

Herrn Oberbürgermeister
Walter Hoffmann
Postfach 11 10 61
64225 Darmstadt

mb.

Weiterleiten an:		10
z.K.	EINGEGANGEN	41
	- 4. SEP. 2009	
WV	Oberbürgermeister	52
Veranlassen:		15

f

Oliver Kraft
Vorstand Produktion
DB Netz AG

31. August 2009

Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar Vollanbindung Darmstadt (Raumordnungsvarianten III und IV)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in den Diskussionen unserer Präsentation zu einem neuen Fernbahnhof Darmstadt West hat sich gezeigt, dass es weiterhin noch intensive Überlegungen innerhalb der Stadt Darmstadt zu einer Vollanbindung Darmstadts entsprechend den Raumordnungsvarianten (ROV) III und IV gibt. Deshalb haben wir in der beiliegenden Unterlage noch einmal alle Aspekte einer Vollanbindung dargestellt.

Wir kommen im Fazit zu bau- und betriebsbedingten Konfliktpotentialen durch Lärm und Erschütterungen bei den Vollanbindungsvarianten sowohl in Gewerbegebieten als auch in Wohn-, Misch- und Sondergebieten, die weit über die Konsenstrasse hinausgehen. Davon betroffen sind die Firmen Merck, Röhm, Döhler, Autohaus Wiest, die Kläranlage, die Gewerbebetriebe am Kavalleriesand und die Wohngebiete am Haardtring und in der Heimstättensiedlung. Bei Variante III wird zusätzlich noch der Ernst-Ludwig-Park belastet.

Die zweijährige Diskussion um die Führung der Konsenstrasse im Darmstädter Stadtgebiet hat gezeigt, dass eine innerstädtische Neubaustrecke zu vielen Konflikten, Problemen und zu mangelnder gesellschaftlicher Akzeptanz führt. Der Anbindungsast der Konsenstrasse war nur einleisig und wurde nur von wenigen Zügen mit geringer Geschwindigkeit befahren. Bei den Vollanbindungsvarianten III und IV sind dagegen zwei Gleise mit 250 km/h sowie ohne Halt durchfahrende ICE und Güterzüge zugrunde zu legen. Die Belastungen für die Bevölkerung der Stadt Darmstadt und somit die zu erwartenden Proteste wären gegenüber der Konsenstrasse ungleich höher.

Die Erfolgsaussichten für ein Planfeststellungsverfahren mit einer Vollanbindung Darmstadts schätzen wir als nur sehr schwer durchsetzbar ein. Ein warnendes Beispiel dafür sind die massiven Bürgerproteste in den derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren gegen den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Karlsruhe – Basel. Statt innerörtlicher ebenerdiger Streckenführung wird entweder die Bündelung der Bahntrasse mit der Autobahn oder ein Tunnel gefordert. Zusätzliche oder verlängerte Tunnel in Darmstadt bei einer Vollanbindung aus Schallschutz-

...

und städtebaulichen Gründen werden jedoch aufgrund der hohen Mehrkosten vom Bund nicht finanziert. Gesetzlich ist geregelt, dass die Lärmgrenzwerte entsprechend der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung bei Bahnstreckenneubauten einzuhalten sind (z.B. 59 dB tagsüber und 49 dB nachts in Wohngebieten) - dies ist jedoch mit üblichen Lärmschutzwänden möglich. Mehrkosten für eine Streckenführung im Tunnel statt in ebenerdiger Lage müssten somit von der Stadt Darmstadt getragen werden, so wie wir dies bereits bei der Konsenstrasse dargestellt hatten.

Unter den vorstehend ausgeführten Randbedingungen wäre aus unserer Sicht eine Trassenführung entsprechend der Varianten III und IV gegenüber der Bevölkerung von Darmstadt nicht zu vertreten.

