

Kommentar zur Verkehrsplanung, speziell der Bahn in Hessen

von Christian Behrendt

Der Frankfurter Flughafen wird ausgebaut – aber kommt man aus Mittelhessen, von der Bergstraße oder aus dem Kinzigtal „landseitig“ per Direktzug dorthin? Nein? Seit Jahren verstauben hoffnungsvolle Ansätze in den Schubladen, dämmert das vom RMV visionierte RE-X-Achsenkreuz in landespolitischer Agonie. Wo bleibt die Wallauer Spange? Wo der Ausbau des Großknotens Frankfurt zwischen Stadion und Hanau?

Die A 5 ist knallvoll, an der A 49 rollen die Bagger – doch auf der parallelen Main-Weser-Bahn wird das ohnehin spärliche Angebot schneller Züge systematisch zerrupft, droht gar die Streichung des von der DB ungeliebten Produktes „IC“.

Ebenso unerfreulich ist die Hängepartie in Darmstadt. Das Raumordnungsverfahren ist längst abgeschlossen, die erste Planfeststellung läuft. Doch wirklich entschieden

ist nichts. Es droht ein peinlicher Torso wie der südlich von Erfurt. Wer Forderungen an andere stellt, über die örtlichen Konsequenzen dieser Forderungen aber lautstark meckert, verliert jede Glaubwürdigkeit.

Bahnkunden und umsteigewillige Autofahrer erwarten klare Verhältnisse – in Darmstadt, aber auch anderswo in Hessen.

Aus Wiesbadener Regierungssicht war die Welt bisher recht bequem: In Berlin saßen die Falschen am Tisch, blockierten hessische Projekte, waren die Bösen. Nun, nach der Bundestagswahl, besteht die Option auf das, was die Kanzlerin einst „Durchregieren“ nannte. Doch was hat Hessen auf Bundesebene bisher ÖV-konzeptionell eingebracht?

Die Hessische Landesregierung darf sich gerade jetzt keine offene Flanke gegenüber Berlin erlauben. Denn auch und gerade unter Parteifreunden wird

mit harten Bandagen gekämpft, wenn es um knappe Bundesgelder geht.

Das Landesministerium unter Dieter Posch (FDP) und Steffen Saebisch muss in zentralen Fragen der Schienenverkehrspolitik jetzt eine Führungsrolle übernehmen. Integraler Takt, Fernverkehrserreichbarkeit und komplexe Knotenausbauten kann man nicht „mal eben“ auf jene Verkehrsverbände abwälzen, die man finanziell knapp hält.

Auf Bundesebene werden in zentralen Fragen der Schienennetzentwicklung noch in diesem Jahr die Weichen gestellt. Es wird höchste Zeit, dass in Berlin hessische Schienenverkehrsbelange endlich mit dem nötigen Nachdruck vertreten werden. Mit einer Initiative gar zur Bereinigung des Tarifschungels wären sogar bundesweit Lorbeeren zu ernten. Nur Mut!

Der VCD meint...

Die Planungsgeschichte der Neubaustrecke (NBS) Frankfurt/M – Mannheim würde eine ganze Umweltfairbund füllen.

Wesentliche Ereignisse in letzter Zeit waren:

20.03.2009: OB Walter Hoffmann (SPD) rückt mit Blick auf die Zusatzkosten von über 100 Mio Euro von der bislang vertretenen „Bypass“-Lösung ab, favorisiert einen ICE-Halt „Westbahnhof“ an der autobahnnahen Haupttrasse – und erntet dafür heftige Kritik.

23.03.2009: Der Presseclub Darmstadt veranstaltet im „Alten Schalthaus“ unter dem Titel „Fährt der ICE nun doch vorbei?“ eine mit 200 Teilnehmern gut besuchte Podiumsdiskussion zum ICE-Halt.

25.05.2009: Offenlegung der Planfeststellungsunterlagen für den ersten, 8 km kurzen Abschnitt zwischen Frankfurt Stadion und der Kreisgrenze Groß-Gerau / Darmstadt-Dieburg.

04.09.2009: Die IHK Darmstadt beschließt ein neues, 24-seitiges Positionspapier, in dem zwar der Wert des Hauptbahnhofes als zentraler Umsteigeknoten betont, dennoch zusätzlich ein separater ICE-Bahnhof an der A5 statt einer Südanbindung des Hauptbahnhofes gefordert wird.

Mitte September 2009: Die DB lehnt eine Vollenbindung, also die alleinige Führung der NBS über den Darmstädter Hauptbahnhof ab, wie sie bislang von Stadt, Umland und Land Hessen favorisiert wurde. OB Hoffmann nannte als Ziel eine „politische Entscheidung bis Ende des Jahres“.

22.09.2009: Der scheidende ÖV-Stadtrat Klaus Feuchtinger (GRÜNE) benennt die Zusatzkosten für eine verbesserte Straßenbahnbindung eines ICE-Außenbahnhofes mit ca. 2 Mio Euro pro Jahr, weist auf betriebliche Probleme hin und stellt den „Westbahnhof“ als ICE-Halt generell in Frage.

ICE-Anbindung Darmstadt: Ohne Integralen Takt geht gar nichts

Gastbeitrag von Christian Behrendt, Pro Bahn & Bus, ARGE Bahndreieck Spessart

Position von Pro Bahn & Bus

Die räumliche und zeitliche Verknüpfung von Fern-, Regional- und Nahverkehr macht einzig und allein im Darmstädter Hauptbahnhof Sinn! Eine Auskopplung der zusätzlich gewünschten ICE-Halte in Gestalt eines „Westbahnhofes“ auf der Grünen Wiese ist indiskutabel weil kontraproduktiv: Zubringerfahrten aus dem Umland würden aufs Auto abwandern.

Zur Verbesserung der Einbindung von Darmstadt in das künftige Fernzugnetz sind zwei zentrale Bausteine umzusetzen:

1. Die Aufwertung heutiger IC-Züge zu einem stündlichen „Wissenschafts-Express“ mit Gültigkeit aller Verbundfahrkarten
2. Eine Neukonzeption der stündlichen ICE-Linie Hamburg - Basel

Einbindung von Darmstadt in den „Wissenschafts-Express“

Kern aller Überlegungen darf nicht die prestige-orientierte Fixierung auf „irgendwelche“ ICE-Halte „irgendwo“ auf Darmstädter Gemarkung sein. Ausgangspunkt hat vielmehr ein überzeugendes Fahrplankonzept zur optimierten Verbindung und Erschließung in ganz Hessen zu sein – von Kassel im Norden über Mittelhessen und Rhein-Main bis hinunter zur Bergstraße.

Mit der „Drehung“ der IC-Zeitlage um 30 Minuten zum Fahrplanwechsel am 13.12.2009 wird die bisher gewohnte wechselseitige Ergänzung von IC und RE auf der Main-Weser-Bahn von Kassel über Gießen nach Frankfurt/M aufgebrochen. Der entstehende 30/90-Minuten-Stolper„takt“ ist völlig unakzeptabel. Er verschärft den bekannten Konflikt durch unterschiedliche Tarife nochmals und erschwert die Anschlussbildung bei Zug und Bus.

Ein echtes Zukunftskonzept auf dieser zentralen hessischen Fernverkehrsachse kann nur in einem stündlichen Angebot schneller Züge mit Fernverkehrsstandard bestehen, die tariflich in die drei Verbünde und fahrplantechnisch in die örtlichen Anschlussknoten integriert sind. (RMV-Fahrkarten sollen also ohne Aufschlag in diesem „Wissenschafts-Express“ gelten.)

Zu fordern ist ein echter: „Wissenschafts-Express“, an dessen Laufweg die Universitäts- und (Fach-) Hochschulstädte sich perlschnurartig reihen: Hamburg – Hannover – Göttingen – Kassel – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt/M – Flughafen – Darmstadt – Heidelberg und weiter Richtung Stuttgart bzw. Karlsruhe.

Mit der anstehenden Ablösung der heutigen lokbespannten IC-Züge durch ICE-Triebzüge besteht erstmals die Möglichkeit, über den Einsatz der Neigetechnik gezielte Fahrzeitverkürzungen zu realisieren.

