

Planungsverfahren zur ICE-Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar
- Maßgaben für eine konstruktive Unterstützung durch den Landkreis derzeit nicht erfüllt -

Statement von Landrat Alfred Jakoubek
am 20. August 2007

Sehr geehrter Herr Dr. Vornhusen,
sehr geehrte Damen und Herren,

in seiner Sitzung am 12. März 2007 hat der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg das von der Deutschen Bahn AG, dem Hessischen Verkehrsministerium sowie der Stadt Darmstadt zur Pressekonferenz am 2. Februar 2007 vorgelegte "Abstimmungspapier zur Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar" zur Kenntnis genommen sowie mein zu dieser Pressekonferenz schriftlich vorgelegtes Statement gebilligt.

Von Herrn Dr. Mehdorn wurde erklärt, dass das Projekt "ICE-Neubaustrecke" scheitern werde, wenn eine Verständigung auf die "Sowohl-als-auch-Trasse" - die Vorbeifahrt an Darmstadt mit einem "Bypass" über den Hauptbahnhof - nicht zu Stande kommt. Nur vor diesem Hintergrund hat der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg die konstruktive Unterstützung des weiteren Fortgangs der Planungen zur "Sowohl-als-auch-Trasse" signalisiert, hierfür aber klare Bedingungen gesetzt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

nach den Ausführungen von Herrn Dr. Mehdorn beim Informationsgespräch am 20. Juni 2007, nach dem bisherigen Schriftwechsel mit der Deutschen Bahn AG sowie nach Prüfung der von der Deutschen Bahn AG schriftlich vorgelegten Antworten zu den gestellten Fragen muss ich feststellen, dass diese Bedingungen für eine konstruktive Unterstützung derzeit nicht erfüllt sind. Lassen Sie mich dies an drei zentralen Punkten festmachen:

Erstens:

Mehrfach haben wir die Deutsche Bahn AG aufgefordert, den Nachweis zu erbringen, aus welchen Gründen die bislang in großem Konsens präferierte Variante III mit der ausschließlichen Führung über den Darmstädter Hauptbahnhof nicht umsetzbar bzw. schlechter geeignet ist als die "Sowohl-als-auch-Trasse".

Hierzu hat die Deutsche Bahn AG bis heute keine substantiellen Belege bzw. neue überzeugende Argumente, die über die bisherigen Begründungen hinausgehen, vorgebracht. Vielmehr verweist sie nunmehr pauschal darauf, dass die positiv raumgeordneten Varianten mit der Direktführung über den Hauptbahnhof Darmstadt die Projektziele nicht erfüllen würden. Diese raumverträglichen Varianten - die Varianten III und IV - wurden von der Deutschen Bahn AG als Antragstellerin selbst in das Raumordnungsverfahren eingebracht. Mir ist völlig unverständlich, wieso diese Varianten damals die Projektziele erfüllten - wie es in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren nachzulesen ist - und nun heute das Gegenteil behauptet wird.

Damit bleibt die Deutsche Bahn AG nach wie vor den Beweis schuldig, dass die Variante III nicht umsetzbar ist. Vielmehr wird das betriebene Raumordnungsverfahren im Nachhinein immer mehr zur Farce bzw. zum "Scheinverfahren".

Zweitens:

Besonders problematisch ist zudem zu werten, dass mit den vorgelegten Antworten von der Deutschen Bahn AG nunmehr deren bisherige Zusagen im Abstimmungspapier in Frage gestellt werden.

So rückt sie von ihrer bisherigen Zusage ab, dass die Streckenkapazität des Bypasses zwei Züge pro Stunde und Richtung betragen wird und dass ICE-Systemhalte in Darmstadt Hauptbahnhof mindestens einmal pro Stunde und Richtung sichergestellt werden. Bedienungsgarantien und eine vertraglich fixierte tatsächliche Andienung des Darmstädter Hauptbahnhofes über den Bypass - die uns bei dem Gespräch am 23. Juni 2006 in Berlin von Herrn Dr. Mehdorn explizit zugesagt wurden - werden nunmehr von der Deutschen Bahn AG abgelehnt. Damit verlässt die Deutsche Bahn AG selbst den Weg des von ihr breit beschworenen "Konsens".

Drittens:

Die Deutsche Bahn AG hat - wie der Presse zu entnehmen war - mit der Beauftragung der für die Planfeststellung notwendigen Gutachten begonnen.

Dies steht in deutlichem Widerspruch zu den Aussagen von Herrn Dr. Mehdorn, der mir in einem Schreiben vom 6. Juni 2007 zugesagt hat, dass die vom Kreistag geforderte Abstimmung der zu beauftragenden Gutachten erfolgen wird. Auch interpretiere ich die Geschäftsordnung des mittlerweile konstituierten Projektbeirates dahingehend, dass die Beauftragung der notwendigen Gutachten für die Planfeststellung mit den Mitgliedern

abgestimmt wird. Offenkundig hat sich die Deutsche Bahn AG an diese Zusagen bzw. Vereinbarungen nicht gehalten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

die vorgenannten Punkte verdeutlichen leider, dass die von mir im Vorfeld geäußerte Kritik am Verfahren bereits jetzt ihre Bestätigung gefunden hat. Eine vertrauensvolle Basis wird durch das Verhalten der Deutschen Bahn AG nicht geschaffen.

Die zukunftsfähigste Lösung mit bedarfsgerechter Ausweitung des Bedienungsangebotes durch ICE-Halte im Darmstädter Hauptbahnhof ist für mich nach wie vor die Realisierung der raumordnerisch festgestellten Variante III verbunden mit einer Einhausung der Strecke im Stadtgebiet südlich des Hauptbahnhofes und im Bereich Eschollbrücken, womit die Lärmproblematik gelöst werden könnte. Für die Haupttrasse wäre meines Erachtens eine solche Einhausung als politische Forderung möglich und durchsetzbar gewesen. Leider war dazu der politische Wille nicht vorhanden. Für die Bypass-Lösung mit einem Zug pro Stunde und Richtung halte ich die Durchsetzung einer Einhausung für eher unwahrscheinlich.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.