

Einwendungen zur ICE-Anlage Darmstadt–Kranichstein

Inhalt

1. Mängel in der Öffentlichkeitsbeteiligung	1
2. Konflikte mit dem Flächennutzungsplan	2
3. Konflikt mit dem Regionalplan.....	5
4. Verzicht auf Umweltverträglichkeitsprüfung.....	7
5. Einzelaspekte zur Schallbelastung	8
6. Belastungen und Konflikte durch Baustellenverkehr	10
7. Hydrogeologisches Gutachten und Versickerungspotentiale	11
8. Unbewältigte Auswirkungen auf den Bahnübergang Jägertorstraße	16

Die Stadt Darmstadt hat mit amtlicher Bekanntmachung vom 04.12.2023 im Darmstädter Echo auf die Offenlage der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben Darmstadt-Kranichstein - Abstell- und Behandlungsanlage, **Geschäftszeichen 55142-551ppw/178-2023#022**, hingewiesen. In dieses Verfahren bringen die Unterzeichner als betroffene Anwohner mit Unterstützung der Interessengemeinschaft Arheilger Bürger (IGAB) und deren Projektgruppe AKW (Arheilgen – Kranichstein – Wixhausen) hiermit nachstehende **Einwendungen** ein:

1. Mängel in der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Wahl des Offenlagezeitraums vom 14.12.2023 bis 22.01.2024 wird beanstandet. Die Offenlage fiel in die Weihnachtszeit und die Zeit zwischen den Jahren, die von den Menschen – auch den Betroffenen – als Zeit der Ruhe beansprucht wird, in der man nicht gerade die Bearbeitung von Planfeststellungsunterlagen in den Vordergrund stellt. Auch die städtische Verwaltung war nur eingeschränkt in Betrieb, wie bereits die Lücke in der Präsenz-Offenlage beim Stadtplanungsamt vom 24.12.2023 bis 01.01.2024 andeutet (Amtliche Bekanntmachung, Absatz 3).

Trägern öffentlicher Belange wurde vom verfahrensführenden Eisenbahnbundesamt hingegen eine Frist zur Stellungnahme bis zum 13.03.2024 eingeräumt. Die Offenlage hätte also durchaus erst im neuen Jahr – nach Weihnachts- und Silvesterpause durchgeführt werden können. Durch die gewählte Offenlagefrist sind selbst bislang nicht beteiligte städtische Ämter benachteiligt. So konnte z.B. das Umweltamt erst am 03.01.2024 seinen Naturschutzbeirat von der bereits seit einem halben Monat laufenden Offenlage informieren. Anerkannte Naturschutzverbände wurden offenbar gar nicht an dem Verfahren beteiligt, wie aus der Verteilerliste zur TöB-Beteiligung zu schließen ist.

Außerdem hatten drei Projektmanager der DB-Netz am 24.5.2023 auf einer Veranstaltung des Stadtteilvereins Kranichstein im Eisenbahnmuseum angekündigt, dass es vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eine Veranstaltung für Anlieger und weitere Interessierte Bewohner geben wird, auf der das Vorhaben

genauer präsentiert werden soll. Diesem Versprechen einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung ist DB-Netz nicht nachgekommen.

Schließlich verspricht die Projektwebsite <https://www.boxenstopp-darmstadt.de/> seit langem:

Auch im Planrechtsverfahren für den Bau der Abstell- und Behandlungsanlage Darmstadt-Kranichstein wird die Öffentlichkeit am Prozess beteiligt. Diese Website informiert rechtzeitig über alle relevanten Schritte und Termine im Planungs- und Genehmigungsprozess.

Bei einem Abruf Mitte Januar war festzustellen, dass die bereits seit einem Monat laufende Offenlage der Planfeststellungsunterlagen auf dieser Seite mit keinem Wort erwähnt wird, geschweige denn ein Link auf diese Unterlagen gesetzt wurde. Die Website ist total veraltet, die „Beteiligung der Öffentlichkeit“ erweist sich als leere Worthülse.

Die Interessengemeinschaft Arheilger Bürger (IGAB) lehnt das Vorhaben nicht grundsätzlich ab. In der nachfolgenden Stellungnahme stellen die Unterzeichner aber wesentliche Mängel an der vorliegenden Planung fest und erheben grundlegende Forderungen zur Vereinbarkeit von Bau- und Betrieb im Umfeld der nördlichen Stadtteile Arheilgen und Kranichstein.

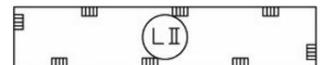
Die Unterzeichner **beantragen die Durchführung eines Erörterungstermins** in der Form eines Präsenztermines. Die ungünstige Zeit der Offenlage über Feiertage und Jahreswende hinweg hat die Befassung mit den umfangreichen Unterlagen beeinträchtigt. Zudem fehlen in den Unterlagen wesentliche Informationen (worauf nachstehend noch einzugehen ist), so dass die Erarbeitung von Einwendungen nur eingeschränkt möglich war und der ergänzenden mündlichen Erörterung bedarf.

2. Konflikte mit dem Flächennutzungsplan

Das Vorhaben greift in erheblichem Umfang in Flächen ein, die nach dem gültigen Flächennutzungsplan Darmstadt nicht für Bahnanlagen, sondern für ganz anderen Nutzungen vorgesehen sind. So soll am nördlichen Ende der geplanten Anlage eine 4.291 große Fläche umgenutzt werden, die zunächst als Baustelleneinrichtung gedacht ist und später zu einer Versickerungsanlage ausgebaut werden soll (Flur 21 Nr. 66/1 Arheilgen, vgl. Grunderwerbsverzeichnis P06-1 Ziffer 20; im Bauwerksverzeichnis P04-1, Ziffer 77 ist diese Fläche sogar mit 4.550 m² angegeben).

Diese Fläche ist im Flächennutzungsplan Darmstadt als „Ökologisch wertvolles Grünland“ dargestellt (vgl. Abb. 1). Sie steht dort im Verbund mit weiteren angrenzenden ökologisch wertvollen Grünland- und Waldflächen. Bereits die Nutzung als Baustelleneinrichtung vernichtet diese ökologische Funktion, die Nachnutzung als Versickerungsbecken stellt diese ökologische Funktion nicht wieder her, sondern würde dauerhaft in diesen spezifischen Biotopverbund eingreifen.

Im Flächennutzungsplan ist die besagte Fläche zudem als Teil des Landschaftsschutzgebiets Darmstadt dargestellt, mit dessen Zielsetzungen sich die geplante Aufschüttung und Umwallung für Versickerungszwecke (vgl. dazu im Einzelnen Abschnitt 7) nicht verträgt. (LSG-Legendensymbol rechts; vgl. LSG-Verordnung vom 23. Juni 2004).



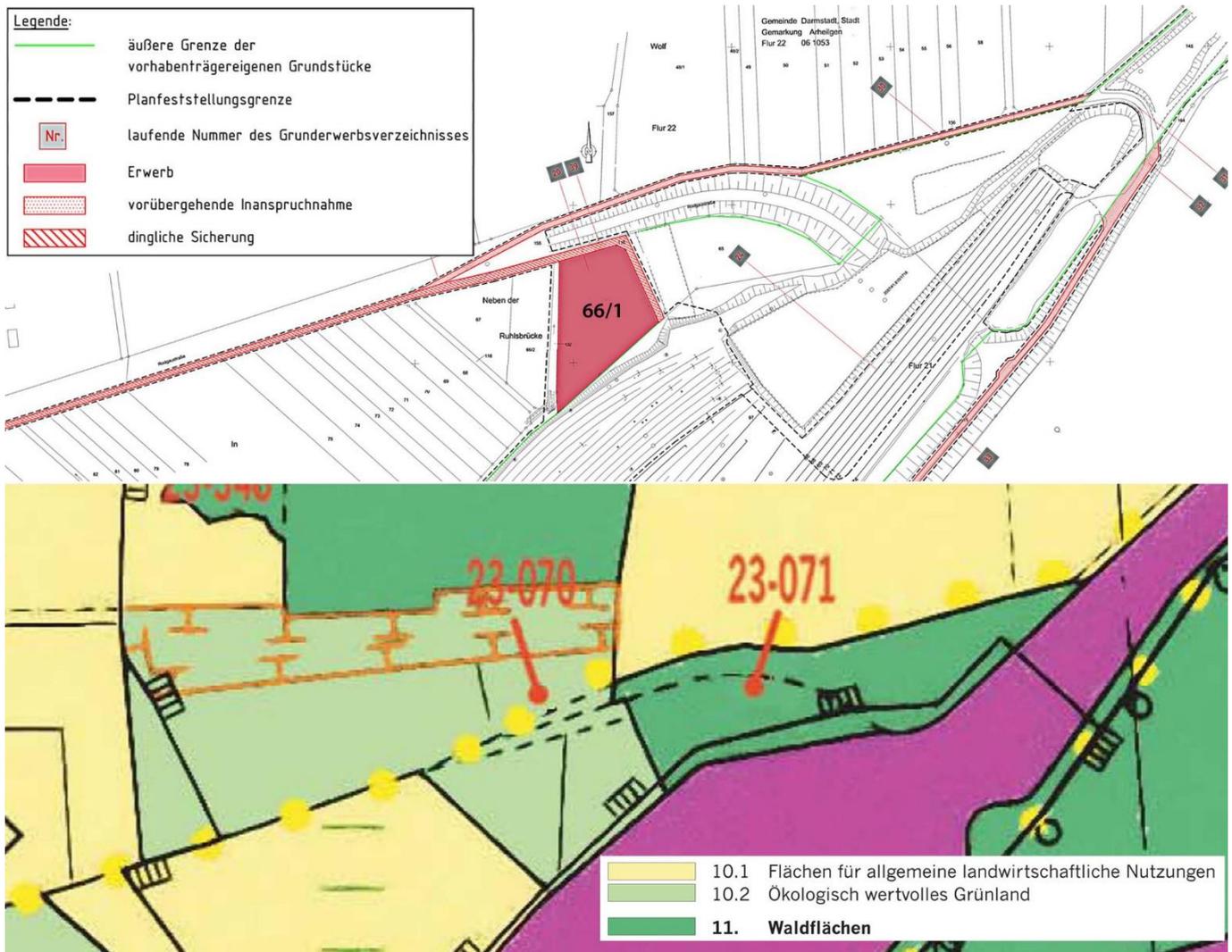


Abb. 1: Oben ein Ausschnitt aus dem Grunderwerbsplan P5-1 – hier genordet, unten ein Ausschnitt mit gleichen Flächenzuschnitt aus dem gültigen Flächennutzungs- und Landschaftsplan Darmstadt, jeweils mit ergänzten Legendenauszügen.

Der Konflikt mit dem gültigen Flächennutzungsplan wird in den Planfeststellungsunterlagen nicht thematisiert, geschweige denn geklärt. Ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans in Hinblick auf diese technische Entwässerungsanlage im Kontext des Projekts wurde nicht durchgeführt.

Die für Baustelleneinrichtung und Versickerungsbecken vorgesehene Fläche Flur 21 Nr. 66/1 Arheilgen liegt auch nicht innerhalb der Grenzen, die in den Planunterlagen mit grüner Linie als „äußere Grenze der vorhabenträgereigenen Grundstücke“ dargestellt werden, sondern stand bislang im Eigentum der Stadt Darmstadt. Die Behauptung auf der Projekt-Website der Bahn ...

