

Dr. Eberhard Mühlich  
Am Erlenberg 14  
64285 Darmstadt

ehem. Projektleiter im Institut  
Wohnen und Umwelt gGmbH,  
Darmstadt

Darmstadt 09.01.2019

Herrn Tarek Al-Wazir  
Stellvertretender Ministerpräsident des Landes Hessen  
und Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Kaiser-Friedrich-Ring 75  
65185 Wiesbaden

Betrifft: Interview Winfried Hermann in der taz-Beilage ‚kontext‘ vom 5./6. Jan. 2019

Sehr geehrter Herr Stellvertr. Ministerpräsident, lieber Herr Al-Wazir,

das Interview Ihres baden-württembergischen Ministerkollegen Winfried Hermann in der Beilage ‚Kontext‘ der taz am letzten Wochenende („Es ist zum Verzweifeln“) und sein Schreiben vom 28.12.2018 an Herrn Michael Odenwald, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG („Zustand der Deutschen Bahn – Forderungen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg...“)<sup>1</sup> geben mir Anlass, Ihnen zu schreiben.

Winfried Hermann verfolgt in Brief und Interview das aktuell drängendste Thema für den klimafreundlichen und attraktiven Schienenverkehr: die **mangelnde vertikale Koordination, Verteilung und Integration von Ressourcen und Kompetenzen in der Mehrebenen-Verkehrspolitik**.

Die mindestens ebenso bedeutende **horizontale Koordination, Kooperation, Integration** von Parlamenten und Regierungen der Länder und - noch bedeutender - der Städte und Landkreise in und zwischen Stadtregionen (Pendler- und Güterverkehre zwischen Gewerbestandorten und Wohnungsmärkten) wird im Interview nicht angesprochen. Dazu weiter unten.

Winfried Hermann konzentriert sich auf die **vertikale Desintegration** des Bahnsystems seit der 1. Bahnreform, die sich 1996 die ‚**Integrierte Verkehrspolitik**‘ zum Leitbild gegeben hat.

- Er begrüßt, dass seit 1996 die Bundesländer zuständig sind für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs. Er kritisiert jedoch die Desinvestitionen des Eigentümers DB-Regio: „...das Netz, die gesamte Infrastruktur Schiene

---

<sup>1</sup>

[https://www.kontextwochenzeitung.de/fileadmin/content/kontext\\_wochenzeitung/dateien/405/Brief\\_an\\_H.\\_Odenwald.pdf](https://www.kontextwochenzeitung.de/fileadmin/content/kontext_wochenzeitung/dateien/405/Brief_an_H._Odenwald.pdf)

(ist) über viele Jahre zu wenig gepflegt, instand gehalten, modernisiert worden.“ Das System sei extrem störanfällig und mache die umfangreichen Anstrengungen des Landes B-W zunichte. Seine Folgerung: das deutsche Schienenverkehrssystem sei aktuell weder „redundant“ noch „resilient“: es fehlten (besonders im Schienenpersonennahverkehr) Reserven an Trassen, Personal und Zugmaterial. Gleichwohl wende das Land freiwillig mehrere Milliarden Euro für den Ausbau der Bundesschienenwege auf<sup>2</sup>.

- Er beklagt, dass die vertikale Integration zwischen Fern-, Regional- und Nahverkehr mangelhaft sei:  
„...man beschleunigt durch Hochgeschwindigkeitsmaßnahmen von einer Großstadt zur anderen, aber wie das dann zu dem Rest des Netzes passt, das muss sich dann halt danach ausrichten. So würde man in der Schweiz nie planen.“ Der Bundesverkehrswegeplan konzentriert die Investitionen auf das Kernnetz, das Netz in der Fläche wird vernachlässigt. Seit der Bahnreform Mitte der 90er Jahre gibt es ca. 6.000 km weniger Schienenstrecken.  
„Investiert wurde fast ausschließlich in teure Schnellfahrstrecken“.

Die Hermannsche Kritik zusammengefasst:

- Der Bund hat den Ländern mit der Bahnreform 1996 die Bewirtschaftungskompetenz für sein Netz gegeben, die ‚Mietsache‘ jedoch völlig unzureichend instand gehalten<sup>3</sup>. Und das eigene DB-Regionalangebot an Zügen und Personal ebenso ‚kaputtgespart‘.
- Die eingesparten Ressourcen hat der Bund im Bundesverkehrswegeplan für Hochgeschwindigkeitstrassen und -Züge eingesetzt und dabei sein regionales Netz (Trassen, Bahnhöfe) nicht nur vernachlässigt und abgebaut, sondern für den Bau von Schnelltrassen vielfach auch empfindlich gestört (Stuttgart 21).

