Rechtsangelegenheiten und Festlegung einer verbindlichen Verfahrensordnung für Streitigkeiten zwischen Juden und Christen.

Faszinierend waren nun die Erkenntnisse und Schlüsse, die Prof. Dr. Gerold Bönnen in seinem Vortrag „Das Wormser Judenprivileg Kaiser Friedrichs I. von 1157 und seine Bedeutung für das jüdische Leben in den Schum-Städten und darüber hinaus“ am Donnerstagsabend durch genaues Hinschauen und Vergleichen mit anderen Schriftstücken zog. Danach ist anzunehmen, dass Barbarossas Urkunde, die auf Kaiser Heinrichs IV. Judenprivileg von 1090 basiert, geradezu die Voraussetzung für das Aufblühen der jüdischen Gemeinde Worms und die Entstehung des Bundes der Schum-Gemeinden (Speyer, Worms und Mainz).

Das Original der Urkunde ist verloren, die älteste erhaltene Abschrift stammt aus dem Jahr 1360, doch werde ihre Zuverlässigkeit, so Bönnen, von der Wissenschaft nicht in Zweifel gezogen. Der Kaiser habe mit diesem Privileg den



Das Innere der Synagoge im Jahr 1900. Der Vortrag im Raschi-Haus ging zeitlich viel weiter zurück und beleuchtete das Wormser Judenprivileg Kaiser Friedrichs I. von 1157. Foto: Stadtarchiv Worms

Wormser Juden quasi ein körperschaftliches Zugeständnis gemacht.

Die jüdische Gemeinde war demnach, lange bevor sich in der christlichen Stadt Ähnliches herausbildete, eine autonome verfasste Gruppe. Sie hatte einen Vorsteher, der in der Urkunde aus christlicher Sicht als Judenbischof bezeichnet wird, der unterstützt von einem Judenrat, in seinem Bereich für alle religiösen und

kunde am selben Tag zur Aufhebung von Mainzöllen belegt. Den Wormser Münzern, die seiner Kammer ebenfalls finanziell zugeordnet waren, gestand Friedrich acht Jahre später eine ähnliche Autonomie wie den Juden zu.

Dass bei der Beurkundung des Privilegs die Bischöfe der Städte Mainz, Worms und Speyer als Zeugen auftraten, deutete der Referent als einverständliches Handeln. Denn wie man zum Beispiel aus der jüdischen Geschichte Speyers wisse, hatten die Bischöfe ein starkes Interesse an der Ansiedlung von Juden in ihren Städten, weil sie die Urbanisierung entscheidend voranbrachten. Ob es sich bei den im Privileg erwähnten „Sodales“ (Claubengenossen, Mitglieder) vielleicht um die Mainzer und Speyrer Juden gehandelt haben könnte, sei bisher ungeklärt. Auf jeden Fall aber dürfe angenommen werden, dass die Wormser Schutzurkunde Vorbildcharakter hatte.

Barbarossas Judenprivileg wurde 1236, rund 80 Jahre später, von seinem Enkel, Friedrich II. (1194-1250), auf alle Juden des Reichs ausgedehnt. Auch dieses Generalprivileg wurde von den drei Bischofen bezeugt. Das, so Bönnen, sei die Blaupause einer allgemeinen Regelung gewesen, deren Grund der wachsende Geldbedarf der Herrscher gewesen sei. Nach der Stauferzeit seien allerdings die Rechte der Juden kaum noch postuliert oder beachtet worden.

ansprechend	Österr. Dichter 1926	englisches Längenmaß	Herrscherin	chh. Politiker (Mao-Pring)	fränk. Klosterreform + BS1	Wandhallenrungen	Stand des Blauen Eklers	Stimmungs-bild	logisches Fürwärt-sie
ein Pflanzen-feld			Geste				persönliches Fürwort		dünner Plann-kuchen
Art eines Tons					Balkon-pflanze	nutzbare Land-fläche	Datel In der EDV		Gewässer-rand
Windschatten-see	Ab-schlags-zahlun-gen	Vorname Castro	Fäus-schun-gen-Tricks	Assalater		österr. Formel i Welt-meister	Fremd-wortteil; bei dar-ben		
völliger Ver-mögens-verlust				Philip-plin-Isel		Inhalts-losg-keit			
kurzes Jagd-gewehr	latei-nisch: wo	notes Sil-ber-kämp-fer-tuch							Auflösung des letzten Rätsels
perfekte, pinna-Abbil-dung						Initialen Feuch-tig-wangens			R A B A T T E K M R B O A E L E I S P U K L S A U E H E T A L T A N R A D R A G E E N Q O O T G E L R P R A E N P Z R A F F I N E R I E B O E F A N T A X I N N L F C H A N C E F A H R W E R K
US-Autorin (Anals)				europ. Fußball-bund (Abk.)					



Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar Hauptvariante IV



„Durchfahrung Darmstadt mit Bündelung A 67 bis Lorsch“

Im Rahmen des Variantenvergleichs für die Neubaustrecke (NBS) zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof werden sechs verschiedene Streckenführungen untersucht. Ziel dieser Untersuchung ist es, eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

Verlauf

Haupttrasse

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis nach Weiterstadt-Gräfenhausen, dort zweigt die Strecke in Richtung Osten über die Kläranlage zum Hauptbahnhof Darmstadt ab. Den Westabschnitt des Hauptbahnhofs durchläuft die NBS in einem Trog, ein Halt im Hauptbahnhof wäre durch einen Tiefbahnhof möglich. Im weiteren Verlauf unterquert die NBS ab der Rheinstraße bis zur Südgrenze des Gewerbegebiets Kelley Barracks das Stadtgebiet im Tunnel. Die Strecke quert im Anschluss die A 5 und folgt der Landesstraße (L) 3097 bis in den Kreuzungsbereich der A 67 und der L 3097. Von dort verläuft die NBS in östlicher Lage parallel zur A 67 bis Lorsch.

Güterverkehrsanbindung zur Strecke Mainz–Darmstadt

In Fahrtrichtung Norden können Güterverkehrszüge mittels eines Anbindungskreisels im Kreuzungsbereich der Bestands- und Neubaustrecke auf die Strecke Mainz–Darmstadt gelangen. In Fahrtrichtung Süden dient eine Rampe westlich der NBS-Haupttrasse der Anbindung von der Bestands- an die Neubaustrecke.

Streckenlänge Zeppelinheim–Lorsch: 43,7 km

Besonderheiten

- Umfangreiche bauliche Eingriffe in den Hauptbahnhof Darmstadt
- Variante wird kombiniert mit Vorzug aus den Varianten südlich Lorsch (e-f)

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar Hauptvariante V



„Durchfahrung Darmstadt mit Bündelung A5 und nördlicher Riedquerung“

Im Rahmen des Variantenvergleichs für die Neubaustrecke (NBS) zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof werden sechs verschiedene Streckenführungen untersucht. Ziel dieser Untersuchung ist es, eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

Verlauf

Haupttrasse

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofes Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis nach Weiterstadt-Gräfenhausen, dort zweigt die Strecke in Richtung Osten über die Kläranlage zum Hauptbahnhof Darmstadt ab. Den Westabschnitt des Hauptbahnhofs durchläuft die NBS in einem Trog, ein Halt im Hauptbahnhof wäre durch einen Tiefbahnhof möglich. Im weiteren Verlauf unterquert die NBS im Tunnel den Bereich zwischen der Rhein- und Hilpertstraße, passiert im Trog und dann geländegleich bis zur Südgrenze der Heimstättensiedlung das Stadtgebiet und folgt anschließend nahezu parallel der Main-Neckar-Bahn auf deren Westseite. Südlich von Darmstadt geht die NBS auf dem Damm der Main-Neckar-Bahn in die Parallellage über, führt entlang der A 5 bis Zwingenberg und quert in einem Bogen nach Westen das Hessische Ried bis zur A 67 bei Lorsch.

Güterverkehrsanbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die Neubaustrecke

In Fahrtrichtung Norden können Güterverkehrszüge mittels eines Anbindungskreisels im Kreuzungsbereich der Bestands- und Neubaustrecke auf die Strecke Mainz–Darmstadt gelangen. In Fahrtrichtung Süden dient eine Rampe westlich der NBS-Haupttrasse der Anbindung von der Bestands- an die Neubaustrecke.