Im Dialog mit der Öffentlichkeit

Die geplante Anlage in Darmstadt-Kranichstein nutzt eine Fläche, die sich bereits im Bestand des Konzerns befindet ...

... ist also falsch – oder auch nicht? Im Erläuterungsbericht heißt es auf S. 75 zum geplanten Sickerbecken:

Da auf Bahngelände keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen und eine Versickerung unterhalb des Gleisbereiches wegen der Eisenbahnverkehrslast und des benötigten hohen Speichervolumens ausscheidet, sieht die Planung den Erwerb des städtischen Grundstückes mit der Flurstücksnummer 66/1 (Flur 21) vor. Ein unterzeichneter Kaufvertrag zwischen der Stadt Darmstadt und DB FV liegt bereits vor.

Einerseits gesteht hier der Vorhabensträger seine Falschinformation gegenüber der Öffentlichkeit ein, andererseits hat er bereits Fakten geschaffen, bevor auch nur die Offenlage der Verfahrensunterlagen begonnen hatte und eine Vorkaufsfrist greift. Der Erläuterungsbericht ist mit „Stand: 29.09.2023“ etikettiert. Der

vorgezogene Kauf einer wesentlichen Projektfläche bedeutet eine inakzeptable Präjudizierung dieses Planfeststellungsverfahrens und der erforderlichen Prüfung von Planungsvarianten.

Eine **Planungsalternative** deutet sich in den Planunterlagen durchaus an. Die Versiegelungspläne zum Landschaftspflegerischen Begleitplan in Unterlage **P14-1** (Datei „14-5_Lageplan_Flaechenversiegelung.pdf“) offenbaren, dass auch eine große Fläche im Bereich der nordöstlichsten Gleisanlagen nach deren Rückbau als Baustelleneinrichtung genutzt werden soll (vgl. Erläuterungsbericht Abschnitt 7, Baufeld 1, S. 64; diese Fläche ist in Abb. 2 mit „B“ markiert). Wenn hier die Gleisanlagen für eine Baustelleneinrichtung zurückgebaut werden, kann diese Fläche im Anschluss auch als Versickerungsfläche genutzt werden.

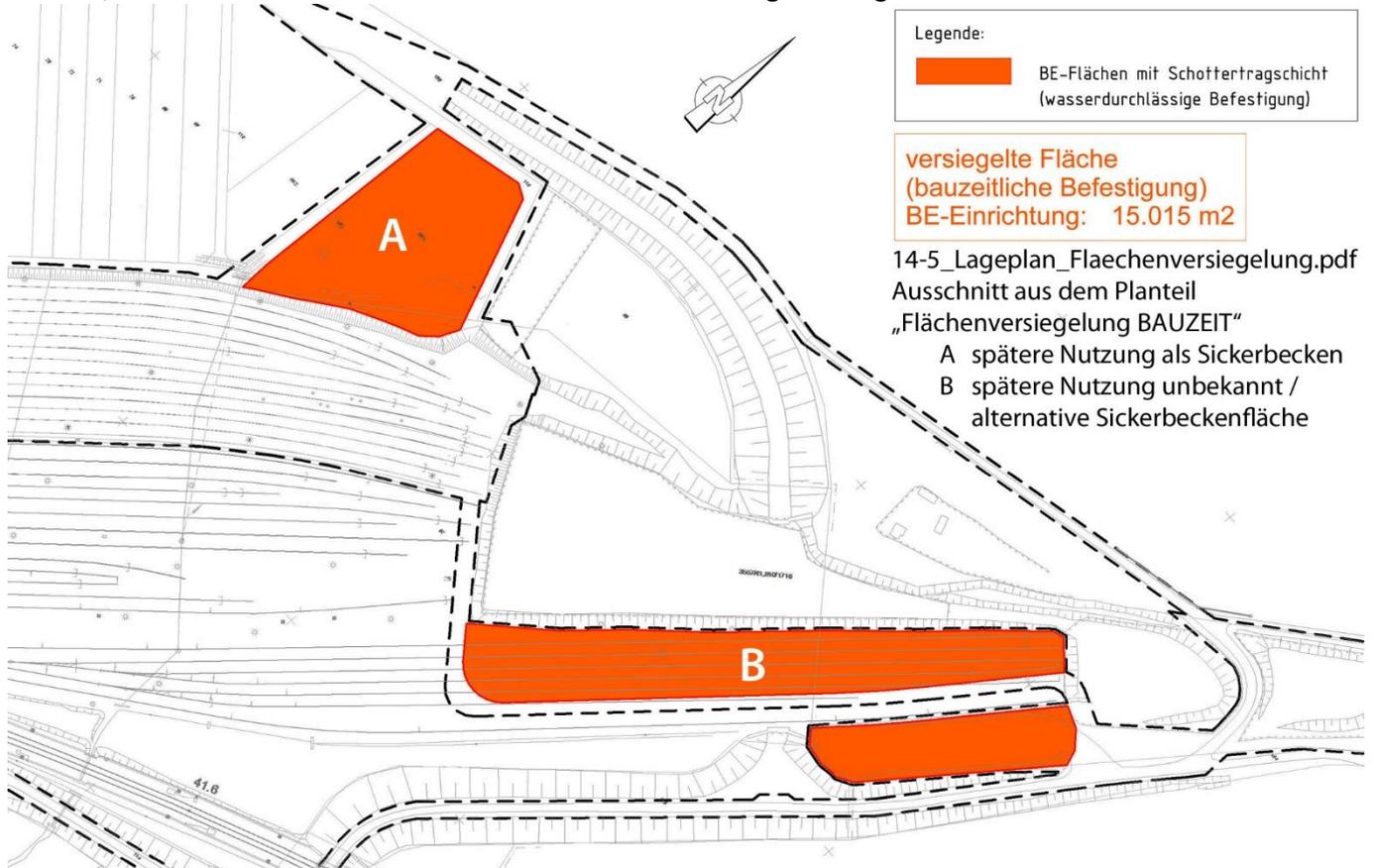


Abb. 2: Ausschnitt aus Unterlage P14-5 mit ergänzter Legende und Erläuterung der Flächen **A** (geplantes Sickerbecken außerhalb des Bahngeländes) und **B** (Alternativstandort für eine Versickerungsanlage).

Im Bauwerksverzeichnis P04-1 ist nicht dargelegt, wie die Fläche B (nach Unterlage P10-2 ist das die Nr. 76 Bauwerksverzeichnis), nach Abschluss des Projekts weiter genutzt werden soll. Dort heißt es nur „Rückbau nach Bauende“. Eine mögliche Nutzung für Versickerungszwecke wird nicht einmal erwogen. Dabei ist diese Fläche mit 10.500 m² (BWVerz) mehr als doppelt so groß wie die zur Versickerung angesprochene Fläche Flur 21 Nr. 66/1. Damit wären auf dieser Fläche B ergänzend auch ökologische Ausgleichsmaßnahmen möglich (mehr dazu unter Ziffer 4).

Ein Konflikt mit den Zielen des Flächennutzungsplans besteht auch im Hinblick auf die weiträumige **Inanspruchnahme von Wegen** im Zusammenhang mit der Baumaßnahme. Das gesamte Umfeld der geplanten Anlage ist von Wald- und landwirtschaftlichen Flächen geprägt und entsprechend im Flächennutzungsplan Darmstadt dargestellt. Dies drückt sich auch im Charakter der Wege aus, die lediglich für land- bzw. fortwirtschaftlichen Verkehr freigegeben sind. Der Vorhabensträger beansprucht insofern eine grundlegende Änderung im Charakter dieser Wege:

- Für den landwirtschaftlichen Weg der außerörtlichen **Rodgaustraße** wird die „dingliche Sicherung“ zugunsten einer Baustraße begehrt. Das bedeutet offenbar, dass im Grundbuch ein Recht zugunsten des Vorhabensträger eingetragen werden soll, das zu Lasten von öffentlichen Wegeflächen geht, die bislang ausschließlich für landwirtschaftliche und forstliche Zwecke gedacht sind. Für die Landwirte, die diese Wege nutzen, gibt es eine derartige „dingliche Sicherung“ nicht. Sie haben bislang auf die Darstellung im

Flächennutzungsplan sowie im Regionalplan Südhessen vertraut, der hier „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ vorsieht. Diese Vorrangstellung der Landwirtschaft wird auf den Kopf gestellt, wenn nun ein Vorrang zugunsten eines Unternehmens der Bahn im Grundbuch verankert werden soll.

- Der schmale asphaltierte Feldweg entlang der Bahnanlagen, der auch im Außenbereich noch als „**Steinstraße**“ firmiert, soll vom Eisenbahnmuseum bis zum geplanten Betriebshof mit Parkplatz und Sozialgebäude auf eine Länge von 715 m von aktuell 3,25 m auf 4,50 m verbreitert, neu gebaut und mit seitlichen Versickerungsmulden sowie Banketten von je 0,75 m versehen werden (P01-1, PDF-Seite 41). Dieser Ausbau verändert den Charakter des asphaltierten Feldweges ebenfalls grundlegend. Aus dem Feldweg wird nun eine Erschließungsstraße für eine nicht privilegierte Unternehmensansiedlung im Außenbereich, für die es weder im Flächennutzungsplan noch im Regionalplan (dazu nachfolgender Abschnitt 3) eine planungsrechtliche Grundlage gibt.

Auch für diese Straße ist eine dingliche Sicherung zugunsten der Bahn vorgesehen (Schraffur im Grunderwerbsplan P5-1), ergänzt durch den Ankauf von Versickerungsflächen westlich dieser Straße. Insofern ist sogar mit einer dauerhaften ‚Privatisierung‘ dieses bisher landwirtschaftlichen Wegs zugunsten der Bahn zu rechnen.

Das Vorhaben verletzt damit § 7 BauGB, der „strikt zu beachten“ ist (vgl. Planfeststellungsrichtlinie des Eisenbahnbundesamtes, II. Vorbereitung der Planfeststellung, Anhörungsverfahren, 8. Grundsätze für die Aufstellung des Planes, Absatz 4).

3. Konflikt mit dem Regionalplan

Das Vorhaben widerspricht auch dem gültigen Regionalplan Südhessen (vgl. Abb. 3): Die Planflächen sind dort nicht als Flächen für den Schienenverkehr dargestellt, geschweige denn für einen flächigen neuen Bahnbetrieb wie die ICE-Wartungsanlage. Der Regionalplan sieht im Planungsraum lediglich die Bahnstrecke Darmstadt-Aschaffenburg vor und setzt als Entwicklungsziel eine Verlagerung des Haltepunktes Darmstadt-Kranichstein zur Jägertorstraße, so dass sich eine bessere Verknüpfung mit dem innerörtlichen ÖPNV ergibt (dort endende Straßenbahn bzw. dort haltender Stadtteilbus A). Dieser Zielsetzung einer Verlagerung des Bahnhaltdepot ist die Bahn in all den Jahren seit Inkrafttreten des Regionalplans nicht gefolgt. Statt dessen

hat sie erst kürzlich im vergangenen Jahr 2023 den Bahnhofshaltepunkt am historischen Ort weiter ausgebaut und damit einen historisch überholten und vom Regionalplan nicht gewollten Standort verfestigt.

