



Mit der Regelspur aus der Sackgasse

Darmstadt-Dieburg, 17.03.2014

**PRO BAHN und VCD fordern eine bessere Nutzung vorhandener Strecken –
Nach Groß-Zimmern sollte in Eisenbahnspurweite gebaut werden**

Nach dem bekannt wurde, dass eine Untersuchung im Auftrag der Nahverkehrsorganisation Dadina einer Straßenbahn Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern keine Chancen gibt, haben der Fahrgastverband PRO BAHN und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) die Politiker aufgefordert, zügig für **Alternativen zum Autostau** sowie zum nicht mehr ausbaufähigen Busverkehr zu sorgen.

Die Dadina hat nur Varianten einer schmalspurigen Straßenbahn (Spurweite 1 Meter) untersuchen lassen. Im Vorfeld dieser Fehlentscheidung haben PRO BAHN und VCD in mehreren Veranstaltungen in Roßdorf und Groß-Zimmern für eine tiefgehende Untersuchung auch einer Stadt-Land-Bahn nach Kasseler Vorbild sowie einen **Wiederaufbau als richtige Eisenbahn** geworben.

„In der Dadina-Verbandsversammlung gab es einen Antrag, auch eine normalspurige Stadt-Land-Bahn zu untersuchen,“ so VCD-Vorstand Arno Hecker. Der Bau der Strecke in der Eisenbahnspurweite von 1.435 Millimetern ermöglicht zum einen die Mitnutzung der DB-Gleise, zum anderen spart es das für die Schmalspur erforderliche teure Unterführungsbauwerk am Ostbahnhof, weiß Hecker. „Den Antrag haben SPD und Grüne abgelehnt.“

„Der Vorwurf einer angeblich gescheiterten Verkehrspolitik trifft Grüne und SPD in Stadt und Kreis, beide stehen mit leeren Händen da,“ meint PRO-BAHN-Vorstand Dr. Gottlob Gienger. „Die Kapazität des Nahverkehrs aus der Ostregion nach Darmstadt muss nun rasch erhöht werden.“

Hierfür sehen PRO BAHN und VCD mehrere Ansatzpunkte, sowohl kurzfristig „innerhalb eines Jahres umsetzbar“ als auch „langfristig“:

Zum einen müssen auf der Regionalbahnlinie 75 von Aschaffenburg bzw. Wiesbaden nach Darmstadt endlich **Züge mit mindestens drei Wagen** fahren – bisher sind es sogar in der Hauptverkehrszeit teilweise nur zwei Wagen. Sämtliche Bahnsteige lassen Züge mit vier Wagen zu. Auf der zweigleisigen Hauptstrecke ist nach Einschätzung der Verbände auch die Möglichkeit, zusätzliche Züge einzusetzen: „Die RB 75 kann in der Hauptverkehrszeit statt nur im 30-Minuten-Takt auch **im 15-Minuten-Takt** fahren, wenn die verantwortlichen Kreis- und Landespolitiker hierfür Geld bereitstellen.“ Pro Zug könnten damit 400-550 zusätzliche Fahrgäste mitfahren, bei 4 Zusatzzügen also 1.600-2.200 Menschen, die den Stau auf der

B26 verringerten: „Das wäre wirklich innovative Verkehrspolitik, statt der Nordostumgehung,“ so PRO-BAHN-Vorstand Dr. Gienger. Zu den kurzfristigen Maßnahmen zählt VCD-Vorstand Hecker auch **längere Züge auf der Odenwaldbahn**. „Hier fahren viele Züge morgens und nachmittags nur ein- oder zweiteilig, die Leute drängen sich in den Gängen. Wenn vier Zugfahrten auf lokbespannte Züge umgestellt würden, wäre in diesen mehr Platz und weitere Fahrten könnten mit drei Iltios fahren.“

Für ein langfristig nachhaltiges Verkehrssystem müssen, so PRO BAHN und VCD, auch die Varianten in **Eisenbahnspurweite** auf der freigehaltenen Trasse **nach Groß-Zimmern** untersucht werden. Auch eine günstiger zu bauende eingleisige Strecke lässt ein Angebot im Halbstundentakt in beide Richtungen zu, und durch Mitnutzung der Odenwaldbahn im Ostbahnhof wird die Unterführung eingespart.

Zugleich wären auch Direktverbindungen aus Groß-Zimmern und Roßdorf nach Frankfurt möglich, die einen enormen Fahrgastzuwachs wie auf der Odenwaldbahn versprechen. „Nur durch gleichzeitige Reduktion der Kosten und Erhöhung des Nutzens kann eine Förderfähigkeit für die Ostkreisbahn erreicht werden“, so PRO BAHN und VCD.