

*Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
Technologieregion Darmstadt Rhein-Main-Neckar
Wissenschaftsstadt Darmstadt
Deutsche Bahn AG*

Abstimmungspapier zur Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main - Rhein/Neckar

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, die Wissenschaftsstadt Darmstadt, die Technologieregion Darmstadt Rhein-Main-Neckar und die Deutsche Bahn AG sind sich einig, dass die Einleitung der Planfeststellungsverfahren für eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar (NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar) von höchster Priorität für Prosperität und Verkehrsfluss in Hessen, Deutschland und Europa ist.

Die laut Ergebnis des hessischen Raumordnungsverfahrens empfohlene Führung des Gesamtverkehrs über den Hauptbahnhof Darmstadt wird von Land, Region und Stadt nach wie vor befürwortet; es wird aber zur Kenntnis genommen, dass die Deutsche Bahn AG aus inhaltlichen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen die Umsetzung dieser Lösung nicht befürwortet. Mit dem Abstimmungspapier soll ein gemeinsamer Weg für eine zügige Realisierung des Großprojektes gefunden werden.

Vor diesem Hintergrund vereinbaren die genannten Partner ein konstruktives Vorgehen mit folgender Grundauffassung:

1. Die NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar dient im hessischen Teil vorrangig drei Zielen:
 - a) Schließung der Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz,
 - b) Schaffung dringend erforderlicher Trassenkapazität im überlasteten Korridor Rhein/Main - Rhein/Neckar,
 - c) Direkter Zugang des Wirtschaftsraumes Südhessen zum schnellen Fernverkehr durch die Einbindung des Hauptbahnhofs Darmstadt in die Neubaustrecke.

Das Land Hessen und die Deutsche Bahn AG dokumentieren mit der Unterstützung einer infrastrukturellen Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs in die NBS die Bedeutung und die Entwicklungspotentiale der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Technologieregion Rhein-Main-Neckar als eine der zukunftsstärksten europäischen Wirtschafts- und Wissenschaftsregionen.

Die Partner weisen darauf hin, dass durch die Deutsche Bahn AG, das Land Hessen und die Wissenschaftsstadt Darmstadt bereits hohe Investitionen in den Hauptbahnhof Darmstadt als regionale Verkehrsdrehscheibe getätigt wurden bzw. derzeit noch erfolgen.

2. Die Planfeststellungsverfahren für die NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar mit einer gemeinsam vertretenen Trassenführung (im folgenden: Konsenstrasse) sollen so schnell wie möglich eingeleitet und zum Abschluss gebracht werden. In den Planfeststellungsunterlagen wird die Konsenstrasse als Antragsvariante insbesondere auch im Vergleich zur Variante III des Raumordnungsverfahrens beschrieben und bewertet.
3. Die Trassenführung der von den Partnern gemeinsam vertretenen Konsenstrasse soll sowohl die Möglichkeit für Nord-Süd-Direktverkehre im Güter- und Personenverkehr (ohne Durchfahrung Darmstadt Hbf) als auch die Möglichkeit zum Anschluss von

Darmstadt Hbf sichern. Ziel der Einrichtung einer Umfahrungsmöglichkeit von Darmstadt ist auch, die Belastung der Menschen in Darmstadt wegen durchfahrender Güterzüge zu senken.

