

Wald  
ist unsere  
Sache



Schutzgemeinschaft  
Deutscher Wald

### Kreisverband Darmstadt-Dieburg

Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. Kreisverband Darmstadt Dieburg  
Geschäftsstelle Hinter der Kirche 2 B, 64342 Seeheim-Jugenheim Tel. 06257 5054352  
Konto Nr. 540676, BLZ 50850150, Sparkasse Darmstadt

Darmstädter Echo  
Redaktion Hessen  
Mail: [hessen@vrm.de](mailto:hessen@vrm.de)

Darmstadt, 24.01.2017

### **Berichterstattung Darmstädter Echo vom 24.01.2017 S. 3 „Bummelbahn bremst Alpen-Turbo**

Von Rainer H. Schlender

Sehr geehrte Damen und Herren,  
in dem im betreff bezeichneten Artikel wurde unter „Trassendebatte in Südhessen: Darmstadt sucht Anschluss“ unter dem Impressum (db) die Behauptung aufgestellt, „Die Streckenführung steht grundsätzlich fest: Die Gleise verlaufen südlich von Darmstadt unmittelbar neben der Autobahn A 67, nördlich neben der A 5“. Auch eine Nordanbindung Darmstadts sowie die Wallauer Spange also eine Verknüpfung mit der ICE-Neubaustrecke Frankfurt-Köln bei Wiesbaden sei bereits festgeschrieben.“

Diese Aussage entspricht in keiner Weise den Tatsachen und steht im unmittelbaren Widerspruch zum Bundesverkehrswegeplan und besonders dem Bundesschienenausbaugesetz. Auf diesen Umstand haben bereits verschiedene Verbände, insbesondere auch Pro Bahn, die .Vertreter der Deutschen Bahn AG im sog. Beteiligungsforum, das sich ja der Suche nach einer Konsenstrasse zwischen Frankfurt und Mannheim verschrieben hat, hingewiesen.

Wenn die Dinge so wie in dem mit (db) gekennzeichneten Beitrag wären, wäre ja auch das gesamte Beteiligungsforum völlig nutzlos, weil keine Alternativen zugelassen sind, dann stünde nicht nur die geforderte Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs zur Debatte und die gesamten öffentlich rechtlichen Verfahren vom Raumordnungsverfahren über die Linienbestimmung bis hin zur Planfeststellung mit jeweiliger Umweltverträglichkeitsprüfung wären durch das Bundesschienenausbaugesetz fremdbestimmt.

Die Rechtslage sieht aber völlig anders aus: Das Bundesschienenausbaugesetz ist inzwischen verabschiedet und die entsprechende Relation, wie man räumliche Schienenverbindungen nennt, ist unter der Rubrik vordringlicher Bedarf, neue Vorhaben als Nr. 13 mit der sehr weit gefassten Bezeichnung Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein Neckar im Ausbaugesetz definiert. Alleine die Tatsache, dass das Ausbaugesetz nicht wie sonst Städteverbindungen als Ausgangs- und Endpunkt definiert sondern die Räume Rhein/Main und Rhein-Neckar benennt, belegt, dass der Gesetzgeber in diesem Falle gerade keine Festlegung von Trassen mit Anfangs- und Endpunkt treffen wollte sondern nur die finanziellen und planerischen Voraussetzungen zur Entwicklung einer Konsenstrasse für das Rhein-Main-Neckargebiet regeln will. Im Ausbaugesetz ist noch nicht einmal das Wort ICE-Neubaustrecke festgesetzt. Kein Wunder, denn eigentlich bestehen die Engpässe nicht im Personenfernverkehr sondern im Schienengüterverkehr, wie der Bundesverkehrswegeplan diese Problematik konkret und eindrücklich darstellt.

Ein Blick in die Begründung des Bundesschienenausbaugesetzes stellt die bestehende Rechtslage klar: „Die Bedarfsplanung schließt ab mit der gesetzgeberischen Entscheidung,

dass für ein nach Art und Ausbauziel beschriebenes Projekt ein verkehrlicher Bedarf besteht und es planerisch weiter zu verfolgen ist. Andere betroffene Belange werden erst auf den nachfolgenden Planungsstufen in immer detaillierterer Form untersucht und in eine Abwägung eingestellt. Die abschließende Entscheidung über die Realisierbarkeit und Gestaltung des Vorhabens fällt erst auf der letzten Planungsstufe des öffentlich-rechtlichen Verfahrens, in der Regel im Planfeststellungsverfahren.“(Bundestagsdrucksache 18/9524, S. 15 Kapitel 2.0, zweiter Satz).

Die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) wurden erstmalig im Bundesverkehrswegeplan 2030 im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ermittelt, beschrieben und bewertet. (Kap. 4.2, S 17). Von allen geplanten Schienen Neu- und Ausbauprojekten werden 80 % in der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Bundesverkehrswegeplan als nicht umweltverträglich bewertet. Die räumliche Prüfung für das Projekt 2-004-V03 Korridor Mittelrhein: Zielnetz I, also auch den Main-Neckar Korridor, weist eine hohe Umweltbetroffenheit auf, die größte Betroffenheit bei Naturschutzvorrangflächen, Natura 2000 Gebieten, prioritären Wäldern und Vorrangflächen Kultur und Landschaft. Für eine Konsenstrasse eine kaum lösbare Aufgabe...

Zu der von dem Verfasser der db Trassendebatte angesprochenen zusätzlichen Südanbindung sei nur angemerkt, diese hat mit der Ansiedlung der Firma Alnatura auf den ehemaligen Kelley Barracks-Flächen völlig ihre Realisierungschance eingebüßt. Das vorrangige landesplanerische Kriterium für die ehemalige „Walter-Hoffmann-Trasse“ war und ist das Prinzip der Bündelung von Trassen, um möglichst große zusammenhängende unzerschnittene Räume zu erhalten. Mit der Nutzung als Gewerbegebiet wird die Trasse von der Eschollbrücker Straße so weit nach Norden verschoben, dass der vorgesehene Bündelungseffekt vollständig verloren gegangen ist. Auch wenn das Gewerbegebiet, was kaum zu vertreten ist, durch einen Tunnel vor Lärm und Zerschneidung bewahrt würde, mündet die Bahntrasse im Bereich der Stadtschneise mitten im geplanten Bannwald und zerschneidet diesen ungebündelt. Hier haben die Stadtväter „Zukunftsfähigkeit bewiesen“ und indirekt die Entscheidung über eine Anbindung von Darmstadt leichtfertig aufs Spiel gesetzt.

Wir bitten darum, die fehlerhaften Darstellungen der db Trassendebatte richtig zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Arnulf Rosenstock