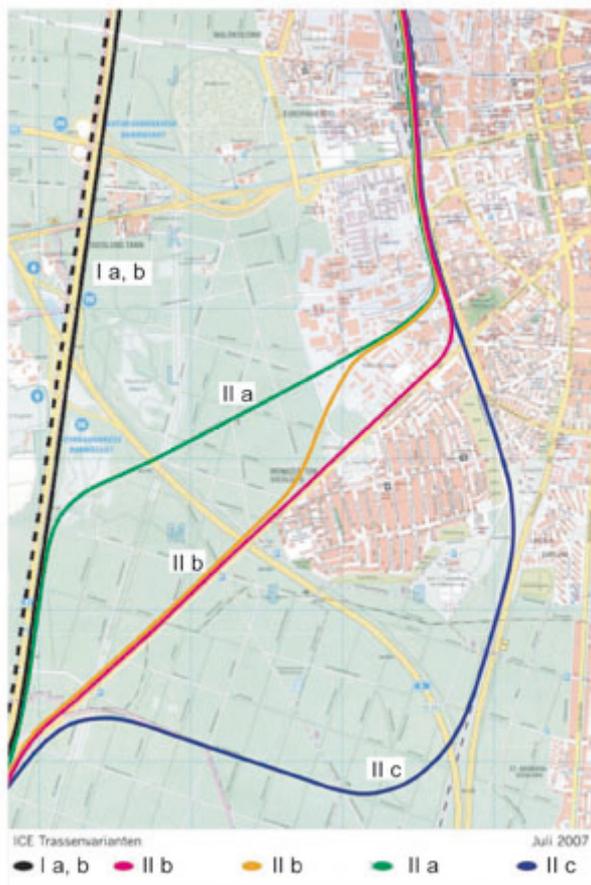


Diskussion der Varianten im Bereich Darmstadt durch den ICE Beirat Darmstadt Beitrag Brigitte Martin, BUND Hessen

ICE-Beirat - Trassenvarianten



Gruppe I: Haupttrasse

In dieser Gruppe werden die Varianten zusammengefasst, die allein den Verlauf der Haupttrasse betreffen: östlich oder westlich der Autobahn.

I a: Haupttrasse östlich der Autobahn

Dies stellt die ursprünglich im Raumordnungsverfahren behandelte Variante I dar, die von der Bahn nach wie vor als Vorzugsvariante angesehen wird.

Die von Norden kommende Strecke östlich der A5 verläuft nach dem Darmstädter Kreuz entlang der A67 und wechselt dann bei Lorsch auf die Westseite der Autobahn.

Brigitte Martin:

wird abgelehnt, da sie zu stark in den Westwald, auch durch Folgeschäden, eingreift. Es sollte stets bei der Diskussion der ICE-Trasse daran gedacht werden, dass es sich stets um den Bau der ICE NBS-Trasse mit ihren erforderlichen Waldabstandsflächen von 30 Metern (falls nicht Führung im bergmännisch hergestelltem Tunnel oder gedeckelter Trog) und zusätzlichen Erweiterungsfahrbahnen der Autobahn handelt. Desgleichen ist stets zu bedenken, dass nach dem EU-Recht und der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hohe Anforderungen und Prüfaufträge nach Alternativen, die weniger in das Natura 2000-Regime eingreifen **können** bezüglich des Verschlechterungsverbots bei FFH- und Vogelschutzgebieten bestehen.

I b: Haupttrasse westlich der Autobahn

In dieser von der IG Tann ins Gespräch gebrachten Variante wird von Norden gesehen der Wechsel von der Ost- auf die Westseite statt in Lorsch bereits in Weiterstadt vorgenommen.

Brigitte Martin:

Schon in der raumordnerischen Beurteilung des RP Darmstadt wurde vermerkt, dass west- und südexponierte Waldeingriffe zu vermeiden sind. Denn ein Aufreißen eines östlichen oder nördlichen Waldrandes bewirkt laut Forstökologen weitere Folgeschäden (Umkippen und Absterben von Bäumen) durch Sturm und Sonneneinwirkung von rund 300 Metern waldwärts (vgl. Veröffentlichung "Gefährdung der Wälder im Rhein-Main-Gebiet" der Hessischen Forstverwaltung). Vom als Bannwald (Wald mit Funktionen, die nur am jetzigen Standort voll wirksam sein können) beantragten Darmstädter Westwald würde bei einer Ostführung somit kaum mehr was übrig bleiben. Ein Neuaufbau im stark auch durch Luftschadstoffe vorbelasteten Rhein-Main-Gebiet und tiefem Grundwasserstand verbunden mit wasserdurchlässigen sandigen Böden an dieser Stelle kaum oder nicht möglich.

Die Arten der FFH- und Vogelschutzgebiete ehem. August-Euler-Flugplatz, Griesheimer Sand usw. sind gerade nicht auf Wald angewiesen sondern auf sandige, unbeschattete Böden. Eine Eingriffsminimierung erscheint aus jetziger Sicht durch eine Führung in Tieflage (gedeckelter Trog, Fortführung des bergmännischen Tunnels unter dem Darmstädter Kreuz) als wahrscheinlich, bei einer Ausgleichs- und Kohärenzmaßnahmenplanung müssen Möglichkeiten einer Grünbrückenverbindung im Bereich zwischen ehem. August-Euler-Flugplatz und Autobahndreieck ins Verfahren eingeführt werden.

Eine Westführung der Haupttrasse ist bereits nördlich von Darmstadt anzustreben, eine Querung kann schon nördlich des Langener Waldsees erfolgen.

Eine aufwendigere Nordeinschleifung Darmstadts durch die Westführung ist in Kauf zu nehmen, um den im gesamten Bereich der ICE NBS sensiblen Wald vor weiteren Folgeschäden weitmöglichst zu bewahren.

Für einen wirksamen Lärmschutz gleichermaßen gegen Lärm von Bahn und Autobahn ist hierbei im stark vorbelasteten Ballungsraum im Bereich Gräfenhausen, Griesheim/Siedlung Tann, Pfungstadt-Eschollbrücken usw. zu sorgen. Lärm macht krank!

Weitere Hinweise unter www.bund-darmstadt.de > Projekte > ICE NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar

Gruppe II: Bypass Darmstadt Hbf

In Gruppe II finden sich Varianten, die den Verlauf der Ausschleifung (Bypass) betreffen: Hauptthema hierbei der südliche Verlauf der Ausschleifung.

II a: Südliche Ausschleifung über Scheppallee und Stadtschneise

Diese von der IG "Keine ICE-Trasse entlang der Eschollbrücker Straße" vorgeschlagene Variante sieht vor, dass der südliche Ast der Ausschleifung vom Hauptbahnhof aus gesehen an der Scheppallee nach Südwesten abbiegt, durch das bisher von den US-Amerikanischen Streitkräften genutzte Gebiet führt und dann entlang der Stadtschneise die A 5 quert und bis zum Anschluss an die Haupttrasse geführt wird.

Brigitte Martin:

wird abgelehnt, auch bei Führung in gedeckeltem Trog würde diese Variante zum völligen Verlust des Westwaldes in diesem Gebiet durch Folgeschäden führen (vgl. Veröffentlichung "Gefährdung der Wälder im Rhein-Main-Gebiet" der Hessischen Forstverwaltung).

Einzige Möglichkeit: Führung im **bergmännisch gebauten Tunnel** ab Abzweig Main-Neckar-Bahn, unter Gewerbegebiet und derzeitigen Kelly Barracks-Gelände hindurch, unter den Autobahnen hindurch auf die Westseite der A67, dort Einfädelung auf die Haupttrasse.

II b: Südliche Ausschleifung entlang der Eschollbrücker Straße

Diese Variante, die aus zwei Untervarianten besteht, wurde von der DB AG ins Gespräch gebracht. Sie sieht vor, dass der südliche Ast der Ausschleifung vom Hauptbahnhof kommend an der Eschollbrücker Straße nach Südwesten abbiegt und entlang dieser über die A 5 hinweg bis zur Haupttrasse geführt wird. Alternativ dazu kann die Trasse nördlich der Eschollbrücker Straße abzweigen, parallel zu dieser durch die Konversionsflächen (Kelley-Barracks, Nathan-Hale-Depot) geführt werden und in einem Bogen auf Höhe des Ernst-Ludwig-Parks die Eschollbrücker Straße erreichen.

Brigitte Martin:

wird abgelehnt, auch bei Führung in gedeckeltem Trog würde diese Variante in Südwest-Richtung zum nicht kalkulierbaren Verlust des Westwaldes bis zu einer Tiefe von ca. 300 Metern in diesem Gebiet durch Folgeschäden führen (vgl. Veröffentlichung "Gefährdung der Wälder im Rhein-Main-Gebiet" der Hessischen Forstverwaltung).

Außerdem würde man sich eine geordnete Stadtentwicklung im Bereich von Gewerbegebiet und Kelly Barracks kaputt machen, denn eine offene Bahntrasse – auch in Troglage oder mit beiderseitigen Wällen umgeben – stellt ein städtebauliches Hindernis dar, ganz zu schweigen von den Ansprüchen der Bevölkerung in angrenzenden Wohngebieten (Zerschneidung und Abschneidung von Wegen, Zugängen in den quartiernahen Wald, Angst vor Lärm und Beton).

Einzigste Möglichkeit: Führung im **bergmännisch gebauten Tunnel** ab Abzweig Main-Neckar-Bahn, unter Gewerbegebiet und derzeitigen Kelly Barracks-Gelände hindurch, unter den Autobahnen hindurch auf die Westseite der A67, dort Einfädelung auf die Haupttrasse.

II c: Südumfahrung Heimstättensiedlung

Diese vom Vorsitzenden des Bürger- und Kerbevereins ins Gespräch gebrachte Variante sieht vor, dass der südliche Ast vom Hauptbahnhof aus gesehen länger auf der bisherigen Trasse der Rhein-Neckar-Bahn verläuft, und dann erst südlich der Heimstättensiedlung in einem weiten Bogen auf die Haupttrasse geführt wird.

Brigitte Martin:

wird abgelehnt, auch bei Führung in gedeckeltem Trog würde diese Variante zum völligen Verlust des Westwaldes in diesem Gebiet durch Folgeschäden führen (vgl. Veröffentlichung "Gefährdung der Wälder im Rhein-Main-Gebiet" der Hessischen Forstverwaltung).

Eine Führung im bergmännisch gebauten Tunnel ist völlig unwirtschaftlich.

Gruppe III: Notwendigkeit Ausschleifung

Hier finden sich Varianten, die grundsätzlich über die Notwendigkeit einer Ausschleifung nachdenken: Verzicht auf den südlichen Ast der Ausschleifung, Haupttrasse über den Hauptbahnhof.

III a: Verzicht auf den südlichen Ast der Ausschleifung

Angesichts der hohen Konfliktpotenziale lautet ein neuer Vorschlag der IG "Keine ICE-Trasse entlang der Eschollbrücker Straße", auf den südlichen Ast der Ausschleifung zu verzichten und die vom Hauptbahnhof kommenden ICEs über die bisherige Trasse nach Süden zu führen, bis sie im Raum Heidelberg-Mannheim die Neubaustrecke trifft.

Brigitte Martin:

wird befürwortet mit Auflagen eines Junktims. Nach Süden kann die Führung der 1 bis 2 ICE/h/Richtung über die bestehende Trasse der Main-Neckar-Bahn wie bisher geschehen: Richtung Paris über Mannheim-Friedrichsfeld – Mannheim Hbf (zeitlich wie seither), Richtung Stuttgart/Basel Einbindung auf die NBS bei Schwetzingen bzw. Führung über Heidelberg (zeitlich kürzer, da „Umweg“ über Heidelberg entfällt).

Nach Norden kann eine Einschleifung auf die NBS-Haupttrasse westlich der Autobahn A5 erfolgen, um so mit den ICE zum Flughafenbahnhof/Köln etc. weiterzufahren.

Ein Verzicht auf die Südanbindung in Darmstadt muss allerdings mit einem Junktin (in Berlin von DB AG und Bundesregierung/Parlament zu bestätigen) verbunden sein, Darmstadt besser als bisher an das Hochgeschwindigkeitsnetz anzuschließen und im Regionalverkehr zusätzliche Gleise zu bauen, um die benachbarten Knoten besser auch aus der Region zu erreichen:

Regionalgleise sind auch in den Fortschreibungen der Regionalpläne enthalten, die Finanzierung ist völlig ungesichert, könnte aber mit dem Junktin des Verzichts auf eine auch im Betrieb (Wartung) teure Tunnellösung im Süden Darmstadts realisiert werden: nach Norden Schließung durch 2. S-Bahn-Gleis der Main-Neckar-Bahn zwischen Langen-Darmstadt Hbf, dadurch kann durch eine bisher nicht mögliche Taktverkürzung auf der eingleisigen Strecke auch eine Linie über Frankfurt-Sportfeld über die geplante Regionaltangente West zusätzlich schienenengebunden Richtung Flughafen / F-Höchst geführt werden.

nach Süden Weiterführung der S-Bahn (Regionalgleisbau) entlang der Main-Neckar-Bahn mit Bedienung der bestehenden Bahnhöfe (dort wo es in den Ortslagen eng wird mit entsprechenden Überhol- und Begegnungsmöglichkeiten).

Beseitigung eventueller Engstellen mit der Pfungstadt-Bahn im Bereich Darmstadt-Eberstadt, -Süd, - Hbf.

Denkbar ist betrieblich ebenfalls die Einschleifung von Regionalbahnen von/zur Bergstraße auf die NBS-Trasse nördlich Darmstadts Richtung Flughafenbahnhof/Wiesbaden. Interessant nicht nur für Flugreisende sondern auch gerade durch die Entwicklung von Gewerbe rund um den Flughafen für PendlerInnen.

Die Planungen müssen, da durch den Zubau neuer Gleisanlagen eine „wesentliche bauliche Änderung“ erfolgt, auch gesetzlich mit verbessertem Lärmschutz für die Bevölkerung entlang der Strecken – auch im Bereich Darmstadt gekoppelt werden.

III b: Haupttrasse über den Darmstädter Hauptbahnhof

Diese im Raumordnungsverfahren favorisierte Variante, die die Neubaustrecke komplett über den Darmstädter Hauptbahnhof führt, widerspricht der Konsensvariante. Allerdings stellt sie die „Messlatte“ dar, an der sich die Konsensvariante hinsichtlich ihrer Belastungen für Mensch und Natur orientieren muss

Brigitte Martin:

ist zu bedenken, da im Raumordnungsverfahren nicht abschließend geklärt werden konnte, welche der NBS-Varianten insgesamt für Natur und Mensch die Vorzugsvariante darstellt. Für Darmstadt allein betrachtet würde diese Variante die wenigsten Eingriffe in die Natur bedeuten. Allerdings müsste, um die Eingriffe in die Natur insgesamt zu minimieren, im Süden der komplette Viernheimer Wald (FFH, VS-Gebiet) durch einen bergmännischen Tunnel Richtung Mannheim unterfahren werden.

Für die Region Darmstadt-Bergstraße würde es keine Verbesserung durch Regionalverkehre im Anschluss an Flughafenbahnhöfe und Mannheim bedeuten, die Belastung durch zusätzlichen Güterverkehr auf den durch die NBS freiwerdenden Altstrecken würde weitgehend ohne zusätzlichen Lärmschutz erfolgen.

Und an der neuen NBS erfolgt in Darmstadt Hbf erheblich mehr Durchfahrtsverkehr, erforderlich wäre an der gesamten NBS-Strecke ein erhöhter Lärmschutz über das von der Bahn gesetzliche angedachte Mindestmaß der 16. BImSchV hinaus, um den Menschen gerecht werden zu können.