

OB Partsch und Landräte stellen Vorzugstrassenvariante und das Beteiligungsforum in Frage

Die im 11. Beteiligungsforum Rhein-Main/Rhein-Neckar von der DB Netz AG präsentierte Vorzugstrassenvariante II.b wird nun vom Darmstädter Oberbürgermeister und den Landräten der Kreise Bergstraße, Groß-Gerau und Odenwald wieder in Frage gestellt. Der Landrat des Landkreises Darmstadt-Dieburg, Herr Klaus Peter Schellhaas und der Präsident der IHK Darmstadt, Herr Matthias Martiné haben das vorliegende Schreiben nicht unterzeichnet. Von Seiten der Politik wird befürchtet, dass die von der DB Netz AG präsentierte Vorzugstrassenvariante in der geplanten zweigleisigen Variante der Direttissima Frankfurt/Mannheim und die Trassen der Main-Neckar-Bahn und Riedbahn, die notwendigen Kapazitäten für die gesetzlichen Vorgaben der Verkehrswende aus dem aktuellen Klimaschutzgesetz nicht bereitstellen können.

In einem gemeinsamen Schreiben des Oberbürgermeisters und der Landräte an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Herrn Minister Scheuer, werden die den Bedarfsberechnungen zugrunde liegenden Zahlen und der nur 10 Jahre umfassende Berechnungszeitraum als veraltet und unzureichend dargestellt. Wie von der Westwaldallianz seit Jahren kommuniziert, sind seit der Aufstellung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans insbesondere die Anforderungen des Klimaschutzes auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene enorm gestiegen. Daraus folgt im Bereich des Schienengüterverkehrs zwingend eine erhebliche Steigerung der Zugzahlen gegenüber den Prognosen im aktuell gültigen BVWP, auf dem die aktuellen Berechnungen der DB Netz AG zur Vorzugstrassenvariante noch basieren. Der erfolgreiche Abschluss des aktuellen Beteiligungsforums Rhein-Main/Rhein-Neckar wird in Frage gestellt, da es keine verbindliche Aussage darüber gibt, ob die von der DB Netz AG präsentierte Vorzugsvariante II.b diesen zukünftigen Bedarf des Schienengüterverkehrs decken kann und mit welchen tatsächlichen Lärm- und Schadstoffemissionen an den betroffenen Bahnstrecken zu rechnen ist.

Konkret wird kritisiert, dass das Teilprojekt „3. Gleis an der Strecke Frankfurt-Mannheim zwischen Groß-Gerau und Riedstadt (BVWP Projektnummer 2-004-V03, Korridor Mittelrhein)“ aus dem Gesamtvorhaben ausgeklammert werden soll. Eine isolierte Betrachtung dieses Projektteils wird abgelehnt, da durch die neue Bahntrasse durch Siedlungsgebiete erhebliche Belastungen für die Region zu erwarten sind. Naturschutzgebiete werden erheblich beeinträchtigt, mit der Folge, dass das Gesamtprojekt undurchführbar werden könnte. Dies hätte direkte Auswirkungen auf die Neubaustrecke RMRN, die 2-gleisig geplant, dann allein nicht in der Lage sein wird, die Kapazitätsanforderungen des Schienengüterverkehrs abzudecken.

Schon seit Jahren fordern Teilnehmer des Beteiligungsforums den viergleisigen Ausbau der Neubau-
strecke RMRN, damit diese das Wachstum im Güterzugverkehr künftig aufnehmen kann, ohne den
Ausbau des regionalen Personenverkehrs zu gefährden und um die Bürger an den Bestandsstrecken
vom Lärm zu entlasten. Im letzten Beteiligungsforum wurde konkret dargelegt, dass eine zweigleisige
güterzugtaugliche Südanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs, für die erheblich steigenden Zug-
zahlen von bis zu 46% gegenüber den zugrunde liegenden Prognosen bis 2030 unabdingbar ist. Das
Gesamte zusätzlich zur Weiterstädter Kurve.

