

## ICE Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar BUND und NABU zur Planung

Die Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke der Deutschen Bahn zwischen Frankfurt und Mannheim ist ein Dauerbrenner in den politischen Diskussionen. Von Beginn an arbeiten die Verbände in verschiedenen Gremien mit dem Ziel mit, Eingriffe in Natur und Landschaft zu verringern, die Belastung der Menschen so gering als möglich zu gestalten und den größtmöglichen Nutzen für die Region zu erreichen. Gerhard Eppler, Vorsitzender des hessischen Landesverbands des Naturschutzbund Deutschland (NABU) und Brigitte Martin, Vorstandssprecherin des hessischen Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) geben einen kurzen Überblick für den weiteren Fortgang.

### ICE-Trasse in Südhessen: Wo und wie entscheidend

Entlang der gesamten Trasse gibt es aus der Sicht der Naturschutzverbände BUND und NABU im Wesentlichen zwei strittige Bereiche: die Frage der Anbindung Darmstadts und die Trassenführung im Kreis Bergstraße.

Anbindung der Region über einen ICE-Halt Darmstadt

Hier sehen sich die Umweltverbände mit dem ICE-Arbeitskreis Bergstraße, mit der IHK Darmstadt . Rhein . Main . Neckar und Darmstädter Bürgerinitiativen einig, dass es am Hauptbahnhof Darmstadt eine gut vertaktete Anbindung an das Fernstreckennetz geben muss. Allerdings sagen die Verbände wie auch die IHK, dass dabei nicht die Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke über den Hauptbahnhof führen muss, sondern die auf der Hand liegende Möglichkeit besteht, naturverträglich und kostengünstig einen Anschluss zur Neubaustrecke nördlich des Hauptbahnhofs zu schaffen.

Der Darmstädter Hauptbahnhof ist ein bedeutender Knotenpunkt im Regionalverkehr. In ihm erfolgt die Verknüpfung der Nah-, Regional- und Fernverkehrslinien von Süden (Bergstraße Main-Neckar-Bahn, von Norden (Richtung Frankfurt Main-Neckar-Bahn), Linien von Aschaffenburg/Dieburg nach Weiterstadt/Mainz/Wiesbaden und Osten Erbach/Michelstadt. Diese Linien können nach Vorstellung des BUND auf die NBS (Neubaustrecke) umsteigefrei einschleifen oder mit kurzen Umsteigezeiten im Darmstädter Hbf erreicht werden. Notwendig ist auch hier die Berücksichtigung des Integralen Takt-



verkehrs (ITV), der bewirkt, dass die Fahrgäste der Züge zur gleichen Zeit im gleichen Ort in den sogenannten Knoten sind und so zeitsparend auf andere Linien umsteigen können. Genutzt werden kann diese Verbindung, die einen Halbstundentakt zum Flughafenbahnhof ermöglicht, auch von den mehr als 5000 Arbeitnehmern am Flughafen aus der Region. Willkommener Nebeneffekt: für die Zwölfminutenfahrt (Angabe der DB, andere sprechen von acht Minuten) braucht dann kein ICE-Ticket gelöst zu werden - außer es wird der (lt. Konsens zweistündig verkehrende) ICE benutzt. Beispiel für das Mitbenutzen von Hochgeschwindigkeitsstrecken durch Regionalzüge ist der erfolgreiche Nürnberg-München-Express.

### Nordeinschleifung auf die Neubaustrecke

Der Schwerpunkt des BUND liegt auf dieser qualifizierten 2-gleisigen Einschleifung im Norden Darmstadts (Nordeinschleifung) vom Darmstädter Hauptbahnhof auf die Neubaustrecke. Ein- bzw. Ausschleifen werden nur die Züge von und zur der Hauptstrecke - in diesem Bereich an der A5, die auch in Darmstadt Hbf halten, so dass die Trassierung im Waldbereich auf die Linie der Strecke Darmstadt-Mainz nicht auf Tempo 200 oder 250 km/h ausgelegt werden muss sondern eine enge Anlehnung für weitaus geringere Geschwindigkeiten erlaubt. Der wertvolle Waldbestand östlich der L3113 (Umgehung Gräfenhausen) in der Arheilger Täubcheshöhle wird im Gegensatz zu einer Vollarbindung nicht berührt sondern nur Wald in Anspruch genommen, der zwischen Autobahn und dort wegen

der anschließenden Unterquerung des Weiterstädter Kreuzes tiefer liegenden ICE-Trasse steht. Bei einer Vollenbindung des Hauptbahnhofes mit den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke durch ihn hindurch, bei der auch Züge durch Darmstadt rasen würden, die hier nicht halten, müsste die Trassierung auf 200 bis 250 km/h ausgelegt werden und damit würde auch der östlich der L3113 gelegene Erholungswald nahe dem Freizeitgelände von Storckebrunnchen und Orplid zerschnitten.

Durch die 2-gleisige Nordeinschleifung können sowohl ICE- und sonstige Fernverkehrszüge als auch Regional-Züge über den Darmstädter Hauptbahnhof auf die ICE-Neubaustrecke im Halbstunden-Takt in maximal zwölf Minuten Fahrzeit zum Flughafenbahnhof Frankfurt oder zum Frankfurter Hauptbahnhof (Gabelung Frankfurt-Stadion) – und weiter – geführt werden.

### Bestehende Strecke im Süden Darmstadts nutzen

Nach Süden stellen die vertaketen Fernverkehrszüge (ICE, IC etc.) über die bestehende Main-Neckar-Bahn in Richtung Heidelberg/Stuttgart mit Halten in den Bergstraßenkommunen den Knotenanschluss in Stuttgart wieder her bzw. erreichen bei Führung über Mannheim dort den nächsten Takt. Die Fahrt ist weniger schnell als auf einer Neubaustrecke aber wer es eilig hat und fünf oder zehn Minuten sparen will, kann zuvor im Halbstundentakt vom Darmstädter Hbf aus im Handumdrehen in den Knoten Frankfurt Hbf oder Flughafenbahnhof fahren und dort eine Schnellverbindung Richtung Mannheim erreichen.

Kritiker dieser Lösung – im Süden über die Altstrecke, im Norden die qualifizierte Nordeinschleifung auf die NBS – sollten sich vergegenwärtigen, dass Darmstadt nur wenige Minuten von den nächsten Knoten Frankfurt Hbf und Flughafenbahnhof Frankfurt entfernt liegt und mitnichten fernab des Ballungsgebietes Rhein-Main

wie Limburg oder Montabaur, die 40 ICE-Minuten entfernt vom nächsten Knoten sind. Das gleiche gilt für Halte in Hanau/Fulda oder Kassel-Wilhelmshöhe/Göttingen, die zwischen Frankfurt und Hannover liegen und deren Fahrtzeit zum Knoten auch wesentlich länger als nur zehn Minuten beträgt. Auch andere, in der Presse hochgehaltene Beispiele hinken und sind mit der doch komfortablen Situation von Darmstadt als Mitspieler im Ballungsraum nicht zu vergleichen. Ein Ersatzknoten für den Frankfurter Hauptbahnhof wird Darmstadt schwerlich werden (wollen). Wichtig sind erreichbare Fernverbindungen, egal wie sie heißen, gleichermaßen wie regionale Erfordernisse.

### Konsenstrasse wird abgelehnt

Abgelehnt wird von den Naturschutzverbänden die sogenannte Konsenstrasse, die einen eingleisigen Bypass von der Hauptstrecke entlang

