

Viel Schlimmer geht's nicht

Vorzugstrasse II b der ICE NBS gefährdet das Überleben des Darmstädter Westwaldes

„All unsere Bemühungen zur Sanierung der Waldbestände im Darmstädter Westen vom Erzhäuser Gemeindewald im Wald im Norden bis zum Pfungstädter Stadtwald im Süden des Schutzwaldgürtels westlich von Darmstadt haben am letzten Freitag einen herben Rückschlag erlitten“. Diesmal war es nicht die Klimaveränderung oder der Maikäferengerling, die dem Westwald zugesetzt haben, sondern quasi „on Top“ ist die Entscheidung zur Vorzugstrasse II b der ICE NBS in fast allen Belangen zu Ungunsten der stark belasteten Wälder getroffen worden, erklärt Hartmut Müller, der Forstamtsleiter des Forstamtes Darmstadt. Es ist mir völlig unverständlich, dass gerade ein Verkehrsträger, der sich den Klimaschutz auf die Fahnen geschrieben hat, solche Abwägungsentscheidungen trifft.

Die nun geplante Direktissima durchfährt die Wälder des Forstamtes Darmstadt auf der Ostseite der A5 und A67 vom Erzhäuser Gemeindewald im Norden über den Staatswald, den Wald des Landeswohlfahrtsverbandes, den Stadtwald Darmstadt bis hin zum Stadtwald Pfungstadt an der Raststätte Eschollbrücken auf ca. 12 Kilometer Länge. Bedauerlich sind hier vor allem zwei Sachverhalte: Seit Jahrzehnten haben wir für eine West-Lage an der BAB gekämpft. Ein Aufreißen der Wälder an der Ostseite der BAB, wie nun festgelegt, führt dazu, dass der Wald neben der eigentlichen Rodungsfläche auf einer Wirkungstiefe von mindestens 200 Metern stark destabilisiert wird. Bei Rändern nach Osten sind diese Randwirkungen deutlich geringer. In gerade einmal zwei Folien zu Beginn der Präsentation am letzten Freitag wurde diese Thematik behandelt und abgewogen. Der Wald war halt auch dort zweiter Sieger, erklärt Müller.

Betrachtet man die Anteile des Tunnels oder zumindest der Troglage mit Deckel in der Direktissima, so stellt man fest, dass ca. 85 % der Wald durchschneidenden Strecke als offene Bauweise, der preiswerteren Bauweise mit dem weitaus größten Schaden auf den angrenzenden Wald geplant ist. Es ist davon auszugehen, dass hier nicht nur in der Bauphase ein 80 bis 100 Meter breites Baufeld geräumt werden muss. Auch später beim Betrieb der auf 300 Km/h ausgelegten Direktissima kann man keine Wiederaufforstung mit Hochwald an der Strecke vornehmen. Die Bäume im Westwald sind da viel zu instabil, um das Risiko eines Baumsturzes auf die Strecke riskieren zu können. Durch eine Tunnellösung zumindest als Trog mit Deckel könnten wir auch im Nahbereich der Strecke wieder Hochwald aufforsten.

Zur Direktissima hinzu kommt die Kurve Weiterstadt, auch hier ist nur teilweise im Westteil eine Trog Lösung vorgesehen. Der Wald östlich der BAB 5 wird in einer Kurve in südwestliche Richtung aufgerissen. Das noch relativ intakte Waldgebiet der Teufelshölle wird dem Wind und der Sonne von Südwesten schutzlos ausgesetzt.

Und schließlich führt die Südanbindung von Darmstadt als eingleisige Verbindung parallel zur Eschollbrücker Straße. Auch hier endet der vorgesehene bergmännische Tunnel vor dem Eintritt in den Wald. Auf ca. 2,5 km Länge wird der Wald in Richtung Süden aufgerissen. Diese Südränder sind für die Waldbestände katastrophal zu werten. Auch auf dieser Strecke ist nahezu komplett die offene Bauweise vorgesehen. Die Folgen für den Wald wären auch hier fatal.

Es ist für mich nicht erklärbar warum man beim Darmstädter Westwald einem der gefährdetsten Wälder in ganz Hessen, der eigentlich nun als Bannwald der höchsten Schutzkategorie des hessischen Waldgesetzes ausgewiesen werden soll, solche Abwägungsentscheidungen trifft. Der Lorscher Wald soll zumindest in den Teilen, in denen er Natura 2000 Gebiet ist, sogar mit einem bergmännischen Tunnel unterfahren werden. Bei uns im Forstamt Darmstadt wird in den allermeisten Streckenabschnitten die für den Wald verheerende offene Bauweise gewählt.

Es geht mir nicht darum den einen Wald gegen den anderen Wald, und erst recht nicht darum, Lärmschutzbelange der Menschen gegen Waldbelange abzuwägen. Setzt man die jedoch die gewählte Vorzugstrasse in der jetzigen Bauweise um, so opfert man den Darmstädter Westwald mit seinem überragenden Schutz und Erholungsfunktionen für die Darmstädter Bürger und die Bürger der Nachbarkommunen. Der 123 ha große Wald des Hospitalwaldes Hofheim betreut durch den Hessischen Landeswohlfahrtsverband wird sowohl durch Direktissima im Westen wie auch durch die Südanbindung entlang der Eschollbrücker Straße im Süden in Anspruch genommen. Von diesem Walddreieck zwischen den Autobahnen A67 und A5 und der Eschollbrücker Straße wird nahezu nichts mehr übrigbleiben.

Es ist nun endlich Zeit für ein Umdenken des Vorhabensträgers. Es müssen längere Tunnelstrecken, zumindest als Tunnel mit Deckel in den Streckenverlauf der Wälder, eingeplant werden. Gleichzeitig müssen die angrenzenden Waldbestände bereits jetzt, deutlich vor Beginn der Baumaßnahmen unterpflanzt werden, um die Waldbestände zu stabilisieren. Und schließlich muss der Vorhabensträger dafür sorgen, dass der Waldverlust durch Ersatzaufforstungen in den betroffenen Kommunen ausgeglichen wird. Aufforstungen, die mehrere Jahre nach dem Eingriff im Vogelsberg oder im Rheinvorland erfolgen, helfen den Menschen hier nicht. Verlorener Darmstädter Wald muss auch in Darmstadt ausgeglichen werden.

Wir als Forstamt „ziehen uns jetzt nicht in die Schmollecke zurück“. Damit wäre dem Wald nicht geholfen. Wir werden uns weiterhin im Rahmen des Beteiligungsforums aber auch in den späteren Planfeststellungsverfahren für die Belange des Waldes einsetzen, erklärt Müller. Ich hoffe und glaube, unsere Positionen werden von den Vertretern der betroffenen kommunalen Waldeigentümer unterstützt. Die Wälder im Westen von Darmstadt dienen den Menschen. Es ist nun wirklich an der Zeit, dass die Menschen bei Ihren Bedürfnissen zu mehr, schnellerer und umweltfreundlicherer Mobilität etwas an den Wald zurückgeben, bevor es für die Erhaltung der Wälder westlich von Darmstadt zu spät ist.

gez. Müller FD