Das Vorhabensgebiet selbst ist im Regionalplan Südhessen hingegen als „**Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft**“ dargestellt und damit geeignet, der unverminderten Inanspruchnahme Landwirtschaftlicher Flächen (klar verfehltes Ziel einer Reduktion der Flächenversiegelung zugunsten anderer Nutzungen) eine Ausgleichsoption zu eröffnen.

Der Regionalplan führt insofern aus (Grundsatz G10.1-11 im Textteil S. 144):

In den „Vorbehaltsgebieten für Landwirtschaft“ ist die Offenhaltung der Landschaft vorrangig durch Landbewirtschaftung sicherzustellen. In geringem Umfang sind Inanspruchnahmen dieser Flächen für die

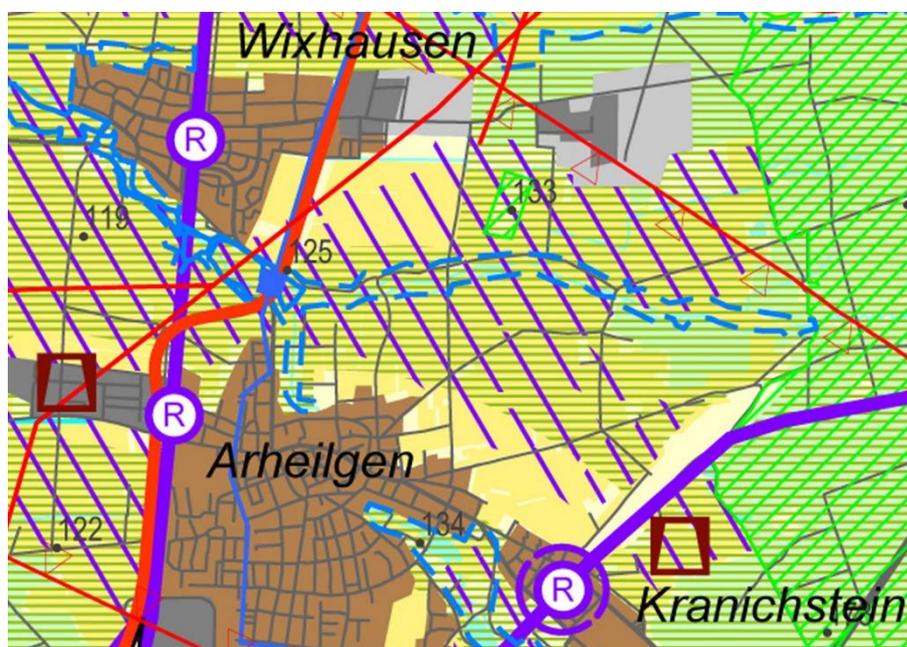


Abb. 3: Ausschnitt aus dem Regionalplan Südhessen 2010. Helle Flächen wie auf dem Vorhabensgebiet: „Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft“

Freizeitnutzung und Kulturlandschaftspflege, für Siedlungs- und gewerbliche Zwecke - sofern keine solchen „Vorranggebiete Planung“ in den Ortsteilen ausgewiesen sind - sowie für Aufforstung oder Sukzession bis zu 5 ha möglich.

Das Vorhaben verletzt damit § 4 Abs. I ROG „Bindungswirkung der Erfordernisse der Raumordnung“ (vgl. Planfeststellungsrichtlinie des Eisenbahnbundesamtes, a.a.O.)

Die Raumrelevanz ergibt sich auch aus den in Anspruch genommenen Flächen:

Die für das Vorhaben vorgesehenen Flächen bzw. die Fläche des Planfeststellungsbereichs werden im Erläuterungsbericht nicht beziffert. Auf der vernachlässigten Projekt-Website, die bei Abruf Mitte Januar 2024 noch nicht einmal die laufende Offenlage erwähnt, werden ca. 50.000 m² Baufläche genannt.

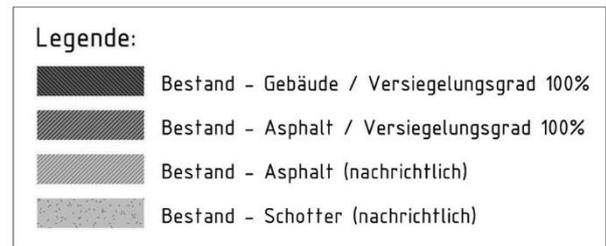
Im Erläuterungsbericht steht lediglich die als Lokalisierung gedachte Angabe: Bahnstrecke 3557 im Abschnitt von km 40,270 bis km 42,230, als ob es sich um ein Bauvorhaben auf der Bahnstrecke Darmstadt-Aschaffenburg handeln würde, nicht aber um den Bau eines raumgreifenden Betriebes, der die genannte Bahnstrecke gar nicht betrifft. Die Raumbedeutsamkeit ist angesichts der Länge des Baufeldes von ca. 2 km und der Projektflächengröße von ca. 5 ha offensichtlich.

Auch die **Versiegelungsbilanz** unterstreicht diese Raum-Relevanz (vgl. Abb. 4. Zusammenstellung der Legenden aus P14-5, „Flächenversiegelung Bestand und Neubau“). Im Bestand wurden nur knapp 3.000 m² versiegelte Flächen festgestellt. In der Bauzeit sollen hingegen 1,5 ha und im nachfolgenden Betrieb weit über 2 ha Gelände versiegelt werden. Da sich die Flächenversiegelung in der Bauzeit auf andere Flächen erstrecken soll als die Versiegelung für die geplante Anlage selbst, summiert sich die negative Flächenbilanz (nach Abzug der versiegelten Bestandsflächen) auf 32.750 m².

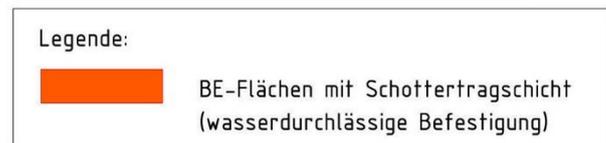
Zudem reichen die Planfeststellungsgrenzen weit in **angrenzende landwirtschaftliche Räume** und Waldbestände hinein, weil sie dort Wege in Anspruch nehmen, deren dingliche Sicherung für Baustellenverkehr der Bahn sowie für Straßenneubau (Steinstraße) vorgesehen werden, was – wie unter Ziff. 2 ausgeführt – die in allen übergeordneten Plänen vorgesehene Flächennutzung in diesem Raum auf den Kopf stellt.

Unter all diesen Aspekten ist die Raumbedeutsamkeit des Vorhabens offenkundig.

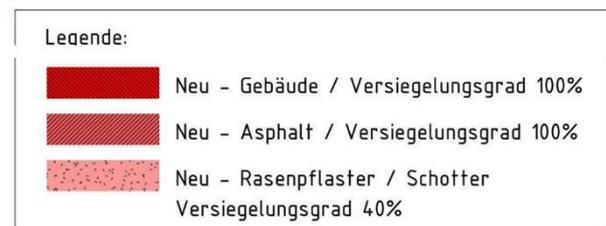
Der Vorhabensträger hat die Auswahl des Standortes Kranichstein allein unter betrieblichen Aspekten untersucht und in einer knappen Betrachtung vier alternative Standorte zugunsten des Standorts Darmstadt-Kranichstein ausgeschlossen (Erläuterungsbericht P01-1, S. 10). Raumordnerische Gesichtspunkte haben bei diesem Auswahlverfahren keine Rolle gespielt. Da der Regionalplan Südhessen für das Vorhaben keinerlei Grundlage liefert, wäre ein Raumordnungsverfahren erforderlich, das mögliche Standorte einer solchen Anlage auch unter Aspekten der Raumordnung bewertet.



versiegelte Fläche Gebäude: 265 m²
versiegelte Fläche Straßen: 2.685 m²



versiegelte Fläche
(bauzeitliche Befestigung)
BE-Einrichtung: 15.015 m²



versiegelte Fläche Gebäude: 4.325 m²
versiegelte Fläche Straßen: 12.500 m²
Rasenpflaster / Schotter: 3.860 m²

Abb. 4: Montage der Legenden in Unterlage P14-5 zur Flächenversiegelung im Bestand (oben schwarz/grau), während der Bauzeit (Mitte orange) sowie im Neubau (unten Rot-

4. Verzicht auf Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Amtliche Bekanntmachung des Vorhabens vom 04.12.2023 teilt in Absatz 3 mit:

Für das Vorhaben wurde mit verfahrensleitender Verfügung vom 13.11.2023 festgestellt, dass nach §§ 5 ff Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Diese Verfügung ist nicht Teil der offengelegten Verfahrensunterlagen – eine Auseinandersetzung mit der verfahrensleitenden Entscheidung daher nicht möglich. Die Unterzeichner fordern die Offenlage der genannten Verfügung und behalten sich weiteren Vortrag vor.

Ziffer 14.8.3.1 der Anlage 1 „UVP-pflichtige Vorhaben“ zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erscheint hier einschlägig:

Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, wenn diese eine Fläche von 5 000 m² oder mehr in Anspruch nimmt

Die fehlende Bezifferung der Vorhabensfläche wurde bereits beanstandet. Nach einer Angabe auf der Projektwebsite <https://www.boxenstopp-darmstadt.de/> nimmt das Vorhaben mit „ca. 50.000 m²“ die zehnfache Fläche in Anspruch. Die UVP-Pflicht ist daher eindeutig gegeben.

Nach der UVP-Richtlinie 2011/92 EG ist es Gegenstand der UVP, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und Umweltüberlegungen in die Vorbereitung und in die Verfahren einzubringen. Bei erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt sind die Projektträger verpflichtet, diese Auswirkungen zu vermeiden, zu verhindern oder zu verringern. Das Vermeidungs- und Verhinderungsgebot impliziert die Untersuchung und Beschreibung vernünftiger Alternativen, durch die mögliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden können

Wesentliche Mängel sind offenkundig:

Vermeidungsmöglichkeiten und Alternativen wurden nicht geprüft, wie z.B. die Platzierung des geplanten „**Sickerbeckens**“ in einen hochwertigen Naturraum zeigt, obwohl auf aufgegebenen Gleisflächen genügend Raum für Versickerungsanlagen zur Verfügung steht. Alternativ kommt auch der **Strohhaerteich** im Naturdenkmal östlich der Bahnanlagen zur Einleitung von Niederschlagswasser in Betracht, weil diesen Teich im Zuge zunehmender Dürre nicht mehr genügend Wasser aus dem östlichen Zulauf erreicht.

Eine **ausgeglichene Eingriffs- und Ausgleichsbilanz** fehlt. Mehr noch: die Flächenbilanz im Landschaftspflegeischen Begleitplan (Unterlage P14-1, S. 37) offenbart ein desaströses Resultat: Der Bestand wird mit 785.837 Biotopwertpunkten bewertet. In diesem Umfang werden Ökotope durch den Eingriff vernichtet, während als „Ausgleich“ nur 320.837 Biotopwertpunkte zusammengetragen werden können. Der Biotop-Verlust ist also mit 465.016 Biotopwertpunkten zu beziffern. Zum angeblichen „Ausgleich“ steuern sogar noch „sehr stark und völlig versiegelte Flächen“ Punkte bei. Ferner wird deutlich, dass nicht einmal gängige Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Bilanz ergriffen werden: nur 351 m² Dachflächen sollen „extensiv begrünt“ werden, hingegen sind 3.439 m² – also 90 % der Dachflächen – konventionell unbegrünt vorgesehen.