**Dazu passen zwei Fallbeispiele aus der Wissenschaftsstadt Darmstadt:** Die Kritik des Baden-Württembergischen Verkehrsministers lässt sich mit zwei aktuell prominenten Schienen-Projekten in der Wissenschaftsstadt Darmstadt gut veranschaulichen. Denn die von Hermann geforderte vertikale Integration von Schienen-Fern-, Regional- und Nahverkehr wird in Darmstadt (entgegen allen grünen Nachhaltigkeitsbekenntnissen) gleich zweimal blockiert:

1. ‚von oben‘ durch die von Land und Stadt akzeptierte desintegrative ICE-Trasse der DB und

---

<sup>2</sup> Im Wohnsystem nennt man das freiwillige Mieter-Modernisierung. Der Hessische Landtag hat im Mai 2018 ein entsprechendes Gesetz zur Mobilitätsförderung verabschiedet: „Ab dem 1. Januar gewährt das Land Hessen Fördermittel von mindestens 100 Millionen € jährlich zur Fortsetzung der Förderung in den Bereichen Kommunaler Straßenbau und ÖPNV“.

(<https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif-f%C3%BCr-stra%C3%9Fe-und-schienen>).

<sup>3</sup> Das erinnert an die Stein-Hardenbergsche Verwaltungsreform 1808 in Preussen: um Geld zu sparen und das Bürgertum gegen den Freiheitsvirus zu immunisieren wurde den Städten die Selbstverwaltung gewährt.

2. ‚von unten‘ durch die von Land und Stadt finanzierte desintegrative Lichtwiesenbahn der HEAG.

**Zu 1. DB: Vertikale Desintegration von oben.** Die ICE-Trasse Frankfurt-Mannheim entlang der A5 ist eine der von Hermann kritisierten Hochgeschwindigkeitsmaßnahmen der DB, die in keiner Weise berücksichtigt „...wie das dann zum Rest des Netzes passt, das muss sich dann halt danach ausrichten“ (s.o.). Die Städte Weiterstadt und Griesheim müssen eben die aufwendige Verlegung der alten Regionaltrassen samt Lärmverlagerung in Wohngebiete und Verbrauch von Landwirtschaftsflächen ertragen. Und die erforderliche Bypass-Trasse kostet auch die Wissenschaftsstadt Darmstadt klima- und grundwasserrelevante stadtnahe Wald- und Naherholungsflächen. Die hohen Investitionen für neue Brücken- und Tunnelbauten an den neuen Kreuzungspunkten im Norden und Süden der Stadt werden vom Bund in Kauf genommen und fehlen im Regional- und Lokalverkehr für die Erneuerung von Trassen, Zugmaterial und Personalentwicklung.

Dabei liegt ein das vorhandene Netz schonender, Kosten, Flächen und Lärm sparender Plan des Landes Hessen, erstellt durch das Regierungspräsidium Darmstadt, für eine Tiefbahnhofstrasse durch den Hbf Darmstadt seit gut 10 Jahren vor. Dieser Plan würde die Fahrzeit Frankfurt-Mannheim nur geringfügig verlängern und entspräche der Zielsetzung im Koalitionsvertrag der Bundesregierung, mehr Städte an das ICE-Netz anzubinden um bis 2030 das Passagieraufkommen zu verdoppeln.

**Empfehlung:** Grüner Verkehrsminister und grüner Oberbürgermeister könnten sich ihren grünen Kollegen in Baden-Württemberg anschließen und die krisenbedingte, hektische ‚neue Offenheit‘ in der Verkehrspolitik des Bundes auf verschiedenen Wegen für die Durchsetzung der vertikalen Integration mutig nutzen.

Als gemeinsame Initiative bietet sich an, für die von der Bundesregierung bestellte ‚**Nationale Plattform Zukunft der Mobilität**‘ neben den existierenden 6 AGs (Klimaschutz, Antriebe, Digitalisierung, Sicherung des Produktionsstandorts, Sektorkopplung und Standardisierung) eine fahrlässigerweise **fehlende 7. AG für Vertikale und Horizontale Integration** mit vorrangiger Beteiligung und Entsendungsrechten der Bundesländer und des Städte- und des Landkreistags einzurichten. Auch in der Lenkungsgruppe ist zwar der Städtetag vertreten, nicht aber die Landkreistag und auch nicht der Bundesrat.