Gern sind wir bereit, Ihnen in einer Präsentation unsere Untersuchungsergebnisse vorzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

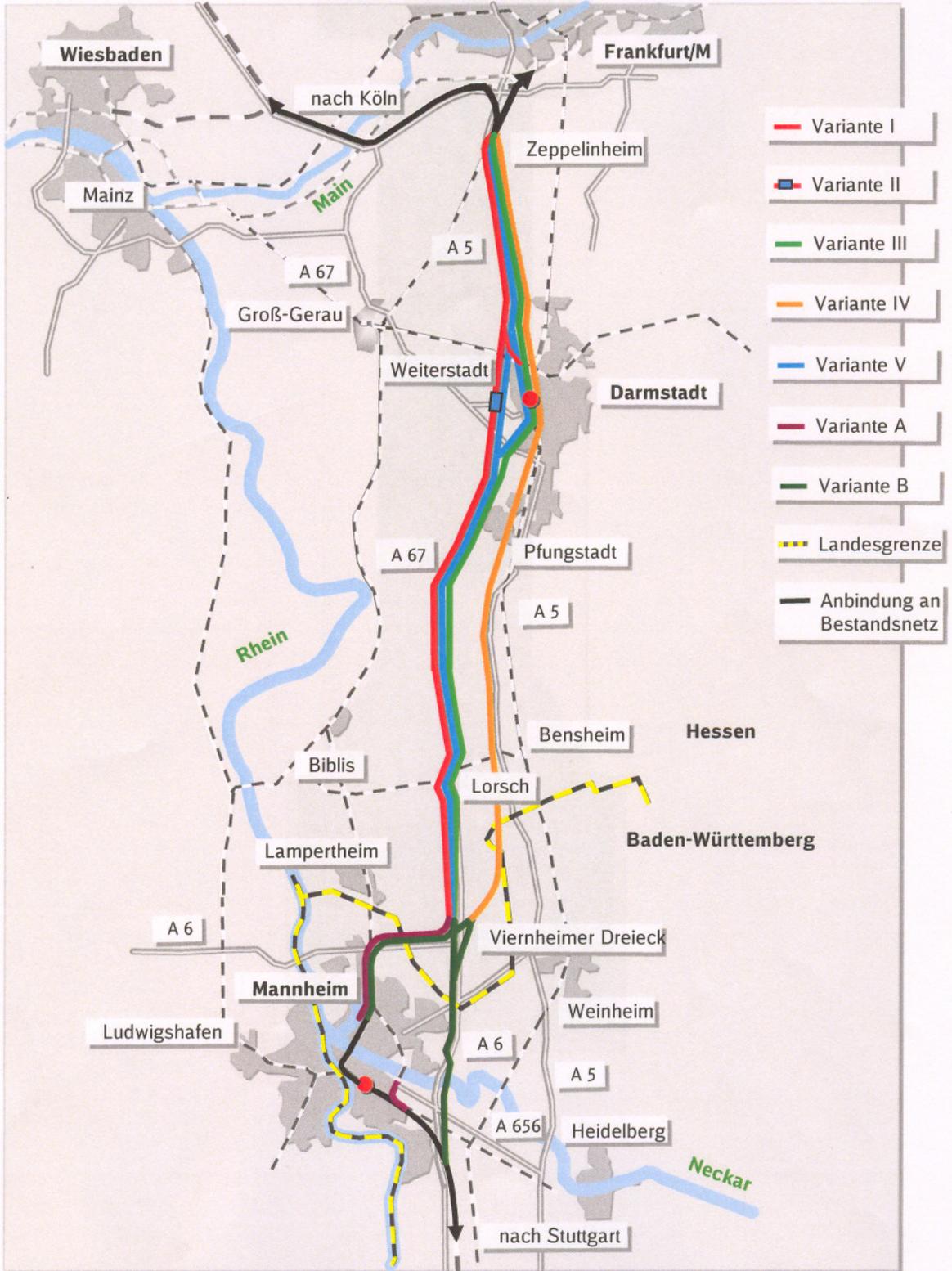


○

Anlage

Varianten im Raumordnungsverfahren (I, II, III, IV, V und A, B)

Anlage 1



Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar Die Folgen einer Vollanbindung Darmstadts bei den Raumordnungsvarianten III und IV

Die Folgen einer Vollanbindung Darmstadts werden nachfolgend unter verkehrlichen und baulichen Randbedingungen beleuchtet. Anschließend wird auf Trassendetails der ROV III und IV eingegangen.

