

Antrag des Stadtv. Klett (UWIGA) vom 25. Mai 2010 betr. ICE-Pendelverkehr

Antrag

Freitag, 25. Mai 2010



Bringt's auf den Punkt

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die unabdingbare Einbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs in das ICE-Neubaustreckennetz kann auch in der Weise erfolgen, dass die ohnehin als Betriebsgleis vorgesehene Nordanbindung an die Neubaustrecke als vollwertiger Anschluss gebaut wird. Zwischen dem Darmstädter Hauptbahnhof und dem Hauptbahnhof Wiesbaden wird mit nur einem Zwischenhalt am Flughafen-Fernbahnhof ein ICE-Pendelverkehr („Flughafenexpresszug“, „Flughafenshuttle“) als Bestandteil des Fernverkehrsnetzes betrieben.

Begründung:

Im Hinblick auf die Umwelt- und Kostenbelastung für die Stadt Darmstadt verbietet sich die auch als Bypass benannte Konsenstrasse. Die direkte Anbindung des Hauptbahnhofs entsprechend der Varianten der Regionalplanung wird, wie sich mehr und mehr abzeichnet, an der baupraktischen Durchführbarkeit, den Kosten und der Umweltbelastung scheitern. Eine Ertüchtigung dieser Strecke auf die Belastung von mit 250 km/h oder gar 300 km/h in der Mehrzahl ohne Halt durchfahrenden Züge hat sich als unrealistisch erwiesen, bzw. sie ist nur mit einem gigantischen, unvertretbaren baulichen Aufwand zu erreichen.

Die bei dieser Streckenführung folgende zusätzliche Belastung mit nächtens fahrenden Güterzügen ist desgleichen nicht wünschenswert.

Der angedachte Bau eines neuen Außenbahnhofs verbietet sich ebenfalls als attraktive Lösung. Er ist wegen der Reisezeitverlängerung beim Umsteigen für Nutzer des Südhessischen Nahverkehrsschienenetzes unattraktiv. In der Zeit, die z.B. für die Fahrt zu diesem Außenbahnhof vom HBF aus mit dem ÖPNV notwendig ist, ist über den o.g. Pendelverkehr ein ICE-Hauptknotenpunkt zu erreichen. Zu bedenken ist zusätzlich, dass an diesem Außenbahnhof nur wenige Züge halten werden und somit keine vollwertige Anbindung an das ICE-Netz möglich ist. Die Unterhaltung einer taktreichen ÖPNV-Strecke zum Außenbahnhof dürfte zudem die Stadt finanziell Jahr für Jahr stark belasten. Der Bau des Außenbahnhofs rechtfertigt im Verhältnis zu seinem Nutzen ebenfalls nicht dessen Kosten, wenn diese auch nicht unmittelbar von der Stadt aufzubringen sind.

Nach dem Bau der in Regionalplan Südhessen bereits als bindendes Ziel vorgegebenen sogenannten „Wallauspange“, die den derzeit kaum genutzten Wiesbadener Ast der ICE-Neubaustrecke Köln-Frankfurt mit dem Hauptast derselben kurzschließt, kann die Landeshauptstadt dann ebenso attraktiv bedient werden wie Darmstadt und damit Südhessen.

Die Schwierigkeiten, die sich für die beantragte Lösung aus unterschiedlichen Zuständigkeiten für Bau, Betrieb und Finanzierung möglicherweise ergeben, müssen im Interesse einer für die Planungsregion insgesamt optimierten Anbindung an das Schnellfahrnetz der Bahn durch weitere auf diesen Beschluss gegründete Verhandlungsanstrengungen überwunden werden.

Da insgesamt diese Lösung als verkehrstechnisch optimalste, umweltverträglichste und auch finanziell als die am günstigsten erscheint, dürfte so bei gutem Willen aller Beteiligten ein Weg im Interesse aller Bürger und Fahrgäste gefunden werden.

Stadtverordneter Helmut Klett
UWIGA

Anlage Karte – Ausschnitt aus Reg.-Plan mit Eintragungen Streckenführung in „lila“

Anlage: Karte mit Übersicht und ungefährem Verlauf der „Shuttle-Strecke“