Eine solche 7. AG und die Erweiterung der Lenkungsgruppe gebietet allein schon der Respekt vor der föderalen Verfasstheit der Bundesrepublik Deutschland.

**Zu 2. HEAG: Vertikale Desintegration von unten.** Im Falle der Lichtwiesenbahn verweigert sich das lokale Straßenbahnunternehmen einer nachhaltigen, Kosten sparenden und Nutzen steigernden vertikalen Integration der Verkehrsbedarfe und Verkehrsträger. Es konterkariert die vertikale Integration der verschiedenen stadtreionalen Verkehrsbedarfe und Verkehrsträger gleich zweimal:

1. Erstens halbiert die Verlegung der Linie 2 zum Campus Lichtwiese die Anschluss-Versorgung der Bus-Pendler aus dem südlichen Umland mit der Straßenbahn in die Innenstadt: 15 Minutentakt statt bisher 7,5 Minuten. Etliche werden wegen dieser neuen Qualitätsverschlechterung in ihren PKW

zurücksteigen; was freilich in der NK-Analyse der Lichtwiesenbahn und entsprechend auch im Förderbescheid von hessen-mobil nicht berücksichtigt ist.

2. Zweitens absorbiert der höchst aufwendige, Vibrationen möglichst vermeidende Trassenbau<sup>4</sup> durch das TU-Gelände bei einem NK-Wert nahe 0 ca. 20 Mio. öffentliche Mittel des Landes und der Stadt, die für die vertikale Integration zwischen regionalem und lokalem Schienenverkehr fehlen: für den mindestens zwei-, besser dreispurigen Ausbau des vorhandenen DB-Trassenbogens im Norden der Stadt zu einer Ringbahn, die alle Schienenpendler (nicht nur TU-Angehörige) aus allen Umlandrichtungen aufnehmen und in die Nähe ihrer Ziele bringen kann. Und den völlig überlasteten zentralen Verkehrsknoten Luisenplatz erheblich entlasten würde.

Kurz: Die technisch, organisatorisch und finanziell koordinierte Entwicklung von Nah-, Regional- und Fernverkehr für ein attraktives Schienenangebot bis in die letzte Umlandgemeinde samt Digitalplattform für Fahrpläne, Tickets oder Abholdienste aus Kleingemeinden wird in Darmstadt nicht nur von oben sondern auch von unten blockiert.

Passende Karikatur: Die große Katze DB und die kleine Katze Heag fressen gemeinsam den öffentlichen Topf für ein nachhaltiges, vertikal integriertes Schienenverkehrssystem leer.

Aber warum dürfen die beiden Räuber das? Meine Mutmaßungen:

- Weil weder DB noch Heag ihre geschlossenen, unterkomplexen Geschäftsmodelle und ihre Unternehmenskulturen anpassen wollen bzw. weil sie nicht lernen wollen. Hier sind sie den Autoherstellern verblüffend ähnlich. Und noch eine Ähnlichkeit: sie haben es lange geschafft die Politik an einer Regulierung hin zu Nachhaltigkeit zu hindern.
- Weil offenbar der hessische Verkehrsminister die krisenbedingte neue Offenheit der Verkehrspolitik des Bundes nicht nutzt, um sich mit seinen Länderkollegen gegen die zahlreichen Hochgeschwindigkeitstrassen-Fehlentscheidungen der DB - hier zur Trasse Frankfurt-Mannheim - zu koordinieren, um gemeinsam Macht zu entfalten für eine seit 1996 versprochene, diverse Kosten sparende räumliche und zeitliche Integration von Schienen-Fern- und Nahverkehr.
- Weil weder der Darmstädter Oberbürgermeister noch das Darmstädter Parlament hinreichend mit den Landräten und Landkreistagen in der Stadtregion kooperieren, um

---

<sup>4</sup> Der Präsident der TU Darmstadt hat bereits in Aussicht gestellt, abseits der neuen Straßenbahntrasse für vibrationssensible Labore neue Gebäude zu errichten. Die Kosten dafür fehlen bei der Nutzen-Kosten-Rechnung der Lichtwiesenbahn, würden den N-K-Wert sicher unter ,0' drücken, fallen aber erst später im Budget der neuen grünen Wissenschaftsministerin an.

