

Vermerk Planungen und Überlegungen ICE Neu-Bau-Strecke Rhein/Main-Rhein/Neckar (NBS RM-RN) im Bereich Darmstadt

Stand 13. November 2007

Entwurf von Brigitte Martin, BUND Hessen

Brigitte Martin, Dreieichweg 11, D-64291 Darmstadt
Fon: + 49 (0)6151 37931, Fax: + 49 (0)6151 37934, mobil: + 49 (0)175 2344689
brigitte.martin@bund.net

Vorbemerkung

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.

„Vereinbarte“ Konsenstrasse Darmstadt:

Die Konsenstrasse Darmstadt sieht vor eine oberirdische 2-gleisige Haupttrasse entlang den Autobahnen A5 (im Norden, Richtung F-Sportfeld Gabelung > Flughafen Bf Frankfurt und > F Hbf)) und etwa ab Höhe des Darmstädter Kreuzes entlang der A67 (im Süden, Richtung Mannheim).

Ferner neben dieser „Direttissima“ ein lediglich eingleisiger Bypass Darmstadt, im Norden Einschleifung auf die NBS im Bereich Arheilgen, westlich der L3113 (stark vorgeschädigter Wald, ökologisch vertretbar durch sehr enge Trassierung, wenig Waldinanspruchnahme), streckenweise muss ein Zusatzgleisabschnitt entlang der Bahnlinie Darmstadt - Mainz zum Darmstadt Hbf gebaut werden.

Bisher vorgesehen lt. „Konsens“: Im Süden Führung der eingleisigen Bypass-Strecke entlang der Eschollbrücker Straße. Halten soll (vertraglich zugesichert) ein ICE pro Stunde und Richtung tagsüber in Darmstadt, der über den eingleisigen Bypass zum Hbf geführt würde. Möglich wären laut Auskunft der Bahn betriebstechnisch 2 Züge/h/Richtung.

Im Süden und im Bereich der Siedlung Tann / Nähe Darmstädter Kreuz / an der Rheinstraße = Verbindungsstraße nach Griesheim gründeten sich 3 (4) Bürgerinitiativen gegen die Trassenvarianten. Die BIs legten im Laufe der Zeit verschiedene eigene Überlegungen vor.

Forderung Verzicht auf Südeinschleifung Darmstadt

Konsens von Darmstädter Naturschutzbeirat (einstimmig) sowie BUND und NABU (sowie den Darmstädter RevierleiterInnen von Hessenforst) ist, auf die Südausschleifung Darmstadt in allen Untervarianten zu verzichten .

Die Bahn würde hier nur eine Billiglösung (oberirdisch) bauen. Lärmschutz würde es nur nach 16. BImSchV für 2 bis 3 Häuser an der Eschollbrücker Straße geben (Lärmschutzfenster).

Die Frage ist, ob die Südeinschleifung Darmstadts als Bestandteil der K-Trasse bei einem (bis zu 2) Zug pro Stunde und Richtung wirtschaftlich vertretbar wäre.

Im Raumordnungsverfahren war, abgesehen von der Variante 5 (2-gleisiger Bypass) von (2-)3 Zügen/h/Richtung von 5 – 6 insgesamt die Rede, die in Darmstadt halten sollen. Ein weit größere Zahl (auch neuer Güterfernverkehr) hätte die Strecke ohne Halt genutzt, sodass einerseits höhere Schallschutzanforderungen notwendig geworden wären und andererseits aber die Wirtschaftlichkeit gewahrt wäre.

Südeinschleifung nur eventuell tolerabel wenn leider zwangsläufig teuer:

Tolerabel –vorbehalten der noch zu erfolgenden Feinabstimmungen der Trassenführung und Naturschutzprüfungen - wäre eine enge Führung entlang der Eschollbrücker Straße (stadtauswärts auf

der rechten Seite (Seite der jetzigen Kelly Barracks) aus der Tieflage der Main-Neckar-Bahn kommend in einer Weiterführung ab Abzweig von der Main-Neckar-Bahn in einer gedeckelten Trogführung bzw. in einem bergmännischen Tunnel auch unter den Autobahnen hindurch (was bedeutet, dass eine Tieflage von an die 25/30 Meter an den Querungen mit den beiden Autobahnen (Kreuzungen A5/A67/Anbindung Darmstadt-Mitte) notwendig wäre, da die Autobahnen dort im Einschnitt verlaufen / tiefer als das Gelände!!! Mit den Grundwasserständen wäre das dort vereinbar, da das Grundwasser dort mehr als 30 Meter unter Gelände steht.

