

Kürzere Fahrzeiten durch mehr Halte

Betriebskonzept für Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar zur Anbindung von Darmstadt, Mannheim und Heidelberg

Eine Bestandsaufnahme

von Nils Kahl,

am 2. Januar 2010

These

Die aktuelle Planung der ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Rhein-Neckar geht an den Bedürfnissen der zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer vorbei und droht, wirtschaftlich und verkehrsgeografisch zu scheitern.

Eisenbahnverkehr kann nur erfolgreich sein, wenn für möglichst viele Kunden eine möglichst attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln besteht. Im Wettbewerb mit Flugverkehr und Kraftfahrzeug um Fahrgäste muss die Schiene ihre Vorteile aggressiv ausspielen. Diese bestehen in der Nähe zum Kunden und in der guten Möglichkeit der Vernetzung ihrer Angebote.

Unter diesen Aspekten empfiehlt der Verfasser eine regelmäßige Bedienung der Hauptbahnhöfe von Darmstadt, Heidelberg und Mannheim mit schnellen Fernverkehrszügen (ICE) und deren Vernetzung mit Halten in Darmstadt, und den Bau der Neubaustrecke Frankfurt – Rhein-Neckar darauf auszurichten.

ICE – Fahren: So schnell wie Fliegen?

Seit mit dem ICE ein „Flug auf Höhe Null“ Wirklichkeit wurde, beobachten Fachleute und Laien ein neues und interessantes Phänomen: Wenn die Deutsche Bahn AG neu bauen will, dann plant sie ihre Trassen an den Städten vorbei. Schon die Stadt Mannheim setzte alle Hebel zwischen Himmel und Erde in Bewegung, um irgendwie an die neue Strecke angebunden zu werden, da die Planung nicht vorsah, dort zu halten. Nun kämpft Darmstadt darum, wenigstens von einzelnen Zügen angefahren zu werden, und dies nicht auf einem kalten Bahnhof an der Autobahn, sondern möglichst dort, wo auch die anderen Züge halten.

DB AG und Bundesregierung verhandeln mit den Ländern und Kommunen. Es geht womöglich um viel Geld. Aber was sind eigentlich die Argumente? Die DB sagt, es gehe um jede Minute auf dem Weg von Frankfurt oder Köln nach Stuttgart, Basel oder München. Stimmt das? Lassen sich Fahrzeiten, die mit dem Flieger konkurrieren, nur erreichen, wenn man in Universitäts- und Industriestädten nicht mehr hält?

Geht die Rechnung auf?

Früher warb die Bundesbahn „Mit uns landen Sie immer in der City“. Niemand wird bestreiten, dass dies ein Vorteil gegenüber dem Flugzeug ist. Aber was ist in den vergangenen Jahren passiert? In Montabaur müssen Schulkinder nun mit dem Bus vom Bahnhof zur Innenstadt fahren, Limburg hat zwei Bahnhöfe, die ebenfalls nur gelegentlich mit Bussen verbunden sind, und neben Ilmenau soll nun auch Darmstadt einen Fernverkehrsbahnhof „auf der grünen Wiese“ (genauer: Im grünen Walde) bekommen.

Was Fachleute und Laien dabei besonders erschüttert, ist das offenkundige Desinteresse der Planer und Betreiber an den gewaltigen Fahrgastpotenzialen dieser Städte. Denn anders als im Luftverkehr sind Bahnfahrende bis heute eher nicht bereit, mit dem Auto zum Bahnhof zu kommen. Und das ist gut so.

Die Folge ist, dass ein großer Teil derjenigen, die im Odenwald, Westerwald, Pfälzer- oder Thürigerwald wohnen, ebenso wie Bürger- und BesucherInnen Ludwigshafens, Mannheims, Heidelbergs und Darmstadts als Kunden für den ICE verloren sind, wenn sie Straßenbahn oder Regionalbahn nicht zum Zug hin bringen oder nur ein Taxi sie vom Bahnhof zu ihrem Hotel, Tagungszentrum oder Zuhause bringen kann.

Es ist also schon alleine aus wirtschaftlichen Überlegungen zwingend geboten, Neubaustrecken so zu bauen, dass Knotenbahnhöfe erreicht werden. Vor dem Hintergrund, dass sich so dauerhaft viele Autofahrten vermeiden lassen, ist es auch ökologisch sinnvoll. Die Anbindung dieser Städte an das Fernverkehrsnetz bedeutet für die Klimabilanz unserer Gesellschaft viel mehr als der Wald, der für „Darmstadt West“ gefällt würde oder woanders für die Neubaustrecke litte.

Erfahrungen aus der Praxis sprechen für die Halte

Nun mag jemand sagen, es gehe nicht um die BewohnerInnen des Odenwaldes und der oben aufgezählten Städte, sondern um die Leute, die von Köln, Hannover oder Frankfurt aus schnell nach Stuttgart wollen. Die Bahn müsse schnell von Metropole zu Metropole sein. Dem kann gesagt werden, dass der „ICE-Sprinter“, der zur Hauptreisezeit Berlin und Frankfurt verbindet, regelmäßig schlechter besetzt ist als die stündlich fahrenden ICE, die sogar in Hildesheim halten. Deutschland ist (noch) auch in der Fläche besiedelt. Und gerade dort wohnen viele Leute, die (noch) mit dem Zug fahren.

