

PRO BAHN Starkenbourg

Gemeinnütziger Fahrgastverband



┌ PRO BAHN e.V. • Berliner Straße 32 • D-64807 Dieburg ┐

CDU-Stadtverordnetenfraktion
Herr

Rafael Reißer

Auf der Hardt 46

64291 Darmstadt

└

┘

Dr. Gottlob Gienger
(1. Vorsitzender)
Berliner Straße 32

64807 Dieburg

Telefon: (0 60 71) 2 43 60

Telefax: (0 60 71) 8 17 60

E-Mail:

gienger@medianet-world.de

Den 14. Jan. 2010

ICE-Anbindung der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Sehr geehrter Herr Reißer,

die seit Ende der 1990er Jahre währende Diskussion um die ICE-Anbindung der Wissenschaftsstadt Darmstadt an die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar hat im vergangenen Jahr keine Fortschritte gemacht. Stattdessen wurden die im Raumordnungsverfahren 2004 akzeptierten Planungen aufgrund der lautstarken, aber wenig sachdienlichen Proteste der Anwohner der Eschollbrücker Straße verworfen. Im März 2009 brachte Oberbürgermeister Walter Hoffmann in einem weiteren Alleingang den totgeglaubten ICE-Haltepunkt "Siedlung Tann" an der Autobahn A5 wieder in die Diskussion.

Die ganze NBS-Debatte bewegte sich größtenteils auf einem sprichwörtlich unterirdischen Niveau:

- Autolobbyisten, Anwohner und sogenannte Umweltschützer, insbesondere der BUND Kreisverband Darmstadt, diffamieren den Schienenverkehr als umweltfreundlichstes, sicherstes, energie- und flächensparendstes der motorisierten Verkehrsmittel stattdessen als umweltvernichtendes Monster.
- Die meisten der Diskutanten und einige der Entscheidungsträger haben von den unschätzbaren Systemvorteilen des hart erkämpften Integralen Taktfahrplans, wie ihn der RMV in Darmstadt Hbf seit 1995 schrittweise verwirklicht hatte, offenbar keine Ahnung.
- Deshalb glauben sie, mit ein paar Federstrichen alle Funktionen des Darmstädter Hauptbahnhofs an den ICE-Halt an der A5 verlegen zu können.
- Anwohner und einige Kommunalpolitiker wollen die Neubaustrecke im Stadtgebiet Darmstadts (und selbst in Landwirtschafts- und Waldflächen des hessischen Rieds wie Herr Landrat Wilkes) in unsinnige Tunnel verbannen, die Kosten und betrieblichen Nachteile sind ihnen völlig egal.
- Eine Debatte über ein Betriebskonzept für die Neubaustrecke hat nie stattgefunden. Die DB hat kein Betriebskonzept für ihre Milliardeninvestition, die von der Region beauftragten Gutachter nicht und die politischen Entscheidungsträger auch nicht.

- Es ist völlig absurd, einen ICE-Halt in Darmstadt zu fordern, dessen Hauptfunktion die Anbindung an den Frankfurter Flughafen sein soll, wie die IHK als Vertretung der Darmstädter Wirtschaft gebetsmühlenhaft wiederholt.

Daher wollen wir zunächst auf grundlegende Fakten hinweisen, die offenbar in Vergessenheit geraten sind, oder absichtlich verdrängt werden, oder sich aufgrund täglicher Nutzung des öffentlichen Verkehrs als System zwangsläufig ergeben:

Fahrgastaufkommen:

1. Das Oberzentrum Darmstadt hat 142.000 Einwohner, der umgebende Landkreis Darmstadt-Dieburg 289.000 Einwohner.
2. „Der Hbf Darmstadt liegt nach Expertenschätzung und Angaben des RMV mit ca. 25.000 Ein- und Aussteigern¹ nach Frankfurt am Main an zweiter Stelle in der Benutzerfrequenz aller hessischen Bahnhöfe, vor Kassel-Wilhelmshöhe und Wiesbaden. Zur Erhaltung der Bedeutung für Südhessen und zur Stärkung des Schienenverkehrs gemäß politischer Zielsetzung im BVWP 2003 ist ein temporärer Halt mehrerer ICE-Linien im Hbf Darmstadt somit unverzichtbar.“ ([ROV], S. 66)
3. Wer also einen ICE-Halt in Darmstadt Hbf ablehnt, muß deshalb konsequenterweise alle ICE-Halte in Hessen mit Ausnahme Frankfurt am Main einstellen.

Verknüpfung der Verkehrssysteme:

4. Das Hessische ÖPNV-Gesetz, §4(3) fordert: Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden.
5. Nach Maßgabe des hessischen ÖPNV-Gesetzes wurde in Hessen mit der Gründung des RMV ein sog. Integraler Taktfahrplan eingeführt.

Verkehrstechnische Anbindung:

6. Im Auftrag der Stadt Darmstadt, AG Region Starkenburg, des hessischen Wirtschaftsministeriums, RMV, IHK Darmstadt, DB AG hatte das Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme (ZIV) mehrere detaillierte und auch für Entscheidungsträger lesenswerte Studien erstellt:
7. Bei der vor einigen Jahren gefundenen Vorzugsvariante der Bedienung des Darmstädter Hauptbahnhofs wurde in dem Gutachten [ZIV1] ausgeführt, dass ein ICE-Haltepunkt in Darmstadt nur dann über das notwendige Verkehrsaufkommen verfügt, wenn dieser von den Städten an den Umlandstrecken bequem erreichbar ist.
8. In Gutachten [ZIV2] wurde auch eine vergleichende Bewertung der ICE-Halte in Darmstadt Hauptbahnhof und Siedlung Tann vorgenommen. Insbesondere sind alle verkehrlichen Nachteile des ICE-Halts Siedlung Tann eindeutig dokumentiert.
9. In Darmstadt Hauptbahnhof haben wir einen Taktknoten jede Stunde zur Minute 30, in dem sich alle Züge der Main-Neckar-Bahn, der Odenwaldbahn und der Hessischen Ludwigsbahn Wiesbaden – Darmstadt - Aschaffenburg begegnen und damit von jeder Richtung in jede Richtung innerhalb weniger Minuten umgestiegen werden kann. Ab 2011 auch von und nach Pfungstadt (25.000 Einwohner), wenn RMV und DADINA nach 20 Jahren Debattierens endlich in die Puschen kämen.

1 Nach Angaben des RMV (Jan. 2010) 55.000 Ein- und Aussteiger an einem normalen Werktag nur im Regionalverkehr (ohne Fernverkehr)

10. Nur wenn man beispielsweise von Bensheim, Dieburg, Groß-Gerau, Langen oder Reinheim mit einem einmaligen Umsteigen den ICE erreichen kann, werden auch die notwendigen Fahrgäste im Sinne eines dann bestehenden integrierten Verkehrskonzepts vorhanden sein.
11. Ein ICE-Halt pro Stunde und Richtung reicht aus, wenn sich diese Züge in Darmstadt Hbf zur Minute 30 begegnen und so optimale Anschlüsse in alle Richtungen an den bestehenden Zugfahrplan hergestellt werden.
12. Die Umsteigezeit innerhalb des Hauptbahnhofs beträgt 3-5 Minuten.
13. Mit einem ICE-Halt in der Siedlung Tann dagegen beträgt die erforderliche Umsteigezeit vom Regionalverkehr im Hauptbahnhof zum ICE und umgekehrt stattdessen 30 Minuten:

Fußweg Darmstadt Hbf Bahnsteig→ Querbahnsteig→Westaus- gang→Straßenbahnhaltestelle Mo- zarturm	5 min	
Taktzeit der Straßenbahnlinie 9	15 min	Die Straßenbahnlinie 4 verkehrt nur an Schultagen und muß daher bei der Betrachtung entfallen. Die HEAG mobilo hat es nachweislich nirgendwo in Darmstadt geschafft, auch nur einen ihrer Fahrpläne an den Fahrplan der DB oder der VIAS anzupassen. Im Ostbahnhof fährt Linie L immer noch 1-4 Minuten vor Ankunft der VIAS ab.
Fahrzeit Mozartturm→Siedlung Tann Otto-Hesse-Str.	3 min	Durch eine Express-Straßenbahn könnte diese Fahrzeit auf 2 min verringert werden. Siehe jedoch unten Punkte 20. und 21.
Fahrzeit Otto-Hesse-Str.→ zusätzli- cher Halt an der A5/ICE-Bahnhof	1 min	
Fußweg Straßenbahnhaltestel- le→ICE- Bahnhof tief	3 min	
Zeitpuffer	2-3 min	Übliche Verspätung der Linie 9 während der Hauptverkehrszeit

14. Wer dieses Reisezeit-Loch ausprobieren will, dem empfehlen wir einen Feldversuch mit 20 kg Gepäck, einem Kinderwagen oder zwei Kleinkindern an der Hand. Wer sich nur mit dem Auto fortbewegt, der schätzt natürlich eine Fahrzeit von der Brücke Rheinstraße zur Autobahn A5 von ungefähr 2 Minuten und faselt dann von einer problemlosen Anbindung zwischen Hauptbahnhof und ICE-Halt Tann.
15. Es ist für jeden ÖV-Nutzer offensichtlich, dass nur wenige Reisende solche Zeitverluste und Umwege auf sich nehmen werden. Dies bedeutet, dass die notwendigen Fahrgäste zur Begründung und dauerhaften Stabilisierung des Aufkommens fehlen werden.
16. Entsprechendes gilt im Hinblick auf die Bus- und Straßenbahnlinien innerhalb der Stadt Darmstadt und aus dem Gebiet des Kreises Darmstadt-Dieburg. Wie Ihnen bestens bekannt ist, haben sehr viele Linien z.B. von Groß-Umstadt, Dieburg, Reinheim, Groß-Gerau oder Weiterstadt den Darmstädter Hauptbahnhof als Endpunkt bzw. fahren diesen an. Auch für Fahrgäste mit diesen Verkehrsmitteln dürfte es sehr schwierig sein, die Anschlussfahrten bis zu einem Haltepunkt "Siedlung Tann" durchzuführen.

17. Aufgrund der nur schlecht möglichen ÖPNV-Anbindung eines Außenbahnhofs wird der Großteil der ICE-Fahrgäste per Auto zum Bahnhof fahren (müssen). Eine deutliche Mehrbelastung der Region mit Autoverkehr und ein riesiges Parkhaus sind die Folge.
18. Es droht die Gefahr, dass die bestehenden IC-Linien vom Hauptbahnhof in Darmstadt weggenommen werden, um sie über den ICE-Haltepunkt Tann zu führen, damit der hohe Investitionsbedarf für diesen Bahnhof gerechtfertigt wird. Überdies wandelt die DB Fernverkehr seit Jahren schrittweise IC-Linien in ICE-Linien um, der IC ist ein Auslaufmodell der DB.
19. Es dürfte sich auch als Illusion herausstellen, die DB Netz AG würde sich an baulichen Erschließungskosten oder sogar an Betriebskosten für Nahverkehrsmittel der Stadt Darmstadt bzw. des Landkreises Darmstadt-Dieburg beteiligen. Dies ist schon aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen.
20. Zusätzliche ÖPNV-Verbindungen nach Tann oder zum Frankfurter Flughafen gehen zu Lasten der Stadt Darmstadt und des Kreises und sind wegen der jährlichen Kostenunterdeckung in Millionenhöhe nicht finanzierbar. Die jährliche Quersubventionierung der Darmstädter HEAG mobilo GmbH liegt bei 20 Mio. €.
21. Eine wie auch immer geführte Express-Straßenbahn vom Hbf zum Siedlung Tann hat folgende Engpässe zu überwinden: Am Hauptbahnhof ist die Kreuzung Berliner Allee/Rheinstraße so überlastet, daß schon heute den Straßenbahnen kein ihrer Bedeutung entsprechender Vorrang eingeräumt wird. PRO BAHN sieht nicht, wie hier noch eine weitere Linie eingebunden werden soll. Die Verfechter sollten mal klären, wie sie den Komplettumbau der Kreuzung finanzieren wollen. Auch der eingleisige Abschnitt in Griesheim Wagenhalle - Platz Bar-le-Duc ist mit den Linien 4 und 9 völlig ausgereizt.
22. Wer in Darmstadt einen Fernzug besteigt, will damit möglichst umsteigefrei ein Reiseziel in Deutschland oder im benachbarten Ausland erreichen. Er will nicht bereits in Frankfurt Hauptbahnhof oder Flughafenbahnhof zum Umsteigen gezwungen werden. Bei den seit 2007 andauernden ICE-Ersatzverkehren, Ausfällen und Verspätungen im Fernverkehr sinkt bei jedem Umsteigevorgang die Wahrscheinlichkeit, sein Ziel pünktlich (< 5 min) oder überhaupt zu erreichen. Bei einer Wahrscheinlichkeit $0 \leq p \leq 1$, die Anschlüsse zu erreichen, ist die Wahrscheinlichkeit bei n -maligen Umsteigen das Ziel mit weniger als einer Taktzeit Verspätung zu erreichen $w = 1 - p^n$. Hier ein typisches Beispiel:

Anschlußwahrscheinlichkeit $p=0,8=80\%$	Umsteigevorgänge	Wahrscheinlichkeit einer Verspätung $>$ Taktzeit (1 Stunde angenommen)
	$n=1$	20,00%
	$n=2$	36,00%
	$n=3$	48,80%
	$n=4$	59,04%

23. Für die ca. 20 km Direktverbindung zum Flughafenbahnhof benötigt eine Regionalbahn oder S-Bahn mit $v_{\max}=120$ km/h und einer Beschleunigung/Verzögerung von 1 m/s^2 genau 10 Minuten und 33 Sekunden. Ein ICE mit $v_{\max}=250$ km/h und einer Beschleunigung von $0,5 \text{ m/s}^2$ benötigt genau 7 Minuten und 7 Sekunden. Der Fahrzeitunterschied zwischen einer S-Bahn und einem ICE beträgt also nur 3 Minuten und 26 Sekunden, Hochgeschwindigkeit auf 20 km bringt also keinen nutzbaren Zeitvorteil.
24. Der ICE zum Flughafenbahnhof kann ganz sicher nicht im RMV-Tarif benutzt werden. Eine ICE-Fahrt von Frankfurt Flughafen zum Hauptbahnhof Frankfurt kostet heute 12 €, nach Darmstadt Hbf oder West wird es nicht billiger.

Umweltaspekte:

25. Die ICE-Lärmbelastung bei ebenerdiger Südanbindung des Hauptbahnhofs (Konsenstrasse) an der Eschollbrücker Straße ist bei 66 Zügen tagsüber und 6 Zügen nachts und bei den vorgesehenen Geschwindigkeiten von 100-140 km/h vernachlässigbar im Vergleich zur bestehenden Lärm- und Schadstoffbelastung durch 25.000 Autos und Lkws pro Tag.
26. Deshalb sind die Einwendungen der Bürgerinitiative Eschollbrücker Straße, des BUND, der Darmstädter Grünen u.a. gegen die ebenerdige Südanbindung des Hauptbahnhofs und die resultierende Forderung nach einer Untertunnelung Unfug. Die Tunnellösung kostet 111,9 Mio. € gegenüber 67,6 Mio. € für eine oberirdische Anbindung. Solche überzogenen Maximalforderungen haben nur das Ziel, das Projekt kaputtzumachen. Warum fordert eigentlich keiner der lärmgeplagten Anwohner die Untertunnelung der Eschollbrücker Straße, der A5 und der A67, um die Lärmbelastung wirkungsvoll zu reduzieren?. Wie Echo-Redakteur Klaus Honold empfehlen wir, sich in Arheilgen oder Eberstadt an die Gleise der Main-Neckar-Bahn zu stellen und den Geräuschpegel der ICEs bei 120-160 km/h mit dem Lärmpegel der B3 zu vergleichen, am besten natürlich mit einem Meßgerät statt mit Vorurteilen ausgestattet.
27. Seltsamerweise protestieren die BI Eschollbrücker Straße, der BUND, die Darmstädter Grünen u.a. nicht gegen die geplante Verbreiterung der A5 auf 16 Auto-Fahrbahnen, unabhängig davon, ob die Neubaustrecke gebaut wird oder nicht. Wo bleibt hier Forstrat Dr. Arnulf Rosenstock, um sich heldenhaft der Beschädigung des Westwaldrandes entgegenzustellen?
28. Der Vorrang der Anbindung an den Flughafenbahnhof hat sich bei der IHK Darmstadt und etlichen Kommunalpolitikern zu einer fixen Idee ausgewachsen. Nach Einschätzung von PRO BAHN u.v.a. wird sich der Frankfurter Flughafen nach dem absehbaren Ende des Ölzeitalters in 15-30 Jahren von einem Jobmotor für die Rhein-Main-Region in eine milliardenschwere Investitionsruine verwandeln.

