



ICE-Trasse über Siedlung Tann nur mit unmöglichem Aufwand realistisch

Darmstadt, 5.3.2010

Um die Trassenvarianten der DB-Neubaustrecke vor Ort auf bauliche Hindernisse abzuklopfen, hat der Fahrgastverband **PRO BAHN** Starkenburg kürzlich eine Ortsbesichtigung durchgeführt:

- Direttissima-Trasse entlang der A5 durch das Weiterstädter Industriegebiet bis zur Siedlung Tann
- Geplanter ICE-Halt Tann samt 16-spurigem Autobahnausbau im Bereich des Darmstädter Kreuzes
- Südliche Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs über die Konsenstrasse



Dabei kamen überraschende Erkenntnisse zu Tage, die den DB-Planern am grünen Tisch wohl entgangen waren. Hier die neuralgischen Punkte von Nord nach Süd:

1. An der Überquerung der A5 über die DB-Strecke Darmstadt - Wiesbaden müsste die Neubaustrecke die Altstrecke in Tieflage unterqueren. Der Abstand vom Dammfuß der A5 zu den Parkplätzen der Firmen Kaufland und Aldi beträgt nur 1-2 m, zum Parkhaus ca. 25 m. Während des Baus müssten beide Parkplätze und die Zufahrt zum Parkhaus beseitigt werden, die Standsicherheit des Parkhauses wäre gefährdet.
2. Das Fabrikgebäude der Fa. Schenk auf der Südseite der Rudolf-Diesel-Str. müsste beseitigt werden.
3. Der 2008 ausgebaute Knoten B42/A5 müsste unterquert werden, entweder in offener oder in bergmännischer Bauweise. Das östliche Widerlager der B42-Brücke steht der Bahntrasse im Wege, dieses müsste abgetragen werden und nach der Fertigstellung des Bahntunnels wieder aufgebaut werden - unzweifelhaft ein bauliches und verkehrliches Fiasko. Der Verkehr auf der B42, im Weiterstädter Industriegebiet und durch Rückstaus auf der A5 käme zum Erliegen, was hohe Schadensersatzforderungen der Unternehmen nach sich zöge. Lediglich die Auf- und Abfahrten könnten in bergmännischer Bauweise mit geringeren Beeinträchtigungen unterquert werden.
4. Der Parkplatz des Media Marktes erstreckt sich bis an den Dammfuß der A5 und Zufahrt, das Gebäude selbst hat nur ca. 10 m Abstand. Während des Baus müssten der Parkplatz und ein Teil des Gebäudes beseitigt werden.
5. Der gesamte Gebäudekomplex Möbel Sconto steht dicht an der A5, zumindest die Parkplätze müssten weichen.

6. Das nächste Hindernis ist das 2009 eröffneten Einkaufszentrum Loop5. Die Gebäudefront hat ca. 25 m Abstand von der A5. Unter dem Gebäude erstreckt sich eine zweigeschossige Tiefgarage mit einem Richtung Autobahn vorgelagerten 3-4 m breiten Lichtschacht. Die Standsicherheit des gesamten Gebäudekomplexes würde durch bergmännische oder offene Tunnelbauten gefährdet. Für weitere Autobahnfahrspuren ist kein Platz.
7. Das Fabrikgebäude südlich der Straße "Hochtanner Brücke" müsste beseitigt werden.
8. An der Siedlung Tann ergeben sich drei unübersehbare Probleme:
 - a) Beim geplanten 16-spurigen Ausbau der A5 müsste der gesamte Lärmschutzwall vor der Siedlung Tann weichen.
 - b) Ein ICE-Bahnhof erfordert eine unterirdische Aufspreizung auf 4 Gleise, Querschnitt mindestens 40 m.
 - c) Die Längsentwicklung des Tunnelbahnhofs von ca. 1 km erfordert aufwendige unterirdische Unterquerungen der A672 im Norden, der B26 und der A5 im Süden.

Fazit: Die Direttissima-Trasse durch das Weiterstädter Industriegebiet erforderte den halbseitigen Abriss des B42/A5-Knotens und den partiellen Abriss und die Stilllegung zahlreicher Gewerbebetriebe. Er würde ein jahrelanges Verkehrschaos verursachen. Die Frage der Standsicherheit der Tunnelbauten und der darüber liegenden Gebäude ist ungeklärt. Entweder müsste die Direttissima westlich der A5 verlaufen oder die 8-spurige A5 samt Weiterstädter Lärmschutzwall nach Westen verschoben werden, um auf der Ostseite Platz für die Tunnelbauten zu schaffen.

PRO BAHN-Regionalleiter Dr. Gottlob Gienger kommt daher zum Schluss: "Die Direttissima-Trasse und der ICE-Tiefbahnhof Darmstadt-West sind ein bauliches, finanzielles und verkehrliches Fiasko und nicht mit vertretbarem Aufwand machbar. Die geplante Autobahnverbreiterung erforderte die Beseitigung des Lärmschutzwalls an der Siedlung Tann. Diese Pläne gehören auf den Müll. Stattdessen sollte alle Beteiligten ihre Kräfte auf die Durchsetzung der Vollenbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs konzentrieren. Nur diese Lösung bietet eine ideale Verknüpfung zwischen Fern-, Regional- und innerstädtischen Verkehr. Die Nordanbindung ist weitgehend auf DB-Gelände möglich. Bei der Südanbindung ist als einziges ernsthaftes Problem die Durch- bzw. Unterfahrung des Geländes der Fa. Döhler zu lösen. Dies sind aber Peanuts im Vergleich zu den Hindernissen an der A5-Trasse."

Die Erkenntnisse von **PRO BAHN** können nachvollzogen werden auf "Google Maps" (jedoch ist das Weiterstädter Einkaufszentrum Loop5 noch nicht kartographiert).

<http://www.weiterstadt.de/deutsch/rathaus/buergerservice/stadtplan/index.php>

Luftbilder: <http://www.darmstadt.de/darmstadt-erleben/stadtplan/index.htm>

<http://www.openstreetmap.org>

Hintergrundinformationen:

Die Querschnitte einer zweigleisigen Schnellfahrstrecke betragen

- Ebenerdiges Planum 13,70 m, inkl. Entwässerungsgräben 18,90 m
- Für eine Lärmschutzwand sind ca. 2 m zu addieren
- Für eine Betonsicherungswand gegen den Straßenverkehr sind ca. 3 m zu addieren.
- Brückenbauwerke 14,10 m
- Zweigleisiger Tunnel in bergmännischer Bauweise 13 m Innendurchmesser
- zweigleisiger Tunnel in offener Bauweise 14 m, Baugrube mit Spundwänden 18 m
- Zweigleisiger Tunnel in offener Bauweise mit getrennten Tunnelröhren ca. 15 m