



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 14.02.2008	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat I Amt: Dezernat I	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss	Dezernat III Dezernat VI ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Öffentlich: ☐ ☐	Vorlage-Nr. 2008/0080 Magistratsbeschluss-Nr.

Betreff: ICE-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar, Anbindung Darmstadt Hauptbahnhof

Vorlage vom: 13.02.2008

Beschlussvorschlag: Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar Forderungen der Stadt Darmstadt Die Notwendigkeit der Anbindung der Wissenschaftsstadt Darmstadt an das nationale und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn ist angesichts der Bedeutung des Standortes als Zentrum von internationaler, hochtechnologieorientierter Wirtschaft und Wissenschaft sowie aufgrund der Ambitionen Darmstadts und der Region unabdingbar und unbestritten. Diese Anbindung ist über den Hauptbahnhof zu verwirklichen. Zur Sicherstellung dieser Anbindung und um der Deutschen Bahn AG die Möglichkeit zur konkreten Planung zu geben, werden im folgenden Beschlusstext Rahmenbedingungen für die planerisch-bauliche Umsetzung der ICE-Anbindung definiert. 1. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt fordert von der Bahn AG bei der Planung und Realisierung der Konsenstrasse eine Linienführung der Anbindung südlich des Darmstädter Hauptbahnhofes unter Beachtung folgender Maßgaben: a) Der Tieflage der Main-Neckar-Bahn folgend ist ein trassierungstechnisch sinnvoller Verlauf nördlich der Eschollbrücker Straße auszubilden. b) Die Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten von ortsansässigen Unternehmen im Planungsgebiet sind für die Stadt Darmstadt unabdingbar und ohne Einschränkungen zeitlicher oder räumlicher Art sicher zu stellen. Die Erschließung aller

Grundstücke entlang der Trasse ist sicher zu stellen.

- c) Die heute öffentlich zugängliche Straße zwischen Sportanlage Eiche und Kleyerstraße muss erhalten bleiben. Der beabsichtigte ebenerdige Ausbau zur Westranderschließungsstraße muss gewährleistet werden.
- d) Lärmschutzmaßnahmen sind in jedem Fall entlang der gesamten Streckenführung zu realisieren. Die Lärmschutzmaßnahmen sind stadtbildverträglich und raumsparend einzubinden. Störungen sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren.
- e) Die Zugänglichkeit zum Wald ist barrierefrei, sicher und ohne Umwege zu gewährleisten.
- f) Der Eingriff in Natur und Landschaft ist auf das unumgängliche Maß zu reduzieren. Das Minimierungsgebot ist unbedingt zu beachten. Insbesondere der Waldeinschlag im Bereich der Trassenführung und die Schutzabstände zur Strecke sind auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Es ist darzulegen, inwieweit während der Bauphase weitere Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert und vermieden werden können.
- g) Bei unvermeidlichen Eingriffen im Stadtgebiet Darmstadts sind Ausgleichsmaßnahmen schwerpunktmäßig auf Darmstädter Gemarkung zu erbringen.
- h) FFH- und Vogelschutzgebiete dürfen nicht angetastet werden. Der Schutz der Arten der Roten Liste, insbesondere von Arten der Anlage IV der FFH Richtlinie auch außerhalb von förmlichen Schutzgebieten ist zu berücksichtigen.

2. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt empfiehlt der Bahn AG, neue Tendenzen der Meinungsbildung im Bereich der Bergstraße und Baden-Württemberg aufzunehmen, welche aus verschiedenen Gründen die Prüfung einer Riedquerung zwischen der Raumordnungsvariante entlang der vorhandenen Main-Neckar-Bahn / Autobahn A5 und der Autobahn A67 fordern. Für die Stadt Darmstadt wäre der Bau der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar entlang der vorhandenen Main-Neckar-Bahn (Variante IV) im besonderen aus Gründen des Lärmschutzes nicht auszuschließen.
3. Die Verlegung der Haupttrasse von der östlichen Seite der A5 auf die westliche Seite soll durch die Bahn AG geprüft werden.

