

Hessen

Neubaustrecke Frankfurt--Mannheim kann und muss über Darmstadt Hbf führen

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 58-59 (Artikel-Nr: 10000850)

Pro Bahn & Bus Hessen im DBV

Die Neubaustrecke Frankfurt am Main--Mannheim soll nach den Plänen der Deutschen Bahn unter Umgehung des Darmstädter Hauptbahnhofs gebaut werden. Demgegenüber will die Stadt, dass alle Züge durch Darmstadt fahren. Doch aus Kosten- und Lärmschutzgründen denkt man jetzt um und kann sich auch einen ICE-Bahnhof direkt an der Autobahn vorstellen, angebunden an den übrigen ÖV nur durch eine Straßenbahnlinie! Dabei verliert man das Interesse der Fahrgäste an kurzen und schnellen Umsteigewegen völlig aus den Augen.

Die Position von Pro Bahn & Bus

Die räumliche und zeitliche Verknüpfung von Fern-, Regional- und Nahverkehr ist einzig und allein im Darmstädter Hauptbahnhof sinnvoll! Eine Auskopplung der zusätzlich gewünschten ICE-Halte in Gestalt eines »Westbahnhofes« auf der Grünen Wiese ist indiskutabel weil kontraproduktiv: Zubringerfahrten aus dem Umland würden auf den Pkw abwandern.

Zur Verbesserung der Einbindung von Darmstadt in das künftige Fernzugnetz sind zwei zentrale Bausteine umzusetzen: zum einen die Aufwertung heutiger IC-Züge zu einem stündlichen »Wissenschafts-Express«, zum anderen eine Neukonzeption der stündlichen ICE-Linie Hamburg--Basel.

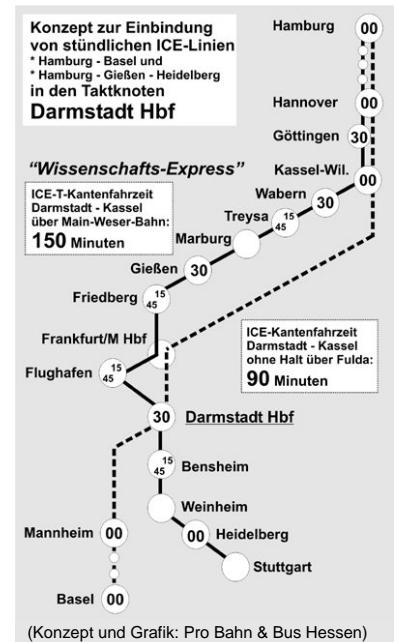
Einbindung von Darmstadt in den »Wissenschafts- Express«

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 wurde die bisher gewohnte wechselseitige Ergänzung von IC und RE auf der Main-Weser-Bahn von Kassel über Gießen nach Frankfurt am Main aufgebrochen. Der entstandenen 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.

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



am Main--Frankfurt Flughafen--Darmstadt--Heidelberg und weiter Richtung Stuttgart bzw. Karlsruhe.

Mit der anstehenden Ablösung der heutigen lokbespannten IC-Züge durch ICETriebzüge 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 am Main 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 Hbf«. Während im Ostkopf des Flughafen-Fernbahnhofs bereits heute das Gleisbild für ein notwendiges »Kopfmachen« vorbereitet ist, muss beim Umbau des Frankfurter Hauptbahnhofs die Durchbindung von der Main-Weser-Bahn über Stadion zum Flughafen-Fernbahnhof zusätzlich berücksichtigt werden. Voraussetzung ist ferner, dass diese aus Mittelhessen immer wieder geforderte ICE-Linie zwingend in die Verbundtarife von NVV, RMV und VRN integriert wird.

Darmstadt bildet im Zuge dieser ICE-Linie heute und in Zukunft einen Integralen Taktknoten 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 am Main 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 Stundentakt. 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 am Main 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-Teilknotten 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 Neubaustrecke. 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 den 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 am Main--Darmstadt-- Heidelberg 2 Züge
- RB 75 Wiesbaden--Darmstadt--Aschaffenburg 2 Züge
- S 6 Friedberg--Darmstadt 1 Zug

In Summe 11 Züge.

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 Frankfurter Flughafen wird hierbei voll integriert, neue Direktverbindungen werden geschaffen. 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 »ICErsatz-Verkehren« zu versickern. (cb)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000850>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten