

Die **Chronologie** und **Zukunftsaussicht** von 40 Jahren Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim im Raum Darmstadt

1999 - 2002 Integrierte Planung Südhessen: Diskussion von vier Varianten bei weitgehendem Einvernehmen, dass ein Anschluss der Region Starkenburg an eine Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main – Rhein/Neckar zweckmäßig bzw. notwendig ist.

2000 - 2004 Raumordnungsverfahren (ROV) und Landesplanerische Beurteilung des Regierungspräsidiums (RP): Einbindung DA-Hbf in die NBS ist aus raumstruktureller Sicht zwingend erforderlich, nur die Varianten IV und V sind als raumverträglich zu bewerten. Einstimmiger Beschluss der Regionalversammlung. Beide Varianten wurden 2010 in den Regionalplan Südhessen aufgenommen. Fußnote im Bundesschieneausbaugesetz (BschwAG) „Einbindung des Schienenpersonenverkehrs (SPFV) in der Region Starkenburg ist über den Hauptbahnhof Darmstadt sicherzustellen.“

2004 - 2006 DB AG lehnt eine Trassenführung über den Darmstädter Hauptbahnhof ab : Die Planungen ruhen. Mehdorns bekannter Satz „Ich halte nicht an jeder Milchkanne“.

2007 DB-Konsenstrasse Bahn-Chef Mehdorn/Darmstadts Oberbürgermeister Walter Hoffmann (SPD): Direttissima Frankfurt-Mannheim für durchfahrende Züge und Anbindung vom Hauptbahnhof Darmstadt über einen „Bypass“ entlang der Eschollbrücker Straße.

2007 und 2010: Gründung der Bürgerinitiativen „Kein ICE an der Eschollbrücker Straße“ und „Westwaldallianz Darmstadt“.

2007 - 2009 ICE-Beirat/Regionalforum: Die Diskussion um Trassenverlauf im Süden von Darmstadt (Eschollbrücker Straße) führt zum Abrücken von der DB-Konsenstrasse seitens der Stadt Darmstadt.

2011 Oberbürgermeisterwahl in Darmstadt: Sozialdezernent Jochen Partsch (Grüne) setzt sich bei der Wahl des Oberbürgermeisters gegen Amtsinhaber Walter Hoffmann durch. Die Bürgerinnen und Bürger verbinden mit der Wahl von Partsch die nicht erfüllte Hoffnung an eine Priorisierung des Klima-, Natur- und Umweltschutzes in Darmstadt.

2013 ZIV Studie für den Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt: Dem Magistrat wird empfohlen an der Vollenbindung des Hauptbahnhof Darmstadt festzuhalten.

2015/2016 Abweichungsverfahren vom Regionalplan Südhessen für eine neue Tunneltrasse nördlich des Bauvorhabens ALNATURA an der Eschollbrücker Str. wird vom RP bearbeitet und auf Antrag der Stadt Darmstadt von der Regionalversammlung Südhessen gebilligt.

2016: Der neue **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** und das darauf basierende Bundesschieneausbaugesetz halten an einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h zwischen Frankfurt und Mannheim als Mischverkehrsstrecke fest. Eine Vorbeifahrt an Darmstadt wird akzeptiert, wenn „einige“ ICE in DA-Hauptbahnhof halten.

2016 Wahlprogramm B'90/Die Grünen Darmstadt: Die Grünen legen sich in ihrem Wahlprogramm für die Legislaturperiode 2016 bis 2021 auf eine Vollenbindung des Hauptbahnhofes Darmstadt und eine Trassenführung entlang der Main-Neckar-Bahn fest. Das Vorwort des Wahlprogramms wurde von OB Jochen Partsch verfasst.

Sept 2016 Beginn des Beteiligungs-, besser Informationsforums zur „NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar“

März 2016 – Oktober 2020: OB Jochen Partsch betont sowohl mündlich gegenüber Bewohnern der Heimstättensiedlung als auch schriftlich in mehreren Pressemitteilungen:

- **„Es komme für ihn nicht infrage, dass die Heimstättensiedlung durch eine Neubaustrecke unverhältnismäßig belastet werde“.**
- **„Das habe ich immer gesagt und das sage ich auch heute: Eine Festlegung auf eine Streckenführung unmittelbar parallel zur Eschollbrücker Straße wird es nicht geben.“**
- **„Die Realisierung einer Trasse nördlich der Eschollbrücker Straße hat keinerlei Verwirklichungschance. Dies ist die feste Haltung der Stadt Darmstadt und diese werden wir auch durchsetzen.“**

Freitag, 13.11.2020: Bekanntgabe der Vorzugsvariante II.b durch DB-Netz AG als Direttissima vorbei an Darmstadt mit eingleisiger Personenverkehrsanbindung des Hauptbahnhofes Darmstadt entlang der Eschollbrücker Straße zu Lasten von Mensch und Natur. Darmstadts Oberbürgermeister Jochen Partsch (Grüne) hatte die präsentierte Variante II.b bereits im Vorfeld der Präsentation als **„sehr gute Variante“** gelobt, die den Anforderungen der Stadt am nächsten kommt.

2021 Neuer Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 beim Eisenbahnbundesamt (EBA). Jetzt von Zeppelinheim bis zur Eisenbahnstrecke Mainz-Aschaffenburg mit eigener Verkehrswirkung (HE X und einige IC / ICE) im bestehenden Netz der Deutschen Bahn.

2022 Gesicherter Nachweis des geschützten Heldbocks durch die Westwaldallianz Darmstadt auf der geplanten Trasse der Südanbindung und Antrag beim Regierungspräsidium Darmstadt auf Ausweisung des Naturschutzgebietes „Nördlicher Westwald“.

2025 Start der Planfeststellung PFA2 für den Abschnitt Weiterstadt bis Pfungstadt: Das Bodengutachten ergibt, dass der Bau eines bergmännischen Tunnels für die Südanbindung im Darmstädter Sandboden nicht möglich ist. Der geplante Tunnel entlang der Eschollbrücker Straße muss in "Offener Bauweise" ausgeführt werden und kann nun mit Steigungen realisiert werden, die die Südanbindung auch für Güterzüge befahrbar machen.

2030 Die Bauphase beginnt mit erheblichen Belastungen für die Anwohner der Heimstättensiedlung und Wertverlusten ihrer Immobilien.

2038 Abschluss der Bauarbeiten und Aufnahme des Zugbetriebes: 99% des Fernverkehrs der Deutschen Bahn fahren auf der Direttissima Frankfurt-Mannheim an Darmstadt vorbei. Dafür kann die zweigleisige und ab dem Baseball-Field geländegleiche Südanbindung des Hauptbahnhofes Darmstadt nun auch für den weiter stark wachsenden Güterzugverkehr genutzt werden.

2040 Überlegungen und Anträge für einen zusätzlichen Lärmschutz für die Tag und Nacht vom Lärm geplagten Anwohner der Heimstättensiedlung wurden von der **Grünen Stadt- und Bundesregierung** aus Kostengründen endgültig abgelehnt.