

Einwendung im Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den geplanten Bau der DB-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, Planfeststellungsabschnitt 1 von Frankfurt am Main –Stadion bis zur Kreisgrenze zwischen dem Landkreis Groß-Gerau und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg auf dem Gebiet der Städte Frankfurt am Main, Neu-Isenburg und Mörfelden-Walldorf und dafür geplanten Kompensationsmaßnahmen auf ehemaligen Militärstandorten im Bereich der Städte Bruchköbel und Hanau und den Gemeinden Erlensee und Münster

Inhalt

1	Vorbemerkung	2
2	Darstellung der Baumaßnahmen zu Teil I Erläuterungsbericht	3
2.1	<i>Aufteilung in vier Planfeststellungsabschnitte zu 3 Erläuterungsbericht, Ordner 1</i>	3
2.2	<i>Bemerkung zu Anbindung Darmstadt und Region zu 3.2 Erläuterungsbericht, Ordner 1</i>	3
2.3	<i>Prognose zu 3.6. (Seite 27 Erläuterungsbericht).....</i>	4
2.4	<i>Großräumige Trassenwahl Zu 4.2. Erläuterungsbericht (Seite 51)</i>	4
2.5	<i>Trassenfindung Pfa 1 -zu 4.4 Erläuterungsbericht, S. 53, insbesondere Ostlage ICE NBS.....</i>	5
2.6	<i>Umweltauswirkungen zu 6.3.1 Erläuterungsbericht (Seite 63)</i>	6
2.7	<i>Erschütterungen zu 6.3.3 Erläuterungsbericht (Seite 64)</i>	7
2.8	<i>Niederfrequenzanlagen zu 6.4.2 Erläuterungsbericht (Seite 68).....</i>	7
2.9	<i>Feinstäube zu 6.5 Erläuterungsbericht (Seite 69 und 71)</i>	7
3	Zu Teil II des Erläuterungsberichtes Pfa 1 zu 3 Beschreibungen der Maßnahmen	7
3.1	<i>Parallelführung zu BAB 5 zu 3.1.2 Erläuterungsbericht (Seite 80/81)</i>	7
3.2	<i>Bauwerke zu 3.2 / 3.3 Erläuterungsbericht (Seiten 81 ff.).....</i>	8
4	Sonstiges.....	8
5	Entwässerung zu 3.5 Erläuterungsbericht (Seiten 93 ff.)	8
5.1	<i>Massenkonzept zu 5 Erläuterungsbericht (Seite 102 ff.)</i>	9
5.2	<i>Wasserrechtliche Belange zu Seite 107.....</i>	9
5.3	<i>Schutzgüter zu 7.2 Erläuterungsbericht (Seite 113 ff).....</i>	9
6	Anmerkungen zu Teil D, Ordner 8 ff.	10
7	Anmerkungen zu Anhang 15, Ordner 12.....	10
8	Abschließende Bemerkungen.....	10

Einwendung im Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für den geplanten Bau der DB-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, Planfeststellungsabschnitt 1 von Frankfurt am Main – Stadion bis zur Kreisgrenze zwischen dem Landkreis Groß-Gerau und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg auf dem Gebiet der Städte Frankfurt am Main, Neu-Isenburg und Mörfelden-Walldorf und dafür geplanten Kompensationsmaßnahmen auf ehemaligen Militärstandorten im Bereich der Städte Bruchköbel und Hanau und den Gemeinden Erlensee und Münster

1 Vorbemerkung

Der BUND Hessen und der NABU Hessen erkennen die Notwendigkeit einer zusätzlichen schnellen Schienenverbindung zwischen Frankfurt-Stadion und Mannheim an. Gleichwohl stellt die geplante ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar einen erheblichen Eingriff zum Schaden der bereits stark dezimierten regionalen Potentiale in Natur und Landschaft und vor allem für den Lebensraum Wald dar. Ständig wachsende Siedlungsräume, großflächige Infrastruktureinrichtungen, flächenintensive Trassen des Verkehrs und der Versorgung gefährden die sogenannten weichen Standortfaktoren der Region. Daher sind diese enormen Eingriffe durch die ICE NBS nur dann zu rechtfertigen, wenn der größtmögliche Nutzen aus der Schienenverbindung gezogen und die gesetzlichen Vorgaben des Schutzes für die Natur und der Vorsorge für den Menschen in Bezug auf Erholung und Wohnen über das mindest Erforderliche hinausgehend optimiert werden. Dazu gehört, dass insbesondere im Personenverkehr der schienengebundene Fernverkehr optimal mit dem schienengebundenen Regional- und Nahverkehr zu verknüpfen ist. Diese Verknüpfung kann in den Knoten am Frankfurter Flughafenbahnhof und Frankfurt Hbf sowie im weiteren Trassenverlauf der ICE NBS nach Ansicht der Verbände mit der direkten Anbindung des Darmstädter Hbf für die in Darmstadt haltenden Züge gelingen.