Gründe für Tieflage/gedeckelter Trog/bergmännischer Tunnel: städtebaulich notwendig da im Bereich des Industrie- bzw. Gewerbegebietes weitere Erschließung möglich, keine Trennlinie der Bahntrasse mitten durch das alte und neue Gewerbegebiet (der noch bestehenden Kelly Barracks) und ebenso als Einbindung in das Landschaftsbild im Westwald, als Lärmschutz, als Sichtschutz, und der Zugänglichkeit zum Naherholungsgebiet ohne sozialkritische Fußgängerunterführungen unter die Bahn bzw. Überführungen darüber. Schonung des Waldes, keine Schneisen durch den sensiblen, nach Aussagen von Forstökologen nicht reversiblen Westwald.

Außerdem ist laut Aussage der Bahn-Projektleitung im ICE-Beirat Darmstadt nicht geplant, die ICE-Bypass-Trasse durch einen Zaun gegen Wildunfälle zu schützen. Desgleichen ist anzunehmen, dass auch ein Schutz vor unerlaubten Bahnüberquerungen durch Personen/spielende Kinder nahe einem Wohngebiet durch einen (wenn auch optisch schwer in das Landschaftsbild einpassbaren) Zaun nicht vorgesehen ist. Weiterhin kann durch eine gedeckelte Trogführung bzw. Führung im bergmännisch angelegten Tunnel im Westwald eine weitgehende Schonung des FFH- und VS-Gebietes erfolgen, ggf. braucht nicht ganz so viel Wald abgeholzt werden (nur Trasse zuzüglich Baustraße), da der Trog die Bahnlinie vor ggf. umstürzenden Bäumen schützt.

Das ist natürlich sehr teuer, auch im Betrieb, denn die Wartung von Tunneln ist teurer als offene geführte Gleise... Es ist nicht eindeutig klar, wer die dafür erforderlichen Mehrkosten trägt. Die Bahn zieht sich zur Zeit noch auf das gesetzlich geforderte Maß zurück.

Zustimmung der Bürgerinitiativen zur Ablehnung Südanbindung

Die BIs stimmen der generellen Südanbindungs-Ablehnung zu, befürchten nur, dass die Stadt nicht mitmacht, da diese auf dem Prestige ICE-Halt bestehen könnte und halten sich daher „ihre“ Stadtschneisenvariante (nördlich Eschollbrücker Straße, Fortsetzung Scheppallee in den Wald) noch als Reserveforderung offen, die für den Waldverbund erhebliche nicht reversible Folgen hätte.

Diese Stadtschneisenvariante sowie auch andere Untervarianten der jüngsten Diskussion führt mitten durch den Darmstädter Westwald zwischen Eschollbrücker Straße und Rheinstraße (beantragter Bannwald), tangiert das FFH- und VS-Gebiet Beckertanne/RWE-Hochspannungsleitung/zum Teil Truppenübungsplatz bzw. es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Trasse zu einer Verschlechterung der Situation in den EU-Schutzgebieten führt. Sie führt weiter weg von den Wohngebieten an der Eschollbrücker Straße/Ernst-Ludwigs-Park, ist aber aus Naturschutzgründen nicht vertretbar, da es Alternativen gibt, die weniger in die Natura 2000-Kulisse und zusammenhängende Waldabschnitte eingreifen.

Zu berücksichtigen sind dort ebenso u.a. in Hessen vorgeschriebene beiderseitige Waldabstände von 30 Metern (Baden-Württemberg sogar 40 Meter) von der Trasse bis zum Wald. Das heißt bei einer Gleisanlage von 12 Metern kommen bei einer Führung durch den Wald (wie bei der Stadtschneisenvariante) noch mal 2 x 30 entspricht 60 Meter Abstände dazu, die gerodet werden müssten. Nicht gerechnet die Eingriffe beim Bau der Bahntrasse. Bei der Führung entlang der Eschollbrücker Straße könnte der Waldabstand in Richtung Eschollbrücker Straße mit dem Straßenquerschnitt gerechnet werden. Allerdings wäre hier höchstwahrscheinlich auch eine Betonprallwand zur Straße als Schutz vor umstürzenden LKW notwendig. von der ICE-Trasse. Im vorgeschädigten Westwald wäre eine neue Waldanpflanzung problematisch (Sandböden, grundwasserfern, Maikäferproblematik) auch bei gedeckeltem Trog müsste zunächst gerodet werden. Ob sich eine schützenswerte Sandrasengesellschaft ähnlich wie in der Beckertanne entwickeln ließe, ist unklar/müsste geprüft werden. Nicht alle Sande in Darmstadt sind kalkhaltig und nährstoffarm. Ein Eingriff in den stark vorgeschädigten Wald könnte – so die Befürchtung – zum Kahlschlag durch Wind und Sturm und Sonne und sonstige „Kalamitäten“ im vorgeschädigten, geschwächten Restwald führen.