Der einzige ökologisch nennenswerte Ausgleichsposten „Naturnahe Grünlandanlage“ nimmt mit 2.675 m² gerade einmal 5 % der Flächen ein, die in der Ausgleichsberechnung zusammengezogen wurden.

Der LBP lässt erkennen, dass im Projektgebiet oder seinem Umfeld keinerlei Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind.

Im Übersichtsplan P02-1 fällt statt dessen eine weit vom Eingriff entfernte CEF-Fläche südlich von **Babenhau-**sen auf. Es handelt sich um das an drei Seiten von Wald umschlossenen gut 86 ha große Gebiet „In den Rödern“, das bereits als „größtes Sandrasengebiet in der Untermainebene“ ([Wikipedia](#)) als Natura-2000-Gebiet ausgewiesen ist (die im Lageplan P03-3 angegebene Nr. 122 passt nicht zu dieser Nummer im Bauwerksverzeichnis P04-1). Dorthin will man offenbar Eidechsen umsiedeln, die im Vorhabensgebiet eingesammelt werden sollen (Artenschutzgutachten P15-1, S. 44). Welchen ökologischen Mehrwert dies haben soll, ist unerfindlich, da die Eidechsen lediglich umgesiedelt werden und das Zielgebiet bereits unter Naturschutz steht. Damit bleibt als einzige „Ausgleichsmaßnahme“ ein Gebiet in der Nähe von Heubach, das in Unterlage P05-04 zum „Erwerb“ vorgesehen ist: der „**Biotopkomplex Heubach**“. Er ist in den Unterlagen nicht lokalisiert, da

die Übersichtskarten bzw. -pläne in Ordner 02 auf dessen Darstellung verzichten. Im Grunderwerbsverzeichnis Nr. 201 wird dieser „Erwerb“ dahingehend abgestuft, dass es sich nur um „Erwerb von Ökopunkten der HLG (exakte Flächenabgrenzung noch nicht vorhanden)“ handelt (vgl. auch LBP P14-1, S. 40). Es handelt sich also um einen fiskalischen ‚Ausgleich‘. Ungeachtet dessen, dass ein Ausgleich am Ort des Vorhabens anzustreben ist, bleibt auch in der Beschreibung der weit abgelegenen Maßnahme 10_E, deren Naturraum nichts mit dem Eingriffsraum zu tun hat, alles diffus (Unterlage P14-4, S. 30): So soll „die Zuordnung der Ökopunkte auf einer exakt abzugrenzenden Fläche erst auf die Anzeige der Rechtskraft des in Rede stehenden Bescheides hin stattfinden“. Unbestimmter gehts nicht!

Unterlage 14-3-6 (i.V.m. mit Grunderwerbsplan P05-4) weist für die unter keinerlei Naturschutz stehende Heubacher Agrarfläche Flur 5 Nr. 266 eine „Naturnahe Grünlandeinsaat“ unter „Beigabe von Arnika zur Saatgutmischung“ aus. Angesichts der Eingriffe in Darmstadt-Kranichstein ist diese Umwandlung von Acker- in Grünland eine Verhöhnung der betroffenen Anwohner, die unter den Auswirkungen der großflächigen Versiegelung und Belastung durch Zugverkehr zu leiden haben werden.

Wir sind der Auffassung, dass jeglicher Ausgleich von nicht vermeidbaren Eingriffen durch das Vorhaben im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens stattzufinden hat. Die seit über 20 Jahren stillgelegten Gleisanlagen des ehemaligen Rangierbahnhofes bieten dazu ein üppiges Flächenpotential. Die zum Gleisrückbau vorgesehene Fläche **B** in Abb. 2 wäre z.B. ein geeignetes Gelände für Ausgleichsmaßnahmen, weil sie allein für die benötigte Niederschlagswasser-Versickerung als (nicht geprüfter) Alternativstandort zu groß ist.

Die bereits unter Ziffer 3 angesprochene **Versiegelungsbilanz** weist auch unter klimatischen Aspekten auf einen gravierenden Eingriff hin, für den keinerlei Ausgleichsüberlegungen angestellt werden. Versiegelte Flächen leisten ihren Beitrag zur Aufheizung von Stadträumen. Darmstadt gilt inzwischen auf Grund seiner Lage im Rhein-Main-Raum und seiner ungünstigen, Durchlüftung mit Kaltluft erschwerenden Topografie als eine der heißesten Städte Deutschlands. Da wirkt es geradezu zynisch, wenn im Erläuterungsbericht zum Thema Klima (Ziffer 9.4.1, S. 79) ausgeführt wird:

... Momentan dominieren im Umfeld des Planungsraumes Gehölze und Waldbestände, womit ein Beitrag zur Luftfilterung geleistet wird. Die Bahntrasse selbst hingegen führt bis in die Darmstädter Innenstadt und ist damit prädestiniert für eine Funktion als Frischluftschneise. In der Klimafunktionskarte der Stadt Darmstadt ist der Bereich der Bahntrasse daher als „funktionsfähige Luftleitbahn“ gekennzeichnet (INEK 2016). Über die Bahntrasse kann Kaltluft ungehindert in die Stadt fließen und damit der Hitzeinsel der Stadt entgegenwirken. Eine solche Möglichkeit zur thermischen Regulation ist besonders auch im Hinblick auf den Klimawandel wertvoll.

Das beschreibt allenfalls einen Istzustand, nicht aber die Auswirkungen einer Versiegelung von mehr als 3 ha auf dem Vorhabensgebiet, die in diesem Kontext mit keinem Wort thematisiert wird. Im Zweifel wärmen diese versiegelten Flächen die Luft vor, ehe sie auf der „Luftleitbahn“ in die Stadt strömt. Dieser Effekt ist allerdings von einer „Luftleitbahn“ nicht gewünscht.

5. Einzelaspekte zur Schallbelastung

5.1 Makrofon-Signale

Im Schallgutachten BETRIEB (P17-1) wird auf den Seiten 37 ff ein besonderes Schallschutzproblem angesprochen: Nach dem Service muss jeder ICE vor der Ausfahrt das **Makrofon** (ein lautes Signalhorn für Warnsignale) testen, was mit einem maximalen Schallleistungspegel von 145 dB(C) verbunden ist. Das Gutachten kommt zum Ergebnis (S. 37 und 40):

Eine Überprüfung zeigt, dass die Anforderung an zulässige Geräuschspitzen zur Nachtzeit in einem MI-Gebiet von $45 \text{ dB(A)} + 20 \text{ dB} = 65 \text{ dB(A)}$ unter Zugrundelegung des v. g. Maximalpegels erst in einer Entfernung ab $\geq 4 \text{ km}$ eingehalten werden kann...

Um die Anforderungen an das Spitzenpegelkriterium gem. TA Lärm einhalten zu können, sind Makrofontests auf dem geplanten Betriebsgelände zur Nachtzeit nicht zulässig.

Da aber die umliegenden Wohngebiete nicht als Mischgebiet eingeordnet werden können, gelten hier noch schärfere Anforderungen. Der Gutachter schlägt keine Lösung des Problems vor. Damit sind Ausfahrten

gereinigter ICE-Züge in den Nachtstunden von 22.00 bis 6.00 Uhr unzulässig und das Betriebskonzept eines dreischichtigen 24/7-Wartungsbetriebs nicht durchführbar.

Zur Situation am Tage äußert sich das Gutachten so (S. 37):

Die Vorgaben zur Tagzeit bzgl. einer schutzbedürftigen Nutzung in einem WR-Gebiet von $50 \text{ dB(A)} + 30 \text{ dB} = 80 \text{ dB(A)}$ werden in einer Entfernung von $\geq 710 \text{ m}$, in einem WA-Gebiet von $55 \text{ dB(A)} + 30 \text{ dB} = 85 \text{ dB(A)}$ in $\geq 400 \text{ m}$ und in einem MI-Gebiet von $60 \text{ dB(A)} + 30 \text{ dB} = 90 \text{ dB(A)}$ in $\geq 225 \text{ m}$ erfüllt. Die v. g. Mindestabstände zur Tagzeit werden vom Bereich der Abstellanlage zu den maßgebenden Immissionsorten IO 1 ... IO 13 eingehalten.

Der Immissionsort 1 (Wohnhaus Parkstraße 14A – vgl. Anlage 1 zum Schallgutachten auf S. 42 sowie Identifizierung der Immissionsorte auf S. 15) wird als Reines Wohngebiet (WR) eingeordnet. Im unmittelbaren Anschluss nach Osten folgt das im Gutachten nicht weiter erwähnte Wohngebiet „Am Lindgraben“, das in den Bebauungsplänen K13 und K15 ebenfalls als Reines Wohngebiet festgesetzt ist. Auch das benachbarte Wohngebiet Wachtelweg ist (teilweise) als WR einzustufen. Ob insofern der Minimalabstand von $\geq 710 \text{ m}$ eingehalten wird, lässt sich nicht überprüfen, weil das Gutachten keinen Emissionsort für das Makrofon-Signal angibt.

Im Erläuterungsbericht wird zum Thema „Makrofontest“ diese Konsequenz aus dem Lärmgutachten formuliert:

Hinsichtlich der Einhaltung der Anforderungen an das Spitzenpegelkriterium gem. TA Lärm sind Makrofontests auf dem geplanten Betriebsgelände zur Nachtzeit nicht zulässig. Am Standort Darmstadt-Kranichstein werden daher keine Makrofontests im Rahmen der täglichen Bereitstellung durchgeführt. Die gemäß DIN VDE 0019-207-12 täglich vorgeschriebenen Funktionstests der Makrofone werden außerhalb des Standortes absolviert.

Diese Aussage ist nicht eindeutig, weil Makrofontests zur Tagzeit nicht explizit ausgeschlossen werden. Es stellen sich daher v.a. diese Fragen: An welchem Standort „außerhalb“ sollen die Tests durchgeführt werden? Und: Wie wird sichergestellt, dass auf der ICE-Anlage dauerhaft und ganztags keine solchen Tests stattfinden?

5.2 Zuglärm auf der Zulaufstrecke

Das Schallgutachten P17-1 untersucht nach TA Lärm ausschließlich Lärmbelastungen, die vom Betriebsgelände ausgehen. Das zeigt sich klar in den zugehörigen Abbildungen auf S. 55 f nach denen die Emissionsquellen noch nördlich der Kompostierungsanlage enden. Die Schalluntersuchungen nach BlmschG sollen hingegen auch „Zugverkehr auf den Ein- und Ausfahrtgleisen (Gleis 11 und 12)“ berücksichtigen (S. 12). Auf wundersame Weise endet jedoch dieser Zulaufverkehr ungefähr auf der Höhe des historischen Bahnhofpunktes Kranichstein (vgl. Abbildungen auf S. 63 f).

Da die Züge nicht einschweben, muss auch die Zulaufstrecke im weiteren Verlauf Richtung Darmstadt Nordbahnhof in die Lärmbegutachtung einbezogen werden. Diese Strecke wird am Bahnübergang Jägerstorstraße von der wichtigsten Verbindungsstraße zwischen Arheilgen und Darmstadt gekreuzt wird. Die daraus entstehenden Probleme werden in Abschnitt 8 behandelt.

Lärmbelastungen auf dieser Zulaufstrecke werden von der Bahn bislang ausschließlich separat im bundesweiten „Lärmaktionsplan“ untersucht (die Darmstadt-relevanten Vorhaben sind im LAP 2023 in Anhang 2, S.