Auch wenn gegenüber dem Raumordnungsverfahren erkennbare Vermeidungs- und Minderungsanstrengungen im jetzigen Plangebiet des PfA 1 unternommen wurden, so haben die Verbände Bedenken, ob diese Maßnahmen ausreichen. Gerade im Hinblick auf die Kollisionsgefahr von Tieren - für Vögel, Fledermäuse aber auch beispielsweise der Zauneidechse im unmittelbaren Randbereich der NBS-Trasse und zwischen Bahn- und Autobahntrasse - mit Bahn- sowie Kraftfahrzeugverkehr ist der Nachweis zu erbringen, dass die vorgesehenen Maßnahmen wirklich zum Ziel führen. Die verstärkte Trennwirkung insbesondere im Waldbereich ist durch weitere Maßnahmen der Biotopvernetzung beispielsweise für Dachs und Fuchs nach den einschlägigen Vorschriften des Bundesverkehrsministeriums umzusetzen.

2 Darstellung der Baumaßnahmen zu Teil I Erläuterungsbericht

2.1 Aufteilung in vier Planfeststellungsabschnitte zu 3 Erläuterungsbericht, Ordner 1

Die Verbände begrüßen es, dass die Gesamttrasse in vier zeitlich getrennten, aber in ihrer räumlichen Lage und Funktion aufeinander abgestimmten Planfeststellungsverfahren von Frankfurt-Stadion bis Mannheim beginnend im Norden durchgeführt wird. Dadurch ist die Einbindung der Betroffenen besser möglich und Änderungen von Varianten in den folgenden drei Abschnitten **auch von PfA 2 und den im Text erwähnten PfA 3 und 4** im Grundsatz konfliktärmer möglich.

2.2 Bemerkung zu Anbindung Darmstadt und Region zu 3.2 Erläuterungsbericht, Ordner 1

Auf Seite 17 Erläuterungsbericht heißt es:

- 1.** ... Gleichwohl konnte der PfA 1 notfalls über den nördlichen Teil des PfA 2 jederzeit ans Bestandsnetz angebunden werden, so dass selbst beim isolierten Bau dieses Bereiches kein Planungstorso entstände. ...

Eine qualifizierte Anbindung des Oberzentrums Darmstadt in das Fernverkehrsnetz der Bahn ist aber nicht nur durch die Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs in den gesamten Betrieb einer Neubaustrecke zu erreichen, sondern auch möglich, wenn nur die in Darmstadt haltenden Fernzüge zwischen Frankfurt und Heidelberg/Mannheim über die vorhandenen Bahnstrecken geführt und damit an die bestehenden Neubaustrecken im Norden (nördlich Darmstadt Höhe Weiterstadt-Riedbahn bzw. DA-Arheilgen) und Süden (Heidelberg-Stuttgart/ Mannheim) angebunden werden. Zudem widerspricht die Führung einer Neubaustrecke über den Hauptbahnhof Darmstadt dem Grundsatz der engen Bündelung mit bestehenden Verkehrstrassen, da sowohl im Darmstädter Norden als auch südlich von Darmstadt bisher unberührte oder wenig beanspruchte Freiräume zerschnitten werden müssten. Nördlich Darmstadts (Höhe Weiterstadt-Riedbahn bzw. DA-Arheilgen) ist sowieso eine betriebliche Verknüpfung der ICE NBS mit den Altstrecken erforderlich, die zur Führung der in Darmstadt Hbf haltenden auf die ICE NBS ein- bzw. ausschleifenden Züge genutzt werden kann. Es bleibt dem künftigen Betriebsablauf überlassen, ob es sich dabei um reine ICE im Fernverkehr oder auch regionale Expresslinien (beispielsweise ... – Heidelberg / Mannheim – Bergstraße – Darmstadt – Ffm Flughafen – Wiesbaden und zurück) handelt.

