



Artikel drucken: Regierungspräsidium für Anbindung von Darmstadt

ICE

Regierungspräsidium für Anbindung von Darmstadt

Das Regierungspräsidium Darmstadt hat sich bei der geplanten Trasse von Frankfurt nach Mannheim für einen ICE-Halt in Darmstadt ausgesprochen. Dafür soll "Himmel und Hölle" in Bewegung gesetzt werden.

Das Darmstädter Regierungspräsidium (RP) untersuchte in den vergangenen Monaten insgesamt fünf denkbare Trassenführungen auf ihre wirtschaftlichen Chancen und die ökologischen Auswirkungen. Alle Varianten an Darmstadt vorbei seien mit der Landesplanung nicht vereinbar, sagte Regierungspräsident Gerold Dieke (FDP) am Mittwoch zum Abschluss des Raumordnungsverfahrens.

Für Südhessen nicht zumutbar

Ohne einen Direktanschluss in Darmstadt müsse die Region die Belastungen der Schnellstrecke ertragen, ohne einen Nutzen daraus zu ziehen, sagte Dieke. Dies könne Südhessen nicht zugemutet werden. Damit kam die Behörde zu einer ähnlichen Entscheidung wie das RP Karlsruhe, das der Bahn im Mai für die Strecke von Stuttgart nach Frankfurt einen ICE-Halt in Mannheim vorgeschrieben hatte. Die Beschlüsse gelten als Landesrecht. "Ich gehe davon aus, dass sich die Bahn und das Eisenbahnbundesamt als Träger des Planfeststellungsverfahrens daran halten", sagte Dieke. "Andernfalls wird die Landesregierung Himmel und Hölle in Bewegung setzen, um das Landesrecht durchzusetzen."

Zwei Varianten

Nach der Prüfung des RP sind zwei Varianten möglich. Die Behörde favorisiert die Trasse entlang der Bergstraßen-Autobahn 5. Die würde rund 945 Millionen Euro kosten und vor allem für Landwirte und Anwohner Nachteile bringen. Insgesamt würden 78 Hektar Ackerland verloren, und mehr als neun Kilometer der Strecke müssten mit Schallschutzwänden versehen werden. "Dafür werden nur 160 Hektar Wald verbraucht", sagte Regierungsdirektor Bernd Rohrmann.

Bei der zweiten Variante entlang der A 67 von Mannheim nach Darmstadt müssten dagegen 260 Hektar Wald gerodet werden. Außerdem führe die Trasse durch das Gebiet von drei Großwasserwerken, die rund fünf Millionen Einwohner versorgten. "Das birgt ein sehr hohes Risiko, vor allem beim Bau", sagte Dieke. Außerdem würde diese Variante auch mehr kosten. Veranschlagt sind rund 1,02 Milliarden Euro.

Bahn will keinen Halt

Die Bahn wollte Darmstadt und Mannheim aus Zeitgründen nicht an das Schnellbahnnetz anbinden. Als Begründung legten sie ein Gutachten vor, nach dem die um wenige Minuten langsamere Strecke rund eine halbe Million Fahrgäste abschrecken würde. Eine andere Untersuchung kam jedoch zu dem Ergebnis, dass etwa 480.000 ICE-Fahrer allein in Darmstadt zusteigen würden. "Die Zahlen wiegen sich also gegenseitig auf", sagte Dieke.

Bau wohl erst nach 2008

Das RP geht davon aus, dass die neue Strecke trotz der angespannten Haushaltslage des Bundes zügig umgesetzt wird. Der geplante Termin 2008 sei aber vermutlich nicht zu halten. Nach der bisherigen Planung werde jeder vierte bis fünfte ICE in Darmstadt halten. Die Mehrheit der Züge werde auf einem Extra-Gleis mit einer Geschwindigkeit von 250 Stundenkilometern durchrasen. Die RP-Entscheidung über die Trassen muss am 16. Juli von der Regionalversammlung Südhessen noch bestätigt werden. Dann beginnt das Planfeststellungsverfahren. Das letzte Wort hat das Eisenbahnbundesamt.

SPD begrüßt Entscheidung

Die SPD-Landtagsfraktion hat die Feststellung des Regierungspräsidiums Darmstadt unterdessen begrüßt. "Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens zwingt jetzt auch die Deutsche Bahn zur Einsicht, die sich den anderen Argumenten bislang verschlossen hat", sagte die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Landtagsfraktion Hildegard Pfaff in Wiesbaden.

Stand: 30.06.2004