

Klaus Feuchtinger: Rede zum 10 jährigen Bestehen der Darmstadt-Dieburger-Nahverkehrsorganisation

02.03.07, 16.00 Uhr Kreistagssitzungssaal, Landratsamt Darmstadt

Sehr geehrter Herr Landrat Jakoubek,
sehr geehrte Vorstandskolleginnen u.-kollegen,
stellvertretend für alle Mitglieder der Verbandsversammlung begrüße ich den Vorsitzenden Herrn Hörr,

??

sehr geehrter Herr Altenhein,
sehr geehrte Mitarbeiterinnen u. Mitarbeiter der DADINA,
sehr geehrter Herr Rohrman,
sehr geehrte Vertreterinnen u. Vertreter unserer zahlreichen Partnerunternehmen,
verehrte Gäste der heutigen Veranstaltung „10 Jahre DADINA“, *Dr. Braun?*
sehr geehrte Partnerunternehmen und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DADINA,
werte Gäste der heutigen Veranstaltung „10 Jahre DADINA“,

- 10 Jahre miteinander abgestimmte, konstruktive Arbeit im Zweckverband,
- 10 Jahre Arbeit an der ständigen qualitativen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs,

- 10 Jahre kontinuierliche Optimierung der quantitativen Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln inmit- ten der Stadt Darmstadt und der Region sowie
- 10 Jahre Weitblick über den jeweils eigenen Teller- rand der Stadt Darmstadt, des Landkreises Darm- stadt-Dieburg und der 23 umliegenden Gemeinden hinaus.

Dafür geht mein herzlicher Dank an alle, die in den zu- rückliegenden Jahren daran mitgewirkt haben, diese be- achtlichen Aufgaben zu bewältigen!

Meine Damen und Herren,

die DADINA dient nicht nur der gemeinsam koordinierten Beförderung von Personen, sondern auch der Förderung vielfältiger Institutionen und Interessen:

- sie führt Familien und Freunde, Verliebte, Jung und Alt, Menschen aus der ganzen Welt zusammen,
- sie bedient behördliche, schulische, gewerbliche, in- dustrielle, soziale und kulturelle Einrichtungen mit Kunden, mit Schülerinnen und Schülern, mit Studen- ten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, mit Rat- und Hilfesuchenden und – last but not least – mit Lern- und Wissbegierigen oder einfach nur Neugierigen und Unternehmungslustigen.

Um allerdings den tatsächlichen Stellenwert des *Öffentlichen-Personen-Nahverkehrs* erfassen zu können, erlauben Sie mir bitte eine schlaglichtartige Reise durch unsere jüngere – teilweise auch selbst gelebte - Mobilitätsgeschichte:

Dabei ist zunächst zu konstatieren: Der ÖPNV – damals allerdings noch nicht so genannt - hat Mobilität in der ersten prosperierenden und expansiven Phase der Industrialisierung Deutschlands überhaupt erst ermöglicht und er hat sie beschleunigt.

Besonders in den Großstädten hat die Erfindung der Eisenbahn und der „Elektrischen“ im letzten Drittel des 19. Jh. das so genannte Industrieproletariat in großer Zahl pünktlich und zuverlässig zu den Fabriken gebracht und damit die Dynamik der Wirtschaft, des Geschäftslebens sowie des sozialen und kulturellen Lebens befördert.

In Darmstadt, der einstigen Landeshauptstadt und Residenzstadt, ging es in der so genannten Gründerzeit zwar meist noch etwas gemächlicher zu, doch die erste Straßenbahn, die bereits ca. 5 Jahre nach der Reichshauptstadt Berlin in Betrieb genommen wurde, brachte die Beschäftigten schon vor 120 Jahren in unsere Büros, Betriebe, Geschäfte, in die Schule und in das Theater - und auch wieder nach Hause.

Vielleicht lässt sich atmosphärisch der Anfang der Mobilitätsgesellschaft als eine Ära des „*Strebens*“ sprachlich verdichten, mit der – soziologisch gesehen – auch ein gesellschaftlicher Mentalitätswandel einherging:

Die einzelnen Menschen nahmen immer längere Wege in Kauf, um in den expandierenden Industrie- und Geschäftszentren ihre Existenz und die ihrer Nachkommen zu sichern und um nach persönlichem Glück zu streben. Während dessen strebten in einem gleichlaufenden Prozess die demographisch wachsenden Nationalstaaten zum Wettlauf nach politischer Hegemonie, nach industriell-notwendigen Rohstoffen und nach räumlicher Ausdehnung.

Nach dem Zusammenbruch nationalstaatlichen „*Strebens nach dem Platz an der Sonne (1918) und des volksgemeinschaftlichen Strebens nach Weltherrschaft*“ (1945), folgte in der BRD bald eine individualisierte, scheinbar friedfertig-expansive Phase der Industriegesellschaft: Das Auto für Jedermann war der industrielle Motor – der ab den 60iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts als zunehmender, massenhafter Pendler- und Individualverkehr in die Städte drängte – auch nach Darmstadt. Seitdem besteht die Dichotomie Individualverkehr/ÖPNV, das eine lässt sich ohne das andere nicht mehr denken.

Der Siegeszug der Automobile verlagerte den Personenverkehr von der Schiene auf die Strasse und Darmstadts einstige Paradedstrassen mit den kriegsbedingten Freiflächen boten Platz für Einfalls-, Durchfahrts- und Ausfallstrassen - und für öffentlichen Parkraum.

