



## Starker Mangel an zügigen Bahnverbindungen in der Region Starkenburg

Darmstadt, 3.6.2010

Der Fahrgastverband **PRO BAHN** Starkenburg weist in der aktuellen Diskussion zur Anbindung der Region Darmstadt-Dieburg mit 400 000 Einwohnern an die ICE-Neubaustrecke darauf hin, dass viele Vorschläge von falschen Voraussetzungen ausgehen. Bei allen möglichen Varianten, seien es ein ICE-Bahnhof in der Siedlung Tann, der Vollarbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs oder gar ein völliger Verzicht auf einen ICE-Halt, werden diese nahezu ausschließlich über eine Anbindung in Richtung Frankfurter Flughafen definiert und überprüft. "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 der DB, Herrn Dipl.-Ing. Sven Andersen u.a. empfohlen."

Die Reisezeit an den Frankfurter Flughafen beträgt heute 28 Minuten mit dem Bus, mit dem Zug meist 42 Minuten. Davon wird ein nicht unerheblicher Teil durch die Umsteigezeit in Frankfurt verursacht. Mit einem Flughafen-Shuttle ab Darmstadt ohne Halt über die bisherigen Gleisanlagen sind Fahrzeiten um die 25 Minuten realisierbar. Mit einer Nordanbindung an die Neubaustrecke sind einige wenige weitere Minuten Fahrzeiteinsparung möglich. Die Fahrzeitgewinne Richtung Frankfurt sind aufgrund der räumlichen Nähe jedoch marginal. Mit der Flughafenanbindung könnten jedoch frühere Relationen wieder bedient werden können, z.B. Richtung Köln, der Frankfurter Hbf insgesamt umfahren und entlastet werden. Gienger: "Wesentlich entscheidender für Darmstadt ist eine Anbindung an die ICE-Strecke in Richtung Süden". Denn schon heute sind die Verbindungen nach Mannheim und damit das Drehkreuz für den schnellen Verkehr in den Süden der Republik und die Nachbarländer mehr als bescheiden. Die Regelfahrzeit mit Regionalbahnen beträgt derzeit etwa 1 Stunde und 15 Minuten, der Regionalexpress, dank RMV 2002 ganz abgeschafft und später halbherzig nur Montags bis Freitags wieder eingeführt, benötigt 47 Minuten und verpasst konsequent in Mannheim nahezu alle Fernverkehrsanschlüsse. Die nur dreimal am Tag verkehrende IC/ICE-Verbindung benötigt immerhin noch 35 Minuten, wird aber mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke vermutlich ganz entfallen. "Die Fahrgäste werden dann im Nahverkehr mit inakzeptablen Fahrzeiten nach Mannheim fahren müssen, um dort einen Fernzug zu erreichen", so Gienger weiter, "vordringliches Ziel bei der Anbindung Darmstadts an die Schnellfahrstrecke ist daher eine hochgeschwindigkeitstaugliche Anbindung in Richtung Mannheim."



Die Probleme der DB AG, Herrn Dr. Vornhusens und Herrn Andersens mit einer Einbindung Darmstadts in das HGV-Netz resultieren aus einem völlig verfehlten Planungsansatz. Sie wollen mit Steuermitteln auf Biegen und Brechen gegen das einstimmige Votum der zuständigen Planungsgremien eine Schnellfahrstrecke für 300 km/h bauen, um den angeblichen Nutzen für das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn zu maximieren. Obwohl der Bund seit der Bahnreform 25 Mrd. Euro für Neubaustrecken ausgegeben hat, sind die Fahrgastzahlen im Fernverkehr seit 1994 aufgrund unternehmerischer Fehlentscheidungen (Interregio, Tarifsysteem u.a.) gesunken.

Diese Planungsphilosophie muss vom Kopf auf die Füße gestellt werden. Zuerst die anzubindenden Städte festlegen, dann einen Ziel-Fahrplan ("Deutschland-Takt") entwickeln und daraus die erforderlichen Streckenausbauten ableiten. Selbstverständlich muss die Region Starkenburg mit ca. 600 000 Einwohnern in das HGV-Netz 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.