Optimierte Anschlüsse innerhalb eines künftigen ICE-Fernverkehrsnetzes muss es primär in Kassel und Frankfurt/M geben. Zugleich sind die Zeitlagen in Gießen, Friedberg und Darmstadt weitgehend gebunden. Auffällig ist hierbei die relativ gedehnte ITF-Kantenfahrzeit zwischen Frankfurt/M Hbf und Darmstadt von fast einer halben Stunde. Ziel sollte es demnach sein, bestimmte „Überschusszeiten“ nicht einfach in Frankfurt/M Hbf „abzustehen“, sondern wesentlich sinnvoller zu nutzen.

Pro Bahn & Bus schlägt daher vor, die künftige ICE-Linie auf Main-Weser- und Main-Neckar-Bahn zusätzlich über den Frankfurter Flughafen zu führen! Damit würden sowohl für Nord- und Mittelhessen als auch für die Bergstraße und Heidelberg stündliche, umsteigefreie und verbundbenutzbare Schnellverbindungen zum Flughafen entstehen.

Vorteil eines solchen Konzeptes zur Flughafeneinbindung ist, dass im Gegensatz zu bisherigen „Shuttlezug“-Überlegungen dabei von der Nutzung bestehender Zugleistungen ausgegangen wird. Dies senkt ganz wesentlich die Kosten, wertet vorhandene Angebote auf und vermeidet lästige Umsteigevorgänge.

Voraussetzung für die Realisierung ist die Einplanung einer solchen Nord-Süd-Linie in die künftige Gleisinfrastruktur des Dipols „Flughafen - Frankfurt/M Hauptbahnhof“:

Während im Ostkopf des Flughafen-Fernbahnhofes bereits heute das Gleisbild für ein notwendige „Kopfmachen“ vorbereitet ist, muss beim Umbau des Frankfurter Hauptbahnhofes die Durchbindung von der Main-Weser-Bahn über Station zum Flughafen-Fernbahnhof zusätzlich berücksichtigt werden.

Voraussetzung ist ferner, dass diese aus Mittelhessen immer wieder geforderte ICE-Linie zwingend in die Verbundtarife des Nordhessischen Verkehrsverbundes, des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar integriert wird.

Darmstadt bildet im Zuge dieser ICE-Linie heute und in Zukunft einen Integralen Taktnoten zur Minute 30. So wird garantiert, dass die verbesserte Fernverkehrsmobilität auch tatsächlich einen Nutzen für die Region zeitigen, statt beim nochmaligen Umsteigen auf die „Straßenbahn am Westbahnhof“ wirkungslos zu verpuffen.

Einbindung von Darmstadt in die stündliche ICE-Linie Hamburg - Basel

Wegen der klaren Knotenzeitvorgabe in Darmstadt kommt eine Einbindung in das heutige ICE-Linienbündel des benachbarten 30er-Knotens in Mannheim nicht in Frage. Vielmehr kann nur eine ICE-Linie des künftigen 00-Knotens Mannheim diese Funktion übernehmen. Hierbei bietet sich die heutige Linie Hamburg – Kassel – Basel an, die im Abschnitt Hamburg – Frankfurt/M durch ihren Zeitversatz bereits heute eine Verdichtungsfunktion gegenüber dem dortigen ICE-Hauptbündel wahrnimmt.

Nach einem späteren Ausbau des Kinzigtalkorridors wird es möglich, die Zeitlage dieser ICE-Linie nördlich von Mannheim deutlich anzupassen sowie die Fahrzeiten zu verkürzen. Unter Auslassung der bereits anderweitig gut bedienten Halte in Göttingen, Fulda und Hanau entstünde so eine echte Nord-Süd-Sprinterlinie im Stunden-takt. In Kassel gäbe es zur Minute 00 eine optimale Verknüpfung mit dem „Wissenschafts-Express“ der Main-Weser-Bahn, zugleich würde damit

die heutige Angebotsdichte für Göttingen garantiert. Durch Fahrzeitkürzungen im Kinzigtalkorridor erreicht der ICE-„Sprinter“ Frankfurt/M so zeitig, dass der geringfügige Umweg über Darmstadt bis zum folgenden Systemknoten in Mannheim wieder aufgeholt werden kann. Das bestätigt im Übrigen die Position der Arbeitsgemeinschaft Bahndreieck Spessart, die die Projektkette „Erfurt – Fulda – Großknoten Frankfurt – Mannheim“ stets als funktionale Einheit gesehen hat.