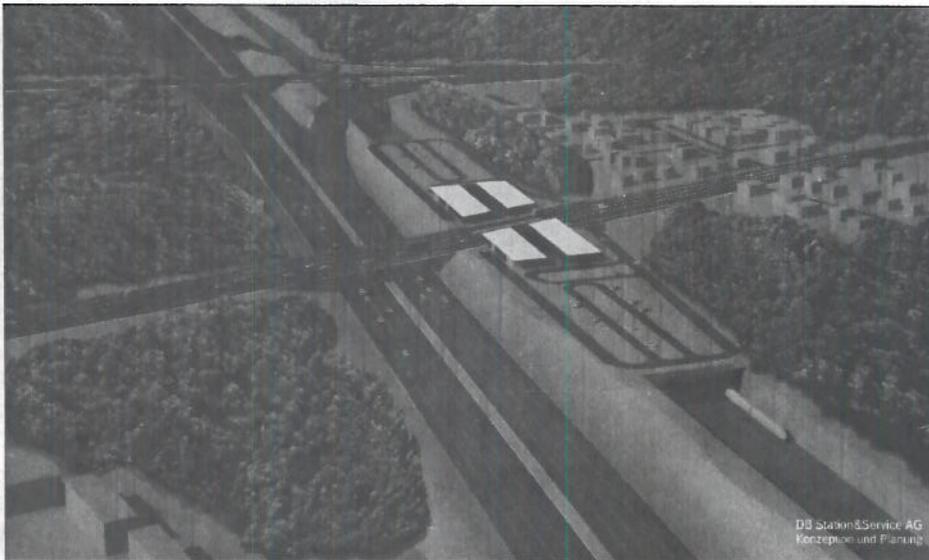


*Alle Süd-Anbindungsvarianten der „Konsenstrasse“ oder auch einer Variante III (und IV) aus dem Raumordnungsverfahren würden für Mensch, Natur, Wirtschaft und Stadtentwicklung in Darmstadt eine massive Verschlechterung bedeuten.*

der A5 (nördlich von Darmstadt) und der A67 (südlich Darmstadts) über den Darmstädter Hauptbahnhof darstellt. Laut der im Jahr 2007 geschlossenen Vereinbarung der Stadt mit der Bahn sollten dann pro Stunde und Richtung ein ICE im Darmstädter Hauptbahnhof halten, davon lediglich alle zwei Stunden einer zum/vom Frankfurter Flughafenbahnhof.

Die Südeinschleifung würde erhebliche Belastungen für Wald, FFH-Gebiete, Anwohner, bestehende Gewerbegebiete und die weitere Stadtentwicklung auf Konversionsflächen im Darmstädter Süden mit sich bringen. Eine Tunnellösung im bergmännischen Vortrieb unter Autobahnen hindurch würde zwar die weitere Stadtentwicklung und Anwohner und Wald schützen, ist aber bei der eingleisigen Bypassstrecke wirtschaftlich überhaupt nicht mehr darstellbar. Ebenso wenig ist die Führung der ICE-Haupt-NBS-Trasse über den Darmstädter Hauptbahnhof und Rückführung zur A67 in Darmstadt ohne Tunnellösungen im Stadt- und Erholungsgebiet von Darmstadt mit vertretbaren Kosten machbar. So existierte zur Zeit des Raumordnungsverfahrens im ehemaligen Militärgelände Ernst-Ludwig-Park noch kein Wohngebiet. Zusätzlich müsste ob der hohen Geschwindigkeiten bei der Durchfahrt der Züge mit 250 km/h erhebliche Umbau- und Sicherungsmaßnahmen im jüngst sanierten Darmstädter Hauptbahnhof durchgeführt werden.

BUND und NABU unterstützen daher die verbleibende Variante der Anbindung der Region über den Darmstädter Hauptbahnhof, die von Bürgermeistern in der Region schon als „Wissenschaftsshuttle“ oder von anderer Seite als „Wissenschaftsexpress“ ins Gespräch gebracht worden ist und auch von der IHK Darmstadt befürwortet wird: eine zweigleisige Nordeinschleifung von der ICE-Neubaustrecke nach Darmstadt und im Süden die Weiterführung der in Darmstadt haltenden Züge auf der bestehenden Main-Neckar-Bahn.



Ein Deckel auf der ICE-NBS würde den unterirdischen Bahnhof an der Siedlung Tann bedecken. Darauf können Bäume und Sträucher wachsen oder Gebäude entstehen – eine Abschirmung gegen Lärm und Dreck der nach Planungen dann 16 (bisher 8) Fahrspuren der Autobahn. Die Verbreiterungsplanung ist auf dieser Skizze der Bahn noch nicht eingezeichnet. Allein dadurch würde der Bereich des Darmstädter Tierheims und des Hundeplatzes (oben, in Verlängerung des „Deckels“ zum Autobahnrohr) unter Autobahnasphalt verschwinden.

Dies wäre eine kostengünstige und natur- und menschenverträgliche Variante, die zugleich den Vorteil hätte, die Städte Frankfurt, Darmstadt und Heidelberg – und jeweils darüber hinaus – über einen ICE-Anschluss zu verbinden.

