



Groteskes Gezerre um ICE-Trassenführung nimmt endlich ein Ende

Darmstadt, 16.11.2011

Im Tauziehen um die Führung der Neubaustrecke Rhein-Main - Rhein-Neckar hat die Hessische Landesregierung klar entschieden, die Trasse über den Darmstädter Hauptbahnhof zu führen. Für die Planungsregion Südhessen gilt der Regionalplan Südhessen / Regionale Flächennutzungsplan 2010. Er wurde am 17.12.2010 von der Regionalversammlung beschlossen und im Juni 2011 von der Landesregierung genehmigt. Mit der Bekanntmachung am 17.10.2011 (Staatsanzeiger 42/2011) ist der Plan in Kraft getreten und damit verbindliches Landesrecht.



Kernpunkt des Regionalplans ist die klare Zielvorgabe für die Neubaustrecke (S.100): "Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar zwischen dem Ausbauende in Neu-Isenburg-Zeppelinheim und der hessischen Landesgrenze bei Viernheim. Der viergleisige Ausbau des Streckenabschnittes Frankfurt Stadion - Neu-Isenburg-Zeppelinheim ist zwecks Entmischung von Fern-, Nah- und S-Bahnverkehr in die Neubaustreckenplanung mit einzubeziehen. Die Trasse ist über den Hauptbahnhof Darmstadt zu führen. Zwischen Darmstadt Hauptbahnhof

und dem Viernheimer Dreieck an den BAB 6/67 kann eine der beiden in der Karte dargestellten Trassenvarianten an der A5 oder A67 realisiert werden."

Das hat weitreichende Konsequenzen für das laufende Planfeststellungsverfahren:

- Die Deutsche Bahn AG als Verfahrensträgerin ist an diese landesplanerischen Vorgaben gebunden.
- Nicht die Stadt Darmstadt muss gegenüber der DB AG nachweisen, dass eine Führung der NBS über den Hauptbahnhof verkehrlich sinnvoll und raumplanerisch verträglich ist.
- Sondern jetzt müsste die DB AG schlüssig und zwingend nachweisen, dass die Vollanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs verkehrlich nicht sinnvoll ist.

PRO BAHN-Regionalvorsitzender Dr. Gottlob Gienger: "Damit hat das jahrelange groteske Gezerre um die Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs ein vernünftiges Ende gefunden. Der Hauptbahnhof und seine Zulaufstrecken (Regionalbahn, Bus, Straßenbahn) erschließen die Region Starkenburg mit 1 Mio. Einwohner. 1-2 ICE-Halte pro Stunde und Richtung während der RMV-Taktknoten zur Minute 30 garantieren optimale Umsteigezeiten vom Regional- zum Fernverkehr und damit konkurrenzlosen Fahrzeiten in der gesamten Reisekette. Jetzt sind die Darmstädter Kommunalpolitiker und Bürger gefordert, eine leistungsfähige Trasse für das umweltverträgliche Schnellverkehrssystem des 21. Jahrhunderts vorzuschlagen einschließlich Südanbindung. Zusammen mit der Korridoruntersuchung im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums für den Schienengüterverkehr vom Mittelrheintal bis in den Raum Karlsruhe bietet sich jetzt auch die Möglichkeit, Darmstadt und die Bergstraße vom stark wachsenden Schienengüterverkehr zu entlasten."

Quellen:

Der Regionalplan mit Textteil und allen Kartenteilen kann heruntergeladen werden von <http://www.landesplanung-hessen.de/regionalplaene/regionalplan-suedhessen/textteil-zum-download> Band 1 Regionalplan Südhessen 2010 Text (35,5 MB), Abschnitt 5.1 Schienenverkehr, Seiten 99-106.

Hessischer Staatsanzeiger <http://www.staatsanzeiger-hessen.de> Nr. 42/2011, Seiten 1311-1316.

Am 18.6.2011 wurde auf <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:192007-2011:TEXT:DE:HTML> eine europaweite Ausschreibung durch das Bundesverkehrsministerium platziert. "Verkehrliche Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse / Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe".