

## Neubaustrecke ICE Rhein/Main - Rhein/Neckar - Diskussionen um die Konsenstrasse Darmstadt

Im . Nachdem im Februar 2007 eine sogenannte Konsenstrasse Darmstadt der Öffentlichkeit von Stadt, Land und Bahn präsentiert wurde, reißen die Diskussionen insbesondere im Bereich der Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht ab.

Im Mittelpunkt steht der optimale Verlauf der K-Trasse für Mensch und Natur - insbesondere im Süden. Die Darstellung der nördlichen Anbindung Darmstadts an die Direttissima wurde bereits weitgehend optimiert und ist daher nicht Gegenstand der umstrittenen Südanbindung Darmstadts.

### Verlauf der 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.

Bürgerinitiativen gründeten sich im Bereich der Siedlung Tann, in der Heimstättensiedlung Darmstadt im Ernst-Ludwigs-Park und an der Eschollbrücker Straße, siehe [www.keine-ice-trasse.de](http://www.keine-ice-trasse.de)

### ICE-Beirat Darmstadt

Seit Mai 2007 gibt es einen Darmstädter ICE-Beirat, in dem Bürgerinitiativen, VertreterInnen der politischen Parteien der Darmstädter Stadtverordnetenversammlung zusammen diskutieren, nach Bedarf werden Fachleute aus den städtischen Ämtern und der

Bahn eingeladen. Erst in der Sitzung am 21. November 2007 wurde ein Mitglied des BUND - als einzige Vertretung eines Naturschutzverbandes - offiziell in den Beirat berufen, ihre Teilnahme war aber möglich auch im vorangegangenen Workshop und der vorhergehenden Sitzung des Beirates. Naturschutzbeirat und Agendabeirat wurden nicht in den Beirat berufen, die Sitzungen des ICE-Beirates sind zwar nicht (presse-)öffentlich, aber alle interessierte BürgerInnen können gern als Gäste an den Sitzungen teilnehmen, siehe [www.ice-beirat.de](http://www.ice-beirat.de)



*Diskutierte Varianten der Südausschleifung - Oberirdisch durch den hochsensiblen Darmstädter Westwald, im gedeckelten Trog, der kaum Schaden für die Natur vermeidet oder bergmännischer Tunnel- oder Verzicht und weiträumige kombinierte Alternativen.*



## 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 Bundstagsabgeordneten 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.

### Junktim bei Verzicht auf Südanbindung Darmstadt:

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

*Die nebenstehende Collage aus den Teilplänen 1 und 2 des Entwurfes des Regionalplans Südhessen 2007 zur Verknüpfung von ICE-Verkehr und Regionalverkehr mit Anmerkungen zum Bau von Regionalgleisen ist auch in besserer Qualität und in Farbe im Internet:*

*www.bund-darmstadt.de > Projekte > ICE Erläuterung siehe nächste Seite*

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

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

## Haltung des BUND

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.

### Skizze auf Regionalplanentwurf

(Bild-Collage siehe Vorderseite)

Skizzen-Grundlage ist der Entwurf des Regionalplans Südhessen 2007. In ihn wurden die wichtigsten Regionalverbindungen und die ICE NBS auf der Westseite der Autobahnen eingezeichnet.

**schwarz und dünn:** Regionalverkehr

**schwarz-verwaschen, kräftig:** Fernverkehr  
Hierbei ist zu unterscheiden, dass südlich des Darmstädter Hauptbahnhofes nur ein ICE pro Stunde und Richtung tagsüber und nur darumgeht es!, der in Darmstadt Hbf hält, über das bestehende Gleis der Main-Neckar-Bahn geführt wird (wie bisher), dort über die bestehenden Neubaustrecke entweder Richtung Mannheim-Friedrichsfeld nach Mannheim und von dort weiter oder bei Schwetzingen auf die bestehende Neubaustrecke Richtung Basel bzw. Stuttgart usw. einschwenken kann.

An der Bergstraße ist die schon lange geplante Weiterführung der S-Bahn / Nahverkehr über Darmstadt hinaus Richtung Heidelberg eingezeichnet. Auch dort gilt: Alle Anwohner an den Altstrecken hätten Anspruch auf Lärmschutz.

Klar ist, dass es an der Bergstraße Ortslagen gibt, in denen das zusätzliche S-Bahn-Gleis nicht mehr in die Bahntrasse passt. Dort müssen intelligente Ausweichmöglichkeiten im Nahverkehr eingeplant werden, will man auf kurze Tunnel verzichten. Nichts ungewöhnliches, nur ohne Zusatzgleis nicht ohne die obligatorischen Verspätungen möglich. Wegen fehlender Finanzmittel im Länder- und Regionaltopf wäre die S-Bahn nicht allein in absehbarer Zeit finanzierbar.

**BUND-Fazit:** Hier besteht die (einmalige) politische Chance, die beiden wichtigen Projekte auch finanziell (als Junktim) zu verknüpfen. Dann hätten alle Südhessen etwas davon.

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. 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.

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 südexpionierte 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 Südaus-schleifung 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-/Aus-schleifungsbauwerken)

- 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 Regionaltangentewest (RTW) nördlich Neu-Isenburg der Ab-schwenk nach Westen zum Flughafen-bahnhof - 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.

- Mit dem Zubau von Gleisen ist verbunden, da baulich eine „wesentliche Änderung“ eintritt, der Anspruch auf Lärmschutz auch für die Altstrecken: ein besonderer Punkt, da zu erwarten ist, dass die Lücken der durch die NBS herausfallenden Hochgeschwindigkeitszüge nicht nur durch mehr Regionalverbindungen sondern auch durch lauterem Güterverkehr gefüllt werden.