Einen zusätzlichen Eingriff in Natur und Landschaft beim Bau eines Außenbahnhofs Darmstadt-West halten die Verbände gerade im Bereich des sensiblen durch Grundwasserabsenkungen vorgeschädigten Darmstädter Westwaldes für nicht zielführend. Er könnte regional nur durch zusätzliches zeitraubendes und durch lange Wege gekennzeichnetes Umsteigen am Darmstädter Hbf in die nicht direkt am Hbf haltende Straßenbahnlinie nach Griesheim (Umbauten erforderlich und Fahrtzeitverlängerung nach Griesheim von Darmstadt Stadtmitte) oder über die Straße erreicht werden. Die Verbände sind daher der Auffassung, dass die in Darmstadt haltenden ICE direkt über Darmstadt Hbf

geführt werden und zusätzlich den Erfordernissen der Mobilität und des Klima- und Luftreinhalteschutzes im dichtbesiedelten Ballungsraum Rechnung getragen wird, die bis Langen/Egelsbach 2-gleisige S-Bahn-Strecke längs der Main-Neckar-Bahn nach Süden über Darmstadt Hbf wie schon in den bestehenden Regionalplänen vorgesehen zu verlängern um den Betrieb insbesondere in den Stoßzeiten optimieren zu können. Auch der Bau der Regionaltangente West ist hierzu baldmöglichst erforderlich. Auch finanziell verknüpft mit der ICE NBS kann ein zusätzlicher ICE-Bahnhof Darmstadt entfallen, da die nächstgelegenen Knoten Ffm Hbf und Ffm Flughafen ohne große Umsteigeaktionen in kürzester Zeit (zehn Minuten – in dieser Zeit könnte nicht von der Bahn in die Straßenbahn und von ihr dann in den ICE in DA-West/Tann umgestiegen werden, selbst wenn alle Anschlüsse klappen) oder Parkaktionen (überlastete Rheinstraße mit Kreuzungen als Ausfallstraße Darmstadt zu den Autobahnen und Griesheim schon jetzt) erreicht werden können. Nach Süden wird Stuttgart über Heidelberg von Darmstadt Hbf aus zwar nicht mit T 300 aber dennoch schneller – ggf. auch über Ffm – erreicht als jetzt.

2.3 Prognose zu 3.6. (Seite 27 Erläuterungsbericht)

Die Verbände gehen davon aus, dass die Bahn-interne Fortschreibung der Prognosen (Erläuterungsbericht 3.6) des BVWP 2003 auf 2025 noch Reserven insbesondere im Güterverkehr aufweist.

2.4 Großräumige Trassenwahl Zu 4.2. Erläuterungsbericht (Seite 51)

Die Verbände begrüßen es, dass die beiden großen Infrastrukturprojekte ICE-NBS und 6-streifiger Ausbau der BAB A 67 zusammen gesehen und geplant werden sollen.

Wie im ROV schon ausgeführt wird bei der Trassierung der ICE-Strecke entlang der A 5 und A 67 ab dem Autobahnkreuz Darmstadt zusätzlich eine Verbreiterung dieser Autobahnen berücksichtigt. Im Regionalplan Südhessen ist der Ausbau der A 5 zwischen Darmstadt und der Landesgrenze und der Ausbau der A 67 zwischen Mönchhof Dreieck und Viernheimer Kreuz nicht als abgestimmte Planung sondern als Planungshinweis, für die noch landesplanerische Verfahren durchzuführen sind, aufgeführt. Die Verbände bezweifeln, dass eine mehr als 30 Jahre alte Autobahnverbreiterungsplanung in dermaßen sensiblen Gebieten den jetzigen gesetzlichen Anforderungen standhält.

Eine umfassende Detailanalyse, auf welche Weise die gewünschte Ausbaupazität der Autobahnabschnitte durch Um-/Rückbaumaßnahmen, Standspur-Wechselnutzung, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Querschnittsreduzierungen von Mittelstreifen, Überholfahrspuren und Seitenstreifen erzielt werden kann, steht noch aus.

