

DB-Planung:

An Darmstadt vorbei

Gemeinschaftsinteressen kontra Unternehmen

➤ Die DB AG hat für die Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim in erster Linie den Bau einer direkten Bahnverbindung an Darmstadt vorbei beantragt. Der Konflikt zwischen Region und öffentlichem Interesse auf der einen und Unternehmensinteressen auf der anderen Seite ist unübersehbar.

Raumordnungsverfahren ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim

Am 24. Januar 2002 ging beim Regierungspräsidium Darmstadt der Antrag der Deutschen Bahn AG zur geplanten ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim ein. Bevor das Raumordnungsverfahren offiziell eingeleitet wird, prüft das Regierungspräsidium Darmstadt die Vollständigkeit der vorgelegten Unterlagen. Die von der DB erstellten Pläne sehen eine weit gehende Orientierung der Neubaustrecke an den Autobahnen A 5 bzw. A 67 vor. Nach der Vorzugsvariante wird die Führung als „Direttissima“ entlang der beiden Autobahnen ohne Halt in Darmstadt vorgeschlagen. In den vorgelegten Plänen sind auch andere Varianten enthalten, die jeweils einen Halt in Darmstadt Hbf bzw. in Darmstadt bei der Siedlung Tann vorsehen.

Von der Region Starkenburg (Stadt Darmstadt und Landräte der Landkreise Darmstadt-Dieburg, Bergstraße, Groß-Gerau und Odenwaldkreis) sowie den dortigen relevanten Organisationen (z. B. Gewerkschaften und Industrie- und Handelskammer Darmstadt) wird eine Streckenführung über Darmstadt Hbf für die Weiterentwicklung der südhessischen Region einstimmig als unabdingbar angesehen. Untermauert wird diese Forderung von einem Gutachten des Zentrums für integrierte Verkehrssysteme der Technischen Universität Darmstadt, wobei in einer begleitenden Arbeitsgruppe unter anderem die DB AG mit ihrem Konzernbeauftragten für Hessen, Dr. Rudolf Göbertshahn, vertreten war.

Bei dieser überparteilichen Forderung erhält die Region massive Unterstützung von der hessischen Landesregierung. Ministerpräsident Roland Koch hat hef-

tige Kritik an der Vorzugsvariante der Neubaustrecke ohne einen Halt in Darmstadt geübt, den er als unverzichtbar für den Wissenschaftsstandort Darmstadt und die gesamte Region ansieht. Gleichzeitig bestehe die Möglichkeit einer finanziellen Beteiligung des Landes bei einem Halt in Darmstadt.

Nach Einleitung des Raumordnungsverfahrens werden Kommunen, diverse Fachbehörden und die so genannten Träger öffentlicher Belange bei der Entscheidung angehört. Gleichzeitig können auch die Umweltverbände und der Fahrgastverband PRO BAHN ihr jeweiliges Votum über Vor- und Nachteile der Neubaustrecke sowie deren konkrete Führung abgeben. Für den Fahrgastverband PRO BAHN, der sich stets für eine Streckenführung über Darmstadt Hbf im Hinblick auf die Möglichkeit der Verknüpfung mit den dortigen städtischen und regionalen Verkehrslinien ausgesprochen hat, ist es wichtig, diese Argumente stark herauszustellen. Damit soll es gelingen, das Regierungspräsidium als Behörde, aber auch die letztlich entscheidende Regionalversammlung Südhessen beim Regierungspräsidium Darmstadt im Verbund mit anderen Behörden und Stellen von der Lösung „Halt in Darmstadt Hbf“ zu überzeugen.

Das Eisenbahnbundesamt als die in der anschließenden Planfeststellung entscheidende Behörde hätte es in einem solchen Fall (Votum für Darmstadt Hbf) schwer, sich über eine raumordnerische Aussage dieses Vorschlags hinwegzusetzen. Rechtlich möglich wäre dies aber durchaus. Im Bereich Mannheim werden verschiedene Varianten mit und ohne Halt in Mannheim Hbf vorgeschlagen, die jedoch teilweise den hessischen Interessen (insbesondere wegen des Waldverlusts und des Naturschutzes) zuwiderlaufen.

(Dr. G. Gienger)

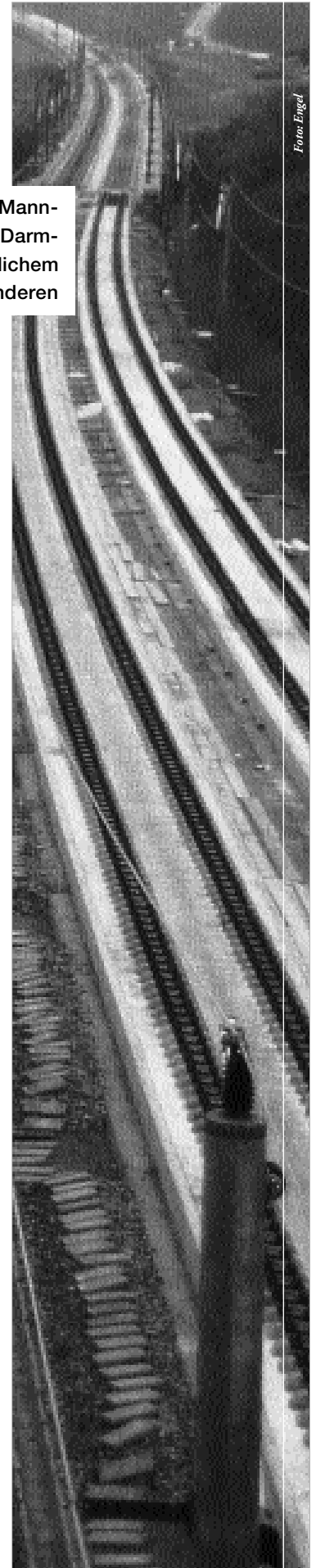


Foto: Engel

Der Kommentar

Der Streit um Darmstadt:

Keine Provinzposse

Der Konflikt um die Anbindung von Darmstadt ist mehr als nur ein Problem regionaler Interessen. Die Region um Darmstadt ist keine unbedeutende „Milchkanne“, wie DB-Chef Hartmut Mehdorn sich auszudrücken pflegt. Der Konflikt zeigt exemplarisch die Folgen der deutschen Bahnreform auf.

Denn die erste Entscheidung über den Verlauf einer Bahnlinie trifft die Deutsche Bahn AG. Und wie dort entschieden wird, das hat mit öffentlichen Interessen nichts zu tun.

Das Interesse der Deutschen Bahn AG ist seit Hartmut Mehdorns Amtsantritt eindeutig formuliert. Auch wenn es Dementis gab und gibt: Das Acht-Knoten-Modell feiert fröhliche Urständ, wie die „Milchkannen“-Bemerkung von Mehdorn belegt. Zwischen acht Knoten sollen die ICE fahren, möglichst ohne Halt. Zum Beispiel Köln, Frankfurt und Stuttgart. Was dazwischen ist, ist „Nahverkehr“. Zum Beispiel Darmstadt, Mannheim und Heidelberg.

Gewiss: Durch ihre Einflussnahme hat die Politik auch Montabaur beglückt. Limburg wurde ein zweiter Bahnhof beschert, fernab der Stadt, statt die Stadt direkt anzubinden. Das ist auch von PRO BAHN kritisiert worden. Die betrieblichen Probleme, die sich daraus ergeben, sind nicht zu leugnen.

Aber Darmstadt liegt derart nah am Wege, dass Mehrkosten und Zeitverluste gering sind, wenn die Linie durch den Hauptbahnhof führt. Es gilt, den Fehler von Limburg zu vermeiden.

„Darmstadt links liegen zu lassen“, das ist eine Provokation, wie ein Kommentator des Darmstädter Echo richtig erkannte. Da waren Ende März die VCD- und BUND-Landesverbände Hessen vorgeprescht und forderten den Bau der Strecke an Darmstadt vorbei und meinten, mit ihrer Aktion den Bau der Neubaustrecke beschleunigen zu können. Allen, die in diesem Zusammenhang den Namen „Pro Bahn“ gelesen haben, sei an dieser Stelle gesagt, es handelt sich dabei um eine ostthessische Gruppe ähnlichen Namens, nicht aber um den Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

Wer einfach fordert, den Plänen der DB AG zu folgen, nur weil dadurch der Bau angeblich schneller gehe, macht sich zum Er-

füllungsgehilfen einer Unternehmenspolitik, die nicht dem volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen verpflichtet ist, sondern dem Eigennutz eines Konzerns. Dieser Konzern ist groß und mächtig genug, seine Interessen selbst zu vertreten.

Netz und Betrieb:**Der Konflikt ist unübersehbar**

Der Bau der Neubaustrecke wird zu 100 Prozent aus Staatsgeldern finanziert. Die Infrastruktur gelangt aber in das Vermögen einer privatrechtlichen Aktiengesellschaft. Eine Aktiengesellschaft rechnet nur betriebswirtschaftlichen Nutzen. Volkswirtschaftlicher Gesamtnutzen ist ihr gleichgültig. So gibt ein Unternehmen im eigenen Interesse fremdes Geld aus.

Dagegen muss nun die Region versuchen, sich durchzusetzen. Doch das rechtliche Instrumentarium, das dafür zur Verfügung steht, ist wenig geeignet, eine ausgewogene Entscheidung herbeizuführen. Dass der Ministerpräsident des Bundeslandes Hessen mit Geld winkt, zeigt, welche Macht ein Privatunternehmen hat. Die DB AG hat nämlich ein faktisches Monopol für Planung und Bau – es gibt keine Konkurrenzfirma, die ein besseres Angebot machen würde.

Es wäre ehrlicher, Planung und Bau in die Hand demokratisch legitimierter und kontrollierter Institutionen zu legen. Schließlich müssen auch die Spediteure auf der Straße mit der Infrastruktur zurechtkommen, die ihnen der Staat anbietet. Den Bau der Straßen besorgen nicht die Spediteure.

Die Interessen der verladenden Wirtschaft, der Arbeitgeber und der Regionen haben großen Einfluss, aber der Einfluss wird über demokratische Institutionen kanalisiert. Beim Bau der Schienenwege hat derzeit ausschließlich der Transporteur das Sagen. Die Benutzer – Verloader wie Fahrgäste – sind Zuschauer, die demokratisch gewählten Gremien sind nur Statisten.

Wann endlich merken das unsere Volksvertreter?

(re)

>>> **aktuelle Meinung** >>> **aktuelles Wissen**

Was Sie im nächsten Magazin *derFahrgast* erwartet,
erfahren Sie ab Anfang Juli 2002 unter

>>> **www.pro-bahn.de***derFahrgast* erscheint wieder am 1. August 2002.