



Darmstadt, 24.11.2010

Tour de Natur – Verkehr verkehrt

Bereits im Juni 2010 fand im Rahmen der „Tour de Natur“ eine Diskussionsveranstaltung zur ICE-Thematik im Justus-Liebig-Haus statt. Eingeladen hatte der Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde wieder einmal die Vollenbindung hochgelobt und sollte wohl von sogenannten „Experten“ des VCD dem anwesenden Publikum schmackhaft gemacht werden. Es genügt jedoch nicht, bereits heute die ICE-Fahrpläne der Zukunft darzustellen und seine persönlichen Vorstellungen drum herum zu packen. Es wurden in diesem Zusammenhang der Tunnelbau entlang der Eschollbrücker Straße als vorteilhaft genannt, die nächtlichen Güterzüge geleugnet und die Renovierung des Darmstädter Hauptbahnhofs dient immer wieder als Alibi zur Forderung nach Vollenbindung. Ausgeklammert wurden wieder einmal sämtliche Nachteile und Risiken.

Zur Erinnerung:

Jedwede Form von Tunnel wurde von der Bahn aus Kostengründen (bis zu 280 Mio Euro) als nicht durchsetzbar abgelehnt. Der Darmstädter Hbf wurde als regionaler Verkehrsknoten renoviert, nicht jedoch als Voraussetzung für eine Vollenbindung. Die Vollenbindung würde neuerliche jahrelange Umbaumaßnahmen erfordern, insbesondere die Bahngalerie wäre in erheblichem Maße hiervon betroffen. Der unverhältnismäßig hohe Naturverbrauch (z.B. Waldeinschlag, Flächenversiegelung), die immensen Eingriffe in bestehende Strukturen (z.B. Brückenkonstruktion über der Kläranlage, künftiges Industriegebiet Kelley Barracks) und die zusätzlichen Belastungen für die Menschen entlang der Strecke (Lärm, Abriegelung durch 5m hohe Schutzwände, Erschütterungen) blieben auf der VCD-Veranstaltung unerwähnt.

Der kürzlich erfolgte Durchbruch beim Gotthard-Tunnel lässt die Steigerung des schnellen Güterverkehrs auf der Schiene immer näher rücken. Die derzeit prognostizierte Zahl von 40 Güterzügen in den Nachtstunden auf der Neubaustrecke wird sich um ein vielfaches erhöhen. Containerschiffe werden in Genua be- und entladen und die Fracht über die Schiene auf Europa verteilt. Das Nadelöhr Rhein/Main – Rhein/Neckar stellt dabei eine zentrale Verkehrsader dar. Was dies für die Darmstädter Bürger im Zuge einer Vollenbindung bedeuten würde, kann sich jeder leicht ausmalen. Hunderte von Zügen würden durch die Wohnbebauung geleitet, um einfach nur mit Tempo 250 durchzuraschen.

Muss eine Stadt und deren Bürger all diese Nachteile und Unwägbarkeiten für 32 prognostizierte ICE-Halte wirklich in Kauf nehmen? Der Darmstädter Hbf ist ein Pendlerbahnhof mit einem sehr geringen Anteil Fernreisender. Die Optimierung des Schienennahverkehrs unter Einbindung des RMV mit einer schnellen Verbindung über den Flughafenbahnhof Frankfurt bis zur Landeshauptstadt Wiesbaden hätte den größeren Allgemeinnutzen. Über eine zweigleisige Nordeinschleifung können ICE-Züge, die in



Darmstadt halten sollen, zum Hbf geleitet werden und über die bestehende Main/Neckar-Bahn Richtung Süden fahren – und umgekehrt.

Ein Hochgeschwindigkeitszug kann nur dann sein Potential ausschöpfen, wenn er möglichst schnell von Knoten zu Knoten fährt. Der ICE ist keine Bimmelbahn, die Menschen müssen in diesem Fall zu den Zügen kommen und nicht die Züge zu den Menschen.

Die Minimierung der Eingriffe in Natur und Umwelt sollte einen sehr hohen Stellenwert haben. Für dieses Ziel ist eine enge Bündelung mit bestehender Infrastruktur (z.B. Autobahnen) unabdingbar.

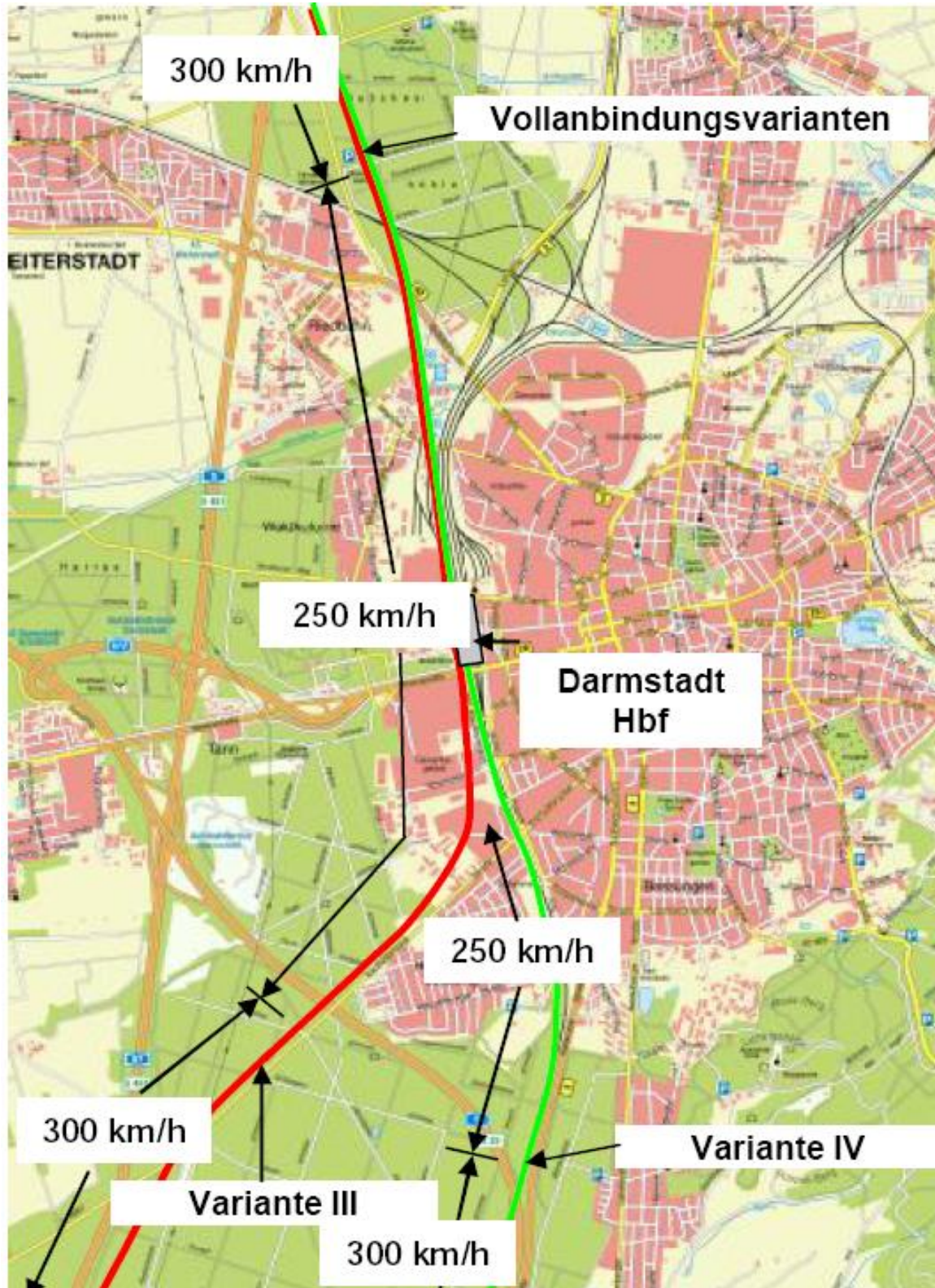
Weitere Informationen: www.keine-ice-trasse.de/Schriftverkehr

Herbert Wolf Helmut Schulte

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

www.keine-ice-trasse.de

entlang der
Eschollbrücker Straße
in Darmstadt



Darstellung von Trassenlage und Geschwindigkeiten bei Vollenbindung aus einer DB-Präsentation