- a. eine Anpassung der ICE-Trasse an das regionale Schienensystem nach den Vorgaben des Koalitionsvertrags der Bundesregierung einzufordern;
- b. mit gemeinsam eingeforderter Unterstützung des Landes einen attraktiven und nachhaltigen Ringverkehr aufzubauen und die DB-Regio zur Kooperation zu veranlassen,
- c. der Heag ein stadregionales Kooperationsangebot zu machen mit einem wesentlich besseren, nicht manipulierten Kosten-Nutzen-Faktor als mit dem teuren ‚Schienen-Stummel‘ der Lichtwiesenbahn.

Die beiden Fallbeispiele aus der Wissenschaftsstadt Darmstadt verweisen auf die zweite für nachhaltige Verkehrspolitik erforderliche, **horizontale Koordination- und Integration**. Es würde hier zu weit führen, die für solche horizontale Kooperation auf dem Politikfeld Verkehr geeigneten partizipations-, implementations- und lernfreundlichen Governance-Formen<sup>5</sup> zu beschreiben, die beides verbinden: Effektivität und Legitimation und vor allem Lernen für Nachhaltigkeit unterstützen.

Nur soviel: Die Entscheidung der Stadt Darmstadt und des Landes Hessen, dem Landkreis mit der Umlenkung der Linie 2 auf die Lichtwiese das SPNV- Angebot ungefragt zu halbieren verstößt gegen die Grundregel der Demokratie, dass alle Entscheidungsbetroffenen entweder repräsentativ oder partizipativ an Beratung und Entscheidung beteiligt werden müssen. Schon gar wenn es darum geht, ein attraktives Schienenangebot für die Stadtregion zu entwickeln. Und per Überzeugung politische Macht zur demokratischen Bändigung der großen und der kleinen Katze zu entfalten.

Lieber Herr Al-Wazir, Sie haben bei unserer kurzen Begegnung auf Ihrer Wahlkampftour auf dem Kant-Platz in Darmstadt auf meine Fragen

- zu meiner Freude mitgeteilt, dass Ihr Haus an einem hessischen Beitrag zur Novellierung der Förderrichtlinien des Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetzes arbeitet;
- zu meinem Missfallen gesagt, dass sie sich pauschal ‚für jeden Meter Schiene‘ freuen und also auch für die Lichtwiesenbahn.

Mit meinem Schreiben ist hoffentlich plausibel geworden, dass es trotz breiter Zustimmung zum Ausbau des Schienensystems im Zuge der Verkehrswende auch höchst unerfreuliche Schienenprojekte gibt die ein vertikal und horizontal integriertes Schienennetz konterkarieren.

Und es wird aus meinem Schreiben hoffentlich auch verständlich, dass ich mich nach zahlreichen vergeblichen Versuchen der Bürgerinitiative Lichtwiesenbahn, die Stadt Darmstadt (Stadtverordnetenversammlung und Magistrat) und das Land Hessen

---

<sup>5</sup> Dazu aktuell anregend H. Heinelt (ed.) Handbook on Participatory Governance, Cheltenham 2018, und A.Bächtiger et.al., Oxford Handbook of Deliberative Democracy, Oxford, 2018

(Hessen mobil) mit fachlich fundierten Argumenten von der vielfältigen Unerfreulichkeit der Lichtwiesenbahn und von wesentlich besseren, innovativen Lösungsansätzen für die ÖPNV-Versorgung der TU zu überzeugen, einer wenig aussichtsreichen Strafanzeige gegen das Land anschließe. Schon um der eigenen Glaubwürdigkeit willen.

Gewiss rationaler weil der Streitsache angemessener wäre eine Klage vor dem Verwaltungsgericht: wegen schwerwiegender Verfahrensmangel, u.a. dass nach einer kürzlich bekannt gegebenen erheblichen Kostensteigerung die Förderwürdigkeit des Projekts nicht erneut überprüft wurde. Die Bürgerinitiative Lichtwiesenbahn hat jedoch das dazu erforderliche Klagerecht leider nicht.

Ich erlaube mir, eine Kopie dieses Schreibens

- an Herrn Verkehrsminister Winfried Hermann,
- an Herrn Oberbürgermeister Jochen Partsch,
- an Herrn Landrat Klaus Peter Schellhaas
- sowie an die taz-Beilage ‚Kontext‘ zu schicken.

Mit freundlichen Grüßen, mit guten Wünschen für die neue Legislaturperiode – und für mehr grünen Mut!

Ihr Eberhard Mühlich