

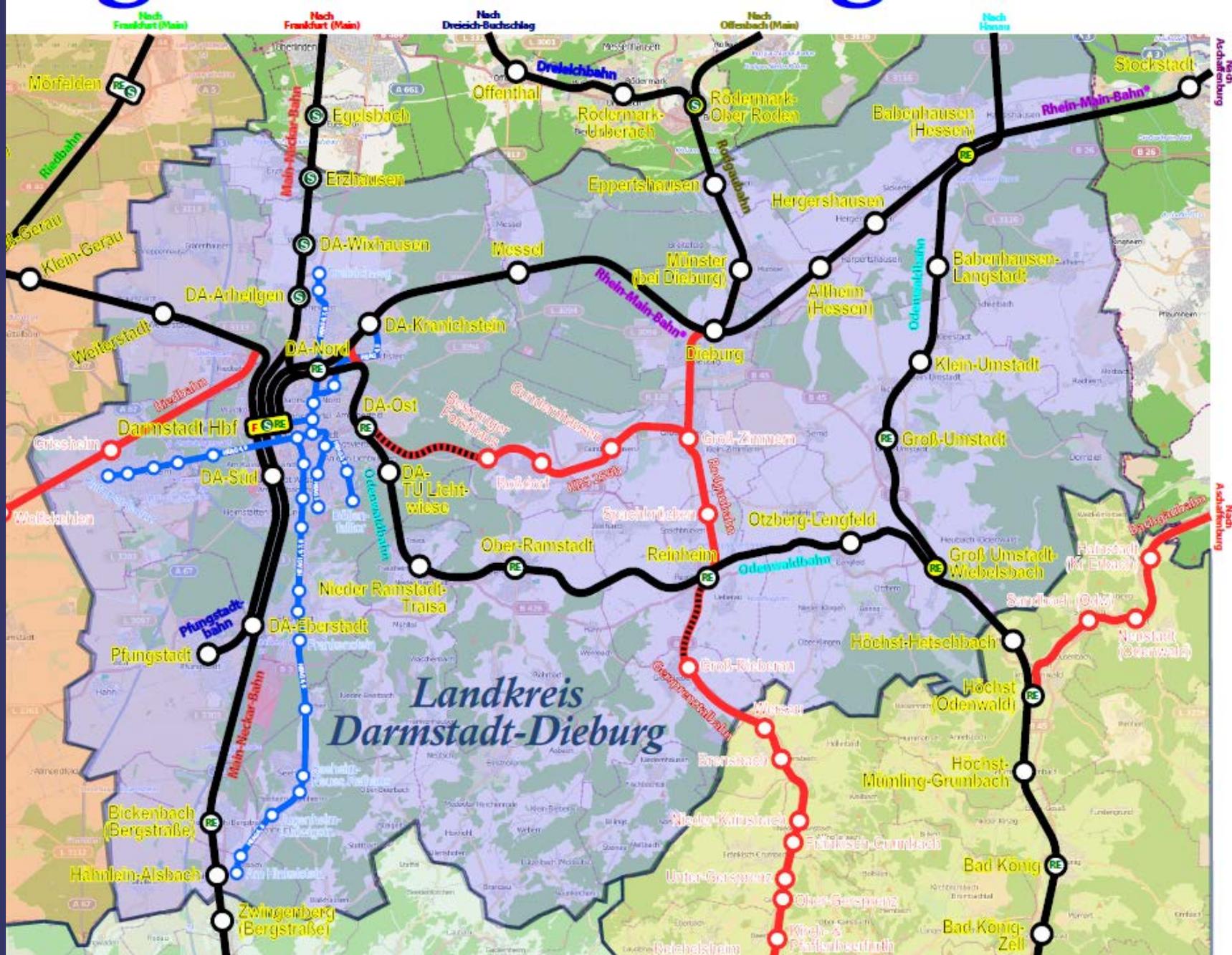
Darmstadt vernetzt in der Region Rhein-Main-Neckar?

TU Darmstadt 8. Feb. 2016



Dr. Gottlob Gienger
Fahrgastverband PRO BAHN
Regionalverband Starkenburg e.V.

Schiennennetz Darmstadt-Dieburg



Verbundgrenzen VRN/RMV

- RMV seit 1995: Kreis Darmstadt-Dieburg, Kreis Groß-Gerau, Odenwaldkreis
- VRN seit 1989: Kreis Bergstraße
- Mangelnde Kooperation RMV/VRN seit 1995
- Planung und Angebot RE, RB und S-Bahn auf der Main-Neckar-Bahn ein steter K(r)ampf:
 - Highlight war die Planung einer S-Bahn durch VRN ins RMV-Feindesland bis Darmstadt
 - Zwischenzeitliche Einstellung des RE-Verkehrs Ffm - DA - Mannheim ("S-Bahn Vorlaufbetrieb")
- Infrastruktur-Rückbau der DB ⇒ Foto Zwingenberg 2004
- Keine Fahrausweise von RMV-Automaten zu VRN-Tarifpunkten u.u.
- Keine Anschlussfahrkarten für RMV-Hessenticket und RMV-Zeitkarten zum VRN
- Kein einheitliches Ticket für Ferienregion Odenwald, erstreckt sich über
 - Südhessen, Unterfranken und Baden-Württemberg
 - Neckar-Odenwald-Kreis, Rhein-Neckar-Kreis, Bergstraße, Darmstadt-Dieburg, Odenwald, Kreis Miltenberg



NBS-Rhein/Main – Rhein/Neckar

Anbindung Darmstadt Hbf

Zeitleiste	Ergebnis	Probleme	Ursachen
1996 Vieregg&Rössler GmbH	Konzept „Eisenbahn-NBS Rhein/Main-Rhein-Neckar statt Ausbau mehrerer paralleler Altstrecken“	-	-
2003 Raumordnungsverfahren RP DA	<ul style="list-style-type: none"> A5-Direttissima ausgeschieden Varianten III+IV raumverträglich Vollanbindung Hbf 	Hartmut Mehdorn wollte nicht an der Milchkanne Darmstadt (und Mannheim) halten	Übertragung Nabe-Speiche-Konzept des Flugverkehrs auf Bahnsystem
2010-2011 Planfeststellung Ffm Flugh. – Grenze DA-DI	Ergebnislos abgebrochen	Kein Betriebskonzept der DB	Erkenntnis BVMI: Engpass im GV statt im PV!
17.10.2011 Landesregierung setzt Regionalplan Südhessen 2010 in Kraft	<p>"Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar zwischen dem Ausbauende in Neu-Isenburg-Zeppelinheim und der hessischen Landesgrenze bei Viernheim. Der viergleisige Ausbau des Streckenabschnittes Frankfurt Stadion - Neu-Isenburg-Zeppelinheim ist zwecks Entmischung von Fern-, Nah- und S-Bahnverkehr in die Neubaustreckenplanung mit einzubeziehen.</p> <p>Die Trasse ist über den Hauptbahnhof Darmstadt zu führen.</p> <p>Zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und dem Viernheimer Dreieck an den BAB A 6/A 67 kann eine der beiden in der Karte dargestellten Trassenvarianten an der A 5 oder A 67 realisiert werden."</p>		
2013-2015	Korridorgutachten im Auftrag des BMVI	Alle rechtlichen Vorgaben der Landesplanung ignoriert	Auftraggeber BMVI DB-Planung ungeprüft übernommen

Auswege sind schwierig, da zu viele Köche und seit 1994 zu wenig Kompetenz der Politik im Bahnwesen!

RMV Linie 75 Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg

Eckdaten	Probleme	Folgen	Lösungen
Wiesbaden 286 TEW Mainz 207 TEW	IR und IC DA-WI gingen 2002 verloren	Lange Reisezeiten mit RB	RE AB-DA-WI
Lkr. Groß-Gerau 261 TEW	RE 1995 geplant nie realisiert	Kaum überregionaler Verkehr	
Darmstadt 152 TEW Darmstadt-Dieburg 288 TEW Aschaffenburg 68 TEW	Mo-So letzte Abfahrt DA 21:32→AB Mo-So letzte Abfahrt AB 21:46→DA	Kaum Freizeitverkehr, keine Abendveranstaltungen	Abendverkehr bis 23:32
Zweigleisige elektr. Hauptbahn	DA↔AB So 2h-Takt	Nadelöhr für Fernreisen	Studentakt am WE
WI-DA bis 160 km/h DA-AB 120 km/h	Störungen: BÜ, Signale, Stellwerke, Weichen, Türen, fehlende Wagen ...	Häufige Anschlussversäumnisse in AB, Babenhausen, DA, MZ Überfüllung HVZ	Grundlegende Modernisierung Netz Fz morgens ohne Mängel
ITF-Knoten DA Hbf Min 30	3-8 min Anschlüsse in DA Hbf		140-160 km/h statt 120 km/h
ITF-Knoten Babenhausen Min 00 Hanau –Eberbach 7,5 M€ modernisiert	3-min Anschlüsse in Babenhausen	30-120 min Verspätung zum Ziel	Kürzere Fahrzeiten Längere Umsteigezeiten
Knoten AB Hbf	6 min Anschlüsse		

RMV-Linie 66 Pfungstadt – DA-Eberstadt – Darmstadt Hbf

Eckdaten	Probleme	Folgen	Lösungen
Pfungstadt 30.000 EW	Bedienungslücke 5:42-7:05	Stagnation bei 1000 Fahrgästen/Tag/Ri	Lücken schließen
Streckenlänge 1,9 km PV eingestellt 1955 GV eingestellt 1997	20 Min Aufenthalt in DA Hbf	Potential nicht erschlossen	Durchbindung zum Nordbahnhof Lichtwiese
Diskussion+Planung 1990-2010 Bau 2010/2011	Unattraktiv für DA-Nord/Merck DA-Ost	Schlechte Kostendeckung	Durchbindung Ostkreis Groß-Zimmern
Wiedereröffnung PV Dez. 2011	Letzte Abfahrt DA Hbf 21:40	Mit diesem Angebot kein Blumentopf zu gewinnen!	Die Erkenntnisse von Dr. h.c. Dieter Ludwig (Karlsruhe) nutzen!
12 min Fahrzeit bis DA Hbf konkurrenzlos	Pfungstadt gab 2015 zus. 530 T€ für Straßenplanungen aus kürzt Mittel für Busverkehr um 75T€/a		

Geplante Straßenbahn TU Darmstadt-Lichtwiese

Potential	Sachstand	Probleme	Alternativen
Campus Lichtwiese 8000 Studenten ▲ 2000 Mitarbeiter	DADINA und HEAG beauftragten ZIV mit Gutachten	Kontroverse Diskussionen in FGB und Verb.-Vers.	Zuhören! Argumente ernst nehmen
	Datengrundlage 2010 Gutachten 2013	Fehlende Fahrgastprognose Schlechtes Handwerk	Fahrgastprognose 2020 ff.
Bessere Erschließung Woogsviertel	Lichtwiesenbahn Linie 2 soll an der Hst Hochschulstadium zur TU abbiegen	Führungen Roßdörfer und Heinrichstraße ohne NKU ausgeschieden Anwohnerproteste	Untersuchung •Roßdörfer Straße •Heinrichstraße •Kombination mit SLB
Verknüpfung Odenwaldbahn Hp Lichtwiese (2007)	Linie 2 soll nach 1,3 km beim Hörsaal- und Medienzentrum in einer Wendeschleife enden	Keine Verknüpfung mit Odenwaldbahn Hp Lichtwiese NKF<1 unglaublich	Kritische Überprüfung der NKU-Annahmen RMV plant 2-gleisigen Ausbau + Elektr. Odenwaldbahn
Attraktive Verbindung Odenwald↔Innenstadt	Planfeststellung RP 19. Jan. 2016	Dies ist eine Murkslösung, wie die Wendeschleife in DA- Kranichstein	Zukunftsorientiert denken! Vorbild 1906-1912 Neubau sämtlicher Bahnanlagen in DA
Buslinien K/KU ausgereizt, bis zu 12 Gelenkbusse/h	Einwendungs-Frist 2. März	Nicht zukunftsfähig!	