

Eine Vollenbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs ins Hochgeschwindigkeitsnetz wird es mit der Bahn nicht geben. Dies haben drei Vertreter des Bundesunternehmens am Mittwochabend dem Bauausschuss des Stadtparlaments versichert. Eher würde die Bahn ganz auf die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim verzichten, als dass sie alle ICE durch Darmstadt fahren ließe, sagte Projektleiter Paul Gerhardt.

Die Anhörung sollte als letzte Information der Parlamentarier dienen, bevor die Stadtverordnetenversammlung einen endgültigen Beschluss fasst, wie Darmstadt es mit dem ICE halten will. Notwendig war die außerordentliche Sitzung geworden, weil zuvor Oberbürgermeister Walter Hoffmann (SPD) die Konsenstrasse ausgeschlossen hatte, die bislang als Verhandlungsgrundlage zwischen Stadt, Region und Bahn galt.

Hoffmann wiederholte am Mittwoch noch einmal mit markigen Worten, dass diese Lösung, die einen Abzweig von der ICE-Strecke zum Hauptbahnhof vorsieht, aus seiner Sicht nicht machbar sei. Aus Sicht der Bahn schon. Zur Überraschung vieler erklärte Gerhardt ebenso wie sein Kollege Joachim Nied, die Konsenstrasse - obwohl sie die teuerste Lösung ist - würde finanziert und gebaut, sofern Darmstadt sie denn wolle.

Vier Varianten + 1

Variante 1: Alle ICE von Frankfurt nach Mannheim rauschen an Darmstadt vorbei. Dies wurde von der Bahn bevorzugt.

Variante 2: Alle ICE fahren durch den Darmstädter Hauptbahnhof, einige halten dort. Die Vollenbindung kostet 70 bis 135 Millionen Euro, die der Bund bezahlt.

Variante 3: Von der ICE-Haupttrasse gibt es einen Abzweig nach Darmstadt, den nur die Züge befahren, die auch in Darmstadt halten. Dieser "Bypass" kostet je nach Ausstattung 166 bis 245 Millionen Euro, die der Bund bezahlt.

Die in der politischen Diskussion Konsenstrasse genannte Variante hätte den Vorteil, dass man sich nicht alle Schnellzüge in die Stadt holt. Der Nachteil ist der enorme Flächenverbrauch, da Extra-Gleise durch Wohn- und Waldgebiete gelegt werden müssten.

Variante 4: Der Bau eines Haltepunkts in der Siedlung Tann kostet 100 Millionen Euro, die ebenfalls der Bund bezahlt. Einen ICE-Außenbahnhof wie den in Darmstadt-West geplanten gibt es unter anderem in Limburg und Kassel-Wilhelmshöhe. Nachteile für den Bahnreisenden sind das Umsteigen und der Transfer dorthin. Limburg und Kassel lassen sich allerdings nicht mit Darmstadt vergleichen, weil in der Südhessenmetropole Haupt- und West-Bahnhof nur wenige hundert Meter Luftlinie auseinanderliegen würden.

Neu: Kein ICE für Darmstadt, dafür eine schnelle S-Bahn zum Frankfurter Flughafen. Die Stadt müsste dafür 870 000 Euro jährlich bezahlen. (frs/ers)

Die Bahn würde auch eine an Darmstadt vorbeiführende Strecke bauen, die lediglich einen Haltepunkt in der Siedlung Tann aufweist. Von diesem Bahnhof West, den die Bahn selbst vor Wochen in einer aufwendigen medialen Inszenierung präsentiert hatte, war inzwischen jedoch kaum mehr die Rede; allein der Oberbürgermeister will ihn haben.

Hoffmann hofft auf Tann

Hoffmann hatte die Diskussion auf die Alternative Vollenbindung des Hauptbahnhofs oder Haltestelle Siedlung Tann beschränken wollen und, wie er deutlich machte, gehofft, dass dabei die Lösung Haltepunkt Tann übrigbleibe. Er habe sogar das Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme, das 2002 in einer detaillierten Untersuchung belegt hatte, dass der Halt Tann nur Nachteile hat, mit einer neuen Untersuchung beauftragt, die nun vielleicht das Gegenteil beweise. Das Ergebnis erwarte er im November.