Anlagen: Beschluss des Magistrats der Wissenschaftsstadt Darmstadt vom 20.02.2008

Beschluss des Magistrats vom

Begründung:

Zwischen den ICE-Strecken im Norden (Köln – Rhein/Main) und Süden (Mannheim – Stuttgart) besteht eine Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn. Die daraus resultierenden Kapazitätsengpässe sind durch den Ausbau der vorhandenen Strecken (Riedbahn und Main-Neckar-Bahn) nicht zu beheben. Daher plant die Deutsche Bahn AG eine Neubaustrecke zwischen den Ballungszentren Rhein/Main und Rhein/Neckar für den Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Die große politische und gesellschaftliche Mehrheit in Darmstadt war und ist der Überzeugung, dass unsere Stadt an diese schnelle und attraktive Verbindung, über die künftig ein gewichtiger Teil des Fernverkehrs abgewickelt wird, angebunden werden muss.

Diese Anbindung an das Verkehrsmittel der Zukunft im Rahmen einer infrastrukturellen Entwicklung von nationaler sowie europäischer Dimension ist für die weitere Entwicklung der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Region von größter Bedeutung. Als Oberzentrum im prosperierenden Wirtschaftsraum Rhein-Main-Neckar sowie als Wissenschafts- und Kongressstadt braucht unsere Stadt eine qualitative und quantitative Steigerung und Verbesserung des Fernverkehrsangebots, um ihre Konkurrenzfähigkeit zu sichern und ihre Entwicklungschancen zu wahren – zum Wohle der Menschen heute und künftiger Generationen. Die ICE-Neubaustrecke bietet zudem die Chance, zusätzliche Kapazitäten im schienengebundenen Nah- bzw. Regionalverkehr aufzubauen, da die herkömmlichen Strecken vom Fernverkehr entlastet werden.

So klar wie die grundsätzliche Forderung nach einer Anbindung Darmstadts und der Region an die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, ist auch die Forderung, diese Anbindung über den Darmstädter Hauptbahnhof sicherzustellen. In diesen Hauptbahnhof wurde in den vergangenen Jahren stark investiert. Er ist heute ein hochmodernes und funktionsstarkes Mobilitäts- und Dienstleistungszentrum mit einer Vielzahl an Arbeitsplätzen im gewerblichen und im gastronomischen Bereich. An der Westseite steht ausreichend Parkraum zur Verfügung und die direkt zu erreichenden Linien des ÖPNV erschließen bequem, schnell und zuverlässig die gesamte Region. Darmstadt ist Universitäts- und Kongressstadt mit zahlreichen Bildungs-, Forschungs- und Entwicklungsinstituten, unsere Stadt ist ein dynamisches Wirtschafts- und Dienstleistungszentrum und ein wichtiger Behördenstandort. Ein entsprechendes Fahrgastpotenzial ist vorhanden, aber nur die direkte Anbindung über den Hauptbahnhof ist komfortabel und attraktiv genug, um dieses auszuschöpfen.

Nach einem zeitlichen Stillstand und Beharren auf der jeweiligen Position in der Angelegenheit drohte das Projekt aus der Finanzierung zu fallen. Planungsmittel des Bundes wurden eingefroren bzw. gestrichen, andere Linienführungen an Darmstadt und der Region Rhein-Main-Neckar komplett vorbei wurden bereits öffentlich diskutiert. In dieser kritischen Phase wurden seitens des Oberbürgermeisters, des Magistrats und Vertretern des Landkreises und des Bundestages mit dem Bahnvorstand, Herrn Dr. Mehdorn, persönliche Gespräche darüber geführt, inwieweit man doch noch eine gemeinsame Zielsetzung finden und die ursprüngliche Planung einschließlich der Anbindung Darmstadts realisieren könnte. In den weiteren Verlauf der Verhandlungen war das Land Hessen und die Region eng eingebunden. Das Abstimmungspapier, das eine Konsensvariante beschreibt, war schließlich Ergebnis dieser gemeinsamen Bemühungen. Diese Konsensvariante soll die Vorbeifahrt an Darmstadt im Sinne der Bahn parallel zur Autobahn sowie die Anbindung des Hauptbahnhofs im Sinne der Stadt über einen eingleisigen Ast ermöglichen. Wichtige Voraussetzungen hierfür sind u.a. eine feste Vereinbarung über eine bestimmte Anzahl qualitativer ICE-Verbindungen, die in Darmstadt halten muss und die Überprüfung der bisherigen Variante III, erweitert mit dem aktuellen Beschlussvorschlag um die Variante IV, im Zuge des Planfeststellungsverfahrens.