Verkehrlicher Sinn des neuen Systemhaltes in Darmstadt ist es, die attraktiv kurzen ICE-Fahrzeiten im Nordabschnitt Hamburg – Rhein-Main verlustarm an den „Wissenschafts-Express“ in Richtung Bergstraße – Heidelberg (Karlsruhe / Stuttgart) sowie die Region rund um Darmstadt weiterzugeben. Zugleich wird der 30er-Knoten Darmstadt

mit dem künftigen 00-Teilknoten Mannheim in unter 20 Minuten verbunden. Damit erhält nicht nur Darmstadt, sondern auch der Raum Dieburg / Aschaffenburg erstmals schnelle ICE-Direktverbindungen in Richtung Karlsruhe – Freiburg – Basel.

Voraussetzung zur Umsetzung dieses zweiten Bausteins ist die südliche Anbindung von Darmstadt an die NBS. Angesichts einer niedrigen Zugdichte (ein ICE je Stunde und Richtung) sowie geringer Geschwindigkeiten im Bereich der Eschollbrücker Straße kann die bauliche Umsetzung deutlich sparsamer als bei einer „Vollanbindung“ für 250 km/h erfolgen.

Konsequenzen für Knoten Darmstadt Hbf

Die Herstellung optimaler Umsteigemöglichkeiten im Darmstädter Hauptbahnhof um die Knotenminute 30 setzt mittelfristig die Einbindung folgender, mindestens stündlich verkehrender Zuglinien voraus:

- Main-Weser-ICE-T Hamburg – Gießen – Heidelberg: 2 Züge
- „Sprinter“-ICE Hamburg – Basel: 2 Züge
- RB 65 Odenwaldbahn: 1 Zug
- RB Pfungstadt – Darmstadt: 1 Zug
- SE 60 Frankfurt/M – Darmstadt – Heidelberg: 2 Züge
- RB 75 Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg: 2 Züge (K)
- S 6 Friedberg – Darmstadt: 1 Zug (K)

Summe: 11 Züge gleichzeitig im Darmstädter Hauptbahnhof



Da der Darmstädter Hauptbahnhof gegenwärtig nur 10 „echte“ Bahnsteigkanten aufweist, wird deutlich: Die gewünschte Knotenfunktion ist ohne Eingriffe in das Gleisbild und den Bau zusätzlicher Bahnsteiganlagen kaum realisierbar.

Ziel hierbei muss es sein, die anspruchsvolle Betriebsabwicklung kurz vor und nach der Knotenminute 30 so reibungsarm wie nur möglich zu gestalten. Insbesondere die vier Fernverkehrszüge müssen möglichst unabhängig voneinander und von den übrigen Zügen ein- und ausfahren können, um die Aufenthalts- und Korrespondenzzeiten im zeitsensiblen Fernverkehr zu minimieren.

Nutzen für Darmstadt und Region

Stadt und Umland werden mit vier verschiedenen Fernverkehrsachsen optimal im Stundentakt vernetzt. Dieses Angebotsgerüst beruht ausschließlich auf bereits heute verkehrenden Zuglinien, die gezielt weiter entwickelt werden können. Der Flughafen wird hierbei voll integriert, neue Direktverbindungen werden ge-

schaffen. Der Darmstädter Hauptbahnhof wird in seiner Rolle als Verkehrsdrehscheibe nachhaltig gestärkt. Darmstadt und Aschaffenburg ergänzen sich gegenseitig in Bezug auf die Vernetzung ihrer verbindenden Regionalverkehrsachse mit den jeweiligen ICE-Angeboten Richtung Mannheim – Basel bzw. Nürnberg – München. Durch die ebenso attraktiven wie kostengünstig realisierbaren Fernzugangebote bleiben genügend Finanzmittel zur Aufwertung und Verdichtung des Regionalzugangebotes übrig, statt in fragwürdigen „Shuttle-“ oder „IC-Ersatz-Verkehren“ zu versickern.