



Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG
Herrn Hartmut Mehdorn

Darmstadt, den 19.11.2007

Integrierte Verkehrsplanung ICE NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit optimierter Anbindung von Darmstadt Hbf

Sehr geehrter Herr Vorstandsvorsitzender Mehdorn,

mit Herrn Staatssekretär Güttler vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hatten wir eine angeregte Unterhaltung zum Thema der ICE-Anbindung Darmstadts und Verzicht auf eine Südausschleifung im Bereich Darmstadt. Dies jedoch verbunden mit der Verknüpfung zum Ausbau regionaler Streckenverbindungen zur Stützung der Knoten Mannheim bzw. Stuttgart in der Verbindung des über Darmstadt Hbf zu führenden zumindest stündlichen ICE. Unten stehend unser Schreiben an Herrn Staatssekretär Güttler mit der Bitte um Ihre Unterstützung.

Integrierte Verkehrsplanung ICE NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit optimierter Anbindung von Darmstadt Hbf

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Güttler,

vielen Dank für das offene Gespräch und Ihre Präsentation zum Thema ICE NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar im Rahmen der Veranstaltung des CDU-Ortsverbands Heimstättensiedlung. Wir möchten uns an dieser Stelle für ihren Vortrag und die fachkundigen Hinweise insbesondere auch für unsere Arbeit als Bürgerinitiative sehr bedanken.

Während Ihrer Präsentation hatten wir im Rahmen der Podiumsdiskussion auch über eine ganzheitliche Südausschleifungsvariante für in Darmstadt Hbf haltende stündliche ICE-Züge mit Nutzung der Main-Neckar-Bahn- Trasse gesprochen. Nördlich würde sich anbieten, die geplante Nordausschleifung auf die ICE NBS ohne Änderung gegenüber der sogenannten Konsenstrasse Darmstadt (Variante K) durchzuführen und das Regionalnetz um ein zweites Gleis zwischen Langen und Darmstadt Hbf zu ergänzen..

Die Schwierigkeit einer Variante südlich Darmstadts stellt sich in den unterschiedlichen Interessen der beteiligten Interessensvertreter dar. Auf den ersten Blick scheint sie lediglich der Zielsetzung der Deutschen Bahn AG zur ICE-Einbindung Darmstadts durch die sogenannte Konsenstrasse zu widersprechen (siehe Anhang 2, Schreiben der DB AG als Antwort auf unser Schreiben vom 17.10.07, Anhang 1), da sich die Reisezeit zwischen Darmstadt Hbf und Mannheim gegenüber dem Ist-Zustand nicht verringern würde.

Als Gesamtinvestitionsobjekt aus Sicht des Landes Hessen, der Wirtschaft, des Naturschutzbeirates der Stadt Darmstadt, dem BUND, des NABU, der Bürger und des Staates bietet sie sich als eine optimale Lösung an, die eine schnelle und regelmäßige Anbindung der gesamten Region an den Flughafenbahnhof und damit auch einem wichtigen Hauptverkehrsknoten im Bahnverkehr gewährleistet. Gleichzeitig wird durch diese Variante ein zusätzlicher Eingriff in den Darmstädter Westwald vermieden. Dadurch wird den Belangen des Naturschutzes und der Naherholung der Bevölkerung Rechnung getragen.

Wir möchten Ihnen sehr danken, dass Sie den Gedanken aufgreifen wollen und in Ihrem Ressort besprechen möchten.

Details unseres Vorschlags:

Grundidee ist es, anstatt einer nicht wirtschaftlich darstellbaren, in bergmännischer Tunnellage zu bauenden Südausschleifung Darmstadts die vorhandene Trassierung der Main-Neckar-Bahn für eine ICE-Anbindung der Stadt Darmstadt nach Süden an vorhandene Neubaustrecken (Mannheim/Paris; Heidelberg/Basel; Stuttgart/München) zu nutzen. Um diese Idee zu verwirklichen, muss die Main-Neckar-Bahn entsprechend dem bereits bestehenden Regionalplan Südhessen 2000 bzw. dem Entwurf 2007 mit einem zusätzlichen Gleis südlich Darmstadt Hbf (Darmstadt – Heidelberg) ausgebaut werden, das zweite Regionalgleis zwischen Langen und Darmstadt Hbf ist ebenfalls zu realisieren. Bei optimierter Gleisführung entlang der Bergstraße und Erreichung der bestehenden NBS bei Schwetzingen ist eine Verkürzung der Reisezeit zwischen Darmstadt Hbf und Stuttgart/München im Hochgeschwindigkeitsverkehr gegenüber der bestehenden Verbindung möglich. Gegenüber der bestehenden Reisezeit Darmstadt - Mannheim über Mannheim-Friedrichsfeld erfolgt keine Verschlechterung. Die Knoten in Mannheim bzw. Stuttgart können erreicht werden, da nur Züge, die auch in Darmstadt Hbf halten, über die langsamere Main-Neckar-Bahn-Linie geführt werden.

