

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Frau Kreistagsvorsitzende, sehr geehrte Kreistagsabgeordnete, sehr geehrte Gäste,

ursprünglich sollten wir bei diesem Tagesordnungspunkt über einen CDU-Antrag vom 13. April 2012 zum Thema „**Nein zur Güterverkehrsstrasse an der BAB 5**“ sprechen. Nun haben allerdings aufgrund der Aktualität und der diversen unterschiedlichen Äußerungen bzw. Meldungen in der Öffentlichkeit in den letzten Wochen die Fraktionen CDU & FDP einen Änderungsantrag mit dem Ziel der Vorlage des gemeinsamen Positionspapiers der vier südhessischen Landräte, des Darmstädter Oberbürgermeisters und der IHK durch Landrat Schellhaas eingebracht. Auf die Idee, uns als Kreistag das Positionspapier zu solch einem heiklen Thema eigenständig vorzulegen, kam man anscheinend hier im Landratsamt leider selbst nicht.

Ich möchte an dieser Stelle aus dem heutigen Darmstädter Echo den Weiterstädter Bürgermeister Ralf Möller (auch SPD) zitieren: *„Diese Trasse nur über meine Leiche und – Unterstützung des Hauses vorausgesetzt – die des Parlaments“, sagte Möller. „Das werden wir nicht mitmachen.“* So hätte ich mir auch die Äußerungen unseres Landrates im Interesse seiner Bürgerinnen und Bürger gewünscht und zwar im Vorfeld der Unterzeichnung des Positionspapiers und nicht erst im Nachgang nach den Aufschreien in Griesheim, Pfungstadt und Weiterstadt.

Ja, wir können den Anspruch der Stadt Darmstadt und der gesamten Region für einen Anschluss an das ICE-Netz durch eine Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs verstehen und haben uns – auch als CDU – jahrelange dafür stark gemacht. Der Darmstädter Hauptbahnhof ist nicht umsonst der zweitgrößte Fernbahnhof in Hessen. Allerdings muss man sich zum jetzigen Zeitpunkt, intensiv und ehrlich fragen, zu welchem Preis sind wir als Interessenvertreter der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Darmstadt-Dieburg bereit, den Darmstädter ICE-Halt zu ermöglichen? Bei dem vorliegenden Entwurf führt die Hauptrasse in der Direttissima an Darmstadt vorbei und nur einige wenige Züge fahren durch den Hauptbahnhof. Und hierbei stellt sich die Frage: Wie lange fahren ICE-Züge durch den Darmstädter Hauptbahnhof? Gibt es hierfür eine langfristige vertragliche Zusicherung der Deutschen Bahn? Oder wäre es nicht an der Zeit intensiv über Alternativen, wie eine Direktverbindung vom Darmstädter Hauptbahnhof an den Frankfurter Flughafen nachzudenken?

Zu Beginn der Diskussionen vor über zehn Jahren wurde immer nur über eine reine ICE-Neubaustrecke gesprochen, d. h. eine Bahnstrecke, die zum einen deutlich leiser als eine Güterverkehrsstrasse ist, nachts kaum oder gar nicht frequentiert wäre und vor allem durch einen Halt am Darmstädter Hauptbahnhof einen direkten Nutzen für alle Bürgerinnen und Bürger gehabt hätte. Dann kam die Diskussion einer reinen Güterverkehrsstrasse zur Entlastung der bisherigen Strecken. Eine reine Güterverkehrsstrasse bedeutet Züge bis zu einer Länge von ca. 1,3 km,

durchschnittlich alle drei bis fünf Minuten und das Ganze an sieben Tagen die Woche und 365 Tagen im Jahr. Nun das aktuelle Positionspapier vom November 2014: „Die Neubaustrecke soll sowohl für ICE- als auch für Güterverkehr konzipiert werden.“ Tagsüber sollen ICE-Züge und nachts Güterverkehrszüge fahren. Am spannendsten finde ich einen Satz des Papieres: „Vielmehr wird der Güterverkehr in den sensiblen Nachtstunden bei gebündeltem Lärmschutz (summarische Betrachtung Straße Schiene) außerhalb der Siedlungsgebiete abgewickelt werden.“ Der erste Teil des Satzes klingt super: es werden endlich Lärmsummenpegel von Straße und Schiene gebildet und nicht jeder Verkehrsträger sorgt für seinen eigenen Lärmschutz. Der zweite Teil aber ist purer Hohn und Spott: Die drei größten Städte im Landkreis Darmstadt-Dieburg Griesheim, Pfungstadt und Weiterstadt mit ca. 75.000 Einwohnerinnen und Einwohner als „außerhalb der Siedlungsgebiete“ zu bezeichnen ist sehr abenteuerlich und an der Realität vollkommen vorbei. Vollkommen neu – und ohne jede Rücksprache mit den gewählten Stadtverordnetenversammlungen und dem Kreistag – sind die beiden Querspangen bei Weiterstadt auf die Strecke Richtung Mainz und südlich von Pfungstadt von der Main-Neckar-Bahn auf die Neubaustrecke. Hierfür gibt es weder Umweltuntersuchungen noch wirtschaftliche Kosten-Nutzen-Berechnungen, aber man zeichnet trotzdem mal so schnell und einfach zwei Trassen ein. Warum eine Südanbindung auf Darmstädter Stadtgebiet lange Zeit – auch mit der sog. Bypass-Lösung – möglich war und jetzt auf einmal nicht mehr möglich oder gewollt sein soll, erschließt sich mir nicht.

Herr Landrat, Sie haben in der Presse gesagt, die Diskussion müsse nun beginnen. Wenn ich das aber momentan lese und auch erste Streckenführungen auf Karten eingezeichnet sehe, dann ist die Diskussion schon gelaufen und wir sollen nur noch schön brav abnicken. Zumal das Positionspapier Ihre Unterschrift trägt und eine Unterschrift unter solch ein Papier signalisiert immer eines, nämlich eine Zustimmung!

Bitte verstehen Sie mich bzw. uns nicht falsch: Auch wir als CDU-Kreistagsfraktion verschließen nicht unsere Augen und sehen die absolute Notwendigkeit einer ICE-/Güterverkehrsneubaustrecke, um die Bestandsstrecken und die dortigen Anwohnerinnen und Anwohner zu entlasten, mehr Kapazitäten für den Regionalverkehr zu gewinnen und unseren Beitrag für die weitere Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene zu leisten. Dies kann aber nur in einem offenen Diskussionsprozess mit allen beteiligten Kommunen und vor allem den Bürgerinnen und Bürgern gelingen, denn wir alle sollten kein „Darmstadt21“ wollen. Daher ist für uns der vorliegende Antrag und der dazugehörige Änderungsantrag durch die Vorlage des Positionspapiers zumindest vorerst erledigt.

Vielen Dank.