

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 25.09.2008	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat Amt: Stadtplanungsamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☐ ☐	Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung Straßenverkehrs- und Tiefbauamt Grünflächen- und Umweltamt ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☐ ☐	Vorlage-Nr. 2008/0420 Magistratsbeschluss-Nr.

**Betreff: ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar
Südliche Trassenführung für die Anbindung Darmstadts**

Vorlage vom: 23.9.2008

Beschlussvorschlag:

1. Die Erläuterungen der Deutschen Bahn (DB) zur südlichen Anbindung Darmstadts vom 22.08.2008 werden zur Kenntnis genommen.
2. Die von der DB vorgestellten Varianten erfüllen die Bedingungen der Stadt Darmstadt an die südliche Trassenführung nicht.
3. In einer Abwägung der beiden Ziele eines Schutzes der Wohnbevölkerung einerseits und des Schutzes des zusammenhängenden Waldgebiets andererseits kann die planerische Einschränkung der DB auf nur ebenerdige Trassierungsvarianten aus Sicht der Stadt Darmstadt nicht akzeptiert werden.
4. Die Stadt Darmstadt fordert die DB auf, eine erneute Untersuchung unter Berücksichtigung von Tieflage und Deckelung der Trasse – insbesondere im Bereich der Eschollbrücker Straße – zum Schutz der Anwohner vorzunehmen.
5. Der Erhalt der vorhandenen öffentlich genutzten Straße zwischen Kleyerstraße und

Eschollbrücker Straße bzw. die Neuplanung einer solchen Verbindung als Westranderschließungsstraße (B3-Verlängerung) ist unverzichtbar.

6. Die wirtschaftlichen Interessen der Stadt zur Entwicklung künftiger Gewerbeflächen und die Interessen ortsansässiger Unternehmen verbieten eine Zerschneidung der heutigen Kelley-Barracks.

Anlagen: DB Erläuterung zur südlichen Anbindung Darmstadts vom 22.08.2008

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Beschluss des Magistrats vom

Begründung:

Anlass

Am 22.08.2008 haben Vertreter der Deutschen Bahn in der Stadtverwaltung der Wissenschaftsstadt Darmstadt ihre Überlegungen zur Lösung der noch offenen Fragen bei der südlichen Anbindung Darmstadts vorgestellt. Die Aussagen der Bahn liegen schriftlich vor (siehe Anlage).

Grundlage dieser Ausarbeitung war der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 26.02.2008.

Von der Bahn werden 5 ebenerdige Trassenvarianten betrachtet:

- Bahn-1-Variante (entlang der Eschollbrücker Straße)
- Behördenentwurf (Querung der Kelley-Barracks Näherung Eschollbrücker Straße)
- Bahn-2-Variante (Umfahrung Kelley-Barracks und Näherung Eschollbrücker Straße)
- Stadtschneise (entlang Stadtschneise bis über die A5)
- Reitschneise (Stadtschneise, anschließend Reitschneise)

Die Deutsche Bahn beschreibt die einzelnen Varianten und prüft diese in Hinblick auf die von der Wissenschaftsstadt Darmstadt formulierten Anforderungen.

In einer zusammenfassenden Matrix werden die verschiedenen Trassenvarianten gegenüber gestellt und bewertet. Aus diesem Bewertungsverfahren geht der sogenannte Behördenentwurf als beste Trassenvariante hervor.

Innerhalb der Stadtverwaltung Darmstadt wurden die Ausarbeitungen der Bahn durch Stadtplanungsamt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Grünflächen- und Umweltamt und Straßenverkehrs- und Tiefbauamt geprüft und bewertet. Die einzelnen Stellungnahmen der Fachämter wurden durch das Stadtplanungsamt zu dieser Gesamtstellungnahme der Stadtverwaltung zusammengefasst.

Erläuterung

Alle von der Bahn vorgeschlagenen ebenerdigen Trassenvarianten haben für die Stadt Wissenschaftsstadt Darmstadt inakzeptable Auswirkungen.

Stadtschneise und Reitschneise

Die Stadtschneise und die Reitschneise bedeuten großen Waldverlust und Waldzerschneidung bzw. die Tangierung von FFH-Gebieten, so dass diese Trassenvarianten im Planfeststellungsverfahren aus diesem Grund scheitern könnten. Eine Abwägung zugunsten einer durch den Wald verlaufenden Trasse widerspricht dem naturschutzrechtlichen Minimierungsgebot, weil eine Bündelung der Neubaustrecke mit der Eschollbrücker Straße möglich ist und der gesetzlich geforderte Lärmschutz für die Anwohner eingehalten werden kann.