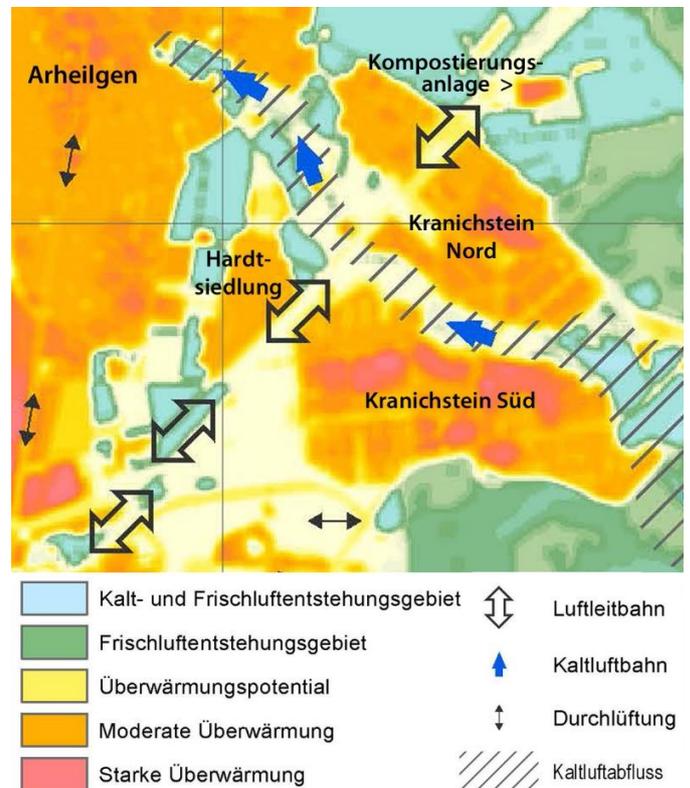


Abb. 5: Ausschnitt aus der Klimafunktionskarte zum Klimagutachten Darmstadt 2016 mit ergänzten Ortsbezeichnungen

70 ff dargestellt). Offenbar geht es bei diesem Plan vor allem darum, Fördermittel für den Bau von Lärmschutzwänden auszuschöpfen. In dem an der Zulaufstrecke liegenden Wohngebiet K7 (Wohnsitz des Erstunterzeichners) wird der Bau von Lärmschutzwänden abgelehnt.

Ein Grund für diese Ablehnung ist u.a. der vom Vorhabensträger selbst angebrachte und in Abschnitt 4 aus Ziffer 9.4.1, S. 79 Erläuterungsbericht zitierte **klimatische Aspekt**: Die Bahnstrecke zwischen Arheilgen und Kranichstein bedeutet nach dem Klimagutachten Darmstadt von 2016 eine wichtige Luftleitbahn (Abb. 5). Deren Wirkung dürfte erheblich eingeschränkt werden, wenn diese „Luftleitbahn“ auf beiden Seiten durch 3 m hohe Lärmschutzwände kanalisiert wird und die Luft nur noch eingeschränkt in die benachbarten Wohngebiete strömen kann.

Es wäre deshalb vom Vorhabensträger zu klären, wie der Zulaufverkehr zur geplanten ICE-Anlage das Lärm- bild an der Zulaufstrecke verändert. Denkbar sind Verschlechterungen, aber auch Verbesserungen, falls die leiseren und langsam fahrenden bis zu 60 ICE/Tag zur Minderung des Güterverkehrs auf dieser Strecke führen sollten, weil 120 zusätzliche Zugbewegungen pro Tag auf den beiden Trassen nicht mehr darstellbar sind.

6. Belastungen und Konflikte durch Baustellenverkehr

Im Abschnitt 7 „Temporär zu errichtende Anlagen“ (Erläuterungsbericht S. 64 f) werden kurz vier Trassen diskutiert, über die der Baustellenverkehr abgewickelt werden soll (Abb. 6).



Abb. 6: Vier Trassen zur ICE-Wartungsanlagen-Baustelle, hier auf den Darmstädter Stadtplan überlagert.

Die Darstellung erweckt den Anschein, als seien diese **Trassen alternativ**. Das ist aber nicht möglich:

So sagt der Vorspann in Abschnitt 7

Nach Fertigstellung der Abstell- und Behandlungsanlage kann die bahneigene Fläche an der Steinstraße (Bereich zukünftiger Parkplätze), der Bereich der Abstellanlage (Gleis 63-72) und die Fläche südlich von Gleis 74 als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt werden.

- Die Baustelleneinrichtung an der Steinstraße ist über die drei anderen Trassen nicht erreichbar, so dass sie jedenfalls über die Steinstraße angefahren werden muss. Andererseits: Da der Ausbau der Steinstraße nur bis Höhe ehemaliges Stellwerk vorgesehen ist, können über diese Trasse die anderen drei Baustelleneinrichtungsflächen im nördlichen Teil des Vorhabensgebiets nicht erreicht werden, so dass sie über die anderen Trassen angedient werden müssen.
- Auf der Fläche der geplanten „**Versickerungsanlage**“ nördlich außerhalb des Bahngeländes soll zunächst eine große Baustelleneinrichtung entstehen. Die Versickerungsanlage selbst soll später von einem Betriebsweg nördlich und östlich umfahren werden. Hier spalten sich die Feldwege spitzwinklig auf. Beim aktuellen Ausbau ist diese Spitzkehre von Osten her – d.h. über die Trassen „Eckhardwiesenstraße“ oder Feldschneise – mit schweren LKW nicht befahrbar, sondern nur aus gradliniger Einfahrt über die Rodgaustraße. Es sei denn, der spitze Winkel mit wertvollen Eichenbeständen würde gerodet. Insofern lässt die dort zurückgesetzte Planfeststellungsgrenze derart Ungutes befürchten.
- Die geplante Versickerungsanlage muss in größeren Abständen saniert werden, weil sich der angeschütete Oberboden mit Schweb- und Schadstoffen anreichert, was die Versickerungsleistung mindert. Dann ist wieder die direkte Zufahrt über die Rodgaustraße gefragt. Aus diesem Grund ist es zu erwarten, dass die Rodgaustraße auf Dauer zu Lasten der Landwirte und zugunsten der Bahn dinglich gesichert wird, was den landwirtschaftlichen Charakter dieses Weges auf den Kopf stellt.

In den Plänen zur Baustelleneinrichtung (Ordner 10) sind die von der Bahn beanspruchten Wege mit roten Richtungspfeilen markiert. Dahinter könnte man die sinnvolle **Idee eines Einrichtungsverkehrs** auf den schmalen Wegen vermuten – z.B. Einfahrt über die Feldschneise und Ausfahrt über die Rodgaustraße. Doch die Pfeile zeigen in alle Richtungen weg von der nördlichen Kurve im Wald, die Eckhardwiesenstraße und Feldschneise im Osten mit der Rodgaustraße im Westen verbindet. Nach diesen Pfeilen gibt es also nur Ausfahrten, aber keine Zufahrt. Also doch Begegnungsverkehr auf allen Trassen? Dafür sind die Wege zu schmal. In den Plänen ist nur eine Ausweichbucht an der Eckhartwiesenstraße zu erkennen, auf den anderen – insbesondere der langen Feldschneise durch den Kranichsteiner Wald – keine einzige. So kann ein Baustellenverkehr im **Gegenverkehr** nicht funktionieren ... und ein ‚nachträglicher‘ Ausbau von Ausweichbuchten, u.a. im FFH-geschützten Wald – ist zu erwarten.

Es ist auch fraglich, ob daran gedacht wurde, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge bis zu drei Metern breit sein können. Dann ist selbst auf der auf 4,5 m ausgebauten Steinstraße kein Gegenverkehr von Baustellen-LKW mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen mehr möglich, geschweige denn auf den sehr viel schmaleren anderen Wegen.

Die dingliche Sicherung der **Rodgaustraße** zugunsten der Bahn stellt nicht nur den in Abschnitt 2 behandelten Vorrang für Landwirtschaft auf den Kopf. Sie berücksichtigt auch nicht die reale Nutzung dieser Wegeverbindung. Die Straße ist wesentliche Zufahrt zum Spargelhof Appel mit seinem Hofladen und deshalb vor allem durch Radfahrer belebt. An der Rodgaustraße liegen zudem schwerpunktmäßig die Felder für Erdbeeren-Selbstpflücker, was ebenfalls mit LKW-Baustellenverkehr unverträglich ist.

Bei all dem darf aber die entscheidende Frage nicht vergessen werden: Es soll eine *Bahn*anlage gebaut werden. Warum verlieren die Planfeststellungsunterlagen kein Wort zum Naheliegendsten: dass die Baustellen über die Bahn angedient werden? Auf einer Informationsveranstaltung beschwichtigte ein Bahn-Manager die Anwesenden, man wolle die Andienung der Baustellen über die Schiene prüfen. Das war offenbar leeres Geschwätz.

7. Hydrogeologisches Gutachten und Versickerungspotentiale

Das Hydrogeologische Gutachten (Unterlage P21-1) sollte die Grundwasserverhältnisse im Plangebiet klären, um Planungsgrundlagen zur Niederschlagswasserversickerung zu erlangen. Es ist unbrauchbar, bzw. nicht überprüfbar.

Wesentlich wäre die Klärung, wo die Grenze zwischen den hoch anstehenden Gesteinen des Rotliegenden (Sprendlinger Horst) und den Quartären Sedimenten des Rheingrabens verläuft, um darauf aufbauend die Grundwasserverhältnisse zu eruieren. In den Rheingrabensedimenten kann sich Grundwasser bilden (dessen Höhe zu bestimmen ist), auf hoch anstehenden Rotliegend-Gesteinen nicht.

Zum Verlauf der Rheingrabenbruchkante gibt es in diesem Raum eher Vermutungen als Gewissheit. In der Geologischen Übersichtskarte 1.200.000 verläuft diese Kante westlich des Vorhabensgebietes (vgl. gestrichelte schwarze Linie in Abb. 7), zeigt sich aber im Bereich des Vorhabens von quartären Sedimenten überlagert.

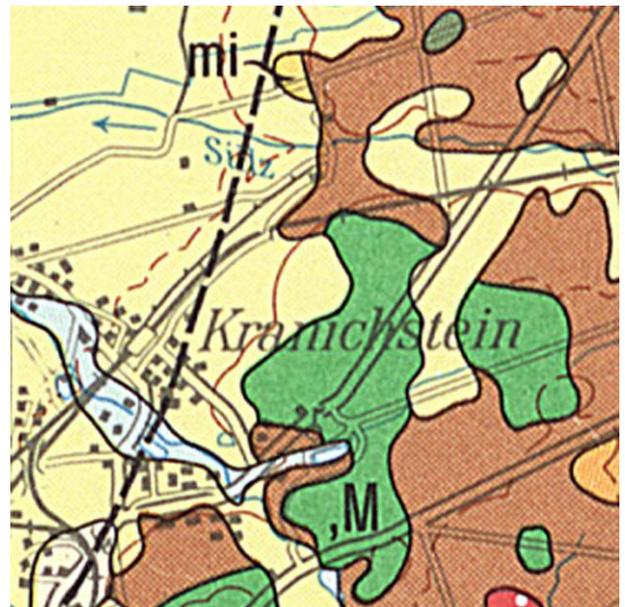


Abb. 7: Ausschnitt aus der GÜK 200, Blatt Frankfurt Ost Nr. 6318. Rotliegendes braun, Vulkanite des Rotliegenden grün, quartäre Sedimente hellgelb.