Städtebauliche Aspekte:

29. Die Komplettsanierung des Darmstädter Hauptbahnhofs zur ÖV-Drehscheibe mit einem Kostenaufwand von 50 Mio. € wurde am 12. Juli 2009 abgeschlossen. Da paßt es wie die Faust auf's Auge, jetzt die komplette Drehscheibe zu verlegen.
30. Der sanierte Darmstädter Hauptbahnhof im Jugendstil bietet den Fahrgästen Aufenthaltsqualität, Reisezentrum, Cafes und Einkaufsmöglichkeiten.
31. Der Tunnelbahnhof in der Siedlung Tann dagegen wird aus 4 separaten unterirdischen Betonschächten von ca. 1 km Länge bestehen (2 Bahnsteiggleise außen, 2 Durchfahrgleise innen), die so heimelig wie ein U-Bahn-Schacht sein werden.
32. Niemand braucht Bürohochhäuser über dem ICE-Tunnel an der A5, deren Beschäftigte dann mit dem Pkw über die Autobahn anfahren, jedenfalls nicht als Bestandteil verkehrspolitischer Planung.
33. Aufgrund der geringen Frequenz der Zughalte ist zu erwarten, dass ein ICE-Bahnhof Tann keine attraktive Aufenthalts- und Versorgungsqualität erreicht, weil der Umsatz keine Fahrkartenausgabe und keine Geschäfte rechtfertigt. Nicht nur der Bahnhof Limburg Süd, sondern auch der Ludwigshafener Hauptbahnhof ist ein abschreckendes Beispiel dafür.

Fazit ICE-Halt Siedlung Tann:

- Der ICE-Halt in der Siedlung Tann wird zum Verlust aller Fernverkehrshalte im Darmstädter Hauptbahnhof führen, auch der IC-Halte.

- In der Siedlung Tann werden die ICEs so unregelmäßig wie in Limburg Süd halten - nur seltener.
- Ein ICE-Halt in der Siedlung Tann entwertet die Modernisierungsinvestitionen in den Darmstädter Hauptbahnhof, ein klarer Fall für den Bund der Steuerzahler.
- Die über 30, 50, 70 Jahre summierten Betriebsdefizite für zusätzlich erforderliche ÖPNV-Anbindungen des ICE-Halts in der Siedlung Tann liegen mit absoluter Sicherheit über evtl. kommunalen Investitionsanteilen für eine vollwertige ICE-Anbindung des Hauptbahnhofs.
- Ein ICE-Halt in der Siedlung Tann ist verkehrstechnisch aberwitziger Murks, eine mehr als 100 Mio. € teure Betonruine wie der 1968 gegen alle Vernunft gebaute „Hauptbahnhof“ Ludwigshafen.
- Dadurch verbaut Darmstadt sich die verkehrliche Zukunft für die nächsten 50 Jahre.

Schlußfolgerungen:

- Darmstadt und die Region brauchen eine vollwertige ICE-Anbindung des Hauptbahnhofs von Norden und Süden für die im Hauptbahnhof haltenden ICEs.
- PRO BAHN fordert, die vollwertige ICE-Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs gem. Raumordnungsverfahren und Bundesverkehrswegeplan voranzutreiben.
- Mit einer eingleisigen Ausschleifung wie bei der Konsenstrasse ist nur eine ICE-Zugpaar zur Knotenzeit Minute 30 fahrbar.
- Will man zwei ICE-Zugpaare mit Korrespondenz zur Knotenzeit Minute 30 fahren, so ist eine zweigleisige Ausschleifung unabdingbar.

PRO BAHN hofft, mit diesen Argumenten die Diskussion wieder in rationale Bahnen zu lenken. Planung und Bau des Darmstädter Hauptbahnhofs von 1906 bis 1912 durch die Königlich-Preußische und Großherzogliche Hessische Eisenbahndirektion in Mainz waren planerische und ingenieurtechnische Meisterleistungen und zeigen, daß zukunftsorientierte und effiziente Verkehrsplanung mit einem Nutzungshorizont von 100 Jahren auch in Darmstadt möglich war.

Quellenangaben:

[ZIV1] „Netz 21 - Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein-Neckar, Anbindung Darmstadt“, 13.10.2000.

[ZIV2] „Netz 21 - Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein-Neckar, Anbindung Darmstadt Integrierte Planung Phase II, Untersuchung der möglichen Fernbahnhofsstandorte“, 13.02.2002, siehe www.ziv.de/download/ice_halt_darmstadt_phase_2_kurzfassung.pdf

[ROV] Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar der DB AG - Landesplanerische Beurteilung - Regierungspräsidium Darmstadt, 23.06.2004, 185 S.

Mit freundlichen Grüßen

Gottlob Gienger