Streckenlänge Zeppelinheim–Lorsch: 43,7 km

Besonderheiten

- Umfangreiche bauliche Eingriffe in den Hauptbahnhof Darmstadt
- Verlegung Bestandsstrecke Eberstadt–Pfungstadt
- Variante wird kombiniert mit Vorzug aus den Varianten südlich Lorsch (e-f)

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar Hauptvariante VI



„Durchführung Darmstadt mit Bündelung A5 und südlicher Riedquerung“

Im Rahmen des Variantenvergleichs für die Neubaustrecke (NBS) zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof werden sechs verschiedene Streckenführungen untersucht. Ziel dieser Untersuchung ist es, eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

Verlauf

Die Neubaustrecke (NBS) beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A5 weiter bis nach Weiterstadt-Gräfenhausen, dort zweigt die Strecke in Richtung Osten über die Kläranlage zum Hauptbahnhof Darmstadt ab. Den Westabschnitt des Hauptbahnhofs durchläuft die NBS in einem Trog, ein Halt im Hauptbahnhof wäre durch einen Tiefbahnhof möglich. Im weiteren Verlauf unterquert die NBS im Tunnel den Bereich zwischen der Rhein- und Hilpertstraße, passiert im Trog und dann geländegleich bis zur Südgrenze der Heimstätten-siedlung das Stadtgebiet und folgt anschließend nahezu parallel der Main-Neckar-Bahn auf deren Westseite. Südlich von Darmstadt geht die NBS auf dem Damm der Main-Neckar-Bahn in die Parallellage über, bleibt parallel zur A5 und unterfährt das Gewerbegebiet in Bensheim im Tunnel. Südlich von Heppenheim biegt die NBS nach Westen zum Autobahnkreuz Viernheim ab, verläuft parallel zur A6 und bindet schließlich in Mannheim-Waldhof an die Riedbahn an.

Die genaue Streckenführung ist in diesem Bereich noch nicht festgelegt, sondern durch einen Trassierungskorridor skizziert.

Güterverkehrsanbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die Neubaustrecke

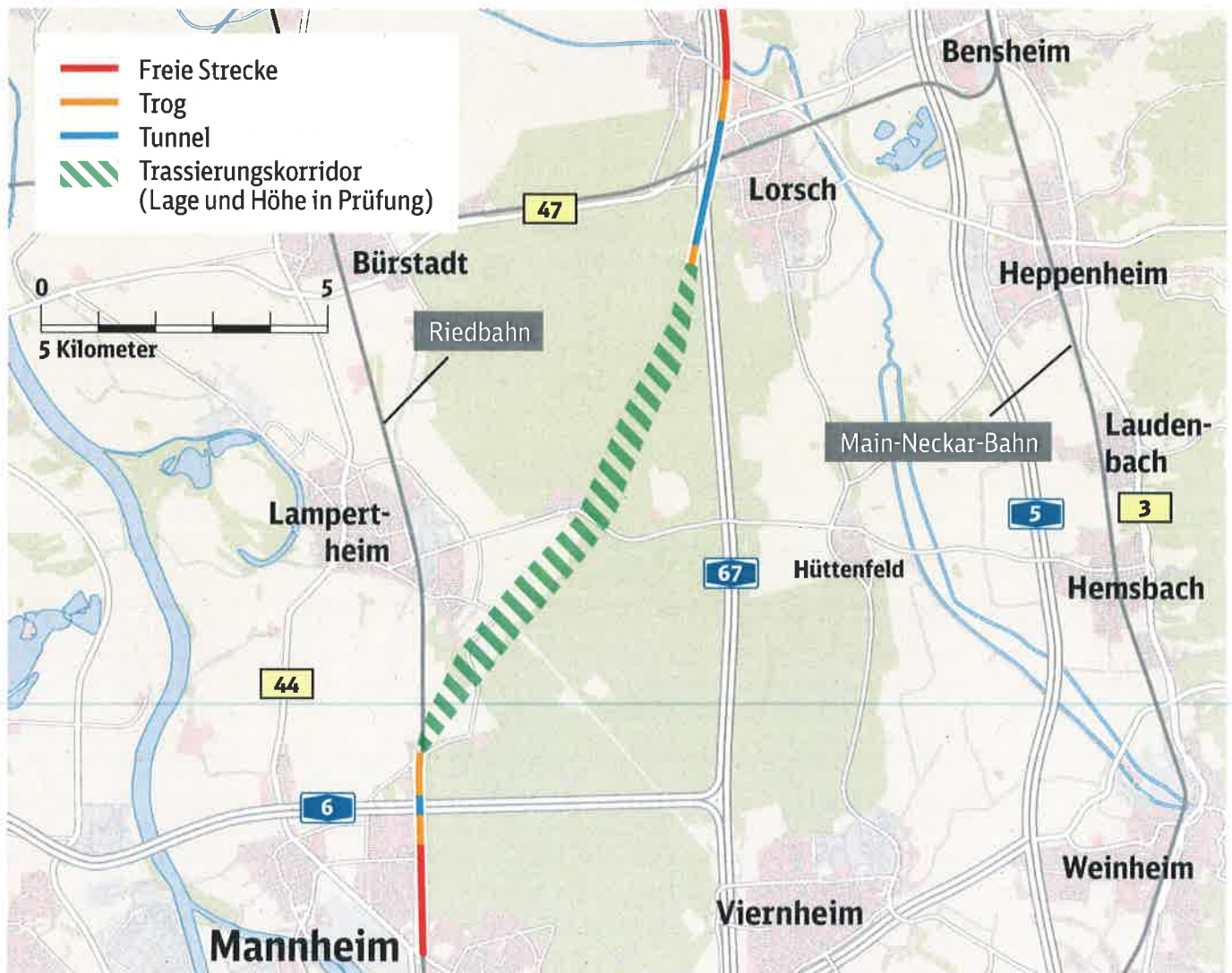
Analog zur Hauptvariante V ist auch in dieser Variante ein Anbindungskreisel für Güterverkehrszüge in Fahrtrichtung Norden zur Anbindung der Bestands- an die Neubaustrecke geplant. In Fahrtrichtung Süden sorgt eine Rampe westlich der NBS-Haupttrasse für den Anschluss.

