

Pressemitteilung Nr. 07/2021 | Westwaldallianz Darmstadt

Grüne Wahlkampfhilfe! Forderungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und von Hessenforst entbehren jeglicher Realisierungschancen

Mit einer gemeinsamen Medieninformation vom 08. September 2021 informiert die Wissenschaftsstadt Darmstadt und Hessenforst über Forderungen an die DB Netz AG und den Bund, die über den aktuellen Planungsstand der ICE-Neubaustrecke (NBS) hinausgehen. Die erhobenen Forderungen betreffen vorrangig die Südanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes an die NBS und die NBS im Bereich der Siedlung Tann.

Laut den aktuellen Forderungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und Hessenforst soll der bergmännisch zu erstellende Tunnel unter der BAB 5 hindurch und dann als gedeckelter Trog (offene Bauweise die dann mit einem „Deckel“ geschlossen wird) bis zum Anschluss an die NBS im Bereich der BAB 67 weitergeführt werden. Im Bereich der Siedlung Tann soll die NBS vollständig in einem gedeckelten Trog verlaufen.

Die Darmstädter Westwaldallianz hält diese neuen Forderungen, die ungeprüft jedweder Realisierungschancen gestern an die Presse gegeben wurden, für unseriös, techn. nicht realisierbar und für 32 Fernverkehrszüge am Tag schlichtweg finanziell nicht darstellbar. Mit diesen Forderungen wird die angeblich günstigere aber umweltschädlichere Vorzugstrassenvariante 2.b zur teureren und weiterhin umweltschädlicheren Trassenvariante. Diese Forderungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und Hessenforst wären damit das Aus für die Vorzugstrassenvariante II.b und der Startschuss für die weit aus umweltfreundlichere und nun auch günstigere Trassenvariante V.a parallel zur Bestandstrasse der Main-Neckar-Bahn. Aktuell werden alle Forderungen aus der Region im Planungsbeirat eingesammelt und bewertet. Im nächsten Jahr werden die Anwohner dann von offizieller Stelle hören, dass ein bergmännischer Tunnel im Darmstädter Sandboden nicht zu realisieren ist und viel zu teuer wäre, also offene Bauweise. Aufgrund der dann möglichen geringeren Steigungen dann auch für Güterzüge? Weiterhin ist auch nicht garantiert, dass ein bergmännischer Tunnel mit einer Überdeckung von 10 bis 12 Meter den Waldbestand darüber wirklich schont. Im Bereich des geforderten gedeckelten Troges nach der BAB 5 bis zur BAB 67, muss aufgrund der offenen Bauweise weiterhin der Westwald im Bereich des gesamten Baufensters gefällt werden.

Weitere offene Punkte sind die dann benötigten Deponieflächen für das ganze Tunnelaushubmaterial aber auch die Berücksichtigung des Grundwassers, da dieser geforderte bergmännische Tunnel vollständig im Einzugsgebiet des Wasserwerkes Eschollbrücken liegt. Wie werden die Drainagewirkungen eines solchen Tunnelrohres berücksichtigt? Muss für die Deponierung des Aushubmaterials zusätzlicher Wald abgeholzt werden? Hat diesem Vorgehen der Forstamtsleiter, Hr. Müller zugestimmt oder musste er sogar zustimmen?

Dass eine Grün geführte Stadtregierung sogar dafür bereit ist, die Vorzugstrassenvariante II.b mit der unstrittig weitaus schlechteren Umweltbilanz zu verteidigen, indem sie diese bevorzugte Streckenführung von den Baukosten mit "ihrer Tunnelforderung bis zur A5" ins Unermessliche verteuern will, hinterlässt erhebliche Zweifel am Willen zum Klimaschutz und an ökonomischer Vernunft.

Ob man 32 ICE-Verbinden pro Tag verteilt auf gut 16 Stunden (jeweils ein Fernzug pro Stunde in Nord- und Südrichtung) als „vollständige Anbindung der Stadt und Region an das europäische Fernstreckennetz“ bezeichnen kann, darf bezweifelt werden. Für viele Reiseziele wird weiterhin ein Umstieg an den Hauptverkehrsdrehscheiben Ffm Hbf, Ffm Fernbahnhof und MA Hbf notwendig sein. Laut aktuellen Planungen fahren 139 ICE Fernzüge auf der Haupttrasse der NBS an DA vorbei.

Und durch die Verabschiedung und Nachschärfung des Klimaschutzgesetzes wird sich der Güterzugverkehr auf den Bestandsstrecken Main-Neckar-Bahn und Riedbahn bis zum Jahr 2040 mehr als verdoppeln. Die genannte „Freimachung der bestehenden Bahnstrecken zur Stärkung des regionalen ÖPNV“ wird in dieser Form sicher nicht eintreffen. Vielmehr werden die Anwohner durch zusätzlichen Güterzugverkehr noch stärker gesundheitlich belastet.

Die Westwaldallianz vermutet hinter dieser Medien-Information der Wissenschaftsstadt Darmstadt und Hessenforst viel mehr eine gut gemeinte aber leider zu offensichtliche Wahlkampfhilfe zu Gunsten der Grünen Direktkandidatin für den Wahlkreis 186 im aktuellen Bundestagswahlkampf. Es würde uns sehr überraschen, wenn diese Forderungen eine Halbwertszeit über den 26. September 2021 hinaus hätten. Alleine die Nichtfinanzierbarkeit dieser Forderungen wird diese noch vor einer techn. Prüfung auf Realisierbarkeit ad absurdum führen.

Frei nach Johann Wolfgang von Goethe „Die Botschaft hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube“ oder wie man in der Domstadt Köln sagen würde „Man kennt sich, man hilft sich“.

V.i.S.d.P.:

Darmstädter Westwaldallianz
Frau Simone Schramme
Gertrud-Ulmann-Straße 16
64295 Darmstadt
Mobil: +49 (0)179 5947871
mailto: info@westwald.de
www.westwald.de