

ICE-Anbindung von Darmstadt: Fahrgastnutzen muss im Zentrum stehen!

von Christian Behrendt, Wächtersbach, ARGE Bahndreieck Spessart

Ergänzend zu den vor einem Jahr in der umweltfairbund veröffentlichten Angebotsüberlegungen wird für die Infrastruktur folgender konkreter Vorschlag unterbreitet.

Annahmen

Finanziell realistisch ist nur die stufenweise Umsetzung der NBS Frankfurt - Mannheim. Politisch Konsensfähiges wie eine aufwärtskompatible Nordeinbindung sollte vor die Klammer gezogen und rasch umgesetzt werden. Eine leistungsfähige Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofes hat Vorrang vor einer knotenfernen Autobahntrasse mit Westbahnhof, weil nur so die Führung einer RMV-integrierten Fernzuglinie zum Flughafen und zugleich eine Stufenrealisierung möglich wird. Aus Fahrgastsicht ist der Begriff „Voll-einbindung“ endlich funktional zu definieren. Eine echte Volleinbindung muss die Zusatzgleise der NBS im Norden wie im Süden systemgerecht mit dem bisherigen Gleisbild des Darmstädter Hauptbahnhofes verknüpfen und darf dennoch den übrigen Zugverkehr nicht behindern.

Konkrete Lösung

Im Darmstädter Hbf werden die NBS-Gleise richtungs- asymmetrische und für einen „Linksfahrbetrieb“ trassiert: Das nordgehende bahnsteiglose Gleis nach Frankfurt kann mit hoher Geschwindigkeit (230...250km/h) befahren werden. Bei energiesparender Fahrweise zwischen Mannheim und Frankfurt passieren die ICE-Züge den Hbf „ausrollend“ in Richtung Zeppelinheim. Ab dort sind ohnehin nur 160 und ab Stadion 120 km/h möglich. Das Richtungsgleis von Frankfurt nach Mannheim wird für nur 180...190 km/h, jedoch mit voller Systemeinbindung ins örtliche Gleisbild, trassiert. Die Differenzierung in ein „schnelles“ und ein „etwas weniger schnelles“ Durchfahrtsgleis ermöglicht es, den nachrüstbaren NBS-Abschnitt an der Autobahn nur noch eingleisig zu planen (beengte Platzverhältnisse) und bei Bedarf später zu realisieren. Der Richtungsrücktausch sowie die Ein/Ausfädelung zu den Bestandsgleisen erfolgen in geeignete gerade Streckenabschnitte in einiger Entfernung vom Hbf. Im laufenden Planfeststellungsabschnitt 1 muss die bisher nur eingleisige Verknüpfung zwischen NBS und Riedbahn südlich Zeppelinheim in eine leistungsfähige, zweigleisige umgewandelt werden.

Vorteile

- Auflösung der Planungs- und Investitionsblockade
- ITF-Anforderungen werden sowohl bundesweit als auch vor Ort erfüllt
- Dezentrale Verknüpfungen im ICE-Netz entlasten die großen Systemknoten
- Zwei Fernzüge mit Bahnsteigkorrespondenz je Richtung und Knoten sind möglich
- Ein „ICE-Westbahnhof“ ist dauerhaft verzichtbar
- Eine zusätzliche Nahverkehrsbestellung zum Flughafen ist entbehrlich
- Vermeidung konfliktträchtiger Doppelinvestitionen und Doppeleingriffe
- Tunnelführung im Bereich der Eschollbrücker Straße

Kommentar: Darmstadt ist überall

Der Stillstand in Darmstadt resultiert aus klassischen Interessenswidersprüchen: Halten oder Durchfahren? ÖV-Anschlussknoten oder PKW-Zubringer? Zukunftsoffene Leistungsfähigkeit oder klientelorientierte „Eingriffsminimierung“?

Bereits der Konflikt in Mannheim hat gezeigt: Der Nutzen von Bypass-Strecken ist begrenzt. Ist es realistisch, dass ICE-Sprinter zusätzlich zum bestehenden Angebot, allein wegen einiger Minuten Fahrzeitverkürzung, wie Pilze aus dem Boden schießen? Eine isolierte Umfahrung von Darmstadt erhöht ja keinesfalls die Durchfahrtsgeschwindigkeiten in Frankfurt/M, Hanau, Fulda, Kassel, Göttingen und Hannover: Nirgends dort kann man mit 200 oder gar 300 km/h durchrauschen. Und nirgends gibt es in unserem dicht besiedelten Land realistische Planungen für weitere Hochgeschwindigkeitsumfahrungen, von deren (Nicht-)Finanzierbarkeit ganz abgesehen.

Darmstadt ist – ungeachtet lokaler Wunderlichkeiten – ein bundesweiter Testfall: Will man einen bürgernahen, bezahlbaren, dichten IC(E)-Fernverkehr, der die Nahverkehrsknoten intelligent vernetzt und teilweise auch in Verbundtarife integriert ist? Oder überlässt man erhebliche Teile des schienenaffinen Marktes bei Reisen bis 300...400 km durch das Schielen auf die Fliegerei letztlich kampflos Auto und Fernbus? Und bemängelt dies mit provinziell ablasshandel in Gestalt ÖV-ferner ICE-Haltepunkte wie Darmstadt West?