Abb. 8: Ausschnitt aus der Grundwasserflurabstandskarte Hessische Rhein- und Mainebene zum Oktober 2015 der HLNUG

In der sehr schematischen Übersichtskarte der Abb. 1 des Gutachtens verläuft die Grenze zwischen den beiden geologischen Einheiten weiter östlich, das Vorhabensgebiet wird dennoch zum größten Teil dem Spremlinger Horst zugeordnet, ohne die Überlagerung mit Sedimenten wie in der GÜK 200 zu berücksichtigen.

In den Grundwasserkarten der HLNUG ist die Rheingrabenbruchkante weniger schematisch dargestellt. Sie verläuft hier deutlich östlich des Vorhabensgebietes und tangiert die aufgegebenen Gleisanlagen nur an ihrem nördlichsten Ende (vgl. Abb. 8). Die HLNUG-Karten stellen die Grundwassersituation nur im Rheingraben, also nur westlich der Rheingrabenbruchkante im Raum der quartären Sedimente dar. Die letzte verfügbare Karte dieser Art zum Oktober 2015 zeigt relativ niedrige Grundwasserstände, wie sie unmittelbar ‚hinter‘ der Rheingrabenbruchkante typisch sind. Sie zeigen im Vorhabensgebiet einen Flurabstand zwischen 5 m im Westen und 15 m im Osten unmittelbar vor der Bruchkante. Danach sollte eine Niederschlagswasserversickerung im Vorhabensgebiet unproblematisch sein.

Will man die Situation dennoch vertieft untersuchen, so wäre es angesagt, quer durch das Untersuchungsgebiet – diesseits und jenseits der Rheingrabenbruchkante – eine Reihe von Bohrungen anzulegen – oder vorhandene Bohrdaten auszuwerten –, um die geologischen wie Grundwasserverhältnisse kleinräumig zu überprüfen.

Dies hat das Gutachten nicht geleistet.

Die Gutachten-Anlage 3 enthält auf S. 28 einen „Übersichtslageplan Bohrungen Untersuchungsbereich“. Auf den Seiten 29 bis 99, die den allergrößten Teil des 106-seitigen Gutachtens füllen, folgt die Wiedergabe zahlreicher von der HLNUG bezogener Bohrprofile. Die Auswahl dieser Bohrprofile erscheint willkürlich: Zum einen lokalisiert der „Übersichtslageplan“ S. 28 mitnichten die nachfolgend wiedergegeben Bohrorte. Zum anderen sind 12 von 15 der wiedergegebenen Bohrprofile für das Vorhabensgebiet nicht relevant, weil sie entweder weit entfernt liegen, oder gar nicht im Ausschnitt des „Übersichtslageplans“ auf S. 28 zu finden sind – letzteres betrifft 8 der 15 von der HLNUG übernommenen Bohrprofilorte.

Schweigen wir von solchen Lapsi, dass Arheilgen mehrfach als „Arheilgen“ geschrieben wird (was Ortsansässige gar nicht mögen), oder dass Angaben wie „Darmstadt“, „Darmstadt Stadtgebiet“, „Gemarkung Arheilgen“, „Riedgebiet“ für eine Lokalisierung der jeweiligen Bohrstellen unbrauchbar sind.

Unter dem Strich sind aus den 15 Bohrunterlagen nur drei relevant, wobei zwei den gleichen Bohrort an der Kompostierungsanlage betreffen, so dass uns diese Profile lediglich einen Beleg für das Rheintal (Kompostierungsanlage, Bohrungen 6018/303 und 326) sowie einen für den Sprendlinger Horst (Bohrung 6018/191) liefern.

Abb. 9 stellt die Profile dieser drei Bohrungen übersichtlich zusammen.

Die nur bis 5,50 m Tiefe reichende Bohrung 326 an der Kompostierungsanlage stimmt i.W. mit der bis 15,20 m Tiefe reichenden benachbarten Bohrung 0303 (ebenfalls Kompostierungsanlage) überein. Wir sehen nur quartäre Sedimente des Rheingrabens.

Die Bohrung 6018/191 am nordöstlichsten Ende der Gleisanlagen des ehemaligen Rangierbahnhofs offenbart anstehende Gesteine des permischen Rotliegenden, die aber bereits hier von 3,8 m mächtigen quartären Sedimenten überlagert sind. Das bestätigt die Grenze des Rheingrabenbruchrandes, wie sie in der HLNUG-Grundwasserkarte (Abb. 8) verortet wurde sowie die Befunde der GÜK 200, die hier bereits eine Überlagerung des Sprendlinger Horsts durch quartäre Sedimente anzeigt.

Dieser nur zwischen zwei Punkten verlaufende ‚Schnitt‘ über die Rheingrabenbruchkante hinweg ließe sich differenzieren, wenn das Gutachten die zwischenliegenden Bohrprofile 6018/330, 350, 329, 328 und 327 ausgewertet hätte (vgl. Ausschnitt aus der Gutachten-Anlage 3, S. 28 in Abb. 10), was aber nicht geschehen ist.

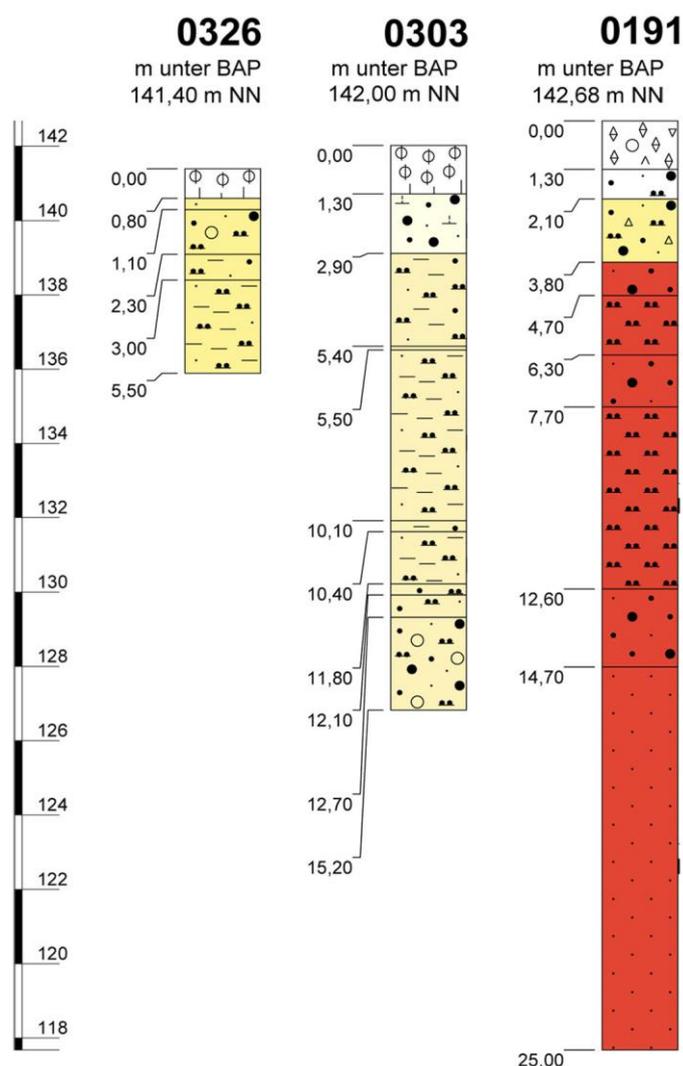


Abb. 9: Bohrprofile 326 und 303 (an der Kompostierungsanlage, Gutachten S. 65 und S. 61) sowie 191 (nordöstliches Ende der Gleisanlagen, Gutachten S. 52) auf gleichem Höhenlevel zusammenmontiert (BAP = Bohransatzpunkt)

Im nächsten Schritt wäre zu klären gewesen, welche Grundwasserstände diesen Bohrpunkten zugeordnet werden können. Dazu gibt es im Gutachten die Abbildungen 6 bis 8. Sie sind wenig wert, weil 8 von 10 Pegelmessungen der Abb. 6 im Gutachten nicht lokalisiert werden bzw. weit außerhalb des Vorhabensgebietes liegen.

Lediglich die Daten zu den „städtischen“ Messstellen P43 und P93 sowie den temporären Messstellen GWM1 und GWM2 könnten interessant sein. Nur diese Messstellen werden in Anlage 4 (S. 101) lokalisiert (Abb. 11). Die in Abb. 11 links ergänzend mit blauen Linien überlagerten Grundwassergleichen sind aber nur schematisch als gleichmäßige Schraffur dargestellt und berücksichtigen nicht die Rheingrabenbruchkante, wie der Vergleich mit der entsprechenden HLNUG-Darstellung für 10/2015 (Abb. 11 rechts) zeigt:

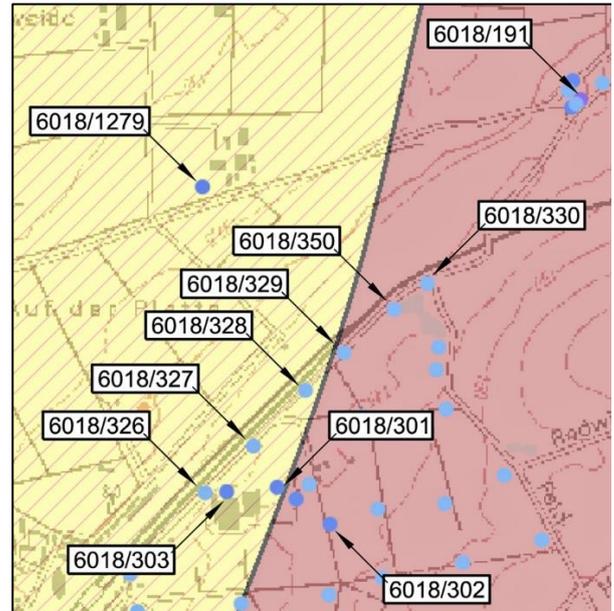


Abb. 10: Ausschnitt aus Anlage 3, S. 28 des Hydrogeologischen Gutachtens, „Übersichtslageplan Bohrungen Untersuchungsbereich“

