



## Untragbarer Reisezeitverlust über ICE-Bahnhof Tann

Darmstadt, 21.01.2010

**PRO BAHN** Starkenburg sieht sich durch das aktuelle Gutachten des ZIV in seiner Ansicht bestärkt, daß ein neuer Fernbahnhof "Darmstadt West" gegenüber einer Vollenbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs nur Nachteile für Darmstadt und die Region bedeutet. Dr. Gottlob Gienger, Vorsitzender des Regionalverbands, führt hierzu aus, die Gutachter hätten u. a. festgestellt, daß die Reise- und Umsteigezeit zwischen dem Darmstädter Hauptbahnhof und einem neuen Westbahnhof im besten Fall 20 Minuten, vermutlich aber eher bis zu 25 Minuten betragen wird. Jedweder Vorteil der ICE-Anbindung ist damit zunichte gemacht. Dr. Gienger: "Insbesondere der immer wieder von Seiten der IHK propagierte Shuttle zum Flughafen erweist sich dadurch als reine Luftnummer. In den 20 Minuten, die Fahrgäste alleine für den Bahnhofswchsel benötigen, sind sie mit dem Airliner-Bus der Heag mobilo bereits kurz vor dem Flughafen angekommen - und das zum RMV-Tarif mit geringem Zuschlag. Eine ICE-Fahrkarte zwischen Darmstadt und Frankfurt-Flughafen kostet dagegen schon heute mit 14,50 EUR etwa doppelt soviel wie der regionale Tarif, und dabei sind noch nicht einmal die Bahnen und Busse im Vorlauf des Kreises und der Stadt Darmstadt einbezogen."



Ähnlich schlecht sieht es mit Fernverbindungen zu weiteren Zielen aus. "Durch den Zeitverlust von 20 Minuten geht jeglicher Vorteil einer ICE-Anbindung verloren. Die Zeitersparnis der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim wird durch den verlängerten Umsteigezwang für Fahrgäste aus der Region Starkenburg zunichte gemacht oder sogar ins Gegenteil verkehrt", so Gienger weiter. Zudem besteht in Darmstadt Hbf eine hervorragend organisierte Nahverkehrsdrehscheibe, zu der sich stündlich immer zur Minute 30 Züge aus allen Richtungen treffen und die durch einen stündlichen ICE hervorragend ergänzt werden kann. Wer nun erst 20 Minuten Umsteigezeit zum Fernbahnhof einplanen muss, hat dann mindestens in einer Richtung keinen Anschluss. Damit ist der Reisezeitvorteil durch den schnelleren ICE noch weiter aufgezehrt. "Für teures Geld bekommen Darmstadt und die Region daher nur eine äußerst unzulängliche Lösung geboten." Nur eine Vollenbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs, so Gienger, ermöglicht schnelle Umsteigezeiten von 5 Minuten. Der Fahrgastverband sieht auch weiterhin keine Lösung, wie der Shuttleservice zwischen Westbahnhof und Hauptbahnhof sinnvoll realisiert werden soll. "Die DB wird sich mit Sicherheit nicht an den Kosten für den zusätzlichen Straßenbahnbetrieb beteiligen", führt Gienger aus, "und aus welchen Töpfen die chronisch finanzschwache Stadt oder der Landkreis das Geld für die Zusatzfahrten aufbringen sollen, ist völlig unklar." Bereits jetzt würden dringliche Schienenprojekte wie eine Straßenbahn nach Weiterstadt oder in den Ostkreis mangels Finanzkraft ständig verschoben. Ebenso unklar ist, wie die zusätzlichen Bahnen den Hauptbahnhof anbinden sollen. Schon heute ist die Stadt Darmstadt nicht in der Lage, den Bahnen und Bussen an der überlasteten Kreuzung Rheinstraße/Berliner Allee, den Vorrang einzuräumen, der den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gebührt. Wie dann noch eine weitere Linie diesen Kreuzungsbereich passieren soll, ohne die gegenseitigen Blockaden zu verschärfen, ist nicht klar. Eine alternativ vorgeschlagene Brücke über den Hauptbahnhof sieht **PRO BAHN** ebenfalls in weiter Ferne, da hier erhebliche Baukosten anfallen, welche die Stadt Darmstadt in den kommenden Jahren nicht finanzieren kann.