Schutzgut „Mensch“ einen der vordersten Plätze einnehmen. **Das ist Fakt!** (www.rhein-main-rhein-neckar.de/variantenentscheid.html)

➢ **Detaillierter Trassenvergleich**

Die Aussage, dass die DB alle Trassenvarianten einem intensiven und transparenten Vergleichsverfahren unter-zogen habe, ist falsch. Die Vorzugstrassenvariante II.b wurde erst vier Wochen vor der entscheidenden Sitzung am 13.11.2020 aus dem Hut gezaubert. Damit konnte deren Bewertung von keinem Forumsmitglied mehr geprüft werden. Und dies nach 4 Jahren Beteiligungsforum mit 11 Sitzungen. Oder lag diese bereits fertig ausgearbeitet in der Schublade? Die Riesenbaustelle gibt es nun nicht am Haardtring, sondern entlang der Eschollbrücker Straße, zu Lasten der Bewohner der Heimstättensiedlung, mit Dauerbeschallung und Erschütterungen auch nach Inbetriebnahme. Eine eingehauste Trassenvariante V.a entlang der MNB bedeutet zwar auch Baulärm während der Bauphase, danach würden aber alle bisherigen Lärm- und Schadstoffemissionen der MNB der Vergangenheit angehören. Lieber 5 Jahre Baustelle und danach für immer Ruhe, als 5 Jahre Baustelle und danach zusätzlichen Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen. **Das ist Fakt!**

➢ **Lärmbelastung der Gemeinden an der Ried- und Main-Neckar-Bahn**

Falsch ist auch die Behauptung der Grünen, dass die Variante V.a nicht zu einer Entlastung der Bahnstrecken der MNB führen wird. Die Städte und Gemeinden an der Bergstraße würden mit der Variante V.a vom Güterzugverkehr auf der MNB vollständig entlastet, da die Trassenvariante V.a westlich entlang der BAB 5 verläuft und sämtlichen Güterzugverkehr, der heute noch durch die Ortslagen dieser Städte und Gemeinden fährt, aufnehmen kann. Mit der Vorzugsvariante II.b bleiben den Anwohnerinnen und Anwohnern der Bergstraße – Stand heute – mind. 84 Güterzüge am Tage und in der Nacht erhalten. Und wie erfreut die Städte und Gemeinden in Südhessen darüber sind, zeigen die bereits heute angekündigten Klagen von Lorsch, Einhausen, Weiterstadt und jetzt auch Gernsheim. **Das ist Fakt!**

➢ **Unsere Prognose:**

Der Bau der Diretissima hat für die Bahn höchste Priorität. Anbindungen, wie die Darmstadts, sind nachrangig und werden in der Realisierung zeitlich weit hintenangestellt. Möglicherweise werden zwar Abzweigknoten vorgesehen, aber aus Kostengründen zukünftig nicht angebunden oder aus Fahrplangründen nicht bedient, da sich kein „Return of Invest“ ergeben kann. Dies nicht zuletzt, weil sich durch die gegenwärtige Situation aktuell manifestiert, dass sich viele physische Geschäftsreisen durch digitale Kommunikation als obsolet herausstellen und damit ein wichtiges Segment der ökonomischen Kostenkompensation im Personen(fern)verkehr wegbricht. Auch ist schwer zu glauben, dass von Bahn und Bund ein solches Unterfangen finanziert wird, schon gar nicht bei aktueller staatlicher Milliarden-Euro-Subventionierung mit Steuermitteln zur substantiellen Betriebsrettung der Bahn. Sollte es wider Erwarten doch zum Bau kommen, werden der Bahntrasse mind. 120 bis 240 ha Wald zum Opfer fallen.

➢ **Unser Fazit:**

Die Südanbindung Darmstadts mit Variante II.b hat für die Diretissima einen derart schlechten Nutzen-Kosten-Koeffizienten, dass diese Umweg-Variante lediglich prägnant in das Schwarzbuch der Steuergeldverschwendung des Steuerzahlerbunds bzw. als Fall beim Bundesrechnungshof eingehen wird.

Wollen Sie unseren Westwald retten und die Bahntrasse entlang der Eschollbrücker Straße verhindern? Dann sagen auch Sie bei der Kommunalwahl am 14. März 2021 „NEIN“ zu Bündnis 90/Die Grünen und CDU.

Gemeinsam sind wir stark!