Aus naturschutzfachlicher Sicht stellen alle Trassenvarianten große Einschnitte in den Naturhaushalt des Westwaldes dar, die Stadtschneise und die Reitschneise jedoch die größten.

Aus forstfachlicher Sicht ist jeder Eingriff in den bereits stark vorgeschädigten Westwald abzulehnen, da beiderseits der Bahntrasse ein Streifen von jeweils knapp 30 Metern zu roden wäre, d.h. mit dem Bahnkörper ergäbe sich eine Waldrodung auf insgesamt 65 – 70 m Breite.

Die Bahn-2-Variante

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist die Bahn-2-Variante ebenfalls abzulehnen, da die Trasse im östlichen Teil auch von einer Bündelung mit der Eschollbrücker Straße abweicht, was einen beidseitigen Waldeinschlag erforderlich macht. Zudem entstehen kleine, kaum nutzbare und für den Naturhaushalt relativ wertlose Waldinseln.

Aus forstfachlicher Sicht sollten sog. „Zwickelflächen“, bei denen auf Grund der Trassenführung kleinere Waldflächen abgeschnitten werden, vermieden bzw. minimiert werden.

Die Bahn-2-Variante verhindert noch mehr als der Behördenentwurf die Erweiterung der Gewerbeflächen ortsansässiger Unternehmen.

Der Behördenentwurf

Der sogenannte Behördenentwurf beeinträchtigt die beabsichtigte Entwicklung ortsansässiger Unternehmen und zerschneidet auch die einzigen wesentlichen Potentialflächen für Gewerbe im Stadtgebiet. Selbst die Bahn stellt in ihren Erläuterungen vom 22.08.2008 fest:

„Aus der Darstellung kann man entnehmen, dass die Bahn-1-Variante als einzige Variante die Erweiterung der Firma Döhler und des Autohauses Wiest wie bisher beabsichtigt ermöglicht.“ (DB-Erläuterung S.7, 1. Satz)

Im Besonderen die Firma Döhler mit zahlreichen Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe hat für die mögliche Erweiterung von Produktionsanlagen qualitative Anforderungen, die nicht an beliebiger Stelle erfüllt werden können.

Die Verlegung der Trasse in Tieflage ist im Bereich der Kasernen ohne zwingende Gründe nicht durchsetzbar, weil diese Flächen dem Bund bereits gehören und die Planung der benachbarten Firmen bei einer Finanzierung der Trasse rechtlich unerheblich sind. Die Bahn weist zu Recht darauf hin, dass mit einer Untertunnelung auch die Erweiterung von Gewerbebetrieben in diesem Bereich bis zur Fertigstellung der Bauarbeiten behindert wäre.

Aus naturschutzfachlicher und forstfachlicher Sicht gilt für diese Trasse das Gleiche wie für die Bahn-2-Variante.

Die Bahn-1-Variante

Wegen der Bündelung mit der Eschollbrücker Straße ist bei dieser Variante der Waldeinschlag deutlich geringer als bei den nördlicheren Varianten und es entstehen keine Waldinseln. Aus naturschutzfachlicher und aus forstfachlicher Sicht ist diese Trassenvariante zwar immer noch ein Eingriff, aber im Vergleich besser zu bewerten als die nördlicher gelegenen Varianten.

Bei einer ebenerdigen Trassierung wäre jedoch die von der Stadt Darmstadt geplante Westranderschließungsstraße technisch nicht an die Eschollbrücker Straße anzuschließen, ohne mit aufwändigen Unterführungs- oder Überführungsbauwerken in Bereiche der heutigen Wohnsiedlung einzugreifen. Die Erschließung der künftigen Gewerbeflächen im Bereich der heutigen Kelley-Barracks von der Eschollbrücker Straße aus wäre bei ebenerdiger Lage nur unzureichend realisierbar.

Auch aus stadtgestalterischer Sicht wäre eine ebenerdige Bahn-1-Variante abzulehnen, da mit der Trassenlage eine deutlich wahrnehmbare räumliche Barriere entstehen würde, die durch teilweise begleitende Lärmschutzwände noch verstärkt würde.

Aus den vorgenannten Gründen ist die Bahn-1-Variante nur in Tieflage zu akzeptieren. Eine Tieflage dieser Trassenvariante erlaubt die ebenerdige Anbindung der geplanten Westranderschließungsstraße und eine Erschließung der heutigen Kelley-Barracks durch zumindest eine zusätzliche Brücke von der Eschollbrücker Straße aus.

Die Bahn-1-Variante wird sich trotz leichten Anstiegs bis zur Autobahn 5 im Bereich der Heimstättensiedlung dort in Troglage befinden. Damit wäre eine Querung durch Brücken von niedriger Höhe (und damit kurzen Rampen) möglich. Durch die Troglage wird auch die Schallausbreitung positiv für die angrenzenden Wohngebiete beeinflusst.

