

Ohne Südanbindung an die Neubaustrecke
Frankfurt – Mannheim droht Darmstadt die Abkopplung

PRO BAHN und VCD für Vollanbindung Darmstadts.
Nur mit Südanbindung vollständige Entlastung der Bergstraße

Region Südhessen, 15.2.2015

Für die Vollanbindung und damit die ausschließliche Führung der Eisenbahn-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim über Darmstadt Hbf haben sich der Fahrgastverband PRO BAHN und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) ausgesprochen. Höchste Relevanz hat die Südanbindung Darmstadts an die Strecke. Die beiden Fachverbände aus Verkehrs- und Umweltbereich begründen ihre Position durch vier wesentliche Punkte:

- ⤴ Südhessen braucht die Anbindung an die Neubaustrecke in Nord- als auch in Südrichtung.
- ⤴ Der Fahrzeitunterschied zwischen haltenden und durchfahrenden Zügen muss so gering wie möglich sein.
- ⤴ Der Landschaftsverbrauch muss so gering wie möglich sein.
- ⤴ Die Entlastungswirkung vom Güterverkehr für die Bestandsstrecken muss so groß wie möglich sein.

Kein Politiker würde Autobahnauffahrten für Südhessen nur in Nordrichtung fordern. Darmstadt und Südhessen mit einem Einzugsbereich von einer Million Menschen droht ohne Südanbindung die vollständige Abkopplung vom Schienenfernverkehr, vergleichbar mit dem Lokführerstreik im Herbst 2014.

„Höchst relevant für Darmstadt und ganz Südhessen ist die Südanbindung“, so PRO-BAHN-Vorstand Dr. Gienger. Nur mit der Südanbindung kann der gesamte Güterverkehr von der Main-Neckar-Bahn auf die Neubaustrecke verlagert werden. Und nur mit der Südanbindung wird die Fernverkehrsanbindung Darmstadts und der Gesamtregion dauerhaft gesichert **und nach Mannheim, Basel und München entscheidend besser**. Die Main-Neckar-Bahn ist zu langsam. Von Darmstadt nach Mannheim braucht heute einer der wenigen Intercitys 35 Minuten, doch in 37 Minuten ist ein Intercity auch von Frankfurt über die Riedbahn nach Mannheim gefahren.

Die Lage an der richtigen und wichtigen Strecke entscheidet über den künftigen Fahrplan – bewiesen sieht das VCD-Vorstand Arno Hecker an Hanau und Kassel: „Vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Hannover – Würzburg hielten in Kassel nur zwei Intercitys pro Tag und nur in einer Richtung, denn die andere Richtung war zu langsam angebunden. Nun halten in Kassel alle ICEs (mit einer Ausnahme).

In Hanau hielten 1989 ebenfalls nur wenige Intercitys am frühen Morgen und späten Abend. Nun ist Hanau im Stundentakt u. a. mit Kassel, Berlin, Mannheim, Stuttgart, Ulm, München und Basel verbunden. Auch Köln, Nürnberg, Linz und Wien werden im Takt angefahren.“ Hanau genießt diese Anbindung, weil der Halt dort nur wenige Minuten kostet – genau das wird mit der Vollanbindung Darmstadts auch erreicht.

Auch für die Entlastung der Main-Neckar-Bahn vom Güterverkehr ist die Vollanbindung wichtig. Denn viele Güterzüge kommen aus Richtung Babenhausen. Nur mit der Vollanbindung können sie ab Darmstadt in Richtung Süden auf die Neubaustrecke geleitet werden. Ohne Südanbindung verbleiben sie auf der Main-Neckar-Bahn **und belasten die gesamte Bergstraße – tagsüber und nachts**, auch in Eberstadt, Bickenbach, Hähnlein. Die Neubaustrecke hingegen wird nach neuesten Lärmschutzvorschriften gebaut, weitere Entlastung erhoffen sich PRO BAHN und VCD durch die zum Inbetriebnahmezeitpunkt vollständig abgeschlossene Umrüstung der Güterzüge mit Flüsterbremsen. Schienengüterverkehr ist bereits heute weitaus umweltverträglicher als Lkws.

Das Thesenpapier von Pro Bahn und VCD im Einzelnen:

Die Eisenbahn-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim muss ausschließlich über Darmstadt Hbf geführt werden:

- ✧ **Südhessen braucht die Anbindung an die Neubaustrecke sowohl in Nord- als auch in Südrichtung:**
 - Die meisten Hochgeschwindigkeitszüge (ICE, TGV) fahren über die schnellere Riedbahn, die nicht über Darmstadt führt.
 - In Darmstadt halten fast nur Intercity/Eurocity-Züge, deren Bestand durch die Fernbuskonkurrenz gefährdet ist. Während der GdL-Streiks 2014 gab es überhaupt keine Fernzüge, während das ICE-Netz zweistündlich bedient wurde.
 - Ohne Hochgeschwindigkeitsverkehr ist die Fernverkehrsankunft Darmstadt hochgradig gefährdet.

- ✧ **Der Fahrzeitunterschied zwischen haltenden und durchfahrenden Zügen muss so gering wie möglich sein.**
 - Zentrales Kriterium für Eisenbahn-Fernverkehr ist die Reisezeit und die Einpassung in den bestehenden Integralen Taktfahrplan. Das hat auch die Vorstellung der Korridorstudie in Mannheim 2014 ergeben.
 - Die aktuelle Reisezeit Darmstadt – Mannheim ohne Zwischenhalte im Intercity beträgt 35 Minuten, während Frankfurt – Mannheim im ICE über die Riedbahn in 37 Minuten zurückgelegt wird.
 - Die Reisezeit Frankfurt – Stuttgart bzw. Frankfurt – Karlsruhe kann auch durch alle Ausbaumaßnahmen oder Verbindungsstrecken auf der Main-Neckar-Bahn (Frankfurt – Darmstadt – Mannheim/Heidelberg) nicht auf die gleiche Reisezeit wie auf der Riedbahn (Frankfurt – Biblis – Mannheim) gebracht werden.
Eine Chance auf Wechselbedienung Riedbahn / Main-Neckar-Bahn besteht demnach nicht.
 - Der Weg über den Nord- und Süd-Bypass führt zu größeren Reisezeitunterschieden als bei einer Führung ausschließlich über Darmstadt Hbf.
 - Bei ausschließlicher Führung über Darmstadt Hbf wird auch das Interesse von Bund und DB Netz für eine schnellstmögliche Realisierung aktiviert, ansonsten wird womöglich ohne Bypässe gebaut.
 - Nur mit geringstmöglichen Fahrzeitunterschieden besteht die Chance auf ICE-/TGV-Halte.

- ✧ **Der Landschaftsverbrauch muss so gering wie möglich sein.**
 - Den geringsten Landschaftsverbrauch hat eine zweigleisige, für Personen- und Güterverkehr nutzbare Strecke, die ausschließlich über Darmstadt Hbf führt und mit allen heute gültigen Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet wird.
 - Der Bau einer Neubaustrecke entlang der Autobahnen mit zusätzlichen Verbindungsstrecken im Norden und Süden verbraucht für alle Strecken viel Landschaft. Es wird das maximal mögliche Protestpotential angesprochen. (Pfungstadt: ICE-Ausschuss, Darmstadt: Westwald/Siedlung Tann, Weiterstadt/Griesheim: Querspange)

- ✧ **Die Entlastungswirkung vom Güterverkehr für die Bestandsstrecken muss so groß wie möglich sein.**
 - Der über Darmstadt und die Main-Neckar-Bahn fahrende Güterverkehr nutzt heute aus Richtung Norden hauptsächlich die Strecken aus Mainz und Frankfurt-Louisau, geringer auch aus Babenhausen.
 - Zur maximalen Entlastung müssen diese Strecken mit der NBS verknüpft werden, damit der Güterverkehr tagsüber teilweise sowie nachts vollständig auf die NBS umgelenkt werden kann.

Die bestmögliche Kombination aus Entlastungswirkung für die Bürger und verkehrlichen Vorteilen durch die Hochgeschwindigkeitsverkehrsankunft Darmstadt Hbf entsteht durch die ausschließliche Führung über Darmstadt Hbf.