1. Verkehrliche Randbedingungen

Bei den ROV III und IV ergeben sich gegenüber der ROV II:

- Lärm- und Erschütterungsbelastung des Stadtgebiets mit 252 zusätzlichen Zügen
- 176 ICE mit 250 km/h ohne Halt
- 36 ICE mit Halt (1 ICE pro Stunde und Richtung)
- 40 Güterzüge vor allem nachts
- direkte Umsteigebeziehungen zu S-Bahn, Regionalzügen und Bussen
- hohes Verkehrsaufkommen im Individualverkehr im Bahnhofsumfeld

2. Bauliche Randbedingungen

Bei den ROV III und IV ergeben sich gegenüber der ROV II:

- größere Streckenlänge
- mehr dauerhafter innerstädtischer Flächenverbrauch
- weniger Bündelung mit vorhandenen Verkehrsstrassen
- größere Zerschneidung von Waldflächen
- Einschränkung des Zugangs in den Westwald
- Beeinträchtigung des Darmstädter Stadtbildes durch lange Brücken und bis zu 5 m hohe Schallschutzwände
- keine Möglichkeit zur Bündelung der Bahnbaumaßnahmen mit dem zeitgleich vorgesehenen A5-Autobahnausbau im Bereich des Autobahnkreuzes und -dreiecks Darmstadt (im Raumordnungsverfahren waren Ausbaupläne noch nicht bekannt), stattdessen Belastung Darmstadts mit zwei Großbaustellen an verschiedenen Stellen

3. Trassenverlauf der Varianten III und IV von Norden bis zum Hauptbahnhof

- Abschwenkung der Trasse von der Autobahn A5 bei Gräfenhausen
- Ungebündelte Durchschneidung des Waldes zwischen Weiterstadt und Arheiligen auf ca. 3 km Länge
- Tangierung der Hauptbrunnengalerie der Firma Merck (Wassergewinnung für die Medikamentenproduktion)
- Medikamentenzulassung und somit gesamter Produktionsablauf ist von Qualität des geförderten Wassers aus den ca. 15 - 20 betroffenen Brunnen abhängig
- Beeinträchtigung des Stadtbildes durch bis zu 400 m lange Brücken ab der zu querenden bestehenden Bahnstrecke Mainz - Darmstadt Richtung Süden bis zum Hauptbahnhof (Querung Gräfenhäuser Straße, B 42, Gleisanlagen, Darmbach, Mainzer Straße, Überfahung der Kläranlage in zweiter Ebene)
- wahrscheinlich Abriss der Kulturdenkmäler Wasserturm und Betriebswerk nördlich des Hauptbahnhofs

- Umfangreiche Gleis-, Energie und Signalumbauarbeiten im Darmstädter Hauptbahnhof bedeuten nach der vor kurzem abgeschlossenen Sanierung des Bahnhofs erneut jahrelange Einschränkungen für die Bahnreisenden (Bau eines neuen Außenbahnsteigs, zwei neue Bahnsteiggleise, zwei neue Durchgangsgleise in einem 1 m tiefen Einschnitt)
- Umbauarbeiten in der neuen Ladengalerie (Zugänge zum neuen Außenbahnsteig, Fundamentanpassung aufgrund Einschnitt)
- Statik der Galerie muss bzgl. der Druck- und Sogkräfte durch die mit 250 km/h durchfahrenden ICE überprüft werden, evtl. ist die Galerie zu verstärken oder notfalls abzureißen und neu zu bauen
- Tunnelgroßbaustelle im Bereich des Hotel Maritim zur Querung der Rheinstraße und des Gewerbegebiets „Am Kavalleriesand“

4. Trassenverlauf der Variante III südlich des Hauptbahnhofs

- Aufgrund des Halts am Darmstädter Hauptbahnhof kann das Gewerbegebiet nur in geringer Tiefe unterfahren werden. Wegen der geringen Überdeckung bei der Tunnelbohrung ist die Gefahr von Setzungen bei den Gebäuden groß.
- Während des Raumordnungsverfahrens waren das Nathan-Hale-Depot und die Kelley Baracks noch in Betrieb und das Tunnelende war hinter dem Kasernengelände und der Bergschneise vorgesehen. Aufgrund der Stilllegung der Kasernen ist die Finanzierung eines Tunnels in diesem im Eigentum des Bundes stehenden Gelände voraussichtlich nicht mehr durch den Bund möglich. Damit wäre jetzt das Tunnelende hinter dem Autohaus Wiest an der Hilpertstraße direkt neben dem Werksgelände der Firma Döhler anzuordnen. Die Erweiterungspläne der Firma Wiest und Döhler wären behindert und die Feinmesstechnik der Firma Döhler wären durch die Erschütterungen aus dem Tunnelbau und dem späteren Bahnbetrieb gefährdet. Das geplante Gewerbegebiet auf dem ehemaligen Kasernengelände wäre durch die Trasse zerschnitten und durch Lärm und Erschütterungen belastet.
- Aufgrund der Querung der BAB 5 ist eine ebenerdige Trassenführung im Bereich der Heimstättensiedlung und des erst während des Raumordnungsverfahrens hinzugekommenen Ernst-Ludwig-Parks unumgänglich. Da die Schalluntersuchung in diesem Bereich Einzelwertüberschreitungen von bis zu 11,2 dB(A) aufweist, sind hier Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu 5 m erforderlich. Diese wirken sich auf einer Strecke von 2,14 km als Sichtbarriere aus. Der Zugang der Bevölkerung in den Westwald wird eingeschränkt.