Streckenlänge Zeppelinheim–Mannheim-Waldhof:
61,7 km

Besonderheiten

- Umfangreiche bauliche Eingriffe in den Hauptbahnhof Darmstadt
- Verlegung Bestandsstrecke Eberstadt–Pfungstadt

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar Streckenführung Lorsch–Mannheim-Waldhof



„Mannheim Direkt“ (Variante e)

Im Rahmen des Variantenvergleichs für die Neubaustrecke (NBS) zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof werden verschiedene Streckenführungen untersucht. Ziel dieser Untersuchung ist es, eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Für den südlichen Bereich der Neubaustrecke im Abschnitt Lorsch–Mannheim-Waldhof gibt es zwei einzeln zu betrachtende Varianten.

Verlauf

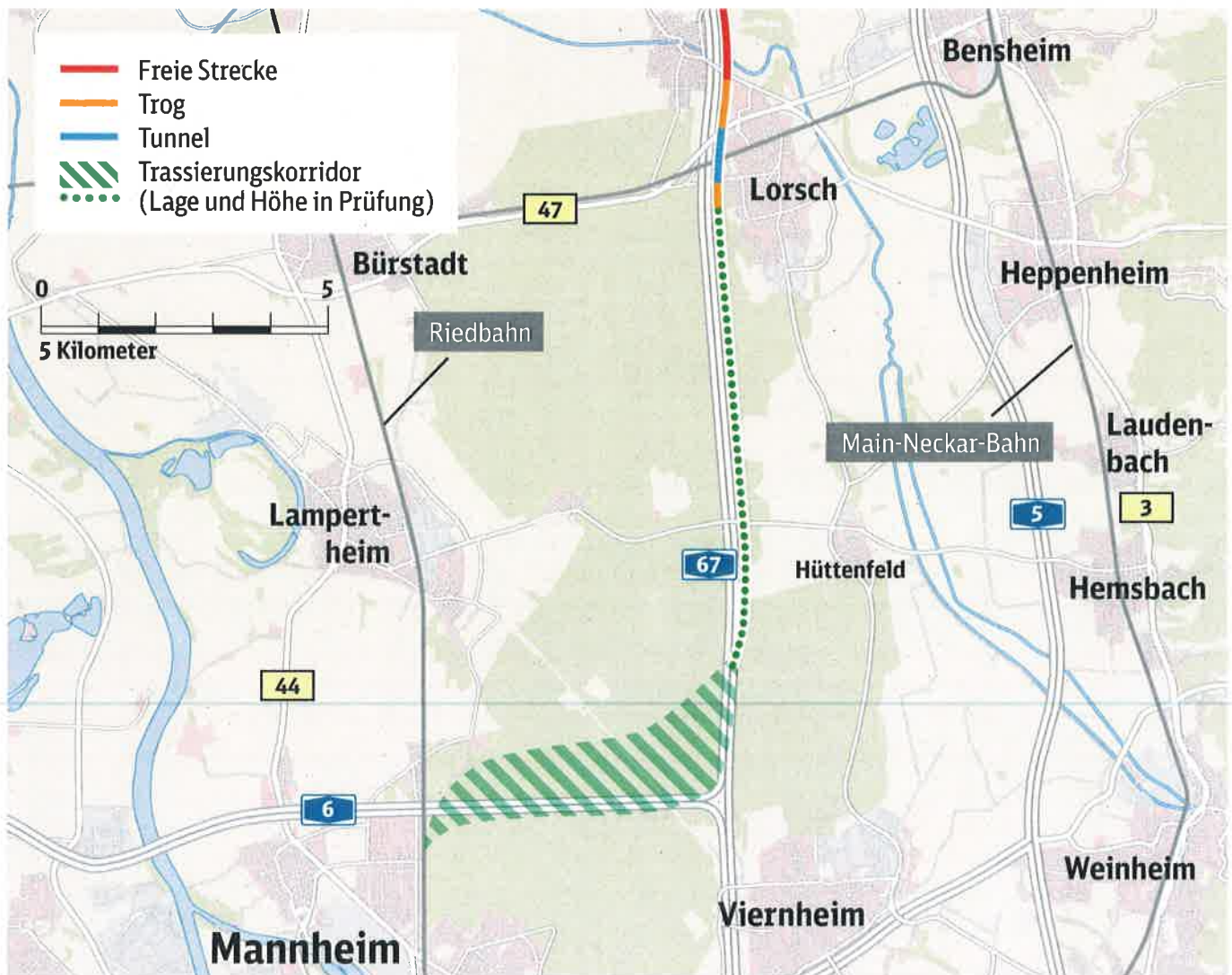
Die Variante „Mannheim Direkt“ sieht bei Lorsch die Unterquerung der Autobahn (A) 67 in einem Tunnel mit anschließendem Verlauf der Neubaustrecke in ungefährender Luftlinie bis nach Mannheim-Blumenau vor. Die Trasse wird dabei vorbei an Lampertheim-Neuschloß geführt und bei Mannheim-Blumenau an die bestehende Riedbahn angebunden. Die genaue Streckenführung im Abschnitt Lorsch–Mannheim-Waldhof ist noch nicht festgelegt, sondern durch einen Trassierungskorridor skizziert.

Streckenlänge Lorsch–Mannheim-Waldhof: 15 km

Besonderheiten