Diese Analyse kann – wie im ROV Hessen durch mehrere Naturschutzverbände bereits gefordert – um das Ziel eines Baustreifens für die ICE-Strecke auf der Autobahn bzw. auf den Vorhalteflächen erweitert werden. Detaillösungen im Bereich von Brücken, Engstellen, Anschlussstellen und Rastplätzen, müssen flächensparend erarbeitet werden. So kann die Nutzung notwendiger Prallwände/-anlagen als Lärmschutz im Siedlungsbereich einen erheblichen Vorteil für die anzustrebende Lärmsanierung an der wirklich gebündelten Trasse darstellen.

Gleichwohl ist es auf jeden Fall sinnvoll und in vielen Gesprächen immer wieder von den Verbänden gefordert, die Zusammen-Planungen von Bahn und Autobahn asymmetrisch voranzubringen als beide Waldränder aufzureißen. So kann zumindest ein Waldrand erhalten werden.

2.5 Trassenfindung PfA 1 -zu 4.4 Erläuterungsbericht, S. 53, insbesondere Ostlage ICE NBS

2. *Zitat aus Erläuterungsbericht: Da die Anbindung der Neubaustrecke an den Eisenbahnknoten Frankfurt (M) in jedem Fall über die bestehende Bahnstrecke 4010 (Riedbahn) und die Anbindung an den Darmstädter Hauptbahnhof von der Autobahn BAB A5 in Richtung Osten erfolgen muss, wurde die Neubaustrecke im PA 1 in östlicher Parallellage zur Autobahn BAB A 5 konzipiert. Alle weiteren denkbaren Varianten erfordern entweder das mehrfache Queren der Autobahn A 5 oder orientieren sich nicht in gleichem Maße am Gebot der Bündelung der Verkehrswege.*

Wie die Verbände schon im ROV darlegten, ist beim Aufreißen des westlichen und nördlichen Waldrandes (ICE NBS in Ost- bzw. Südlage der bestehenden Trasse) mit Folgewirkungen und Waldausfall durch Sturmanfälligkeit und Sonnenbrand bis in eine Tiefe von 300 Metern in den Wald hinein zu rechnen. So ermittelte DAUSCHEK (Tausalzwirkungen auf Straßen in Wasserschutzgebieten, gws-Wasser/Abwasser 1978, 119, Seite 348-353) entlang von Eisenbahnlinien Streusalz- und Herbizidverwehungen sogar bis zu 700 Meter in das Bestandesinnere. Ein Aufreißen des östlichen und südlichen Waldrandes (Trasse in West- bzw. Nordlage) würde mit weniger Folgewirkungen (rund 100 Meter) in den Waldverbund hinein wirken.

Daher mag es zwar zutreffen, dass die Ausführung in Ostlage den Vorhabensträger billiger kommt als in Westlage aber für die Waldökologie und Waldökonomie und somit für die Erholungswirkung, Luftreinhaltewirkung, Klimafunktion und Lärmabschottungswirkung ist diese Trassenführung ungünstiger.

Nördlich Darmstadts – im PfA 1 – sind die Probleme beim Anlegen von gestuften Waldrändern im Vorgriff auf den Eingriff zur Stabilisierung des neuen Waldrandes geringer als im Bereich Darmstadt. Das bedingt ein dortiger höherer Grundwasserstand und damit die Wasser-Wurzelverfügbarkeit für Bäume im Gegensatz zur Grundwassertiefe des Darmstädter Westwalds wo 15 bis 30 Meter unter Flur gemessen werden. Auch ist zu hoffen, dass im PfA 1 Folge-Kalamitäten beispielsweise durch den Maikäfer anders als im Bereich Darmstadt eine Aufforstung oder eine (vorgreifende) neue Waldrandgestaltung und Waldrandanlage nicht unmöglich machen wie Versuche der Förster in im Darmstädter Westwaldbereich ergaben.

Allerdings: Schwammspinner, Waldgärtner, Kiefernprachtkäfer oder Forleule, bauen ihre Kalamitäten immer entlang von Waldrändern, die durch Eingriffe neu geschaffen werden, auf und breiten sich dort aus. Dieses Phänomen resultiert insbesondere aus linienförmigen Projekten durch Waldflächen und verlagerten Waldrändern. Daher ist dieses forstökologische Risiko in der Planung verstärkt zu berücksichtigen.