4. Die Konsenstrasse verläuft im nördlichen hessischen Abschnitt (ungefähr Zeppelinheim - Gräfenhausen) parallel zur BAB 5 und im südlichen hessischen Abschnitt (ungefähr nördlich Eschollbrücken - Viernheimer Dreieck) parallel zur BAB 67 jeweils in enger Bündelung mit der Straßeninfrastruktur. Diese Bereiche wurden im Raumordnungsverfahren als raumverträglich erklärt.
5. Um den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens Rechnung zu tragen, soll die Trassenführung im Zwischenabschnitt (ungefähr Gräfenhausen - nördlich Eschollbrücken) vor dem Planfeststellungsverfahren noch einmal optimiert werden. Alle Beteiligten gehen davon aus, dass sowohl für die „Führung über Darmstadt“ als auch für die „Nord-Süd-Direktverkehre“ die jeweiligen Trassenführungen identifiziert werden, die umweltschonend, verkehrsoptimiert und rechtlich unproblematisch sind.
6. Damit diese gemeinsam vertretene Trassenführung (Konsensvariante) auch umgesetzt werden kann und nicht durch konkurrierende Planungen belegt wird, soll diese ab sofort bei allen kommunalen und öffentlichen Planungen berücksichtigt werden.
7. Die Deutsche Bahn AG sichert zu, dass beide Äste des Zwischenabschnitts, d. h. die Führung über Darmstadt Hbf und die Nord-Süd-Direktverbindung, gleichzeitig gebaut werden (soweit dies vom praktischen Bauablauf her machbar ist). Die Parallelität der baulichen Ereignisse muss gewährleistet sein.
8. Zur Unterstützung des nun gemeinsam begonnenen Prozesses wurden von den Partnern vertrauensvolle Gespräche über die mögliche Verkehrsentwicklung im Korridor Rhein/Main - Rhein/Neckar unter Berücksichtigung der Konsenstrasse vereinbart. Als Basis dieser Gespräche wurden von der Deutschen Bahn AG Analysen erstellt, die konkrete Vorstellung von der Einbindung von Darmstadt Hbf und Südhessen in die Verkehrsströme im Personenfern- und Güterverkehr vermitteln. Diese Analysen müssen im nächsten Planungsschritt verfeinert werden.

Die Umsetzung der folgenden Ziele ist mit der vereinbarten Trassenführung zu erreichen:

- a) Die Streckenkapazität (Nennleistung) des Anbindungsastes beträgt zwei Züge pro Stunde und Richtung. ICE-Systemhalte in Darmstadt Hauptbahnhof mindestens einmal pro Stunde und Richtung werden durch die DB AG nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke sichergestellt.
- b) Möglichkeit, die sich ergebenden freien Kapazitäten der Main-Neckar-Bahn für Nahverkehr zu nutzen. Durch die Realisierung der NBS besteht südlich Darmstadt kapazitiv die Möglichkeit – im Vergleich Istzustand BVWP – den SPNV der Main-Neckar-Bahn nahezu zu verdoppeln.
- c) Geringere Beeinträchtigungen im Stadtgebiet gegenüber den Durchfahrungsvarianten und Variante V, da die Konsenstrasse bezogen auf die Raumfaktoren (Verlärmung, Städtebild, Flächeninanspruchnahme) raumverträglicher ist.
- d) Entlastung des Stadtgebietes Darmstadt um mehr als 210 von 564 durchfahrenden Zügen pro Tag gegenüber den Durchfahrungsvarianten.
- e) Entlastung des Stadtgebietes Darmstadt um bis zu 40 Güterzüge in den Nachtstunden.

- f) Schaffung der Netzkapazität für eine regionale Direktverbindung von der Main-Neckar-Bahn über Darmstadt Hbf zum Flughafen Bahnhof Frankfurt unter der Voraussetzung, dass der Rhein-Main-Verkehrsverbund die notwendigen Verkehrsleistungen bestellt.
9. Angesichts der Bedeutung der NBS Rhein/Main - Rhein/Neckar wird ein Projektbeirat eingerichtet, in dem die erforderlichen Abstimmungen stattfinden. Ziel ist, die positiven Erfahrungen zur Zusammenarbeit der sog. „Integrierten Planung“ fortzuführen.
 10. Die gemeinsam vertretene Trassenführung mit Durchfahrung Darmstadt Hbf und Nord-Süd-Direktverbindung erfüllt die Fußnote im BSchwAG. Die Partner gehen deshalb davon aus, dass die Finanzierung der anstehenden Planungsarbeiten und des Baus im Rahmen seiner umfassenden Verantwortung für den Ausbau der Schienenverkehrswege durch den Bund übernommen wird. Die getroffene Vereinbarung gilt nur unter dem Vorbehalt, dass die Wissenschaftsstadt Darmstadt, die Technologieregion Darmstadt Rhein-Main-Neckar und das Land Hessen keine finanzielle Beteiligung an der Erstellung der beschriebenen Eisenbahninfrastruktur leisten müssen. Auch im Rahmen der NBS-Planung gemeinsam initiierte und abgestimmte Gutachten werden aus dem Projekt der Bahn finanziert.
 11. Die Partner verständigen sich darauf, die Inhalte dieses Abstimmungspapiers durch jeweilige Gremienbeschlüsse abzusichern. Die DB AG ist gern bereit, ihre Planungen in Gremien von Land und Region vorzustellen und zu erläutern.