5. Trassenverlauf der Variante IV südlich des Hauptbahnhofs

- Bei der Trassenvariante IV endet der Tunnel südlich des Hauptbahnhofs nach 500 m kurz nach der Kavalleriesand-Brücke und wird anschließend im Trog westlich parallel zur Main-Neckar-Bahn geführt.
- Der Grünzug hinter dem Autohaus Wiest an der Riedstraße muss für die zwei zusätzlichen Gleise aufgegeben werden.
- Aufgrund des für Geschwindigkeiten von 250 km/h zu geringen Kurvenradius der Main-Neckar-Bahn im Bereich der Klausenburger Straße muss die Trasse näher an die Heimstättensiedlung gerückt werden; dazu müssen die Kleingärten in diesem Bereich weichen.
- Da Lärmschutzwände für beste Effektivität möglichst nah an der Lärmquelle errichtet werden müssen und vom Bund nur der Lärmschutz für die neu hinzukommenden Gleise finanziert wird, muss die östliche Lärmschutzwand zwischen der Neubaustrecke und der Main-Neckar-Bahn angeordnet werden. Der Ansicht, die Variante IV würde für die An-

wohner am Haardtring auch eine Entlastung vom Lärm der Main-Neckar-Bahn bringen, muss somit widersprochen werden.

- Im Raumordnungsverfahren war die Reaktivierung der Bahnstrecke Darmstadt-Eberstadt nach Pfungstadt noch nicht bekannt. Für die komplizierte Querung dieser Bahntrasse gibt es derzeit noch keine Lösung.

Durch die weitgehende Bündelung mit der Main-Neckar-Bahn sind die Belastungen der Variante IV gegenüber der Variante III für die Stadt Darmstadt zwar geringer, die Belastungen werden jedoch lediglich in Richtung Süden verschoben: In Alsbach-Hähnlein, Zwingenberg und Bensheim wurden entsprechende Resolutionen gegen die Variante IV verabschiedet, in denen insbesondere folgende Nachteile der Bündelung mit der Autobahn A5 südlich von Darmstadt anstatt der A67 angeführt wurden:

- Von einer Trasse entlang der A67 wären 80.000 Menschen betroffen, entlang der A5 dagegen 160.000 Menschen.
- Die Variante IV ist länger und von den Fahrzeiten her ungünstiger als die anderen Varianten I, II und III.
- Ungebündelte Zerschneidung bei der Rückführung von der Autobahn A5 an die A67.

Auch Bickenbach hat sich ablehnend gegen die Variante IV geäußert und will sich bei der Überarbeitung des Regionalplanes Südhessen gegen die Beibehaltung dieser Trasse aussprechen.

Außerdem hat sich seit dem Raumordnungsverfahren eine entscheidende Änderung ergeben: Auf Anregung der Naturschutzverbände wird inzwischen der Ausbau der Autobahn A67 von vier auf sechs Spuren zwischen dem Autobahnkreuz Darmstadt und der Anschlussstelle Lorsch gemeinsam mit der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar geplant, planfestgestellt und gebaut. Eine entsprechende Planungsvereinbarung wurde am 24.06.2008 zwischen der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV) und der DB Netz AG abgeschlossen. Somit wird verhindert, dass zum gleichen Zeitpunkt zwei Großbaustellen einige Kilometer voneinander entfernt Mensch und Natur zweifach belasten (ROV IV). Durch die Bündelung (ROV I, II, III) kann die Trassenführung der Autobahn und der Bahn gegenseitig optimiert werden, können die Bauarbeiten gemeinsam konzentriert ausgeführt und Synergieeffekte genutzt werden.