



Darmstadt, 09.07.2009

Pressemitteilung der Bürgerinitiative „Keine-ICE-Trasse entlang der Eschollbrücker Straße“ zur DB-Präsentation „Fernbahnhof Darmstadt-West“ beim Planungs-, Bau- und Verkehrsausschuss der Stadt Darmstadt am 07. Juli 2009

Die Bürgerinitiative „Keine ICE-Trasse entlang der Eschollbrücker Straße“ sieht in der von der DB vorgestellten Präsentation eine realistische Lösungsmöglichkeit für das langjährige Tauziehen um die Anbindung der Stadt Darmstadt an das ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz.

Die vorgestellte Variante Fernbahnhof-West ist nach Auffassung der Bürgerinitiative diejenige, die am wenigsten Nachteile für Menschen und Umwelt beinhaltet, gleichzeitig aber alle Vorteile einer flexiblen Anbindung beinhaltet.

So wurden in der Präsentation auch viele der im ICE-Beirat diskutierten Belastungen im Stadtgebiet Darmstadt ausgeräumt. Neben dem Wegfall der Einschränkung des Zugangs zum Westwald, dem Wohn- und Immobilienwertverlust in der Heimstättensiedlung, jahrelangem Baulärm und Erschütterungen, Neuzerschneidung von Flächen und der Beeinträchtigung des Stadtbildes (z.B. Schallschutzwände), Behinderung der ortsansässigen Betriebe und Sportvereine (Eschollbrücker-Straße) wäre auch der Ausbau des geplanten Gewerbegebietes (ehem. Kelley-Baracks und Natan-Hale-Depot) uneingeschränkt gewährleistet.

Insbesondere der wesentlich geringere Eingriff in die Natur muss hier noch einmal herausgehoben werden. Bei der Flächenversiegelung stehen 28.000 m^2 für den Außenbahnhof den 269.000 m^2 für die Bypasslösung gegenüber, beim Waldeinschlag wären es sogar nur 20.000 m^2 gegenüber 428.000 m^2 für den Anbindungsaast!

Außerdem ist die Variante Außenbahnhof erheblich kostengünstiger als jegliche Bypasslösung oder die Vollanbindung.

Die Vorteile eines Außenbahnhofs liegen in seiner Flexibilität. Da er eine optimale Lage am Kreuzungspunkt zweier Autobahnen und einer Bundesstraße hat, kann er zu einem echten ICE-Bahnhof für die Region werden. Bei einer einfachen Überbauung mit Parkplätzen wäre der Bahnhof auch bis weit in das Ried hinein attraktiv. Bereits veröffentlichte Visionen mit bis zu sechzehnstöckigen Gebäuden sind eher unrealistisch und entsprechen nicht dem dortigen Stadtbild. Bei Bedarf kann die Anzahl der ICE-Stopps in Darmstadt kurzfristig über die heute zugesagten Züge hinaus angehoben werden. Beim eingleisigen Bypass bliebe man dagegen immer eingeschränkt. Auch wäre von hier eine stündliche Verbindung zum Bahnhof Ffm-Flughafen vorstellbar. Der stauanfällige Airliner wäre ggf. überflüssig. Die Verkehrsströme im Hauptbahnhof bleiben unverändert, denn dieser dient heute schon zu über 90% dem Pendlerverkehr. Mit einer kurz getakteten Straßenbahnverbindung gelangt man schnell in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof. Die Lage des Außenbahnhofs und seine Anpassungsfähigkeit an sich verändernde Bedarfe sind zwei gewichtige Argumente für seine Zukunftsfähigkeit.

Eigentlich braucht Darmstadt nach Meinung der BI nur einen schnellen Anschluss mit kurzen Intervallen an einen großen ICE-Knoten (z.B. Ffm-Flughafen). Von dort gelangt man nicht nur im Zwei-Stunden-Takt in alle Richtungen.

Die IG fragt sich, ob es wirklich erstrebenswert ist, zusätzliche 252 ICE-Züge und 40 Güterzüge täglich durch den Darmstädter Hbf brausen zu lassen und die Steuerzahler auch noch mit den wesentlich höheren Kosten zu belasten. Ist es das, was die Politik Darmstadts für das Beste hält?

Weitere Infos: www.keine-ice-trasse.de