Trotz der Einrichtung von neuen, zusätzlichen Bus- und Straßenbahnlinien sanken in dieser Zeitspanne kontinuierlich die Fahrgastzahlen; d. h. Bahnen und Busse unterlagen nicht nur im Wettbewerb mit dem schönen Schein aufpolierten Blechs und glänzenden Chroms, sondern auch dem illusionären Versprechen von Freiheit, Unabhängigkeit, Schnelligkeit und Grenzenlosigkeit der Autoindustrie. Dem Motto der Verkehrsverbände „freie Fahrt für freie Bürger“ hatte der fahrplan- und schienengebundene ÖPNV keine annähernd phantasmatische Traumwelt entgegenzusetzen.

Dem Straßenverkehr wurde in Darmstadt vieles – und etliche Menschen denken heute viel zu vieles – geopfert. Alexander Mitscherlichs kulturkritische Betrachtung von 1965 „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ verhallte zunächst ungehört.

Mit der jeweiligen Prognose vom bevorstehenden Verkehrskollaps, den die früheren Stadt- und Verkehrsplaner mit immer mehr und immer scheinbar besseren Über- und Unterführungen-, Straßen- und Parkhausführungen bis hin zu der gleichförmigen Monotonie unserer Städte wohlmeinend verhindern wollten, wuchs - auch angesichts von über zwanzigtausend Verkehrstoten - ab den 80er Jahren allmählich der Leidensdruck. Es zeigten sich erste Bürgeraktionen gegen Lärm- und Geruchsbelastungen und gegen den Verlust an Lebensqualität am Tage und Verzicht auf Schlafqualität in der Nacht.

Heute wissen wir mehr; wir wissen darüber hinaus, dass der automobiler Schadstoffausstoß den Treibhauseffekt und den Klimawandel mitbewirkt. Wir wissen auch, wie uns Forschung und Wissenschaft deutlich nachweisen, dass wir so nicht weitermachen können und uns der Verantwortung für die selbst angerichteten Umweltschäden umgehend stellen müssen.

Tatsächlich setzt endlich ein politisches Umdenken der Industrienationen ein. Und da Darmstadt keine Insel der Seligen ist, sind auch hier wie in der Region und in Abstimmung mit der Region Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂- und Feinstaub-Emissionen dringlich.

Diese werden zwangsläufig Einfluss auf die Nutzung des ÖPNV in Darmstadt nehmen und erfordern eine weitere Vernetzung und Vertaktung von Bahn, Straßenbahn und Bussen. Der ÖPNV wird die Welt sicher nicht alleine vor der bevorstehenden Klimakatastrophe retten können; der ÖPNV kann aber eine führende Rolle zur Linderung der menschengemachten Umweltschäden übernehmen.

Wo Gefahr ist, wächst auch das Rettende: immer mehr Bürgerinnen und Bürger interessieren sich für Umweltfragen, engagieren sich für ihre Stadt – und was noch wichtiger ist – hinterfragen selbstkritisch ihre eigenen Gewohnheiten und Einstellungen: viele ändern ihr Mobilitätsverhalten. Langsam aber sicher wird uns bewusst, unserem westlichen Lebensstil, unserem weitverbreiteten Wohlstand droht in Gänze der ökologische Kollaps. Davor bewahrt uns kein „staufreies Hessen“!

Bei der letzten Bürgerumfrage zur Lebensqualität in der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Jahre 2006 hielten – vielleicht auch deswegen - über 80 % der Rückmeldungen den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs für sehr wichtig oder wichtig.

Hier kann der ÖPNV weiterhin ansetzen und so wird die DADINA - entsprechend ihrer eigenen Qualitäten und Möglichkeiten - ein unverzichtbarer Wegbereiter zum zeitgemäßen, nachhaltigen Mobilitätsverhalten sein.

Die 10 Jahre des Bestehens der DADINA wurden bereits entsprechend genutzt: nach der Anbindung des Stadtteils Kranichstein an das Straßenbahnnetz konnte im Dezember 2003 ein neues Linienkonzept in Betrieb gehen. Damit war verbunden: mehr Direktlinien zum Hauptbahnhof, mehr Umsteigemöglichkeiten, mehr Pünktlichkeit, mehr Fahrten und mehr Ziele. In dieser Zeit konnten auch wichtige städtische ÖPNV-Bauprojekte realisiert werden und in Betrieb gehen: Die Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes mit dem zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und der Mobilitätszentrale sowie die neue Haltestelle Schloss. Mit dem Ausbaubeginn der Straßenbahnstrecke DA-Arheilgen und der Planung für die Streckenführung bis Alsbach, mit der Anschaffung von schadstoffarmen und kundenfreundlichen Bussen wurden und werden die Weichen in die Darmstädter Zukunft richtig gestellt.

Im Stadtverkehr Darmstadt werden auf 9 Strassenbahnlinien und 16 Buslinien mit z. T. höchstem Umweltstandard jährlich über 30 Mio Personen befördert, die lt. der oben genannten Umfrage, zu annähernd 70 % sehr zufrieden oder zufrieden mit dem ÖPNV sind. Ein derartiges Ergebnis wäre vor 10 Jahren undenkbar gewesen!

Machen wir uns auf den Weg, auch noch die Zufriedenheit der übrigen 30% zu erreichen! So wie ich die DADINA erlebe, nämlich weit entfernt von parteipolitischem Gezänk, dafür um so näher an den Fahrgästen, wird sie das schaffen – und zwar in weniger als 10 Jahren!