### Wallauer Spange bauen

Erweiterte Möglichkeiten für den Regional- und Fernverkehr über den Flughafenbahnhof nach Wiesbaden und Köln ergeben sich beim Bau der bereits im Planfeststellungsbescheid der ICE NBS Köln-Rhein/Main enthaltenen Wallauer Spange. Diese hilft, Engpässe zu vermeiden. Für Reisende spielt es schließlich keine Rolle, in welchen Zug sie als erstes einsteigen, sondern wie lange sie von Tür zu Tür brauchen. Und oft sind ein paar Minuten längere Fahrzeit bequemer als (nochmaliges) Umsteigen.

### Gesonderter Fernbahnhof Darmstadt-West – Problem des Autobahnausbaus

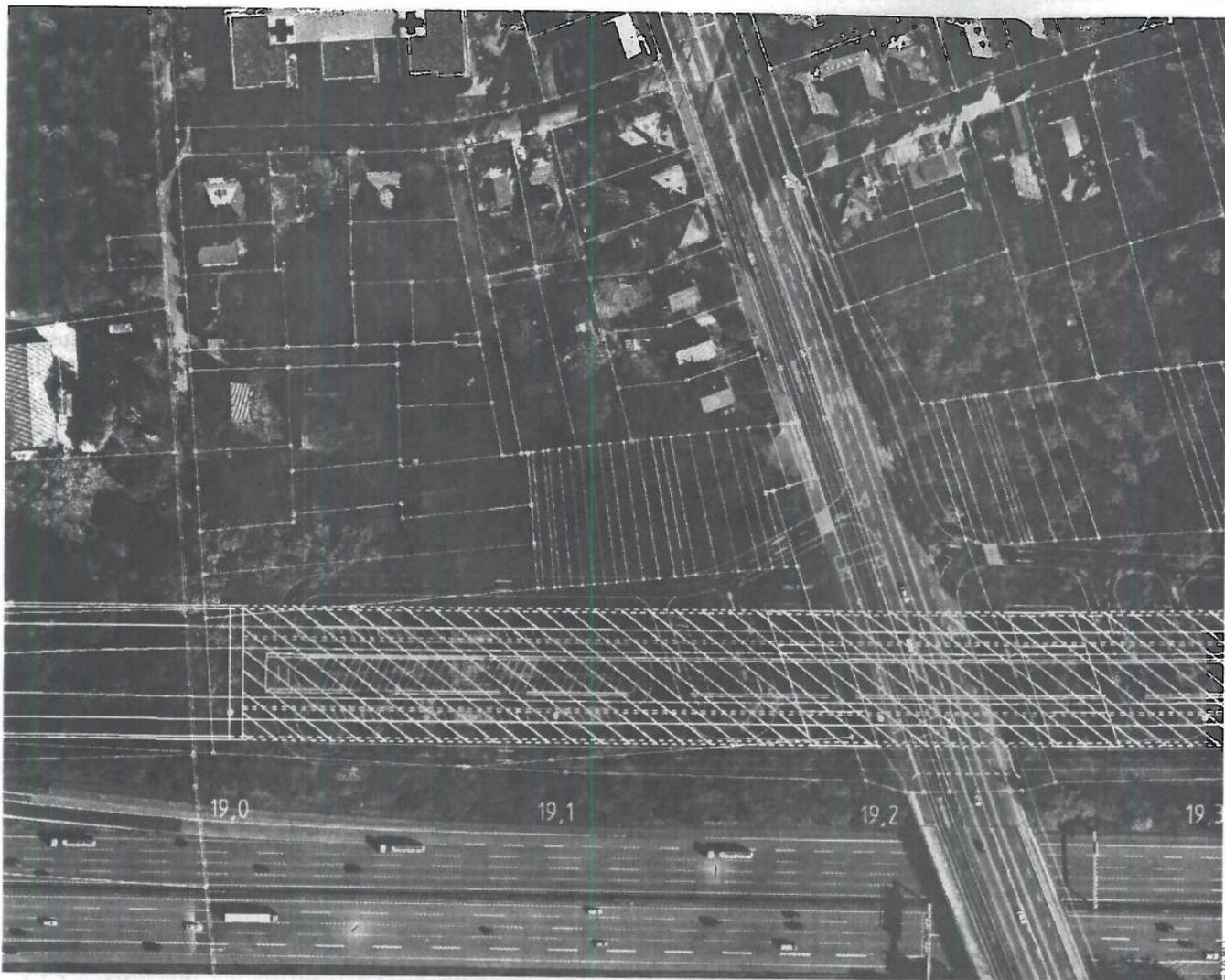
Der jüngst insbesondere in Darmstadt diskutierte Fernbahnhof an der A5 zwischen Darmstadt und Griesheim würde zusätzliche Halte im Fernverkehr an der ICE-Neubaustrecke ermöglichen. Da er in Tieflage im Trog gebündelt mit der Autobahn eingerichtet würde, könnte auf dem „Bahnhofsdeckel“ neuer Schutz vor Lärm und Staub der Autobahn für die Anwohner der angrenzenden Siedlung Tann geschaffen werden.