- Tunnel bei Lorsch und Mannheim-Blumenau
- Lage und Höhe zwischen Lorsch und Mannheim in Prüfung

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar Streckenführung Lorsch–Mannheim-Waldhof



„Bündelung A 67/A 6“ (Variante f)

Im Rahmen des Variantenvergleichs für die Neubaustrecke (NBS) zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof werden verschiedene Streckenführungen untersucht. Ziel dieser Untersuchung ist es, eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Für den südlichen Bereich der Neubaustrecke im Abschnitt Lorsch–Mannheim-Waldhof gibt es zwei einzeln zu betrachtende Varianten.

Verlauf

In der Variante „Bündelung A 67/A 6“ verläuft die Neubaustrecke im südlichen Bereich ab Lorsch in östlicher Lage entlang der Autobahn (A) 67 bis zum Vierzheimer Dreieck. Anschließend führt die Trasse in nördlicher Parallellage zur A 6 weiter in Richtung Westen, unterquert diese und führt durch den Käfertaler Wald bis zur Riedbahn auf Höhe Mannheim-Schönau. Dort werden die neuen Gleise an die Be-

standsstrecke angebunden. Die genaue Streckenführung im Abschnitt Lorsch–Mannheim-Waldhof ist noch nicht festgelegt, sondern durch einen Trassierungskorridor skizziert.

Streckenlänge Lorsch–Mannheim-Waldhof: 17,6 km

Besonderheiten

- Eine Variante könnte auch südlich der A 6 verlaufen