Die Forderungen des Darmstädter OB zusammen mit den Landräten an das BMVI und die erneuten
Forderungen nach einem zweigleisigen güterzugtauglichen Ausbau der Bahntrasse entlang der E-
schollbrücker Straße belegen, dass die vorgestellte Vorzugsvariante der Bahn in der derzeitigen Pla-
nung nicht den Anforderungen an die Kapazitäten aus dem Klimaschutzgesetz gerecht wird. Die
Main-Neckar-Bahn und die Riedbahn werden nicht wie von OB Partsch und der Stadtregierung be-
hauptet vom Schienengüterverkehr entlastet, eher zusätzlich belastet, und können in ihrem heutigen
Streckenausbau den zukünftigen Bedarf des Schienengüterverkehrs allein nicht bewältigen.

Da nun auch von der Politik die präsentierte Vorzugstrassenvariante II.b und der erfolgreiche Ab-
schluss des Beteiligungsforums Rhein-Main/Rhein-Neckar in Frage gestellt werden, muss die Sinnhaf-
tigkeit eines über vier Jahre andauernden und sehr aufwendigen Beteiligungsforums angezweifelt
werden. Da die den Berechnungen der DB Netz AG zugrunde liegenden Zahlen nicht die gesetzlichen
Anforderungen aus dem aktuellen Klimaschutzgesetz berücksichtigen, müssen alle Berechnungen
zum Schutzgut Mensch und Natur, auf die sich die Empfehlung für die Vorzugstrassenvariante II.b
stützen, auf Basis aktueller Zahlen und damit gesetzlicher Vorgaben neu durchgeführt werden. Zu be-
rücksichtigen ist dabei vor allem die erhebliche Zunahme des Schienengüterverkehrs, speziell auf den
Strecken der Main-Neckar-Bahn und der Riedbahn und des zusätzlichen Flächenverbrauchs bei einer
zweigleisigen güterzugtauglichen Südanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes und dem notwen-
digen vierspurigen Ausbau der Direttissima Frankfurt/Mannheim. U.a. in den Bereichen Weiterstadt
und Jägersburger Wald wird man dabei auf fast unlösbare Widerstände treffen.

Die Westwaldallianz Darmstadt stellt die Frage, warum diese aktuellen Vorgaben des Klimaschutzge-
setzes bei den Berechnungen und Planungen von Seiten der DB Netz AG nicht bereits berücksichtigt
wurden? Hätte auf Basis einer aktuellen Datengrundlage eine andere Vorzugstrassenvariante präsen-
tiert werden müssen, die nicht zu den Vorstellungen des Trassenverlaufs der Bahn gepasst hätten?
Ist das Beteiligungsforum RMRN eine reine Alibiveranstaltung zur Beruhigung der Bürgerinnen und
Bürger?

War die Präsentation der Vorzugstrassenvariante II.b durch die DB Netz AG am 13.11.2020 damit nur ein Wahlkampfgeschenk für Stadt und Region? Möchte sich ein Darmstädter Oberbürgermeister und die drei Landräte mit diesem Schreiben an das BMVI bereits heute absichern, da nach der Kommunalwahl 2021 das böse Erwachen über den tatsächlich notwendigen Streckenausbau und -verlauf für die Stadt und Region kommen wird?

Das von OB Partsch und Bündnis 90/Die Grünen als völlig überzogen und unwahr bezeichnete Horrorszenario einer Güterzugtrasse entlang der Eschollbrücker Straße, wie von der Westwaldallianz bildlich dargestellt, rückt damit einer notwendigen Realisierung durch die Bahn ein ganzes Stück näher. Dies bedingt, dass es zu weiteren sehr erheblichen Waldverlusten in der Region kommen wird.



Zuerst stirbt der Wald, dann stirbt der Mensch.

V.i.S.d.P.:

Darmstädter Westwaldallianz
Gertrud-Ulmann-Straße 16
64295 Darmstadt
mailto: info@westwald.de
www.westwald.de