Hier wäre der zusätzliche Verbrauch an Natur verhältnismäßig gering, sehr viel gravierender fallen hier die nach Ansicht der Verbände völlig überzogenen Pläne des Ausbaus des Darmstädter Kreuzes auf 16 Fahrspuren ins Gewicht – das sind doppelt so viele Autobahnfahrspuren wie heute. Hier werden erste Vorarbeiten im Plangenehmigungsverfahren bei der Erneuerung von Brücken ohne öffentliche Beteiligung durchgeführt, dabei ist der Ausbau der Autobahnen an dieser Stelle ein wesentlich schwerer wiegender Eingriff für die Natur und die Belastung der Anwohner als die ICE-Trasse.

Gravierender Nachteil des Außenbahnhofs wäre für BUND und NABU, dass er kaum als Umsteigebahnhof genutzt werden würde, da das Sitzenbleiben im Regionalzug, der im Hauptbahnhof ankommt, bis zum nächsten Umsteigeknoten (in Frankfurt Hbf oder Frankfurt Flughafenbahnhof) sehr viel bequemer ist und auch schneller geht als im Darmstädter Hauptbahnhof vom Zug in die Straßenbahn und von der Straßenbahn in den Zug umzusteigen und dabei wahrscheinlich mehr Zeit zu verlieren als bei der bequemerer Variante. Ein teurer Straßenbahntakt zum Außenbahnhof ist für die Verbände kaum vorstellbar. Eine Alternative böte sich für Autonutzer, die den Bahnhof am Autobahnkreuz ansteuern könnten.

### Ost oder West? Tempolimit ja – Autobahnverbreiterung nein

Bekannt ist, dass der Westwald in Darmstadt im sandigen Boden an Wassermangel leidet und junge Bäume es schwer haben zu wachsen. Nach Aussagen von Forstwissenschaftlern treten Folgeschäden beim Schlagen von neuen Waldrändern insbesondere an Lagen auf, die nach Süden oder Westen offen sind. Sturm und Sonne dringen stärker in den verbleibenden Wald hinein als an Waldrändern, die nach Norden oder Osten offen sind. Die Bahn plant die ICE-NBS-Trasse auf der Darmstadt zugewandten Ostseite zu führen. Mit der Folge, dass die Folgeschäden im dortigen Westwaldgürtel gravierend sein werden. Der jetzt schon durch Verkehrsstrassen stark zerschnittene und beeinträchtigte Restwaldgürtel könnte durch den neuerlichen Einschlag und dessen Folgen – insbesondere durch die zusätzlich geplante immense Verbreiterung der Autobahn – verloren gehen. Die Verbände fordern daher, dass diese Tatsache die Planer dazu bewegt, das Tempolimit am Darmstädter Kreuz von 100 km/h aufrecht zu erhalten und auf die Autobahnverbreiterung zu verzichten. Das Mitbenutzen von Standspuren, und eine Fahrspurgeschwindigkeitslenkung ermöglicht wie auch die verringerte Geschwindigkeit eine