Auch im Plangebiet PfA 1 trägt das Vorhaben dem Walderhalt und der Entwicklung der Wälder insbesondere im hochbelasteten Ballungsraum Rhein-Main nicht Rechnung, indem nur das öffentliche Wohl des öffentlichen Verkehrs und dessen Investitionskosten erwogen und nicht gegenüber dem des Waldes gerecht abgewogen wird. Die Ostlage widerspricht

hier durch ihren höheren Waldverbrauch dem Forstlichen Rahmenplan Südhessen und den Beschlüssen des Landtags:

- In den Planunterlagen wird in der Flächenbilanz ein Ersatzaufforstungsbedarf nur für die Rodungsfläche – und dort teilweise nur unvollständig – hergeleitet. Nach den Vorgaben des Forstlichen Rahmenplanes müssen die Randwirkungen, insbesondere der linienförmigen Eingriffe, ebenfalls ausgeglichen werden.
- Waldinanspruchnahmen sollen möglichst vermieden werden, in Bereichen mit unterdurchschnittlichen Waldanteilen oder erheblichen Waldverlusten in den letzten Jahrzehnten sollen diese grundsätzlich unterbleiben.
- Zerschneidungen, insbesondere durch linienförmige Waldeingriffe sollen vermieden werden. Dies gilt insbesondere für naturnahe, unzerschnittene Waldgebiete sowie in Waldgebieten, die bereits in der Vergangenheit durch zahlreiche Zerschneidungslinien erheblich vorgeschädigt sind. (Hier sind insbesondere die Städte Frankfurt, Darmstadt (Westwald), Offenbach und die Kreise Offenbach und Groß-Gerau genannt.).
- Unvermeidliche Waldinanspruchnahmen sind möglichst zeit- und ortsnah zum Eingriff auszugleichen. Bei linienförmigen Eingriffen sind die Randwirkungen des Eingriffs mit zu bilanzieren.

Die Verbände fordern daher, dass die ICE-NBS in engster Bündelung mit vorhandenen Verkehrsstrassen auch im PfA 1 geführt wird und begrüßen es ausdrücklich, dass die Westwaldzerschneidende Konsenstrasse Darmstadt oder die Variante III des ROV Hessen aller Voraussicht nach nicht in das PfA 2 eingeführt werden. Außerdem wird begrüßt, dass im Vorgriff auf die Waldrandrodung der neue Waldrand aufgebaut werden soll.

Der zusätzliche Waldverlust durch Waldrandfolgewirkungen ist in die Berechnung des Ausgleichs mit ein zu beziehen.

- Den Erkenntnissen über die besonderen Anforderungen an die Raumverträglichkeit von Vorhaben trägt auch die Resolution „Wald“ des Hessischen Landtags vom 15.6.1994 Rechnung:

3. *„Der Schutz von Boden, Wasser, Luft, Klima und Fauna als unsere natürlichen Lebensgrundlagenist für uns Menschen lebenswichtig und eine zentrale Zukunftsaufgabe... ...Die Erhaltung des Waldes ist nicht nur für das gesamte Ökosystem von Bedeutung, sondern auch wegen der Schutz-, Nutz- und Erholungsfunktion für die Bevölkerung unverzichtbar... Zum Schutz der hessischen Wälder ist erforderlich.... die Vermeidung der zunehmenden Zerschneidung und Destabilisierung des Ökosystems Wald sowie die Vermeidung des verschwenderischen Flächenbedarfs...durch eine entsprechende Raumordnungspolitik und Raumplanung.“*

2.6 Umweltauswirkungen

zu 6.3.1 Erläuterungsbericht (Seite 63)

Die Verbände fordern, den Gesamtlärm von Bahn und Autobahn zur Grundlage der Lärmschutzberechnung zu machen und die Planung nicht mit den getrennten Berechnungen nach Lärmverursacher der 16. BImSchV zu beurteilen. Der Gesamtlärm wirkt, nervt und belästigt die Menschen bis hin zu gesundheitlichen Problemen und nicht der Einzellärm und der noch in Tag- und Nacht-Berechnungen gemittelt.

