



FREUNDE DER ERDE

BUND Hessen

Triftstr. 47

60828 Frankfurt

Telefon: 069 67 73 76 0

Telefax: 069 67 73 76 20

eMail: bund.hessen@bund.net

PRESSEMITTEILUNG

23. November 2007

ICE Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar

BUND begrüßt Nachdenken über Variante zur Konsenstrasse Darmstadt

BUND: Regionalzubringer zum ICE in Darmstadt stärken

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) begrüßt den Vorschlag der Grünen Darmstadt, über die Südanbindung der ICE-Neubaustrecke im Bereich der Stadt nachzudenken, um dort den Eingriff in den sensiblen Westwald Darmstadts durch einen langen Tunnel zu minimieren oder alternativ den Zubringerverkehr zum ICE-Anschluss am Darmstädter Hauptbahnhof durch den Ausbau des Regionalverkehrs zu stärken. Diese Vorstellungen decken sich weitgehend mit den Forderungen der Darmstädter Bürgerinitiativen, des Naturschutzbeirates der Stadt Darmstadt und der Naturschutzverbände BUND und Naturschutzbund. Lob erhält Darmstadts Oberbürgermeister Walter Hoffmann vom BUND, da er mit der Konsenstrasse Bewegung in die festgefahrene Situation nach dem Raumordnungsverfahren brachte und sich offenbar nicht zu voreiligen Festlegungen drängen lässt, die wohl dem Landtagswahlkampf geschuldet wären.

BUND-Vorstandssprecherin Brigitte Martin erinnert daran, dass in der Landesplanerischen Beurteilung des Raumordnungsverfahrens (ROV) vom Juni 2004 die im Februar 2007 von Bahn, Land und Stadt vorgestellte sogenannte Konsenstrasse Darmstadt mit einer Direktverbindung vom Frankfurter Flughafenbahnhof bis Mannheim und einer zusätzlichen eingleisigen Bypass-Lösung zur Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs nicht untersucht wurde. Im ROV wurden vom Regierungspräsidium Darmstadt zwei andere Varianten als raumverträglich beurteilt: eine zweigleisige Direktführung über den Darmstädter Hauptbahnhof und von dort nach Süden entweder eine Rückführung auf die Direktverbindung entlang der Bundesautobahn 67 oder eine Führung in Anlehnung an die Bundesautobahn 5, die allerdings im Süden den Viernheimer Wald durchschnitten hätte. Minimierungsplanungen blieben dem nunmehr für das Jahr 2008 angekündigtem Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Wirklich belastbare Verkehrsprognosen, Machbarkeitsstudien und Kapazitätsberechnungen der Bahn für die neue Konsens-Variante liegen immer noch nicht vor.

Die Konsenslösung Darmstadt sieht vor, dass eine Direktverbindung (Dirrettissima) entlang den Autobahnen A5 nördlich und A67 südlich des Darmstädter Kreuzes zwischen Frankfurt und Mannheim gebaut wird. Zusätzlich erhält Darmstadt zur Anbindung des Hauptbahnhofs einen Bypass, auf dem tagsüber ein ICE pro Stunde und Richtung in Darmstadt halten soll. Der Anschluss des Bypasses im Norden von der Dirrettissima an der A5 kommend trifft auf die Bahnlinie Darmstadt Hbf – Weiterstadt – Groß-Gerau – Mainz/Wiesbaden und wird dort mit einem weitgehend in den Einschnitt passenden Zusatzgleis geführt.

Im Süden Darmstadts müsste bei einer Rückführung zur Dirrettissima entweder der Westwald durchschnitten oder die Trasse knapp entlang der Eschollbrücker Straße geführt werden. Waldeingriffe allerdings, so der BUND, sind im Rhein-Main-Gebiet höchst problematisch, im Darmstädter Westwald mit grundwasserfernen Sandböden nach Ansicht von Forstökologen auch durch Folgeschäden tödlich für den Restwald. Zudem könnte eine Beeinträchtigung der in diesem Gebiet vorhandenen wertvollen Fauna-Flora-Habitat (FFH)-

und Vogelschutz-Gebiete nicht ausgeschlossen werden. Diese Gebiete sind durch ein Verschlechterungsverbot besonders geschützt und es müsste im Planfeststellungsverfahren eindeutig nachgewiesen werden, dass es keinerlei Alternativmöglichkeiten der Trassenführung zu diesen Eingriffen gibt. Eine schwere Aufgabe für die Planer, so der BUND, wenn sich Alternativen hierzu geradezu aufdrängen.

Ein bergmännisch gebauter Tunnel unter dem Gewerbegebiet westlich der Main-Neckar-Bahn, dem künftigen Stadtentwicklungsgebiet der jetzigen Kelly Barracks und dem Westwald unter den beiden Autobahnen hindurch würde diese Gebiete schützen. Baustelleneinrichtungen dafür an den Tunnelöffnungen an der A67 sind ohnehin notwendig, im Gewerbe- und Entwicklungsgebiet machbar. Der Tunnel wäre nach Ansicht des BUND zwar sehr teuer aber technisch machbar. Oberirdisch oder auch im offenen, stellenweise gedeckelten Trog geführt würde die ICE-Trasse für tagsüber einen, maximal zwei Züge pro Stunde und Richtung zusätzlich zur gravierenden Beeinträchtigung des Waldverbundes führen - egal in welchem Abstand die Trasse nördlich der Eschollbrücker Straße geführt würde, die Stadtentwicklung stören und die Anwohner der Eschollbrücker Straße vom Waldbereich abschneiden.

Für die Haupttrasse entlang der Autobahnen forderten BUND, NABU, der Darmstädter Naturschutzbeirat und auch die Darmstädter Forstfachleute bereits mehrfach eine Westführung der Haupttrasse, um Sturm- und Sonneneinwirkungen auf den neuen Waldrand zu minimieren. Bereits im ROV wurde darauf verwiesen, dass insbesondere die Schaffung von neuen west- und südexponierten (nach Westen und Süden offenen, also im Osten und Norden gelegenen) Waldrändern vermieden werden soll (vgl. Veröffentlichung „Gefährdung der Wälder im Rhein-Main-Gebiet“ der Hessischen Forstverwaltung). Eine Querung von der Ost- auf die Westseite der Autobahn könnte bereits nördlich des Langener Waldsees erfolgen.

Die Alternative zum Tunnel im Süden Darmstadts wäre wie für die Grünen auch für den BUND, die Bürgerinitiativen und den Naturschutzbeirat die Verknüpfung des Baus der ICE-Neubaustrecken-Direktverbindung mit der Nordanbindung Darmstadts zusammen mit dem zusätzlichen Bau von Regionalanschlüssen. Dabei könnten die in Darmstadt haltenden stündlichen ICE-Züge nach Süden zunächst auf den Ferngleisen der Main-Neckar-Bahn entweder über Heidelberg, über Mannheim-Friedrichsfeld nach Mannheim Hauptbahnhof und weiter nach Saarbrücken/Paris oder bei Schwetzingen auf die vorhandene Neubaustrecke Richtung Stuttgart/Basel geführt werden. Die Fahrzeit nach Mannheim würde sich nicht verlängern, nach Stuttgart verkürzen, die Knotenverbindungen dort könnten für die in Darmstadt haltenden und dadurch gegenüber der Hauptstrecke langsameren Züge wieder erreicht werden. Nur diese Führung des stündlichen ICE über die vorhandene Bahnstrecke allein reicht allerdings nicht, um die Region an den Fernverkehr besser anzuschließen.

Nur durch den Bau der zusätzlichen Regionalgleise von der Bergstraße bzw. der Verlängerung des zweiten S-Bahn-Gleises zwischen Langen und Darmstadt Hauptbahnhof ist ein vernünftiger Takt als Zubringerverkehr zum ICE in Darmstadt oder als Verbindung zum Flughafenbahnhof möglich. Pendler an der Strecke der Main-Neckar-Bahn wissen es zu schätzen, wenn sie per S-Bahn auch schon von der Bergstraße aus wechselweise nach Frankfurt-Innenstadt oder über die auch gerade in der Finanzierung beschlossene Regionaltangente West zum Flughafenbahnhof Frankfurt fahren können. Ebenso interessant ist es für Reisende aus dem Odenwald und aus Richtung Aschaffenburg – Dieburg – Darmstadt-Hauptbahnhof hierüber eine schnelle Verbindung zum Flughafenbahnhof zu erhalten. Ohne diese auf ansonsten auf unabsehbare Zeit verschobene Finanzierung der Regionalzubringer zum ICE befürchtet der BUND, dass sich eine für Mensch und Natur verträgliche Anbindung Darmstadts durch einen Tunnel im Süden allein nicht wirtschaftlich darstellen lässt. Willkommener Nebeneffekt des Maßnahmenbündels wäre die Finanzierung von ausreichendem Lärmschutz auch für die Altstrecken für alle Anwohner, da durch den Gleiszubau eine wesentliche Änderung erfolgt, die das Recht auf Lärmschutz schafft. Und

Lärmschutz auch für die Altstrecken ist notwendig, denn rollen erst die ICE-Züge auf der Neubaustrecke, so wird insbesondere in der Nacht auch mehr Raum für Güterzüge auf den Altstrecken geschaffen.

Diese integrierte Betrachtung des Baus der Dirrettissima, der Nordanbindung Darmstadts an die Dirrettissima, der Regionalgleise der Main-Neckar-Bahn, der Odenwaldstrecke und der Strecke Mainz – Groß-Gerau – Darmstadt Hauptbahnhof – Dieburg – Aschaffenburg, der absehbar fertigen Regionaltangente West und der möglichen betrieblichen verknüpften Nutzung – bis hin zu einem Einschleifen der Regionalverbindungen im Takt auch auf die Neubaustrecke Richtung Flughafenbahnhof Frankfurt, wie sie Bahnvertreter selbst im ICE-Beirat als möglich ins Spiel brachten, wurde bisher noch gar nicht in den Prognosen der Bahn berücksichtigt. Der BUND fordert daher, auch für diese integrierte Variante Berechnungen zu erstellen. Im Planfeststellungsverfahren müsste dieses Versäumnis ohnehin nachgeholt werden.

BUND-Vorstandssprecherin Brigitte Martin bedauert, dass die sachlichen Vorschläge der Grünen von einigen Parteien als Wahlkampfthema benutzt werden. Die BUND-Sprecherin meint: „Einige Parteien verkennen offenbar, dass diese Diskussion der gesamten Region Nutzen bringen kann. Was bringt es, wenn seit zig Jahren ein S-Bahn-Bau mit entsprechendem Lärmschutz für die Bergstraße in Plänen vorgesehen ist, aber auch in weiteren 20 Jahren das Geld für dessen Finanzierung aus Ländermitteln nicht bereit gestellt würde. Die Verknüpfung der Finanzierung für ICE Neubaustrecke und Regionalgleisbau muss in Berlin von der Bundesregierung und den Bundestagsabgeordneten beschlossen werden. Sie können so ein einmalig positives Beispiel für eine gute Zusammenarbeit schaffen.“ Das Entflechten von Fern- und Nahverkehr durch die ICE Neubaustrecke allein reicht nach Ansicht des BUND für eine zukunftsfähige Schienenverbindung der Ballungsräume Rhein-Main-Neckar nicht aus, wenn auch aus Klimaschutzgründen mehr Pendler auf die Schiene umsteigen sollen.

Ein Kurzpapier mit den wesentlichen Gesichtspunkten zur Streckenverknüpfung des BUND finden Sie auf der Homepage des BUND Hessen und des BUND Darmstadt (Bereich Projekte).

Rückfragen beantwortet Ihnen

Brigitte Martin, Vorstandssprecherin des BUND Hessen

Telefon 06151 37931

mobil 0175 2344 68