Hoffmanns Manöver führte dazu, dass sich sowohl die Bahn als auch das Stadtparlament nun noch einmal mit dem Thema beschäftigen mussten, das seinerseits schon vor Jahren nach einer Hoffmann-Initiative ad acta gelegt worden war: die ausschließliche Führung der ICE-Strecke durch den Hauptbahnhof. Die war 2002 als Sieger aus dem Raumordnungsverfahren hervorgegangen und hatte danach als Fußnote im Bundesverkehrswegeplan Gesetzeskraft erlangt. 2007 wurde sie durch Hoffmanns Erfindung der Konsenstrasse ("Bypass") gekippt. Aus Sicht der Bahn gilt die Konsenstrasse nach wie vor, "und wenn sich die Stadt Darmstadt nicht bald für etwas anderes entscheidet, dann bauen wir die auch".

Am Mittwochabend ging es aber noch mal um den Traum der Vollenbindung: Alle Züge nur über den Hauptbahnhof. In einem Brief an den Oberbürgermeister vor fünf Wochen hatte die Bahn dagegen eine lange Parade von Einwänden aufgeföhren - beginnend damit, dass eine ICE-Strecke die Arzneimittelproduktion der Firma Merck in Gefahr bringe, bis zur Drohung, dass eine Lawine nächtlicher Güterzüge auf Darmstadt zurolle - wovon die Bahn auf Nachfrage nun abrückte: Auf ICE-Strecken gebe es gar keinen Güterverkehr.

Baudezernent Dieter Wenzel platzte schließlich der Kragen: "Was Sie hier sagen, ist überhaupt nichts Neues", polterte er, "Das Problem ist, dass Sie nicht sauber argumentieren. Sie machen es uns unendlich schwer, Ihre Sicht zu verstehen!" Auch wenn die Vollenbindung nicht mehr wirklich im Raum stand, wollte der Ausschuss wissen, was die Bahn gegen diese Lösung hat - jenseits aller angeblichen Nachteile für die Stadt. Die Antwort war eine Zahl: 250. Das ist die Stundengeschwindigkeit, mit der die Bahn durch Darmstadt fahren will - bei jenen ICE-Zügen, die hier nicht halten.

Klaus von Prümmer (CDU) rechnete vor, dass der Unterschied zwischen Tempo 250 und Tempo 160 bei der Durchfahrt Darmstadts lediglich 81 Sekunden ausmacht. Die Bahn aber klagte, das mache den "Takt zwischen Ruhrgebiet und München kaputt". Was Georg Hang (Alternative Darmstadt) zu der Bemerkung verleitete: "Darmstadt bremst Deutschland aus."

Neuer Vorschlag kommt an

Anders verhält es sich mit dem, was manchem im Ausschuss am Ende als Ei des Kolumbus erschien: Die Stadt verzichtet auf den ICE und bekommt dafür eine schnelle S-Bahn zum Flughafen. Diese Idee hatte die Industrie- und Handelskammer ins Spiel gebracht, die Bahn zeigte sich sehr angetan von dem Vorschlag. Mehrfach versicherte Joachim Nied am Mittwoch, dass dies "jederzeit zu verwirklichen" sei. Zur Verblüffung des Ausschusses stellte sich heraus, dass es bereits eine Arbeitsgruppe dazu gibt, mit Vertretern von Bahn, Rhein-Main-Verkehrsverbund und Stadt.

Sogar die Gleispläne sind schon gezeichnet, der Zugtyp ("Flirt") ist ausgesucht, die Betriebskosten sind berechnet: 4,3 Millionen Euro jährlich, zu tragen von Stadt und den beteiligten Landkreisen, was für Darmstadt Kosten von 870 000 Euro pro Jahr bedeutet. (ers)

[document info]

Copyright © FR-online.de 2009

Dokument erstellt am 09.10.2009 um 08:42:03 Uhr

Letzte Änderung am 09.10.2009 um 12:54:06 Uhr

Erscheinungsdatum 09.10.2009 | Ausgabe: r3s