



IG „Keine ICE-Trasse entlang der Eschollbrücker Straße“
Herbert Wolf (Mitglied des ICE-Beirats Darmstadt)
Forstweg 36
64295 Darmstadt

Darmstadt, den 29.10.2008

Herrn Oliver Kraft
DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

Bypass Darmstadt; Fragen zur Planfeststellung

Sehr geehrter Herr Kraft, sehr geehrte Damen und Herren,

die in den „Erläuterungen zum südlichen Anschluss Darmstadts“ vom 22.08.2008 als Vorzugsvariante ausgewiesene „Behördentrasse“ wurde seitens der städtischen Vertreter als nicht ausreichend abgelehnt. Statt dessen soll nun die Variante „Bahn I“ in modifizierter Form (Trog, Deckel, Tunnel?) nochmals geprüft werden.

Damit geht die Stadt Darmstadt mit einer Variante ins Rennen, die definitiv nicht die beste ist. Sie ist weder ökologisch verträglich noch städtebaulich sinnvoll und für die Bürger von Heimstättensiedlung und Ernst-Ludwig-Park eine nicht hinnehmbare Belastung. Die sog. „Behördenvariante“ wurde als raumordnungs- und umweltverträglichste Trassenführung ermittelt. Damit ist unseres Erachtens eine Streckenführung unmittelbar entlang der Eschollbrücker Straße (Bahn I) nicht genehmigungsfähig! Dies wurde unsererseits auch im ICE-Beirat vom 14.10.2008 in einer Präsentation so vorgestellt (siehe <http://www.keine-ice-trasse.de/alternativ.html>).

Aufgrund des bevorstehenden Beginns der Planfeststellung stellen wir die Frage, wann und mit welchen Varianten steigt die DB in dieses Verfahren ein?

Wäre es nicht sinnvoller, auf die südliche Anbindung entlang der Eschollbrücker Straße zu verzichten? Wir bitten um nochmalige Prüfung, ob nicht eine Streckenführung über die bestehende Main-Neckar-Bahn die Probleme für alle Beteiligten (Stadt DA, Deutsche Bahn AG, Kreis Bergstraße und Region Rhein-Neckar) zur Zufriedenheit lösen kann.

Viele Argumente würden aus unserer Sicht dafür sprechen:

- Anbindung der Stadt DA ist gegeben
- Sämtliche Unwägbarkeiten und Beeinträchtigungen im Bereich der Eschollbrücker-Straße, Kelley-Barracks und Westwald wären hinfällig
- Volle Erschließungsmöglichkeit des Kasernengeländes (keine Einschränkung, keine Zerschneidung)
- Uneingeschränkte Entwicklungsmöglichkeit der bereits dort ansässigen Firmen
- Kein Eingriff in Westwald, Naturschutz-, Vogelschutz- und FFH-Gebiete

- Ebenerdiger Anschluss der Westranderschließungsstraße problemlos
- Keine Lärmschutzmaßnahmen, keine Abwurfsicherung erforderlich, keine Verschandelung von Landschafts- und Stadtbild
- Wohn- und Immobilienwerte der Bürger bleiben erhalten, keine weiteren Belastungen durch Bahntrasse (Schutzgut Mensch)
- Keine unklaren Finanzierungsfragen für die Stadt Darmstadt, keine Kostenbeteiligung
- Kosteneinsparung (Baukosten) seitens DB durch Verzicht auf Südanbindung
- Alternative Weiterreisemöglichkeiten von DA über
 - Friedrichsfeld nach Mannheim und weiter ... Saarbrücken -> Paris
 - Heidelberg und weiter ... Bsp. Stuttgart oder Basel

Bei ICE-Relationen über DA, die nicht über Mannheim fahren (z.B. Köln-Stuttgart über DA-HD) wäre man auf der Main-Neckar-Bahn ohnehin schneller und würde in die entsprechenden Knoten zeitgerecht eintreffen. Demgegenüber führt eine schnelle Streckenführung entlang der Eschollbrücker Straße mit Anbindung an MA-Hbf wohl eher zu längeren Wartezeiten auf dem dortigen Bahnsteig da bei Anbindung Darmstadts und den damit verbundenen Zeitverlusten der Knoten in MA wohl nicht rechtzeitig erreicht werden. Gleiches gilt für die Gegenrichtung.

Darmstadt wäre über diese Parallelstrecke (die auch zur Entlastung der Neubaustrecke beitragen kann) optimal in das Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden, wie es das Schienenwegegesetz vorsieht. Gemessen an Wiesbaden, wo die geplanten Fahrgastzahlen der Realität nicht standhalten konnten, stellt sich die Frage, ob eine Streckenführung über die Main-Neckar-Bahn nicht zukunftsfähiger und zudem kostengünstiger wäre.

Mit freundlichen Grüßen

IG „Keine ICE-Trasse entlang der Eschollbrücker Straße“

H. Wolf
(Heimstättensiedlung)

H. Schulte
(Ernst-Ludwig-Park)

Abschrift per Mail:
- DB Projektbau GmbH
(Herr Paul Gerhard)