Die Eskalation um Stuttgart21, aber auch der Stillstand bei den hessischen Großprojekten legt den Finger in die eigentliche Wunde: Die miserabile Planungs- und Kommunikationskultur nicht nur auf Bundesebene - und leider über Parteigrenzen hinweg. Der Bund, aber auch die Länder, stehen vor dem Scherbenhaufen eines naiven Wunschdenkens.

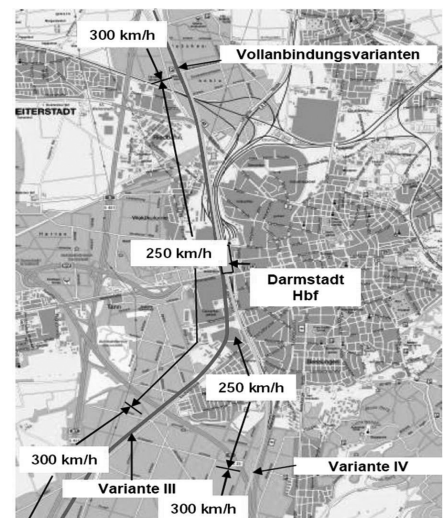
Und auch in Hessen gibt es mit der „Nordmainischen S-Bahn“ ein Projekt, an dem trotz Kostenexplosion mit erstaunlicher Sturheit festgehalten wird, obwohl andere Lösungen nicht nur billiger sondern auch leistungsfähiger wären. Auch dort wollten Politiker fachliche Bedenken lange nicht hören. Die Schuld an solchen Fehlentwicklungen tragen letztlich die „Abnicker“ in unseren Parlamenten, für die Verkehrspolitik primär auf Autobahnen und Flughäfen stattfindet.

Nur eine konsequente Orientierung der Infrastrukturpolitik am fahrgastfreundlichen Deutschland-Takt wird aus der Sackgasse führen. Ein „Augen-zu-und-durch“ kann, darf und wird es nicht geben!

Christian Behrendt

Mitgliederversammlung des VCD Hessen e.V.

Alle Mitglieder sind eingeladen zur Mitgliederversammlung des VCD Landesverbandes Hessen e.V. am Samstag, 2. April 2011 ab 11 Uhr im Justus-Liebig-Haus, Große Bachgasse 2, Darmstadt. Mehr Infos www.vcd.org/vorort/hessen.



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 Neu-

baustrecke 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.

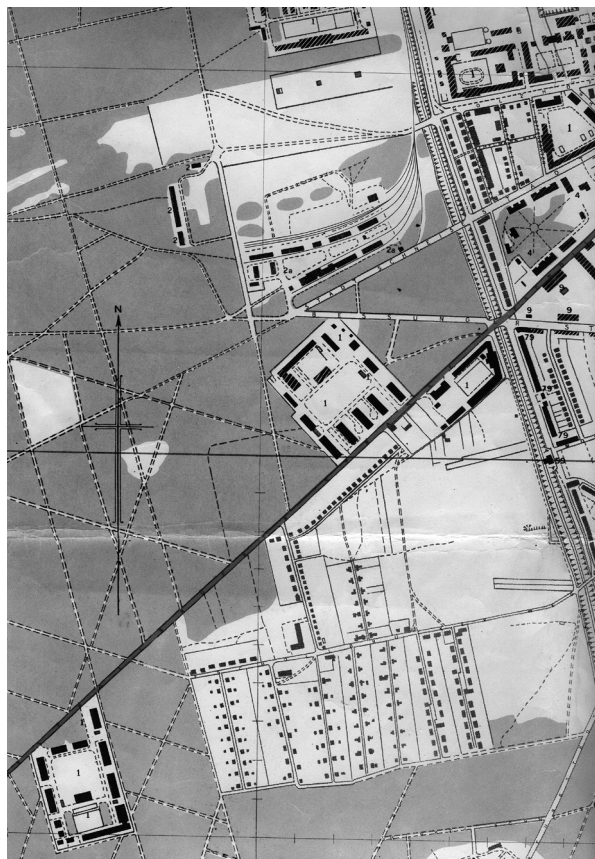
Muss eine Stadt und deren Bürger all diese Nachteile und Unwägbarkeiten für 32 prognostizierte ICE-Halte wirklich in Kauf nehmen? Der Darmstädter Hbf ist ein Pendlerbahnhof mit einem sehr geringen Anteil Fernreisender. Die Optimierung des Schienennahverkehrs unter Einbindung des RMV mit einer schnellen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



- Luftbild der Kelley-Barracks, links die Eschollbrücker Straße
- Nachkriegskarte des Gebietes, mittig die Eschollbrücker Str.
- VCD-Seite links: Prognostizierte Geschwindigkeiten der ICE-Züge in Darmstadt



Weitere Informationen:

www.keine-ice-trasse.de/Schriftverkehr
Herbert Wolf und Helmut Schulte
(Bürgerinitiative „Keine-ICE-Trasse entlang der Eschollbrücker-Straße“, Mitglieder des ICE-Beirates der Wissenschaftsstadt Darmstadt)