Ihre Westwaldallianz Darmstadt

Kontakt:
Westwaldallianz Darmstadt
Gertrud-Ulmann-Straße 16
64295 Darmstadt
E-Mail: info@westwald.de
www.westwald.de

Westwaldallianz

Westwald! Retten! Jetzt!

Informationen für die Anwohnerinnen und Anwohner der Heimstättensiedlung, Bessungen und Siedlung Tann

Fakten zum ICE-Flyer B’90/Die Grünen!

„Das können doch nicht einmal die Grünen glauben was da geschrieben steht!“

Mit dem aktuell per Postwurfsendung zugestellten Flyer von B90/Die Grünen zur ICE-Anbindung Darmstadts, soll das offensichtliche politische Versagen der Grün-Schwarzen Stadtregierung beim Thema ICE-Anbindung schöngeredet werden.

Die DB Netz AG hat ohne Rücksicht auf Verluste ihr ureigenes Ziel, einer direkten Verbindung Frankfurt/Mannheim durchgesetzt und die Darmstädter Politik hatte diesem nichts entgegenzusetzen.

Wieder einmal wird die Lebensqualität in der Wissenschaftsstadt Darmstadt durch politische Fehlentscheidungen und der Missachtung von Klima-, Natur- und Umweltschutz nachhaltig geschädigt.

Die Darmstädter Bürgerinnen und Bürger fordern nach der Kommunalwahl am 14. März 2021 einen Politikwechsel in der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Die nächste Mahnwache für unseren Westwald findet am Freitag, dem 15. Januar 2021 ab 18:00 Uhr an der westlichen Eschollbrücker Straße statt.

Und nun zu den wirklichen Fakten, um dem Wunsch nach einer sachlichen und faktenbasierten Diskussion nachzukommen:

➢ **Anschluss an das europäische Schienennetz**

Die aktuell im Darmstädter Hbf haltenden 37 Fernzüge werden in Zukunft alle über die Diretissima Frankfurt/Mannheim an Darmstadt vorbeifahren. Mit der Inbetriebnahme der eingleisigen Umweg-Variante II.b, wird sich die Anzahl der haltenden Fernzüge auf 32 weiter verringern und die Anbindung Darmstadts an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn weiter verschlechtern. Wer wie die Grünen mit dem Fernzug nach Paris will, wird auch weiterhin in Frankfurt oder Mannheim umsteigen müssen. Eine Vollanbindung an das europäische Schienennetz sieht anders aus. **Das ist Fakt!**

➢ **Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs**

Mit dem Bau der Wallauer Spange erhält der Darmstädter Hauptbahnhof eine stündlich verkehrende Direktverbindung (Hessen-Express) zum Flughafen Frankfurt am Main und weiter zum Hbf Wiesbaden. Geplante Realisierung bis Ende 2026. Dies hat nichts mit der Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar (NBS) und der geplanten Umweg-Variante entlang der Eschollbrücker Straße zu tun. **Das ist Fakt!**

➢ **Trassenvariante mit geringer Lärmbelastung**

Bis die Neubaustrecke gebaut und in Betrieb genommen werden könnte, wird der Güterzugverkehr so stark zu-nehmen, dass weiterhin die Main-Neckar-Bahn (MNB) und auch die Riedbahn (RB) am Tage sowie in der Nacht für den Güterzugverkehr vorrangig genutzt werden müssen. Die NBS wird dann ausschließlich den Fernverkehrszügen vorbehalten bleiben. **Das ist Fakt!**

Wieso eine zusätzliche Bahntrasse entlang der Eschollbrücker Straße und damit eine Zunahme von Lärmemissionen zu einer geringeren Lärmbelastung für die Heimstättensiedlung führen soll bleibt absolut unklar. Eine Aufteilung in einen stärker belasteten Westteil gegen über einem weniger stark belasteten Ostteil der Heimstättensiedlung zeigt sehr deutlich, um was es in diesem „Grünen Flyer" geht, den Kampf um jede Wählerstimme!