Die Bahn führt dazu in Ihrer Stellungnahme vom 22.08.2008 aus:

„Die Entscheidung, ob man aus der Tieflage der Main-Neckar-Bahn auftaucht, um für die Unterführung der Westranderschließungsstraße wieder abzutauchen, oder die Tieflage durch

Führung der Trasse in einem Trog beibehält, ist noch zu treffen. Hier besteht indirekt die weitgehende Möglichkeit, der Stadt Darmstadt beim Punkt Schallschutz entgegenzukommen; dies verursacht jedoch hohe Baukosten.“ (DB-Erläuterung S.4, 1. Absatz)

Weil die Troglage bzw. die abschnittsweise Deckelung der Trasse (Tunnel) im Bereich der Heimstättensiedlung die Anwohner einerseits vor Schall schützt und andererseits die Barrierewirkung der Trasse am weitesten mildert, kann durch geeignete Planung eine Ausgewogenheit der unterschiedlichen Interessen erreicht werden.

Andere Varianten

Die Bahn hat in Ihrer Stellungnahme vom 22.08.2008 das gesamte Variantenspektrum zur Ermittlung der Vorzugsvariante grafisch dargestellt. Darunter befinden sich mehrere Trassenvariante für die Hauptstrecke (2a,2b,2c,4a,4b), welche eine Neutrassierung im Darmstädter Süden entbehrlich machen würden.

Diese Trassierungsmöglichkeiten liegen jedoch außerhalb des Prüfungsauftrags, welcher durch die Vereinbarung der Stadt Darmstadt und der Bahn zur sogenannte Konsenstrasse abgesteckt wurde. Eine Beurteilung dieser Trassenvarianten ist derzeit auch nicht möglich, da keine weitergehenden Informationen hierfür vorliegen. Eine Auseinandersetzung damit wird erst mit Vorlage der qualifizierten Planfeststellungsunterlagen möglich sein.

Verlegung der Haupttrasse von der östlichen auf die westliche Seiten der Autobahn A5/A67

Aus den Unterlagen der Bahn geht hervor, dass aus naturschutzrechtlichen Gründen die Ostlage der Trasse vorzuziehen ist. Die Bahn weist darauf hin, dass im Vergleich der beiden Seiten nicht nur die unterschiedliche Länge der Trasse in FFH-Gebieten zu beachten sei, sondern auch die tatsächliche Betroffenheit der geschützten Arten in diesen Bereichen. Auch bei einer solchen Prüfung schneidet die östlich der Autobahn gelegene Trasse besser ab.

Es wird von der Bahn ebenfalls ausgeführt, dass durch die Troglage und ggf. zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen mit einer Einhaltung des gesetzlich geforderten Lärmschutzes im Bereich der Siedlung Tann auszugehen ist.

Zusammenfassende Bewertung

Mit der vorliegenden Untersuchung der südlichen Anbindung Darmstadts erfüllt die DB die Anforderungen aus dem Stadtverordnetenbeschluss vom 26.02.2008 nicht.

Die DB hat bei ihrer Betrachtung der möglichen Lösungen bereits enge wirtschaftliche Rahmenbedingungen gesetzt. Die Einschränkung der Bahn auf nur ebenerdige Trassenentwürfe kann aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt heraus nicht akzeptiert werden.

Eine fachlich fundierte Abwägung zwischen verschiedenen technisch machbaren Trassenvarianten ist nur möglich, wenn auch die Tieflage und gegebenenfalls auch eine Abdeckung der Trasse (Tunnellage) in Erwägung gezogen wird. Ein Ausschluss der Trassentieflage für Neubaustrecken ist angesichts der vorhandenen Tieflage der historischen Main-Neckar-Bahn im Untersuchungsgebiet schwer nachvollziehbar. Bereits mit Beschluss vom 28.8.2007 hatte die Stadtverordnetenversammlung gefordert, zum Schutz von Anwohnern und Natur „geeignete bauliche Maßnahmen (Tunnel, Troglage, Abdeckung)“ zu treffen.

Die insgesamt geringsten negativen Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und auf die Eingriffe in das zusammenhängende Waldgebiet legen eine Trassenvariante nah, welche in Tieflage entlang der Eschollbrücker Straße geführt wird (Bahn-1-Variante in Tieflage). Zum Schutz der Anwohner und zugunsten einer sicheren Quermöglichkeit ist zumindest eine abschnittsweise Deckelung (Tunnellage) unerlässlich.

Dezernent I**Dezernent III****Dezernent VI**

Walter Hoffmann
Oberbürgermeister

Klaus Feuchtinger
Stadtrat

Dipl.-Ing. Dieter Wenzel
Stadtrat