Führung der ICE NBS westlich der Autobahnen

Konsens ist ebenso in Darmstadt zwischen Naturschutzbeirat, BUND, NABU und den RevierförsterInnen von Hessenforst die Führung der ICE-Haupttrasse westlich der Autobahnen A5 und A67 zumal die Autobahn auch im Zuge des ICE-Trassenbaus um 2 Spuren erweitert würde. Diese Zusammenplanung von ICE NBS und bereits politisch beschlossenen Autobahnerweiterungen wurde nicht zuletzt durch Gespräche des ICE-Beirates Bergstraße mit Bundestagsabgeordneten von CDU (Michael Meister) und SPD (Frau Lambrecht) erreicht, an denen die Verfasserin des Vermerkes auch beteiligt war.

Ziel ist, den Waldrand zumindest auf einer Seite unangetastet zu lassen, einen kombinierten schallschluckenden!!! Lärmschutz westlich der Bahn/Autobahn zu erhalten. Westlich der Autobahn würden Folgeschäden im Wald verringert, da dort ein Eingriff weniger weitere Folgeschäden durch Wind, Sonne und Sturm als östlich der Autobahn bewirken würde. Auf der Ostseite (westexponierte Lage) müsste mit Folgeabsterben von Wald infolge Wind/Sturm von mindestens 300 Metern und bei den Bodenverhältnissen eher noch darüber in den Wald hinein gerechnet werden. Auch in der raumordnerischen Beurteilung wurde darauf hingewiesen, dass west- und südexponierte Lagen möglichst zu vermeiden sind.

Auch die Bürgerinitiativen stimmen der Westführung der ICE-Trasse zu. Sie versprechen sich dadurch größere Abstände insbesondere zur Wohnbebauung im Bereich der Siedlung Tann. Gefordert wird eine schallschluckende (nicht reflektierende) Lärmschutzwand, um auch die Gebiete westlich der Autobahnen (Weiterstadt, Griesheim, Pfungstadt) vor Lärm zu schützen. Dringend zu prüfen sind Tunnelführungen unter den Waldgebieten insbesondere im Bereich Eschollbrücken und wie schon erwähnt, kombinierter Lärmschutz.

Junktin bei Verzicht auf Südanbindung Darmstadt:

Konsens zwischen BUND, NABU, Naturschutzbeirat Darmstadt und Bürgerinitiativen Darmstadts ist, wenn auf die teure Südanbindung Darmstadts verzichtet wird, dann muss etwas für den Regionalverkehr und den Lärmschutz getan werden.

ICE-Verbindungen Darmstadt mit Verzicht Südeinschleifung Darmstadt

Das heißt bei einem Verzicht auf die Südeinschleifung für die ICE-Trassenführung:

Im Norden Darmstadts bleibt alles wie bisher geplant. Es erfolgt eine nördliche kreuzungsfreie Einschleifung auf die NBS, um auch den Flughafen Bf Frankfurt darüber schienengebunden, direkt und dadurch schnell erreichen zu können. Diese Anbindung ist sowieso notwendig für eine betriebliche Verknüpfung der Strecken.

Die Führung des Darmstadt Hbf bedienenden einen Zuges/h/Richtung erfolgt über die alte Main-Neckar-Trasse nach Süden/von Süden. Nach einem Gespräch von BUND und Bürgerinitiativen herrscht die Übereinstimmung (auch mit dem NABU), dass die eventuelle Rückführung der ICE-Trasse mittels einem neuen Gleis der Verhandlung des Landkreises Bergstraße (ICE-Beirat Bergstraße) mit der Bahn überlassen bleiben soll.