Die aktuellen Planungen sehen einen Verbleib von mind. 84 Güterzügen (ca. vier Züge pro Stunde) auf der MNB vor. Wie bereits beschrieben, wird es bis zur Inbetriebnahme, durch den weiter zunehmenden Güterzugverkehr zu keinerlei Entlastung der MNB vom Güterzugverkehr kommen. Der Lärm wird bleiben, eher zunehmen. **Das ist Fakt!**

➢ **Klimaschutz und Walderhalt**

Die Stadtregierung und die grüne Regierungspräsidentin Lindscheid haben die Bannwalderklärung des Darmstädter Westwaldes solange verzögert, bis die DB Netz AG ihre Entscheidung für eine Vorzugsvariante am 13.11.2020 getroffen hatte. Man wollte der Bahn keine Steine in Form eines höheren Naturschutzes für ihre Entscheidung in den Weg legen. Der genehmigungsfähige Antrag, auf die Erklärung des Darmstädter Westwaldes zum Bannwald, liegt dem RP Darmstadt seit mehreren Jahren vor und wurde durch die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald gestellt. **Das ist Fakt!**

➢ **Trassenführung**

Ob die Trassenführung der Umweg-Variante unter oder entlang der Eschollbrücker Straße verläuft ist Wortspalterei. Fakt ist, dass die aktuellen Planungen spätestens ab dem Baseballplatz eine offene Trassenführung parallel und geländegleich zur Eschollbrücker Straße vorsehen. Mit diesem Trassenverlauf wird die Heimstättensiedlung nicht nur während der Baumaßnahmen mit erheblichem Lärm und Erschütterungen überzogen, sondern auch in der darauffolgenden Betriebsphase. Die Grundstücke und Gebäude in der Heimstättensiedlung werden spätestens mit dem Beginn der Bauphase einen drastischen Wertverlust erleiden. Und ob der geplante Tunnel bei dem Darmstädter Sandboden überhaupt in bergmännischer Bauweise gebaut werden kann, darf stark bezweifelt werden. **Das ist Fakt!**

➢ **Güterverkehr**

Die Darstellung einer zweigleisigen Güterzugtrasse entlang der Eschollbrücker Straße war aktueller Planungsstand der DB Netz AG, als die Plakate und Banner erstellt wurden. Damals stand OB Partsch auch noch zu seiner Aussage „Mit mir gibt es keine Bahntrasse entlang der Eschollbrücker Straße!", und seine Partei hat sich für die einzig ökologisch sinnvolle Variante, der Streckenführung entlang der bestehenden Trasse der Main-Neckar-Bahn mit Einhausung ausgesprochen. Heute noch nachzulesen im Wahlprogramm von B'90/Die Grünen für die Legislaturperiode 2016–2021, Seite 21 und 22. **Das ist Fakt!**

➢ **Lärmemission**

Die Lärmemissionen für die Anwohnerinnen und Anwohner der Heimstättensiedlung, der Siedlung Tann, von Weiterstadt und Griesheim werden mit der Vorzugstrassenvariante II.b und der Umweg-Variante weiter zunehmen. Die Anwohner am Haardtring und den angrenzenden Stadtteilen werden keine Verbesserung der Lärmemissionen erfahren. Mit der vom Hbf Darmstadt bis südlich der Heimstättensiedlung eingehausten Trassenvariante V.a würden die Lärmemissionen praktisch auf null reduziert. Dieser zusätzliche Lärmschutz durch eine Einhausung der erweiterten MNB wäre Gegenstand einer parlamentarischen Befassung. D.h. der Deutsche Bundestag müsste die zusätzlichen Mittel für Lärmschutzmaßnahmen bewilligen. Gleiches Verfahren das die Grünen nun auch für weitere Nachbesserungen anstreben müssten. **Das ist Fakt!**

➢ **Effektiver Waldverbrauch**

Die Beurteilung des effektiven Waldverbrauches und welche gravierenden Auswirkungen diese Vorzugsvariante II.b auf das Überleben des Darmstädter Westwaldes hat, überlassen wir einem Fachmann, dem Leiter des Forstamtes Darmstadt, Herrn Hartmut Müller in seiner aktuellen Stellungnahme. Seine Überschrift „Viel schlimmer geht's nicht" sagt alles. Nachzulesen auf der Internetseite von Hessen Forst (https://www.hessen-forst.de/post/aktuelles/viel-schlimmer-gehts-nicht/) oder unter www.westwald.de. Die aus dem Bau der Vorzugstrasse II.b resultierenden Folgeschäden für den Wald sind weitaus gravierender, als es die Grünen in ihrem „Grünen Flyer" versuchen herunterzuspielen. Eine belastbare und nachvollziehbare Berechnung des tatsächlichen Waldverbrauchs ist die DB Netz AG bis heute schuldig geblieben. Bei der Bewertung des Schutzgutes „Umwelt und Natur" liegt die Trassenvariante V.a weit vor der Vorzugstrassenvariante II.b auf einem der vordersten Plätze. Und mit der Berücksichtigung der Einhausung des Trassenverlaufs in Darmstadt würde sie auch bei den Berechnungen zum