2.7 Erschütterungen zu 6.3.3 Erläuterungsbericht (Seite 64)

Strengere Maßstäbe sind anzuwenden: primäre schallbedingte Schwingungsimmissionen und sekundäre Luftschallimmissionen müssen zusammen beurteilt werden.

2.8 Niederfrequenzanlagen zu 6.4.2 Erläuterungsbericht (Seite 68)

Einer näheren Betrachtung bedarf die folgende Aussage:

4. Zitat: „Physikalisch bedingt können Magnetfelder von elektrifizierten Bahnstrecken den Kathodenstrahl einer Bildröhre (insbesondere eines Monitors) sowie medizinische Diagnose- und Laborgeräte beeinflussen.“

Es wird gefordert, Entfernungen von der Bahnstromtrasse anzugeben, um entstehende Beeinträchtigung quantifizieren zu können.

2.9 Feinstäube zu 6.5 Erläuterungsbericht (Seite 69 und 71)

Zu S. 69: Die temporäre Belastung durch den Baustellenverkehr **muss** und nicht „kann“ durch geeignete Maßnahmen reduziert werden. Feinstaub macht krank, insbesondere in Verbindung mit Lärmeinwirkung, die feinen Partikel werden kilometerweit verweht und addieren sich im ohnehin belasteten Rhein-Main-Gebiet.

Zu S. 71: Zwar trifft es zu, dass sich in den Hohlräumen des Schotterbettes Feinstpartikel niederschlagen und dadurch gebunden werden, nur ein Schotterbett wird nur in Teilbereichen des PfA 1 vorgesehen. Der größte Teil der ICE NBS verläuft auf Fester Fahrbahn (ohne Schotterbett).

Auch „Kleinvieh macht Mist“: für sich genommen ist die Aussage, dass der Beitrag des Schienenverkehrs zu PM10 bei angegebenen 0,8 bis 4,5 % sehr gering ist, stimmig, allerdings was vermieden werden kann, muss vermieden werden bzw. die Belastung auch durch staubschluckende Maßnahmen (Bewuchs an den Böschungen, beispielsweise Kletterpflanzen wie Efeu an den Schutz-Wänden) verringert werden.

3 Zu Teil II des Erläuterungsberichtes PfA 1 zu 3 Beschreibungen der Maßnahmen

3.1 Parallelführung zu BAB 5 zu 3.1.2 Erläuterungsbericht (Seite 80/81)

Der Abkommensschutzwahl als Erdbauwerk im Verhältnis 1:1,5 ist bei einer Höhe von 3,5 Metern rund 5 Meter breit. Zwar werden dadurch Aushubmassen an Ort und Stelle zwischen Bahn- und Autobahntrasse wieder eingebaut aber zu bedenken ist, dass der 5 m breite Streifen Sog- und Verwirbelungen der Autobahn und der Bahn ausgesetzt ist, sodass er als ökologisch sinnvolle Maßnahme ausscheidet. Zu bedenken ist ferner, ob er nicht dadurch zu einer Falle für Vögel werden kann, die ihn als Ansitz oder Zwischenstopp beim Flug über die Trassen nutzen wollen. Als Zwischenstopp – gerade im Waldbereich – wäre

er wohl auch zu niedrig, da die Züge (und LKW auf der Autobahn) mindestens 4 Meter hoch sind.

Zu begrüßen ist, dass der Rastplatz „Rosemeyer Ost“ zur Minimierung der Abstände der Trassen aufgegeben werden soll und die entstehenden zusätzlichen unvermeidbaren Zwickelflächen der Rastanlage Walldorf als zusätzliche Parkplätze ausgebaut werden.

Allerdings wird, wenn wir die Pläne richtig deuten, eine Zufahrt zum Rastplatz nur noch über die Autobahn selbst möglich sein, nicht mehr über forstliche Einsatzwege durch den Wald wie bisher – d.h. alternative und schnelle Rettungswege für die Feuerwehr Mörfelden-Walldorf würden bei Vorkommnissen auf der Rastanlage künftig entfallen?

3.2 Bauwerke

zu 3.2 / 3.3 Erläuterungsbericht (Seiten 81 ff.)