Denn: Eine Querung bei Lorsch würde Naturschutz-Probleme mit Altneckarschlingen bringen, ebenso könnten archäologische Bauwerke im Bereich des UNESCO Weltkulturerbes Kloster Lorsch betroffen werden. Eine unterirdische Anbindung an die Direttissima in diesem Bereich erscheint allein vom Aufwand (Kosten-Nutzen) als kaum realisierbar.

Allerdings: Eine unbedingte Rückführung über ein neues ICE-Gleis von der Main-Neckar-Bahn zur NBS erscheint entbehrlich. Zwar würde dann Mannheim Hbf von Darmstadt aus nicht schneller als bisher erreichbar sein, wenn dieser 1 Zug/h über Mannheim-Friedrichsfeld nach Mannheim Hbf (quasi zurück) und weiter Richtung Paris geführt würde.

Aber: die Destination Stuttgart/Basel könnte über Heidelberg bzw. über eine Einschleifung bei Schwetzingen auf die bestehende NBS geführt werden. Und hier wären, da der Umweg über Mannheim gespart würde, diese Ziele schneller als bisher von Darmstadt aus erreichbar.

Bedingungen des Junktims:

Verbesserung des Regionalverkehrs durch mit dem ICE-Trassenbau auch in Berlin politisch und finanziell abgesicherte Realisierung von neuen Gleisen in Verbindung mit besserem Lärmschutz.

1. Der RMV plant mit der DADINA zusammen die baldige Reaktivierung der Bahnlinie Pfungstadt-Darmstadt. Dadurch entstehen ggf. auf der Main-Neckar-Bahn südlich Darmstadt Hbf Engpässe insbesondere im Bereich Darmstadt-Eberstadt, DA-Süd, DA Hbf. Ein zusätzliches Gleis für die Pfungstadt-Bahn würde hier Entlastung im eng gestrickten, nicht erweiterbaren Fahrplan bringen.

Verbunden mit dem neuen Gleis wäre eine Verbesserung des Lärmschutzes in diesem Bereich notwendig. Ein neues Gleis bedeutet Anspruch auf Lärmschutz durch wesentliche Änderungen.

2. Zwar wird die Main-Neckar-Bahn südlich Darmstadts mit Inbetriebnahme der ICE NBS etwas entlastet (weniger gemischt schneller Verkehr), allerdings fehlt der schienengebunden Anschluss an den Flughafen Bf Frankfurt. Hierfür sind die entsprechenden baulichen Voraussetzungen zu schaffen sodass es eine direkte Verbindung für Regionalverkehr / S-Bahn zum Flughafen mit mindestens ½ Stundentakt geben kann.

Schon seit zig Jahren ist eine Verlängerung eines Regionalgleises (ob S-Bahn, RE, RB oder anders genannt ist zweitrangig) über Darmstadt Hbf nach Süden entlang der Main-Neckar-Bahn geplant. Finanzmittel und damit Realisierungschancen gab es dafür bisher keine. Daher ist in das Junktim eine Verbesserung des Anschlusses nach Mannheim (beispielsweise Regionalbahn als Schnelle Verbindung + S-Bahn) erforderlich. Die DB muss hierfür die entsprechenden baulichen Voraussetzungen schaffen, die betroffenen Verkehrsverbände müssen sich über ein Länderübergreifendes Finanzierungskonzept für den Betrieb einigen.

Da zu erwarten ist, dass durch die allgemeine Zunahme und eine zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene auch die Altstrecken mehr auch durch Güterverkehr belastet werden, ist der Bau dieses Regionalgleises zwingend notwendig. Auch hier verbunden wieder mit dem Recht der Bürgerinnen und Bürger auf erhöhte Schallschutzanforderungen wegen wesentlicher Änderungen. Zwar ist der Bereich Bergstraße im Sonderprogramm für Schallsanierung enthalten, zu befürchten ist aber, dass weitere Abschnitte ohne zusätzlichen Schutz bleiben und dieser nicht ausreicht. Gerade im Bereich Darmstadt-Pfungstadt könnten so erhebliche Entlastungen – auch durch eventuelle Tunnel- und Troglagen - erfolgen.

3. Schallschutz auch auf der Riedbahn: auch für die Ried-Altstrecke ist erhöhter Güterverkehr zu erwarten, da nur der schnelle Güterfernverkehr (in modernen, leiseren Wagons) auf der NBS rollen wird. Hier sollte die Bahn ebenfalls mehr Lärmschutz im hochvorbelasteten Ballungsraum gewähren.

