



Durch DB ausgewählte Trassenvariante unplausibel

Die im Beteiligungsforum nicht diskutierte Variante IIb verursacht maximalen Schaden für Mensch und Natur. Kosten der Varianten nicht transparent genug.

Südhessen, 10.12.2020

Überrascht nimmt PRO BAHN zur Kenntnis, dass von der für die Planung der Neubaustrecke zuständigen DB-Netz AG eine Variante bevorzugt wird, die erst Ende Oktober 2020 auftauchte und deren Bewertung von keinem Mitglied des Beteiligungsforums geprüft werden konnte. Die neue Variante wurde im Rahmen des elften Beteiligungsforums am 13.11.2020 vorgestellt [1]. Angesichts des vierjährigen Bestehens dieses wichtigen Gremiums, in welchem PRO BAHN bisher einen konstruktiven Austausch wahrgenommen hat, eine bedauerliche Entwicklung.

PRO BAHN und die Darmstädter Umweltverbände halten weiterhin die Variante Va (entlang der bestehenden Main-Neckar-Bahn und ab Bickenbach auf der Westseite der A5) für die beste Lösung, sowohl aus Verkehrs-, Betriebs- und Kostengründen, als auch aufgrund der wesentlich geringeren Umwelteinwirkungen auf Mensch und Natur.

„Die Realisierung der kurzfristig durch DB Netz entwickelten Variante IIb hätte einen maximalen Eingriff in die südhessischen Wälder zur Folge.“, gibt Bernd Rohrman, PRO BAHN-Fachreferent im Beteiligungsforum, zu bedenken. „Flora-Fauna-Naturschutzgebiete werden völlig überflüssig auf 8 km Länge durchschnitten. Außerdem gibt es erhebliche Konflikte mit den Wasserwerken und Wasserschutzgebieten an der A67 zwischen Eschollbrücken und Lorsch.“

In Darmstadt wird es durch die Vorbeifahrt im Westen und die Südausschleifung entlang der Eschollbrücker Straße einen doppelten Eingriff geben. Diese Form der Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs in das ICE-Netz verbessert die Fernverkehrsanbindung der Wissenschaftsstadt und Pendlerhochburg nur unwesentlich gegenüber der heutigen Situation. Da dieser Teil der Trasse nur ICE-tauglich sein soll, werden nach Prognosen der DB nachts weiterhin 42 Güterzüge auf der Main-Neckar-Bahn entlang der Bergstraße nach Heidelberg verbleiben.

Besonders irritiert ist PRO BAHN darüber, dass bei diesem wichtigen Projekt niemals eine Raumwiderstandskartierung der Varianten durchgeführt wurde, wie das beispielsweise sehr vorbildlich im Kinzigtal und im Raum Bad Hersfeld beim ebenfalls von der DB gemanagten Neubaustrecken-Projekt Hanau – Fulda gemacht wurde.

„Die einzelnen Bausteine der präsentierten Baukostendifferenzen von bis zu 300 Mio. Euro zwischen den Varianten wurden nicht nachvollziehbar dargelegt. DB Netz weigert sich, die geschätzten Baukosten für die einzelnen Trassenabschnitte zu benennen.“, so Rohrmann zum von der DB gewählten Vorgehen. „Auch die Angaben zur Lärmbetroffenheit der Bürger sind nicht überprüfbar, weil den Teilnehmern des Forums keine Isophonenkarten gezeigt wurden. So funktioniert eine transparente Beteiligung nicht.“

Die beschriebenen Entwicklungen der letzten Zeit lassen keine fundierte Einbeziehung aller Teilnehmenden des Beteiligungsforums erkennen. Gemäß dem Motto „Transparenz schafft Vertrauen“ plädiert PRO BAHN dafür, dass die DB sich selbiges zurückgewinnt, indem sie die fehlenden Datengrundlagen im weiteren Verfahren nachreicht und eine fachlich fundierte Diskussion dieser zulässt.

PRO BAHN wird das Projekt in den nun beginnenden Rechtsverfahren der Parlamentarischen Beratung, Regionalplanänderung, Linienbestimmung und Planfeststellung weiter kritisch begleiten. Eine Klagemöglichkeit wird durch den Fahrgastverband geprüft.

Abschließend bedauert PRO BAHN außerordentlich, dass der vierjährige Beteiligungsprozess mit einer fachlich unplausiblen Variantenauswahl dem Ende entgegen geht.

=====

Quelle/Weitere Infos:

Präsentation zum 11. Beteiligungsforum

https://www.rhein-main-rhein-neckar.de/downloads.html?file=files/page/06_Service/Presse_Variantenentscheid/20201113_RMRN_11_Beteiligungsforum_Praesentation_DB.pdf

=====