



Unklarheiten bei Schienenverkehrsentwicklung im Raum Südhessen

Darmstadt, 11.3.2012

Mit einiger Verwunderung hat der Fahrgastverband **PRO BAHN** die in der gemeinsamen Erklärung des Darmstädter OB Partsch, sowie der Landräte der Kreise Darmstadt-Dieburg, Schellhaas, und Bergstraße, Wilkes, und in diversen Presseberichten zum Ausdruck gebrachten Vorstellungen zur Kenntnis genommen. Um den Sachstand zum Thema zu erweitern und die gemachten Vorschläge richtig einordnen zu können, richtete der Fahrgastverband in einem offenen Brief an die drei Verantwortlichen diese Fragen:

- Wie kommen Sie zur Einschätzung, dass die ICE-Trasse nicht mehr gebaut werden soll?
- Was bedeutet dies für das laufende Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Zeppelinheim-Darmstadt?
- Wie soll die die Flughafenbindung funktionieren, wenn die ICE-Trasse nicht mehr kommt? Hinweis: Dann dürfte der Ast Flughafen-Darmstadt auch nicht mehr gebaut werden, oder?
- Woher entnehmen Sie, dass eine Güterverkehrstrasse gebaut werden soll?
- Warum gehen Sie davon aus, dass diese Trasse nur für den Güterverkehr gedacht ist?
- Warum gehen Sie davon aus, dass diese Trasse nicht mehr durch den Kreis Bergstraße geführt wird?
- Welche Kapazitätsüberlegungen liegen diesen Trassenüberlegungen zu Grunde?
- Wie kommen Sie zur Einschätzung, dass der Güterverkehr als Transit am "Kreis Bergstraße" vorbeigeführt werden kann?
- Wie hoch ist der Transitanteil bei Frankfurt, bei Darmstadt und bei Mannheim?
- Welche Trassenführung ist hierbei angedacht? Sie erwähnen "entlang von Autobahnen". Wie verhält es sich zu Ihrer Aussage, wonach die ICE-Trassen entlang der A67 nicht mehr gewollt ist?
- Für welche Zielgruppe ist der von Ihnen in den obigen Berichten zum Ausdruck gebrachte und an anderen Stellen bereits in die Diskussion eingebrachte "ICE-Wissenschaftsshuttle" gedacht?
- Worin bestünde der Nutzen für die Fahrgäste von der Bergstraße bzw. aus Darmstadt-Dieburg angesichts eines mit der ICE-Nutzung verbundenen rund 50% höheren Fahrpreises? Welchen Vorteil sehen Sie vor dem Hintergrund des Konterkarierens tariflicher Integrationsbemühungen?

- Warum vermuten Sie, dass durch diese Maßnahmen die Probleme des Öffentlichen Verkehrs gelöst werden können?
- Welchen Realisierungshorizont erwarten Sie?
- Wie bewerten Sie Ihre Aussagen vor dem Hintergrund der im Jahr 2011 ausgeschriebenen Studie des Bundesverkehrsministeriums zur Untersuchung von Lösungen im Korridor Köln-Karlsruhe, bei der es um u.a. um die Abgrenzung des Einzugsbereiches unter kapazitativen Gesichtspunkten geht?

PRO BAHN erhofft sich von der Beantwortung dieser Fragen mehr Klarheit hinsichtlich der Zukunft des Schienenverkehrs im Raum Südhessen sowie hinsichtlich der zeitlichen, finanziellen und technischen Realisierbarkeit. Seit Jahren besteht Handlungsbedarf nicht nur im Güterverkehr.

Gleichzeitig wurden Darmstadt und die Bergstraße seit Dezember 2011 weiter vom DB-Fernverkehr abgehängt. Für attraktive Regionalexpresslinien und S-Bahnverkehr sind heute schon Entwicklungsmöglichkeiten gegeben und dürfen jetzt wieder nicht Jahre ins Land gehen. Sich auf Neubaustrecken zu verlassen, die erst in 30 bis 40 Jahren umgesetzt werden, lösen diese Probleme nicht alleine. Deshalb sind kurzfristig wirksame Lösungen erforderlich.

Zudem benötigt Südhessen ein flexibles Netz mit guten Verknüpfungen auch zwischen den Parallelstrecken, über welches im Notfall andere Verkehre geführt werden können. Ein gutes Beispiel für Handlungsbedarf in dieser Richtung ist die für Ostern von DB Netz vorgesehene vollständige Sperrung der Main-Neckar-Bahn zwischen Darmstadt und Heidelberg, mit der Folge, dass gut drei Tage überhaupt kein Zug fährt.