Wegen der Vorbehalte der Deutschen Bahn AG, ganz auf die Anbindung Darmstadts an die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar zu verzichten, erfolgten Beschlüsse des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung zur weiteren Entwicklung der Konsensvariante und zur Stärkung der städtischen Position gegenüber dem Planungs- und Vorhabenträger Deutsche Bahn AG. Beschlossen wurde auch die Einrichtung eines Darmstädter ICE-Beirats, in dem die möglichen Streckenverläufe sowie die Anregungen und Bedenken der Bürgerschaft im Rahmen fachlicher Begleitung gemeinsam mit der DB AG unter der neutralen Leitung und Moderation von Herrn Dr. Christoph Ewen erörtert werden sollten.

In den ICE-Beirat der Stadt Darmstadt wurden in den letzten Monaten verschiedene Variationen der südlichen Konsenstrasse eingebracht, im Anschluss untersucht und die Vor- und Nachteile diskutiert. Es wurde darüber hinaus ein Expertenhearing zu gezielten Fragestellungen veranstaltet. Die verschiedenen Interessensgruppen und Parteien konnten in dem Prozess eigene Vorschläge

und Meinungen einbringen. Die Diskussion im ICE-Beirat berücksichtigte viele Trassenvarianten. Zu allen Trassenvarianten wurden wichtige Argumente gesammelt.

Im Beirat wurde jedoch auch deutlich, dass die unterschiedlichen Interessen nicht zugunsten eines einvernehmlichen Trassenverlaufs integrierbar sind. Durch die Arbeit im Beirat konnten jedoch Eck- und Richtpunkte für die weitere Planung und Vorschläge der Bahn AG entwickelt werden.

Im ICE-Beirat bestand Einigkeit, dass bei den Rahmenbedingungen einer Trasse das Schutzbedürfnis der Bevölkerung vor Lärm und Zersiedlung, die Interessen des Umwelt- und Naturschutzes, die wirtschaftlichen Erfordernisse (z.B. Erweiterungsmöglichkeiten Darmstädter Unternehmen), die Entwicklung städtischer Verkehrsinfrastruktur, die Stadtbildverträglichkeit sowie die physikalischen Trassenparameter (Kurvenradien, Neigungen etc.) berücksichtigt werden müssen.

Die im Beschlusstext genannten Rahmenbedingungen zur Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar bilden die Grundlage zur Integration unterschiedlicher Interessen in die Planung.

Politische Grundlage der Entscheidung der Stadt Darmstadt zur Konsenstrasse war vor einem Jahr die Festlegung der Bahn AG, keinesfalls die Trassenvariante IIIa oder IV des Raumordnungsverfahrens zu bauen. Dahinter stand die Erkenntnis, dass die Bahn AG die rechtliche Möglichkeit hat, die Festlegung des Raumordnungsverfahrens zugunsten der Trassenvariante IV oder IIIa zu überwinden. Es hat sich jedoch in den vergangenen Monaten gezeigt, dass im Besonderen die Lage von Naturschutzgebieten mit europäischem Rang (Natura 2000) entlang der geplanten Trassenlage der A67 zu rechtlichen Problemen führen kann. Darüber hinaus konnte in den vergangenen Wochen festgestellt werden, dass unabhängig von der in der Stadt Darmstadt geführten Diskussion im Kreis Bergstraße und in Baden-Württemberg aus verschiedenen Gründen die Idee einer Riedquerung in die Diskussion eingebracht wurde, welche von einer nördlichen Raumordnungstrasse IV entlang der A5 von Nordosten nach Südwesten zur A67 führt.

Deshalb muss die Trassenvariante IV mit einem geänderten Verlauf entlang der Bergstraße durch die Deutsche Bahn und das Eisenbahnbundesamt im Planfeststellungsverfahren eingehend untersucht und bewertet werden. Die Beachtung dieser Option entspricht auch den Forderungen des ICE-Beirats zur Prüfung.

Walter Hoffmann
Oberbürgermeister

Klaus Feuchtinger
Stadtrat

Dieter Wenzel
Stadtrat