*Horrorszenario Autobahnverbreiterung in Höhe der Darmstädter Siedlung Tann. Die weiß erscheinenden Linien parallel der jetzigen Fahrspuren kennzeichnen die auf 16 Fahrspuren erweiterte Autobahn. Auch die Rheinstraße (helle Linien) soll erheblich breiter werden – und das bis zur Einmündung des Eifelrings. Der Ausbau der Autobahn erfolgt unabhängig vom Bau eines etwaigen Bahnhofs an der ICE-NBS-Trasse. Der Autobahnausbau wäre notwendig, um die Geschwindigkeitsbegrenzung am Darmstädter Kreuz aufzuheben und die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge beim Passieren des Autobahnkreuzes anzugleichen. Zusätzlich führen LKW-Umleitungsspuren durch den Wald. Die Parallelführung der Fahrzeuge erfolgt auf einer Strecke zwischen dem Weiterstädter Kreuz und der Höhe des ehemaligen August-Euler-Flugplatzes. Ist das wirklich notwendig? BUND und NABU sagen Nein.*

ausreichende Kapazität. Ganz und gar abzulehnen ist die separate Führung von beiderseitigen LKW-Umfahrungen mitten durch den Westwald, die die Einfädelungsspuren des Autobahnkreuzes erst später erreichen. Auch hier: Geschwindigkeitsbegrenzung ja, noch mehr Beton nein.

Daher ist ernsthaft zu prüfen, ob die ICE NBS im Bereich Darmstadt nicht auf der Westseite verlaufen kann, da dadurch die Waldfolgeschäden verringert werden könnten. Der Wechsel von Ost nach West kann nach dem Abzweig der Nordeinschleifung nach dem Weiterstädter Kreuz erfolgen. Für die Westlage der Trasse spricht auch

der dann größere Abstand und stehende bleibende Waldsaum hin zum Wohngebiet der Siedlung Tann.

Im Bereich der FFH- und Vogelschutzgebiete ehemaliger August-Euler-Flugplatzes und Beckertanne mit ihren besonderen Lebensräumen und Arten muss nach Ansicht der Naturschutzverbände eine ausreichend breite wirksame Grünbrücke über die A67 die beiden Lebensräume verbinden. Diese Naturschutzmaßnahme ist für die gravierenden Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich. Der Maßnahme entgegen kommt, dass Bahn und Autobahn dort sowieso im Einschnitt verlaufen. Wünschenswert

wäre ferner eine ebensolche Grünverbindung von der Beckertanne über die A5 Richtung Bodenkuppe West, um die durch Verkehrsstrassen isoliert liegenden Waldgebiete zu vernetzen.

### **Trassenführung im Landkreis Bergstraße**

Gegen Anträge, EU-Schutzgebiete dort aufzuheben, wo sie einer präferierten Trassenführung im Wege stehen, haben sich die Verbände im ICE-Arbeitskreis Bergstraße von Anfang an deutlich und in aller Klarheit ausgesprochen. Ob es möglich sein wird, eine Trasse durch die FFH- und EU-Vogelschutzgebiete zu bauen, wird gesetzlich geboten in den vorgelagerten Genehmigungsver-



fahren geprüft. Die Verbände haben sich aus diesem Grund auch nicht an der Beauftragung von Anwaltskanzleien mit dieser Frage beteiligt.

Es spricht eine Reihe von Argumenten sowohl für als auch gegen jede der beiden Hauptvarianten der Bündelung mit der A67 und der sogenannten Mark C- (oder „Mannheim direkt“-) Variante. Ohne Verlust an Natur und Landschaft geht es nicht, da man eine Trasse aber nicht durch die Wolken führen kann, wird die Region die eine oder die andere Kröte schlucken müssen. Anliegen von NABU und BUND ist es auch hier, die Trasse so zu optimieren, dass eine Lösung dabei herauskommt, die Mensch und Natur möglichst wenig beeinträchtigt. Und zwar ohne Ansehen dessen, auf wessen Gelände welcher Kommune dies erfolgen wird. NABU und BUND haben Verständnis für Initiativen, die sich gegen eine Trassenführung vor der jeweiligen Haustür wenden. Egal welche Trasse letztendlich gebaut wird, wird es auch hier darauf ankommen, nicht nur „wo“, sondern vor allem auch „wie“ die Trasse gebaut wird. Diese Optimierung muss in jedem Fall erfolgen.