Seite 81: Der notwendige Bahnhofsumbau in Zeppelinheim soll dazu genutzt werden, unbedingt dafür zu sorgen, dass ein Barrierefreier Zugang möglich wird, was momentan nicht der Fall ist.

Seite 88: Die Verbände sehen die Gefahr des Rückschalles des Autobahnlärms Richtung Westen in den Siedlungsbereich von Mörfelden-Walldorf durch Schallschutzwände, die den Schall ungenügend schlucken. Es ist zu prüfen, ob der Lärm der Fahrzeuge auf der BAB 5 von der Lärmschutzwand östlich der Autobahn reflektiert wird und verstärkt nach Westen zurückgeworfen wird. Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat schon mehrfach versucht, eine Lärmschutzwand gegen den Autobahnlärm durchzusetzen, das wurde regelmäßig abgeschmettert, weil angeblich die Höchstwerte nicht überschritten würden. Es sollte insbesondere bei Ostwetterlage gemessen werden. Auch hier gilt: der Gesamtlärm, der bei den Menschen ankommt ist entscheidend für den Grad der Belästigung.

Seite 90: Flachdachgebäude (hier Modulgebäude) sind mit einer Dachbegrünung zu versehen.

4 Sonstiges

Nach Bau der ICE-Trasse wird es eine Unterbrechung bzw. einen Wegfall des vielbefahrenen Rad- und Wanderweges entlang der Riedbahn zwischen Walldorf und Zeppelinheim geben. Der Radweg wird bisher als Weg zur Arbeit mit Zufahrt zum Industriegebiet genutzt. Gefordert wird, diese viel genutzte Wegebeziehung wiederherzustellen.

5 Entwässerung

zu 3.5 Erläuterungsbericht (Seiten 93 ff.)

Wir sehen es ob der zunehmenden Menge an Gefahrgütern auf der Schiene als nicht ausreichend an, lediglich anfallendes Wasser in den Wasserschutzzonen I und II in die Zonen III a /b oder nach außerhalb der Schutzzonen abzuleiten ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen zu treffen. Insbesondere deshalb, da die Böden im Plangebiet keine ausreichende Rückhaltungswirkung für Schadstoffe aufweisen.

5.1 Massenkonzent **zu 5 Erläuterungsbericht (Seite 102 ff.)**

Lt. Tabelle 1 bzw. Seite 104 ergeben sich Überschüsse an Sanden und Kiesen, die zumindest zum Teil aus Feinsanden bestehen. Diese Feinsande sollten nicht entsorgt sondern nach Prüfung als Dünenband entlang der Strecke zur Biotopvernetzung der Flugsanddünen der Oberrheinebene genutzt werden. Die Schaffung weiterer Vernetzungselemente ist ein Anliegen, dem sich u.a. die TU Darmstadt, Lehrstuhl für Geobotanik, und das Projekt Ried und Sand widmet. Wegen der Bedeutung der Sandrasen im Oberrheingebiet ist es u.E. erforderlich, mögliche Sandrasenvernetzungsmaßnahmen auch nördlich von Darmstadt in die Randgestaltung der ICE NBS aufzunehmen.

5.2 Wasserrechtliche Belange **zu Seite 107**

Der Vorhabensträger schreibt von „zugelassenen Unkrautbekämpfungsmitteln“. In den Bestandsaufnahmen zur Wasserrahmenrichtlinie ist immer wieder zu sehen, dass Grundwasser verunreinigende diffuse Stoffeinträge entlang von Bahnlinien sich häufen. Wann endlich werden anstatt Chemie andere Möglichkeiten der Aufwuchsbekämpfung angewandt.

5.3 Schutzgüter **zu 7.2 Erläuterungsbericht (Seite 113 ff)**

Es ist richtig und wichtig, den Wald als Wald mit Erholungsfunktion beizubehalten. Hierzu gehört auch der größtmögliche Schutz vor Lärm und seiner Funktion des Sichtschutzes und des Staubfilters.

Wir haben ferner Bedenken, dass die Maßnahmen der zusätzlichen ICE NBS für waldbewohnende Tiere wie Vögel oder Fledermäuse oder auch Fuchs oder Dachs nicht ausreichen, die Isolationswirkung aufzuheben. Daher sind zusätzliche genügend ausgestaltete Grünverbindungen beim Herstellen der bisherigen (Wirtschafts-) Wegeverbindungen zu fordern. Einschlägige Vorschriften sind beim Bundesverkehrsministerium zu erhalten.

Selbstverständlich ist die Auswahl der Bauzeiten und Baustelleneinrichtungen und Rodungsarbeiten (vgl. S. 131) außerhalb der Brut- und Setzzeit bzw. Arbeiten an oder in Gewässern in der Laich- und Entwicklungszeit von Fischen und Amphibien.

Die Leiteinrichtungen von Amphibien (Seite 161) sollten im Minimum 100 anstatt geplanter 50 Meter an den betreffenden Durchlässen betragen, zu prüfen sind im Einzelfall auch weitergehende Maßnahmen.

Auch die beabsichtigte „ökologische Baubegleitung“ (Seite 159) ist unbedingt erforderlich.

Generell gilt: Vermeidung und Minderung im Plangebiet ist aufgrund der verbleibenden Wald- und Landschaftsstrukturen vorrangig. Die großflächigen Kompensationsgebiete sind im Laufe der Gesamtplanung auf jeden Fall notwendig.

6 Anmerkungen zu Teil D, Ordner 8 ff.

Zu begrüßen sind die bereits erwähnten Durchlässe für Amphibien, und auch die fledermausgerechte Gestaltung einer Wegeüberführung (V 13 a, Seite 25 von 81). Allerdings sollten mehrere der Wirtschaftwegeüberführungen derart umgestaltet und die Fledermausleitbänder auch so ausreichend ausgestattet werden, so dass sie größere sommerliche Trocken-Hitze-Perioden überstehen.

Kollisionsschutzzäune sind nicht nur bei Überführungen sondern auch längs der Trasse vorzusehen, da insbesondere im Waldbereich mit verstärktem Vogel- und Fledermausflug zu rechnen ist.

Bei der Umsetzung der trassenfernen Maßnahmen sollten ebenso Biotop-Vernetzungsstrukturen (Grünbrücken über angrenzende Verkehrsstrassen in jenseitige (Wald-) Habitats) auch für nicht flugfähige Tiere vorgenommen werden. Dies gilt insbesondere für ansonsten durch Verkehrsstrassen begrenzte isoliert liegende Bereiche wie Campo Pond, um größtmöglichen Nutzen für die Natur zu ermöglichen.

7 Anmerkungen zu Anhang 15, Ordner 12

Beispielsweise Ordner 12, Seite 35 - Erhöhte Lärm- und Erschütterungsemissionen werden durch den verstärkten Güterverkehr auf der Trasse 4010 entstehen – eine relevante Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens insbesondere erfolgt während der Nacht. Um Vorsorge für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung zu treffen ist mehr kombinierter Schallschutz vor Bahn- und Autobahnlärm erforderlich.

8 Abschließende Bemerkungen

Aus Sicht der unterzeichnenden anerkannten Naturschutzverbände sind gegenüber dem Raumordnungsverfahren erhebliche Verbesserungen eingebracht worden, die aber noch nicht ausreichen, im Plangebiet selbst alle Möglichkeiten zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen in Natur und Landschaft, dem Artenschutz und für die Menschen auszuschöpfen.

Im Sinne des Klimaschutzes und der Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene sollte mit der verbesserten Umsetzung der Planung der ICE NBS und mit dem Ausbau des S-Bahnnetzes (wie 2. Gleis von Langen/Egelsbach Verlängerung an die Bergstraße, RTW) und der Einrichtung des verdichtenden Taktes auf den Altstrecken sowie der Modernisierung von Bahnhöfen – Barrierefrei sowie modernes Park & Ride beispielsweise auch in Walldorf – in der Region baldmöglichst begonnen werden. Unabänderlich ist aber auch ob des verstärkten erwarteten Güterverkehrs die Altstrecken und die NBS mit ausreichendem Lärmschutz zu versehen, der über die 16. BImSchV hinausgeht. Die Finanzierung der Maßnahmen tragen letztendlich sowieso die Steuerzahler, die ein großes Interesse daran haben, einen funktionierenden integrierten schienengebundenen Verkehr zu erhalten. Es muss daher möglich sein, im politischen Raum das Beste für die Menschen und die Natur beim Bau von Infrastruktureinrichtungen zu tun.