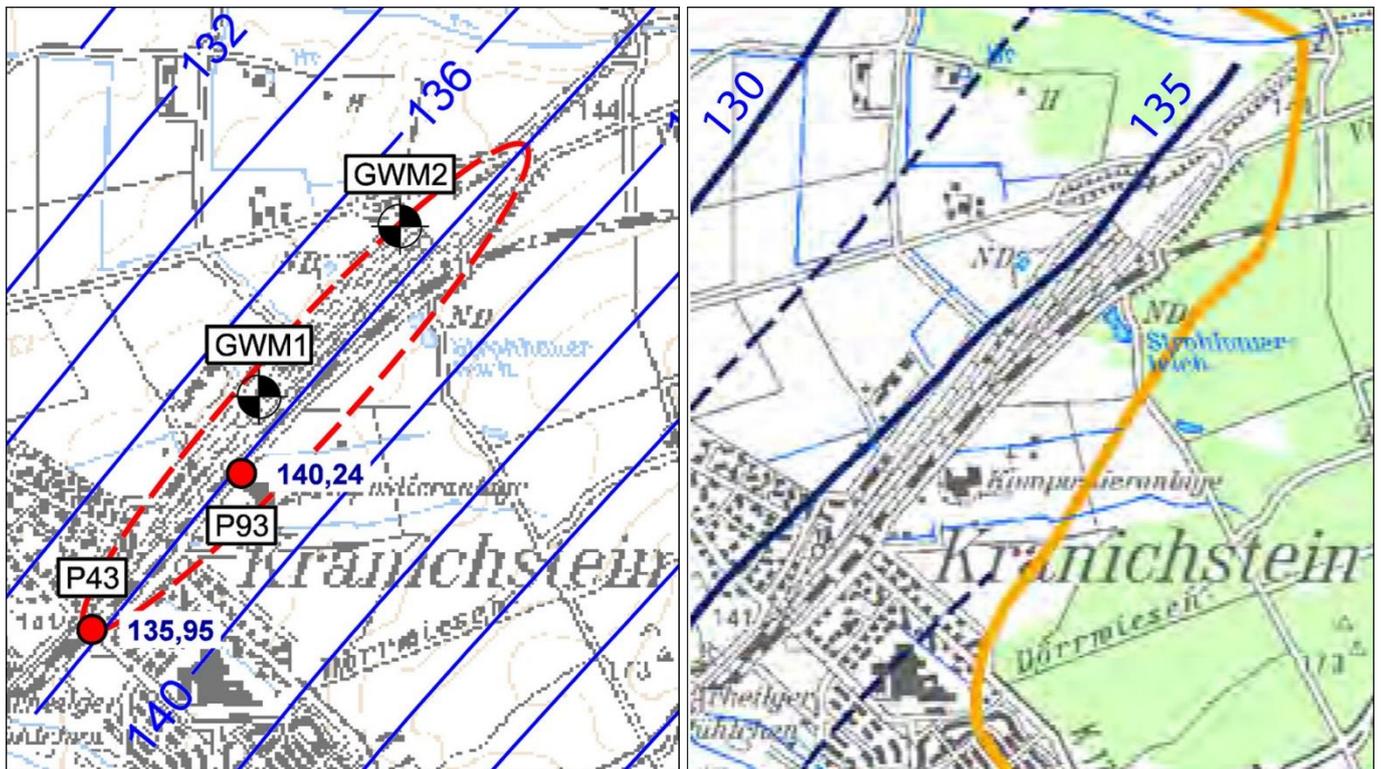


Abb. 11: Links ein Ausschnitt aus dem Hydrogeologischen Gutachten P 21-1, S. 101 mit Lokalisierung von vier Grundwasser-Messstellen und schematisch schraffierten Grundwassergleichen, rechts der gleiche Ausschnitt aus der HLNUG Karte „Grundwasserhöhengleichen im Oktober 2015“ nebst Überlagerung der für die Beurteilung wichtigen Rheingrabenbruchkante durch eine hellbraune Linie.

Versickerungsfähigkeit im Vorhabensgebiet und geplante Versickerungsanlage

Eine Bewertung der P43- und P93-Daten scheidet zunächst daran, dass die Grundwasserstände im Hydrogeologischen Gutachten nur über Normal Null angegeben werden, die erforderliche Flurhöhenangabe am Ort der Messstellen aber fehlt. Zudem wurden die Daten im Rahmen der Offenlage nicht bereitgestellt, weil Sie –

vgl. S. 3 des Gutachtens – „nur digital“ existieren. Die Anlage 6 „Wasserstandsdaten der relevanten Grundwassermessstellen im Untersuchungsbereich“ ist im Gutachten leer.

Grundwasserflurabstände sind hingegen im **Baugrundgutachten** P 23-1-1 als von der Stadt Darmstadt übergebene Datenblätter zu den beiden Messstellen P43 und P93 verfügbar (dort S. 119 bis 123). Diese Messstellen sind in Anlage 4, S. 101 des hydrogeologischen Gutachtens mehr oder weniger weit außerhalb des Vorhabensgebietes, nämlich am Bahnübergang Jägertorstraße und an der Kompostierungsanlage lokalisiert. Aus den Datenblättern ergibt sich, dass die Grundwasserstände dort zwischen 3,10 und 5,46 m unter GOK (Pegel 43) bzw. 2,21 und 4 m unter GOK (Pegel P93) schwanken. Eine Niederschlagswasserversickerung wäre dort also unproblematisch, sofern man die im Gutachten herangezogene Regel berücksichtigt (Baugrundgutachten P23-1-1, S. 43):

Nach DWA-A 138 ist ein Mindestabstand von 1,00 m zwischen der Sohle der Versickerungseinrichtung und dem mittleren Höchstgrundwasserstand einzuhalten.

Diese Randbedingung soll aber auf der Fläche des geplanten „Sickerbeckens“ nicht gegeben sein, obwohl dort keine Grundwasser-Messstellen wie P43 oder P03 ausgewertet werden konnten. Im Erläuterungsbericht P01-1 heißt es auf S. 36:

Entsprechend der Ergebnisse der Baugrunduntersuchung wurde im Planungsbereich an mehreren Stellen Grundwasser angetroffen, welches sich temporär, bei ergiebigen Niederschlagsmengen bis knapp unter die Geländeoberkante anstauen kann. Trotz ergänzender Untersuchungen in Form von nachträglichen Schürfungen konnte nicht zweifelsfrei festgestellt werden, ob es sich hierbei um Grundwasser oder oberflächennahes Schichtenwasser handelt...

Um die erforderliche Sickerstrecke (Grundwasserflurabstand) einzuhalten, sieht die Planung die Errichtung der Rigolen mit einem Abstand von 1,0 m über dem vorhandenen Geländeniveau vor.

Hat man nun Grundwasser angetroffen oder nicht? Man weiß es nicht. Die abschließend zitierte rätselhafte Angabe von scheinbar schwebenden „Rigolen 1 m über dem vorhandenen Geländeniveau“ klärt sich ein wenig über das Bauwerksverzeichnis. Dort heißt es zur Nr. 53 knapp:

Neubau Sickerbecken Nord, Speicherkapazität ca. 305 m³, angebösch (Beckensohle/Versickerungsebene 1 m über Gelände), Betriebsweg, Einfriedung und Toranlage

Es ist also gar kein „Becken“ beabsichtigt, vielmehr eine Aufschüttung auf unbestimmter Fläche, umgeben von Wällen, die die eher geringe Menge von nur 305 m³ Niederschlagswasser puffern sollen, all dies umgeben von Betriebswegen und Zäunen - also ein gravierender **Landschaftsschaden** durch ein technisches Bauwerk im Landschaftsschutzgebiet auf (nach Flächennutzungsplan – vgl. obigen Abschnitt 2) „Ökologisch wertvollem Grünland“.

Ein Bauwerksplan wird im Ordner 07 „Bauwerkspläne“ für diese Versickerungsanlage nicht bereitgestellt, eine Planunterlage ergibt sich nur aus dem allgemeinen Lageplan P03-2 (vgl. Abb. 12).

Fazit: Die Planung des „Sickerbeckens“ basiert auf unzureichender Klärung der Grundwasserverhältnisse. Im Baugrundgutachten wurde die nun vorgesehene Fläche gar nicht untersucht, weil die Versickerung zur Zeit dieser Gutachtenserstellung noch am nördlichen

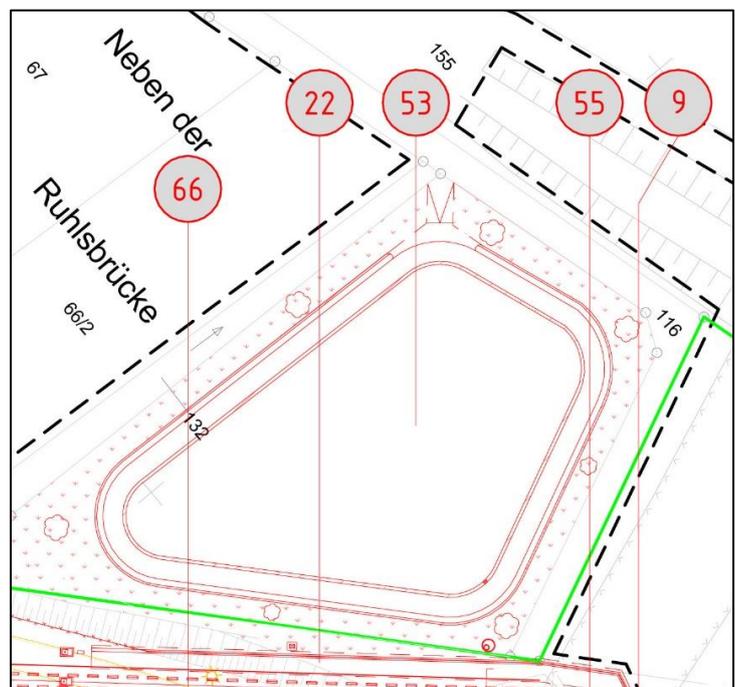


Abb. 12: Ausschnitt aus dem Lageplan P03-2 mit Darstellung der Versickerungsanlage im Landschaftsschutzgebiet mit der Bauwerksnummer 53, außerhalb der bisherigen Bahnflächen (grüne Linie).

Ende der Betriebsanlagen – also auf Bahngelände – geplant war. Warum man davon abgekommen ist, wird nicht erklärt.

Die zum nunmehr auserkorenen Versickerungsgelände am nächsten liegende Bodenuntersuchung (Rammkernsondierung RKS 27) hat erst ab 2,8 m Tiefe nassen Boden festgestellt (Baugrundgutachten P23-1-1, S. 53 / Anlage 4 „Zeichnerische Darstellung der Rammkernsondierungen (RKS) ...“). Allerdings waren die durchgeführten Rammkernsondierungen nicht zur Ermittlung von Grundwasserverhältnissen, sondern nur für die Klärung des Baugrundes gedacht.

Die unzureichende gutachterliche Klärung der Grundwasserverhältnisse und die geplante Bauausführung als umwallte und umzäunte Hochfläche sind weitere Gründe neben der in Ziffern 2 und 3 dargestellten Unverträglichkeit mit dem Flächennutzungsplan und dem Regionalplan, eine Versickerungsfläche auf diesem Grundstück abzulehnen.

8. Unbewältigte Auswirkungen auf den Bahnübergang Jägertorstraße

Aus dem Erläuterungsbericht P01-1 lassen sich keine aussagekräftigen Angaben zum geplanten Betrieb der Anlage entnehmen. Hier wird insbesondere nicht dargelegt, wie viele Züge zum Betriebsgelände ein- und ausfahren werden. Dies hat aber ggf. erhebliche Auswirkungen auf den Bahnübergang Jägerstraße, über den die Zugbewegungen abgewickelt werden müssen.

Dieser Bahnübergang ist die einzige direkte Verbindung der beiden eng zusammengewachsenen Stadtteile Kranichstein und Arheilgen für alle Verkehrsmittel. Er ist bereits heute so stark belastet, dass mindestens den halben Tag die Schranken geschlossen sind. Dies ergab eine Zählung der IGAB am 24.10.2023, wobei es sich aus verschiedenen Gründen eher um einen Schwachlasttag gehandelt hat (vgl. Bericht zur Zählung als Anlage zu diesen Einwendungen). Von der Bahn wurden bislang keine Daten zur Verfügung gestellt, die die Belastung dieses Bahnübergangs darstellen. Mehr noch: Die Auswirkungen der geplanten Anlage auf diesen Bahnübergang werden in den Planfeststellungsunterlagen gar nicht thematisiert. Auch die Stadt Darmstadt verfügt erklärtermaßen über keinerlei Unterlagen zur aktuellen, geschweige denn zukünftigen Belastung dieses Bahnübergangs (vgl. Antwort auf die Große Anfrage der SPD vom 21.08.2023).

