



## Neuer Tiefpunkt in Debatte um ICE-Anbindung Darmstadts. Warum?

Darmstadt, 5.9.2010

Die Debatte um die Fernverkehrs-anbindung Darmstadts und der Region Starkenburg treibt immer kuriosere Blüten. Vorläufiger Tiefpunkt ist der von der DB Netz AG und dem Darmstädter OB ins Spiel gebrachte Airport-Shuttle. Es lohnt sich, genauer hinzuschauen, welches Kuckucksei den Bürgern der Region ins Nest gelegt wird:



1. Der Airport-Shuttle ist eine Nahverkehrsleistung, die vom RMV und seinen Gesellschaftern bestellt und bezahlt werden muss. Die jährlichen Betriebskosten für einen Airport-Shuttle lägen bei 5,3 Mio. Euro pro Jahr. Zieht man die Erlöse davon ab, bleibt ein Defizit von knapp 4,3 Mio. Euro. Die Hälfte (2,141 Mio. hätte der RMV zu tragen, der Rest die beteiligten Städte Frankfurt (je nach gewähltem Verteilungsschlüssel 1,263 oder 1,22 Mio.) und Darmstadt (878000/921000 Euro). Dieses Defizit kann nur durch Streichung anderer Nahverkehrleistungen finanziert werden.
2. Bei einem ICE-Halt im Darmstädter Hauptbahnhof dagegen muss Darmstadt nichts bezahlen, weder einen teuren Airport-Shuttle noch eine Zusatzstraßenbahn zu einem Bahnhof in der Siedlung Tann.
3. "Der Frankfurter Flughafen ist zwar ein wichtiges Reiseziel", so Dr. Gottlob Gienger, Vorsitzender von **PRO BAHN** Starkenburg, "aber eine vollwertige Anbindung der Darmstadts und der Region an das Hochgeschwindigkeitsnetz kann er nicht bieten. Stellen Sie sich vor, beim Bau der A5 hätte man den Darmstädtern vorgeschlagen, aus Kosten- und Umweltschutzgründen nur Zu- und Abfahrten nach Norden zu bauen. Die Autofahrer, die nach Süden wollten, könnten ja bis zum Frankfurter Kreuz fahren und dort wenden. Klingt verrückt, wird aber den Bahnfahrern von OB Hoffmann und der DB Netz empfohlen."
4. Die Verbindungen nach Mannheim und damit das Drehkreuz für den schnellen Verkehr in den Süden der Republik und die Nachbarländer bleiben auf unakzeptablem Niveau: Die Regelfahrzeit mit Regionalbahnen beträgt derzeit etwa 1 Stunde und 15 Minuten mit Umsteigen in Friedrichsfeld. Der Regionalexpress, dank RMV 2002 ganz abgeschafft und später halbherzig nur an Montagen-Freitagen wieder eingeführt, benötigt 47 Minuten und verpasst konsequent in Mannheim nahezu alle Fernverkehrsanschlüsse.

## **Was läuft seit 1996 schief in der Planung der ICE-Anbindung Darmstadts?**

1. Solange DB, Land Hessen, RP, RMV, Verkehrsplaner, Kommunalpolitiker, moderiert von kompetenten Wissenschaftlern wie Prof. Reiner Böhm oder Prof. Manfred Boltze, an einem Tisch saßen, lief alles weitgehend reibunglos, ebenso die Umweltverträglichkeitsprüfung und das Raumordnungsverfahren.
2. Das verkehrsplanerische Desaster begann, als Herr Mehdorn beschloss, das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens zu ignorieren.
3. Die DB-Strategie, die Region Starkenburg mit 1 Mio. Einwohnern nur über zwei weit außerhalb liegende Knoten, Flughafenbahnhof und Mannheim, an den Fernverkehr anzubinden, ist eine offensichtliche Fehlplanung, kein Autofahrer würde auf eine solche abartige Idee kommen.
4. Oberbürgermeister Hoffmann kündigte durch seine Alleingänge den Konsens mit der Region auf.
5. Immer deutlicher werden die Fronten zwischen den Landkreisen und der Stadt Darmstadt. Den Landräten Bergstraße, Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau und Odenwaldkreis ist schon lange klar, dass nur die Vollenbindung des Hauptbahnhofs den Kreisen einen Anschluss an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) bringt.
6. Die Stadt Darmstadt will zwar die Rolle des Oberzentrums spielen, aber die Kosten und Beeinträchtigungen der Verkehrsanbindung nicht übernehmen. Die Stadt ignorierte die absolut berechtigten Interessen des Umlandes.
7. In Darmstadt überließen die Verantwortlichen die Diskussion der Bürgerinitiative Eschollbrücker Straße. Diese handelt nach dem Prinzip: "Baue gar nichts irgendwo in der Nähe von irgendjemandem". Aus der Windschutzscheiben- und Vorgartenperspektive lässt sich aber kein Bahnprojekt von bundesweiter Bedeutung planen.
8. Der Planungsprozess hat hier auf allen Ebenen versagt, die Region Starkenburg war nicht zu einer gemeinsamen Verkehrsplanung in der Lage.

## **Was braucht die Region Starkenburg in der ICE-Frage?**

1. Selbstverständlich muss die Region Starkenburg mit 1 Mio. Einwohner, davon ca. 600000 im Zulaufbereich des Darmstädter Hbf, in das Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz eingebunden werden, auch wenn der Darmstädter Hbf nur 28 km vom Frankfurter Hbf entfernt ist, genauso wie Hanau und Aschaffenburg. Schließlich muss die Bahn da halten, wo die Menschen wohnen. Bei der DB hätte man es gerne umgekehrt.
2. Das Land Hessen die Federführung des Projekts übernehmen und den gordischen Knoten durchschlagen.
3. Oberbürgermeister und Landräte müssen wieder eine gemeinsame Position und eine gemeinsame Finanzierung für die ICE-Anbindung finden.
4. Nur die Vollenbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs mit Lärmschutz nach den gesetzlichen Standards wird vom Bund voll bezahlt und hat keine Folgekosten. Die Darmstädter Kommunalpolitik muss in Zeiten leerer Kassen den Mut haben, den betroffenen Anliegern zu sagen, dass ein Verzicht auf die Vollenbindung im Hinblick auf das begonnene Zeitalter nach dem Automobil nicht in Frage kommt, die Stadt aber keine Sonderwünsche bezahlen kann.