NABU und BUND erwarten von der Bahn, dass sie Möglichkeiten aufzeigt, um die Eingriffe möglichst gering zu halten. Allen Forderungen, eine möglichst lange Strecke im Tunnel zu führen, schließen sich die Verbände gerade in einer Region, die durch Flächenzerschneidungen und

Verkehrstrassen mehr als viele andere betroffen ist, vorbehaltlos an. Die Bahn und der Bund müssen hier Geld in die Hand nehmen, um mehr zu tun, als es den Minimalforderungen etwa des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entspricht.

Das Siedlungsgebiet der Stadt Lorsch und die hier lebenden Menschen müssen weitestgehend geschont werden. Eine Trassenführung zwischen der A67 und dem Stadtgebiet Lorsch lehnen NABU und BUND ab.

Die weitere diskutierte A300-Trasse vereint die Nachteile der Bündelungstrasse (Zerschneidung mitten durch den Wald) und von Mark C (großflächige Beeinträchtigung von Wald und EU-Schutzgebieten). Dazu steht der Zeitvorteil in keinem Verhältnis. Diese Trasse lehnen BUND und NABU ab, außer sie würde von der Bahn auf der gesamten Länge im Tunnel geführt.

Die Argumente, dass auf der Mark C Trasse mehr landwirtschaftliche Fläche verloren ginge, muss im übrigen differenzierter betrachtet werden. Die Bündelungsvarianten führen zu einem flächenmäßig erheblich größeren Eingriff in den Wald als Mark C, insbesondere dann, wenn die Mark-C-Trasse im gedeckelten Trog geführt würde. Nach geltender Rechtslage sind Waldverluste im Maßstab 1:1 durch Aufforstung auszugleichen. Auf welchen Flächen dies geschehen wird, ist damit zwar nicht von der Lage, aber vom Umfang her bekannt.

## Fazit von NABU und BUND

Selbst wenn man geneigt ist, den Wert intakter Natur nur daran zu messen: Die wirtschaftliche Prosperität der Metropolregion Rhein-Neckar hängt wesentlich auch von der Lebensqualität in der Region ab. Für eine natur- und menschenverträgliche Trassenführung eines im Grundsatz umweltfreundlichen Verkehrsmittels treten die Verbände mit Entschiedenheit ein.

Dazu gehören der Verzicht auf prestigeträchtige und auf Dauer teure Lösungen wie eine Konsenstrasse in Darmstadt, die entweder zu teuer ist (Tunnelstrecken) oder Natur, Menschen und Wirtschaft zu sehr belasten. Im Ballungsraum, nahe den Knotenpunkten ist das nicht notwendig. Notwendig ist allerdings, dass die Neubaustrecke so geplant wird, dass die Züge, die auf ihr mehr oder weniger schnell verkehren in einen Integralen Taktverkehr (ITF) passen, damit Umsteigebeziehungen in den Knoten klappen. Hierzu empfehlen wir, den folgenden Bericht von „Pro Bahn & Bus“ zu lesen. Der bestätigt den Verbänden indirekt, dass sie mit dem Konzept „weniger kann mehr sein“ zumindest in Darmstadt recht haben.

Der für ICE-Verhältnisse nicht besonderes schnell erscheinende „Wissenschaftsexpress“, der Stuttgart, Heidelberg, Weinheim, Bensheim, Darmstadt, den Frankfurter Flughafenbahnhof und Hbf verbindet und über Friedberg, Gießen und Marburg, Kassel-Wilhelmshöhe und Göttingen bis Hannover und Hamburg geführt wird bedient somit auch kleinere Oberzentren und bietet umsteigefreie lange Strecken an, so dass die Zugfahrt gut genutzt werden kann. Wer es eilig hat, kann hier im Ballungsraum im nächsten Fernverkehrsknoten in schnellere Züge umsteigen.

*Umstrittene Streckenführung auch an der Bergstraße: Mannheim direkt (C) oder gebündelt mit den Autobahnen - der Flächenverbrauch ist groß. In der Skizze ist auch noch die Variante B, der große Bypass Mannheim enthalten, der in der Versenkung verschwand. Gefragt sind Lösungen, die Menschen und Natur weniger belasten.*

