

Fragestellungen der Westwaldallianz für das Digitale Bürgerinformationsveranstaltung zum Abschnitt Weiterstadt–Pfungstadt am Freitag, 16. Juli 2021:

1. Kann die DB Netz AG garantieren, dass auf der Trasse der Südanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes zur NBS niemals ein Güterzug verkehren wird?
2. Wie hoch sind die aktuell kalkulierten Baukosten für die Südanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes entlang der MNB und der Eschollbrücker Straße? Kann diese Südanbindung mit 32 Personenzügen am Tag zukünftig überhaupt wirtschaftlich betrieben werden?
3. Ist es denkbar, dass bis zum Baubeginn durch den zunehmenden politischen Druck und durch die steigenden Güterzugzahlen auf den Bestandsstrecken (RB und MNB), die Südanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes doch zweigleisig und als güterzugtaugliche Trasse ausgebaut werden muss?
4. Wie wollen Sie den Konflikt auflösen, der sich durch den im Klimaschutzgesetz verankerten Klima-, Umwelt- und Naturschutz und den geplanten großflächigen Waldrodungen bei Zepelinheim, im Westwald und im Jägerburger Wald ergibt?
5. Wieso weisen Sie die u.a. „Erhaltung, Naherholung und Naturschutz klimawandelresistenter heterogener Wald im Darmstädter Westwald und Pfungstadt“ als Ausgleichsmaßnahme aus? Der Waldeigentümer ist doch bereits heute verpflichtet, seinen Wald als solchen zu erhalten und zu pflegen, also auch mit neuen Bäumen aufzuforsten. Daher kann dies nicht als Ausgleichsmaßnahme geltend gemacht werden.
6. Ist es richtig, dass Sie den anfallenden überschüssigen Bodenaushub, für die DB Netz AG von Kostenseite sicher von Vorteil, im Europäischen Naturschutzgebiet Griesheimer Düne/Sand abladen möchten und damit auch dort eine Zerstörung der bestehenden Flora und Fauna in Kauf nehmen? Das möchten Sie den Bürgern als Ausgleichsmaßnahme verkaufen?
7. Welche Lärmschutzmaßnahmen haben Sie entlang der Main-Neckar-Bahn auf der Darmstädter Gemarkung vorgesehen um die zusätzlichen Lärmbelastungen der Anwohner durch die stark steigende Anzahl an Güterzügen zu kompensieren?
8. Wie lange kann die NBS und die Bestandsstrecken betrieben werden, bevor die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes zu einer Überlastung der vorhandenen und geplanten Strecken führen wird? Wie wird die DB Netz AG darauf reagieren? Mit einem zusätzlichen Ausbau einhergehend mit erneuten Waldrodungen zu Lasten von Klima, Natur und Umwelt?

9. Welchen mehr als zweifelhaften Ausgleich bekommen die Bürgerinnen und Bürger Darmstadts durch Ausgleichsmaßnahmen wie die Ansiedlung von Wisenten und Przewalskipferden in Münster und Hanau oder den Bau von Grünbrücken im Jägersburger/Gernsheimer Wald, wenn dafür im gleichen Atemzug mit dem Westwald die grüne Lunge Darmstadts vernichtet wird?
10. Wird die DB Netz AG für die geplante Südanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes entlang der Eschollbrücker Straße und der Heimstättensiedlung ein Gesamtlärmgutachten (Lärmemissionen der NBS, der Eschollbrücker Straße, der BAB 5 und des Flugverkehrs des Flughafen Frankfurt), das die Grenzwerte von 49 dB(A) in der Nacht und 59 dB(A) am Tag berücksichtigt erstellen lassen?
11. Ist zur zukünftigen Betriebsabsicherung ein vierspuriger Ausbau der MNB mit Einhausung ab Darmstadt Hbf bis südlich der Heimstättensiedlung zur Aufnahme der zusätzlichen Güterzüge denkbar? Könnte dieser vierspurige Ausbau der MNB, als Ersatz für die Südanbindung des Darmstädter Hbf an die NBS, auch deren Zweck erfüllen? Die Überleitung der Fernzüge und der Güterzüge auf der MNB auf die NBS erfolgt über eine getunnelte nördliche Riedquerung und würde damit die Städte und Gemeinden an der südlichen Bergstraße erheblich entlasten.