



Darmstadt, 10.11.2010

Sehr geehrte Damen und Herren des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestags,

die Bürgerinitiative „Keine ICE-Trasse entlang der Eschollbrücker Straße“ in Darmstadt hat ein an Sie adressiertes Schreiben der Stadtverordnetenfraktionen von SPD, CDU und B90/Grüne vom 22.10.2010 über Umwege erhalten. In diesem Schreiben wenden sich die drei Fraktionsvorsitzenden oben genannter Parteien an Sie, um auf die Problematik der Anbindung Darmstadts an die geplante Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main – Rhein/Neckar hinzuweisen und auf die Entscheidungsfindung Einfluss zu nehmen.

Die Bürgerinitiative wurde 2007 ins Leben gerufen, um die Interessen vieler Bürgerinnen und Bürger Darmstadts in der Frage der Anbindung unserer Stadt an das ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz zu vertreten. Wir sind Mitglied im ICE-Beirat der Stadt Darmstadt. Der Beirat hat die Aufgabe, die Entscheidungsträger auf dem Weg zu einer für alle Interessensvertretungen verträglichen Lösung zu beraten.

Die von den drei Fraktionsvorsitzenden geforderte Vollenbindung hat nachweislich keine belegte Mehrheit bei den Darmstädter Bürgerinnen und Bürgern. Selbst eine von der SPD Darmstadt durchgeführte Befragung ihrer Mitglieder führte zu dem Ergebnis, dass eine der alternativen Varianten, die schnelle Anbindung des Hbf-Darmstadt über eine doppelgleisige Nordeinschleifung zum ICE-Bahnhof Frankfurt/Flughafen von den Mitgliedern mehrheitlich favorisiert wird. Weshalb jedoch das Votum der SPD-Mitglieder sich nicht in der Arbeit ihres Fraktionsvorsitzenden widerspiegelt, stößt vielfach auf Unverständnis.

In unserer Funktion als Mitglieder des von der Stadt Darmstadt etablierten ICE-Beirates haben wir konstruktiv zusammen mit Vertretern der Stadt, der Fraktionen, der IHK, den Umweltverbänden und der Bahn an für alle verträgliche Lösungsmöglichkeiten gearbeitet. Wir haben die Mitarbeit der Bahn stets als konstruktiv bewerten können. Hingegen mussten wir feststellen, dass die Unterzeichner des Schreibens nicht ergebnisoffen und mit fehlender Bereitschaft zu alternativen Lösungsfindungen agierten. Eine von mehreren von der Bahn eingebrachten Alternativen ist ein für die Stadt Darmstadt kostenneutraler Fernbahnhof in ca. 2 km Entfernung zum Hbf mit vorhandener kurzgetakteter Straßenbahnverbindung plus obengenannter zweigleisiger Nordeinschleifung. Dieser Vorschlag wurde von der IHK, belegt durch eine detaillierte Studie, als optimale Lösung aus allen vorhandenen Vorschlägen bewertet. Weshalb sich dieser Vorschlag nicht in der Arbeit des CDU-Fraktionsvorsitzenden widerspiegelt, der die Bürgerinnen und Bürger aus Industrie und Handel im Stadtparlament vertritt, stößt vielfach auf Unverständnis.

Die im Brief favorisierte Vollenbindung ist nachweislich die Variante, welche den mit Abstand größten Natur- und Waldverbrauch aufweist. Sie ist auch die Variante mit maximaler Lärmbelastung rund um die Uhr und beeinträchtigt in negativer Weise das Leben von weitaus mehr Bürgerinnen und Bürgern, als jegliche andere Variante. Weshalb sich



dieser Ressourcenverbrauch und maximierte Bürgerbelastung jedoch nicht in der Arbeit der Fraktionsvorsitzenden von B90/Grüne widerspiegelt, stößt weithin auf Unverständnis.

Der beschriebene regionale Konsens besteht nur eingeschränkt und nur dann, wenn die Regionen von der Streckenführung nicht betroffen sind. Darmstadt hat bereits heute ICE-Anschluss. Dies wird jedoch kaum von der Region in Anspruch genommen. Mehr als 95% der Reisenden heute sind Pendler und nur ein sehr kleiner Anteil sind Fernreisende.

Der Darmstädter Hbf kann wohl kaum mit dem Ziel eines zukünftigen ICE-Durchfahrtsbahnhofs renoviert worden sein. Laut Analysen der Bahn würde die zu unterquerende Bahngalerie den Belastungen durchfahrender Hochgeschwindigkeitszüge nicht standhalten. Ein weiterer kostenintensiver jahrelanger Umbau oder Abriss und Neubau wäre die Folge einer Vollenbindung.

Denen, die jetzt noch nach einer Vollenbindung rufen, sei gesagt: „Warum sollte sich eine Stadt mit aller Macht die für die Zukunft prognostizierten 600-800 Züge (inkl. Güterzüge) täglich unmittelbar in die Wohngebiete holen, wenn es auch Alternativen ohne diese Nachteile gibt?“ Von den ca. 250 ICE-Zügen täglich würden nur ca. 30 in Darmstadt halten. Der Rest fährt mit vollem Tempo durch. Ist es das, was Darmstadts Bürgerinnen und Bürger brauchen?

Darmstadt braucht lediglich einen adäquaten schnellen, kurz getakteten Anschluss an den ca. 20 km entfernten zentralen ICE-Knoten (Frankfurt-Flughafen). Von dort gelangt man schnell mit den Hochgeschwindigkeitszügen der DB in alle Richtungen. Diese Züge können ihr Potential gegenüber dem Flugzeug nur dann ausspielen, wenn sie große Strecken mit hohem Tempo zurücklegen können (von ICE-Knoten zu ICE-Knoten).

Die Forderung nach Vollenbindung Darmstadts ist kein politischer Auftrag der Darmstädter Bürgerinnen und Bürger, sonder vielmehr selbsternannter Auftrag der unterzeichnenden Fraktionsspitzen.

Ein mit Steuergeldern finanziertes Unternehmen muss dem Wohle aller Bürger, auch jenseits der Stadt- und Regionsgrenzen Darmstadts, dienen. Wir bitten Sie, nicht im Sinne der drei Fraktionsvorsitzenden von acht Fraktionen Darmstadts zu agieren, sondern sich einzusetzen für das Beste des zukünftigen europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes mit wenigen Halten, aber mit adäquater Anbindung Darmstadts an den nächsten ICE-Knoten Frankfurt.

Herbert Wolf

Joachim Divo

Helmut Schulte

(Bürgerinitiative „Keine-ICE-Trasse entlang der Eschollbrücker-Straße“, Mitglieder des ICE-Beirates der Stadt Darmstadt)