Folgende Vorteile ergeben sich aus dem Vorschlag:

- zusätzliche Möglichkeit der Einrichtung einer schnellen (regionalen) Pendelverbindung Flughafen FFM-Darmstadt-Bergstraße/- Heidelberg/- Mannheim über die Nordeinschleifung (K-Trasse).
- Optionale Anbindung von Wiesbaden an die schnelle Pendelverbindung über den Frankfurter Flughafenbahnhof hinaus.
- Optimierte Erreichbarkeit des Oberzentrums Darmstadts überregional und aus der Region Rhein-Main-Neckar.
- Minimierung der Natureingriffe im Süden Darmstadts und Verzicht auf eine ansonsten dort für notwendig erachtete bergmännisch hergestellte Tunnelführung zum Schutz von Mensch und Natur im Bereich des sensiblen Darmstädter Westwaldes.
- Größtmögliche Akzeptanz der betroffenen Anwohner.
- Potential zur Schaffung einer auf ca. 30 Minuten getakteten Anbindung auch der Region südlich Darmstadts an den Flughafenbahnhof FFM über die beschlossene Regionaltangente West (geplant bisher 120 Minuten-Taktung nur über die ICE NBS!)
- Die Nutzung der Main-Neckar-Bahn als südliche Anbindung für Darmstadt würde den Darmstädter Bürgern und der Region als schnelle Anbindung nützen und die Fußnote im BVWP erfüllen. Die Fahrzeit über die Main-Neckar-Bahn würde sich über die Ausweitung der bestehenden Gleisanlagen (3. Gleis) erheblich reduzieren.

Wir sind überzeugt davon, dass die vorgeschlagene Südanbindung über die laut Regionalplan ergänzte Main-Neckar-Bahn-Trasse eine optimierte Lösung für alle Bürger der Region und

die Abwicklung von einem ICE/Stunde/Richtung darüber keine nicht beherrschbare Belastung darstellt.

Im Übrigen sind wir der Meinung, dass eine Westführung der ICE-Neubaustrecke (am Westrand der A5/A67) und der Erweiterungsflächen der Bundesautobahnen, wie schon in der landesplanerischen Beurteilung aus dem Jahr 2004 festgestellt, die Folgen der Eingriffe in den Waldbestand gerade im hochgefährdeten Rhein-Main-Gebiet minimieren können. In der landesplanerischen Beurteilung wird darauf verwiesen, dass west- und südexponierte neue Waldränder zu vermeiden sind. Im Bereich Darmstadt gehen Forstfachleute aufgrund der trockenen Sandböden und tief stehenden Grundwassers davon aus, dass ein Aufreißen des Waldbestandes auf der Ostseite der Autobahnen verheerende Folgen bis 300 Meter in den angrenzenden Wald hinein hätte und eine Neugründung von Waldbeständen dort aufgrund der geologischen und klimatischen Bedingungen äußerst problematisch wäre.

Über eine kurze Nachricht und Rückmeldung würden wir uns sehr freuen.

Ein Schreiben gleichen Inhalts ging an den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG Herrn Hartmut Mehdorn.

Gerne sind wir bereit, weiterhin mit Ihnen im Dialog an einer zeitnahen Lösung zu arbeiten.

Für Ihre Bemühungen im Voraus vielen Dank

Mit freundlichen Grüßen

IG „Keine ICE-Trasse entlang der Eschollbrücker Straße“

IG “NBS Tann”

Joachim Divo

Helmut Lang

Kopie:

- DB Netz AG (Herr Oliver Kraft)
- DB Projektbau GmbH (Herr Paul Gerhardt)
- ICE-Beirat DA (über Team Ewen)
- Darmstädter Echo
- Frankfurter Rundschau
- Frankfurter Allgemeine Zeitung