4. Verlängerung des 2. S-Bahn-Gleises von Langen nach Darmstadt Hbf: Zurzeit gestattet die 1-gleisige S-Bahn-Strecke nur einen halbstündigen Takt zwischen Darmstadt Hbf und Langen. Sollen mehr Pendlerinnen und Pendlern auf die Bahn umsteigen, so wäre auch hier ein kürzerer Takt notwendig. Insbesondere bei Störungen fallen regelmäßig S-Bahnen zwischen Darmstadt und Langen aus. Auch hier gilt: verbesserter Lärmschutz durch schallschluckende Wände, da in den meisten Abschnitten für Wälle und dergleichen kein Platz vorhanden ist.

Unbedingt zu beachten beim weiteren Vorgehen/Argumentation

Lärm macht krank, AnwohnerInnen sind im Ballungsraum Rhein-Main und Rhein-Neckar schon erheblich mehr durch Lärm und Feinstaub vorbelastet als anderswo, die letzten einigermaßen erholsamen Gebiete an der Bergstraße mit dem UNESCO Geopark und anderen Erholungseinrichtungen dürfen nicht zusätzlich durch Lärm belastet werden.

Der Luftreinhalteplan Rhein-Main und die europäischen Richtlinien zur Luftbelastung erfordern neben der primären Verkehrsvermeidung erhebliche Anstrengungen der weiteren Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene.

Städtebauliche Sünden (Offenführung – auch in einer Troglage - einer neuen Bahntrasse in einem Stadtentwicklungsgebiet – Kelly Barracks) dürfen im 21. Jahrhundert nicht mehr geplant werden.

Klagen von Anwohnern und Gewerbetreibenden können vermieden werden.

Naturschutz hat nach dem europäischen Recht einen hohen Stellenwert. Die Erfolgchancen einer Klage durch die Wahl einer Trasse, die ein Natura 2000-Gebiet mehr belastet als eine andere Variante, sind für Naturschutzverbände hoch.

Vermerk Planungen und Überlegungen ICE Neu-Bau-Strecke Rhein/Main-Rhein/Neckar (NBS RM-RN) im Bereich Darmstadt

Stand 13. November 2007
von Brigitte Martin, BUND Hessen

Brigitte Martin, Dreieichweg 11, D-64291 Darmstadt
Fon: + 49 (0)6151 37931, Fax: + 49 (0)6151 37934, mobil: + 49 (0)175 2344689
brigitte.martin@bund.net

Vorbemerkung

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.

Zusammenfassung

Unter Einbeziehung der Kriterien der Vorbemerkungen wird gefordert:

- Führung der ICE-Haupttrasse westlich der Autobahnen (östlich Waldangriffsfläche für Rodungs-Folgeschäden bis 300 Meter waldwärts), verbunden mit Tunnel- und Troglagen in Siedlungsnähe
- Verzicht auf die Südanbindung Darmstadts an die ICE-Haupttrasse (bei einem Zug/h/Richtung entbehrlich und nicht wirtschaftlich, wenn eine menschen- und naturgerechte Planung umgesetzt würde)
- Verknüpfung des Verzichts mit dem Junktin der Verbesserung des Regionalverkehrs und der besseren Verbindung Darmstadts mit dem Fernbahnnetz
 - a) Verbesserung der Planung der Bahnlinie nach Pfungstadt (Bau eines zusätzlichen Gleises zwischen Darmstadt-Süd und Darmstadt Hbf (Beseitigung des Engpasses, flexibler in der Fahrplangestaltung)
 - b) Fortführung des regionalen Schienennetzes (S-Bahn, RB; RE...) nach Süden, um eine bessere Verbindung des Bereichs der Bergstraße/Mannheim direkt an den Frankfurter Flughafenbahnhof zu erreichen (weitere Möglichkeiten des Betriebes wie ggf. Einschleifung auf die ICE NBS, ggf. Weiterführung über Frankfurt Flughafen nach Wiesbaden u.a.)
 - c) Fortführung des S-Bahngleises von Langen nach Darmstadt Hbf
- Verbesserter Lärmschutz auch an den Altstrecken, da dort verstärkt auch Güterverkehr rollen wird, in Kombination mit Lärmschutz vor Autobahnlärm.