Aus dem **Schallgutachten P17-2** ist zu entnehmen, dass bei der Bahn durchaus Unterlagen zum geplanten Betrieb erarbeitet wurden. Dort werden auf S. 17 insofern die Unterlagen 2.1.1, 2.1.3 und 2.1.10 referenziert, die aber nicht Teil der offengelegten Planunterlagen sind. Die Unterzeichner fordern die ergänzende Offenlage dieser Unterlagen.

Das Schallgutachten stellt den geplanten Betrieb grob so dar (S. 17):

Es ist ein Dreischichtbetrieb, rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche, geplant. Hierzu sollen tagsüber und nachts Fernverkehrszüge folgender Gattungen bzw. Baureihen von Südwesten her über das Einfahrgleis (Gleis 11) auf das Betriebsgelände zur Reinigung bzw. zum Abstellen fahren und dieses über das Ausfahrgleis (Gleis 12) wieder verlassen.

Sodann werden fünf Zugtypen differenziert (ICE 1, ICE 3, ICE T, ICE 4, IC 2), wozu das Gutachten einen Mangel in den Unterlagen vermerkt:

Hinsichtlich einer zahlenmäßigen Unterteilung der ein- und ausfahrenden Fernverkehrszüge entsprechend der Gattung, Baureihe bzw. Zugzusammensetzung liegen keine konkreten Angaben vor.

Das Gutachten kann deshalb in der Folge nur mit Annahmen über die Verteilung auf die Zugtypen arbeiten.

In die Öffentlichkeit wurde bislang eine ganz andere, viel harmlosere Version lanciert. Über den Sprecher des Eisenbahnmuseums, Stephan Heldmann, ließ die Bahn verbreiten:

Was den Betrieb der ICE-Anlage angeht, so sieht Heldmann keine großen Belastungen auf die Anwohner zukommen. Die Fernzüge würden in der Regel zwischen 22 Uhr und vor 4, 5 Uhr in der Frühe ein- und ausfahren und das „sehr langsam mit maximal 30 Stundenkilometern“. Auch seien es nur wenige, da sei kein Lärm zu erwarten. (Darmstädter Echo vom 12.11.2022)

Also nur wenige Züge in der Nacht? In einer Veranstaltung der Stadtteilrunde vom 24. Mai 2023 war auch in Anwesenheit von drei Bahn-Managern von nur sieben nächtlichen Zügen die Rede. Diese grob verharmlosende Darstellung bedeutet eine Täuschung der Öffentlichkeit. Denn:

Das erwartbare und für die schalltechnische Untersuchung zugrundegelegte Betriebskonzept wird im Schallgutachten ganz anders konkretisiert (S. 20):

Einfahrt u. Abstellen mit Innenreinigung und Ausfahrt mit Außenreinigung von

- ICE 1: tags 10 Züge, nachts 5 Züge
- ICE 3: tags 10 Züge, nachts 5 Züge
- ICE 4: tags 10 Züge, nachts 5 Züge
- IC 2: tags 10 Züge, nachts 5 Züge
- **Summe: tags 40 Züge, nachts 20 Züge**

Danach wird die Anlage mitnichten lediglich in den Nachtstunden von „wenigen Zügen“ angefahren, sondern sie soll gleichmäßig über den gesamten Tag hinweg betrieben werden.

Die TA Lärm definiert in Ziffer 6.4 „Beurteilungszeiten“:

Die Immissionsrichtwerte nach den Nummern 6.1 bis 6.3 beziehen sich auf folgende Zeiten:

1. tags 06.00 – 22.00 Uhr

2. nachts 22.00 – 06.00 Uhr.

https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26081998_IG19980826.htm

Bei 40 Zügen tags und 20 Zügen nachts ergibt sich daraus eine gleichmäßige Belastung rund um die Uhr von 2,5 Zügen bzw. 5 Zugbewegungen pro Stunde.

Die IGAB hat bei ihrer Zählung vom 24.10.2023 am Bahnübergang Jägertorstraße zwischen 6 und 18 Uhr insgesamt 115 Zugbewegungen gezählt (Summe beider Richtungen). Wenn nach der Schallgutachten-Darstellung bei „Maximalauslastung“ tags 40 Züge gereinigt werden sollen, so entfallen rechnerisch $\frac{3}{4}$ dieser Züge auf den genannten Zählzeitraum – mithin 30 Züge bzw. in der Summe 60 Zugbewegungen (Ein- und Ausfahrten). Das entspricht einer Steigerung der Zugbewegungen am BÜ Jägertorstraße um über 50 %. Eine solche Steigerung brächte den querenden Verkehr zwischen den beiden nördlichen Stadtteilen Kranichstein und Arheilgen über weite Zeiträume zum Erliegen, weil die in der Regel langsam fahrenden und sehr langen ICE-Züge die bislang noch existenten, in Spitzenstunden nur noch sehr kurzen Schranken-Öffnungszeiten ebenfalls füllen würden.

Sollte es geplant sein, einen Teil der erwarteten Züge Richtung Aschaffenburg auslaufen zu lassen, so wäre darzustellen, wie das Ausrangieren in diese Richtung (unter Berücksichtigung der Durchrutschwege) den Bahnübergang Jägertorstraße dennoch tangiert.

Die Unterzeichner fordern eine detaillierte Betrachtung der Auswirkungen der geplanten Anlage auf den Bahnübergang Jägertorstraße. Die geplante ICE-Wartungsanlage kann nicht ohne Berücksichtigung dieses Bahnübergangs geplant werden. Angesichts der zu erwarteten stark erhöhten Zugdichte stellt die von der IGAB vorgeschlagene Unterführung für den motorisierten sowie Rad und Fußverkehr eine mögliche Lösung dar. Dies Unterführungsprojekt muss planerisch, finanziell und zeitlich Teil des Vorhabens werden und umgehend im Kontext zur ICE-Anlage planerisch angegangen und umgesetzt werden.

Der Vorschlag zur Lösung des BÜ-Problems durch eine Unterführung liegt bereits seit knapp einem Jahr auf dem Tisch. Bahn und Stadt Darmstadt haben sich bislang geweigert, diesen Vorschlag ernsthaft zu prüfen. Er ist in Abb. 12 dargestellt. Der Vorschlag bezieht auch die vom Regionalplan Südhessen als Ziel formulierte Verlagerung des Bahnhaltdepot zum BÜ Jägertorstraße und damit in die unmittelbare Nähe der innerörtlichen ÖPNV-Linien ein (vgl. obigen Abschnitt 3).

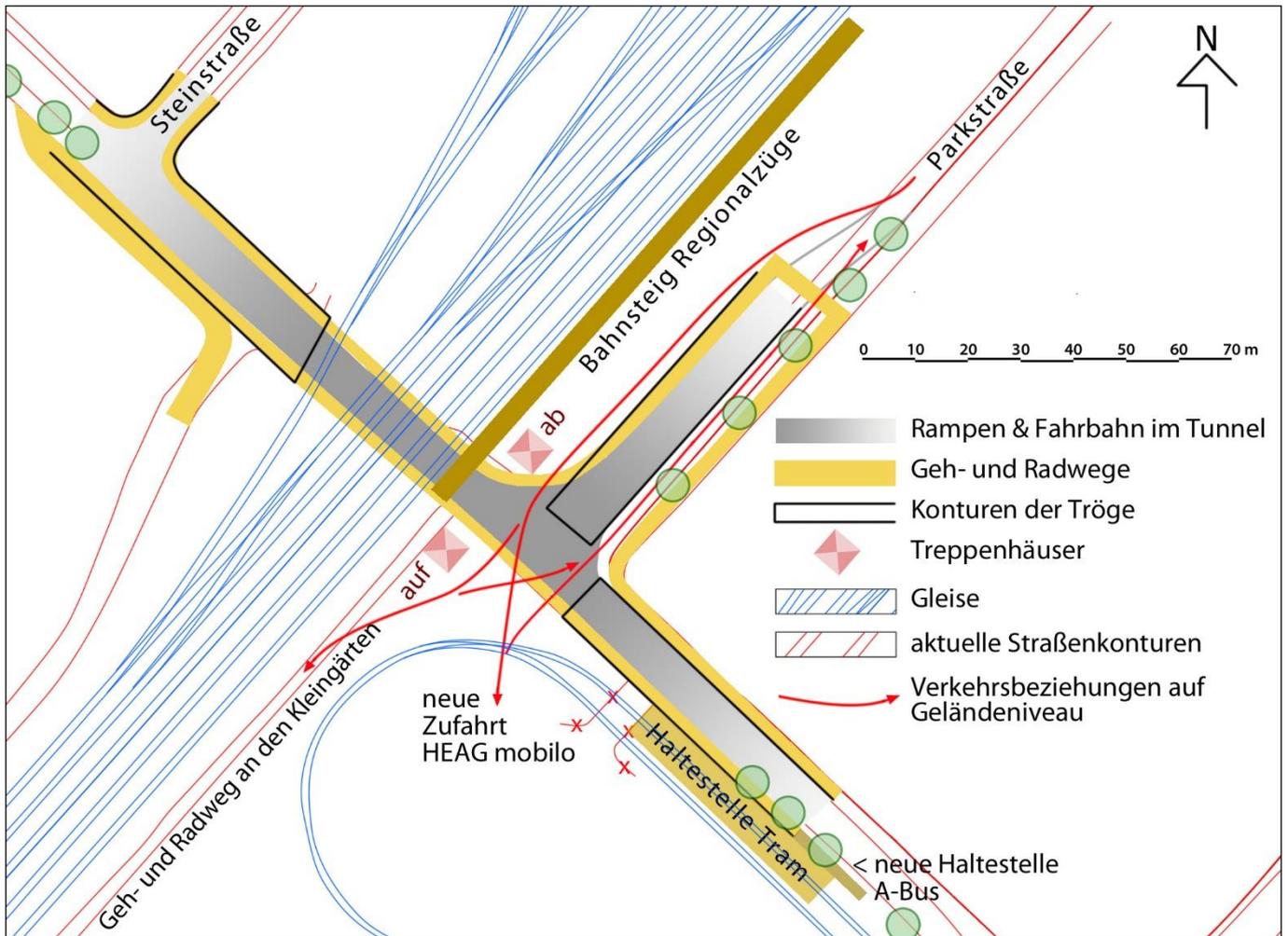


Abb. 13: Vorschlag der IGAB aus dem Mai 2023 zur Konzeption einer Unterführung am BÜ Jägertorstraße, die auch die vom Regionalplan als Ziel formulierte Verlagerung des Bahnhofpunkts Kranichstein einbezieht, so dass dieser aus seiner historisch bedingten und heute abseitigen Lage herausgenommen wird und gute Umsteigebeziehungen zum innerörtlichen ÖPNV (Straßenbahn, A-Bus) entstehen.

Michael Siebert, Carsonweg 52, 64289 Darmstadt

Bernd Rohrmann, Theodor-Reh-Straße 33, 64289 Darmstadt