Was aber ist nun mit den Fahrzeiten?

Ja, es stimmt, jeder zusätzliche Halt eines ICE kostet mindestens fünf Minuten. Das kostet das Verkehrsunternehmen Löhne und die weit Fahrenden Reisezeit.

Aber jeder Kaufmann wird diesen Lohn als eine kuge Betriebsausgabe ansehen, denn nur mit Halten werden die Leute abgeholt, die das Geld bringen, siehe oben. Und für die meisten Reisenden werden die Fahrzeiterparnisse, die durch kürzere Anfahrten anfallen, größer sein als die Fahrzeitverlängerungen durch Halte in Darmstadt, Heidelberg oder Mannheim.

Das erlebt, wer mit dem ICE, der in Fulda und Harburg nicht hält, z.B. von Butzbach nach Hamburg-Harburg fahren will: Zuerst nach Frankfurt, dann bis zum Hamburger Hbf, also etwa 100 km weiter oder eine Stunde länger – das ist weder attraktiv noch ökologisch. Von Hamburg in den Harz fährt man, seit der IC nicht mehr Northeim anfährt, über Göttingen – auch dies ist ein Umweg.

Der Clou: Vernetzung durch intelligente Linienführung

Zwischen Frankfurt bzw. Frankfurt-Flughafen und Stuttgart liegen gleich drei Städte, die unbestrittenermaßen über beträchtliches Fahrgastpotenzial verfügen und dennoch zu klein sind, als dass jeder Zug in ihnen halten sollte. Durch den längeren Weg über Mannheim *und* Heidelberg summiert sich die zusätzliche Fahrzeit auf fast eine halbe Stunde.

Deshalb ist es vernünftig, die ICE-Linien abwechselnd in Heidelberg, in Mannheim oder eben in keiner von beiden Städten halten zu lassen, und damit schlägt die große Stunde Darmstadts! Denn Darmstadt liegt genau im Schnittpunkt der großen Linien von Hamburg/Bremen/Frankfurt nach Karlsruhe/Basel/Paris und von Holland/Dortmund/Köln nach Stuttgart/München/Österreich.

Der neue Halt nutzt allen

Intelligente Bauausführung vorausgesetzt, könnten die Züge dort gleichzeitig einfahren und abfahren und die Linien wechseln, weil Main – Neckar – Bahn und die künftige Neubaustrecke sich dort begegnen. Jeder Halt in Darmstadt eröffnet so über die Direktverbindungen hinaus eine Menge weiterer Reiseketten, so dass dann sowohl Heidelberg, Mannheim als auch Stuttgart direkt jeweils mehrmals pro Stunde von ICE bedient werden. Obwohl jede Linie für sich nur alle zwei Stunden verkehrt. Dann wird sich die Fahrzeit für eine Menge Leute richtig verkürzen, weil sich die Wartezeiten verkürzen.

Nebenbei wird die Strecke besser ausgelastet und damit wirtschaftlicher für den Infrastrukturbetreiber. Die Kapazität steigt. Die Betriebsführung wird flexibler. Es ist nicht mehr so wichtig, jede Linie genau zur vollen oder halben Stunde halten zu lassen. Eisenbahnverkehrsunternehmen brauchen keine Sorgen wegen Fahrgelderstattungen mehr haben, denn wenn die ICE so oft wie eine Straßenbahn fahren, dann wird sich die gesamte Fahrzeit auch bei Verspätungen nur noch wenig verlängern.

Nach Darmstadt auf getrennten Linien

Die Stärken dieses Konzeptes werden dann optimal ausgespielt, wenn nicht alle ICE auf die neue Linie geschickt werden. Über Langen ist der Weg kürzer als über Zeppelinheim, wenn man von Frankfurt aus (Hbf oder Südbhf) nach Darmstadt will, und außerdem muss dann weder in Frankfurt-Sportfeld noch vor FF-Niederrad eine andere Strecke aufwendig gekreuzt oder deren Trasse mitbenutzt werden. Der Weg über Langen muss also so ausgebaut werden, dass dort Tempo 200 oder 230 gefahren werden kann. Die Strecke ist schnurgerade und eben, so dass dies relativ leicht zu erreichen sein wird.

Das Betriebskonzept: Einen Entwurf gibt es schon

Viele Infrastrukturvorhaben leiden darunter, dass man erst die Anlagen baut und dann einen Fahrplan dazu macht. Mit der Neubaustrecke Frankfurt – Rhein-Neckar kann es anders sein: Das Konzept „Kurs21“, das in verschiedenen Tabellen in der [Fahr-plan.info – Werkstatt](http://Fahr-plan.info) veröffentlicht ist, zeigt beispielhaft, dass ICE - Halbstundentakt und Fahrzeitverkürzungen zwischen allen deutschen Städten möglich sind. Dass dies wirtschaftlich darstellbar ist, liegt auch am dafür vorgesehenen Halt im Knoten Darmstadt Hauptbahnhof.