

*Darmstadts Hauptbahnhof  
ohne ICE-Anschluss?*



> Die seit Ende der 1990er-Jahre währende Diskussion um die ICE-Anbindung der Wissenschaftsstadt Darmstadt an die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar hat im Jahr 2009 keine Fortschritte gemacht. Stattdessen wurden die im Raumordnungsverfahren 2004 akzeptierten Planungen aufgrund der lautstarken, aber nicht sachdienlichen Proteste der Anwohner der Eschollbrücker Straße verworfen. Im März 2009 brachte Oberbürgermeister Walter Hoffmann in einem weiteren Alleingang den tot geglaubten ICE-Haltepunkt „Siedlung Tann“ an der Autobahn A5 wieder in die Diskussion. Dieser Beitrag versucht, Außenstehenden einen Eindruck von der Lage zu geben.

**ICE-Anbindung der Wissenschaftsstadt Darmstadt:**

## Debatte auf unterirdischem Niveau

**Umweltschützer sabotieren ICE zum Hauptbahnhof**

### Der Konsens und die Bürgerproteste

Eigentlich schien vor drei Jahren die Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an das ICE-Netz und die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim gesichert. Weil die Neubaustrecke, die vom Frankfurter Hauptbahnhof und dem Flughafenbahnhof nach Mannheim nahe an der Autobahn gebaut werden sollte, befürchtet man nicht nur bei PRO BAHN, dass Darmstadt ganz vom Fernverkehr abgehängt wird. Während die Anbindung Darmstadts von Norden her über die vorhandene Bahnlinie von Wiesbaden nach Darmstadt problemlos ist, ist für die Ausfädelung nach Süden eine Neubaustrecke erforderlich. Dieser Neubauabschnitt durch dicht besiedeltes Stadtgebiet ist das Problem, das zu heftigen Diskussionen und Protesten führt. Im Februar 2007 stellten Stadt, Land und DB der Öffentlichkeit eine sogenannte

Konsenstrasse vor. Diese sollte eingleisig und in gerader Linie vom Darmstädter Hauptbahnhof nach Südwesten auf die Neubautrasse führen.

### ICE für Darmstadt retten

Was sich seither in Darmstadt abspielt, bewegt sich auf einem sprichwörtlich unterirdischen Niveau: Autolobbyisten, Anwohner und Umweltschützer, insbesondere der BUND Kreisverband Darmstadt, diffamieren den Schienenverkehr als umweltvernichtendes Monster. Brigitte Martin vom BUND Hessen sagte in der Hessenschau, dass der Bau einer Trasse drohe, „die keiner will, die Natur zerschneidet, die Lärm für die Menschen bedeutet, die wenig Entwicklungschancen für die Wirtschaft und die Stadtentwicklung der Stadt bietet und die Stadtentwicklung kaputt macht“. Anwohner und beratungsresistente Kommunalpolitiker wollen die Neubaustrecke

im Stadtgebiet in Tunnel verbannen. Die Kosten und betrieblichen Nachteile sind ihnen gleichgültig. Der DB ist diese Option hingegen zu teuer, sodass Darmstadt der Verlust jeglicher Anbindung an das ICE-Netz droht.

Im Frühjahr 2009 brachte Darmstadts Oberbürgermeister Walter Hoffmann im Alleingang den alten, längst als untauglich verworfenen Vorschlag eines neuen ICE-Haltepunkts „Darmstadt West“ im Stadtteil Tann wieder ins Spiel. Dahinter steht die Behauptung, die sogenannte Konsenstrasse sei nicht mehr durchsetzbar, und mit „Darmstadt West“ sei der ICE-Halt für Darmstadt zu retten. Drei Kilometer westlich der Stadt kreuzt die Bundesstraße 26 und die Straßenbahn nach Griesheim die Autobahnen A67 und A5. Auf der Ostseite der A5 und beiderseits der B26 liegt die kleine Siedlung Tann. Hier soll der ICE-Bahnhof entstehen.

→

### Bisherige Untersuchungen

Im Auftrag der Stadt Darmstadt, der Region Starkenburg, des hessischen Wirtschaftsministeriums, des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), der IHK Darmstadt sowie der DB AG hatte das Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme (ZIV) mehrere detaillierte und auch für Entscheidungsträger lesenswerte Studien erstellt:

- Bei der vor einigen Jahren gefundenen Vorzugsvariante der Bedienung des Darmstädter Hauptbahnhofs wurde in dem Gutachten (ZIV1) ausgeführt, dass ein ICE-Haltepunkt in Darmstadt nur dann über das notwendige Verkehrsaufkommen verfügt, wenn dieser von den Städten an den Umlandstrecken aus bequem erreichbar ist.
- Im Gutachten (ZIV2) wurde auch eine vergleichende Bewertung der ICE-Halte in Darmstadt Hauptbahnhof und in der Siedlung Tann vorgenommen. Insbesondere sind alle verkehrlichen Nachteile des ICE-Halts Siedlung Tann eindeutig dokumentiert.

Die DB zeichnete schnell Skizzen eines Hochhaus-Bahnhofs zwischen zwei Autobahnen. Die Befürworter der „Darmstadt-West“-Lösung glauben fest daran, dass die nördliche Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an das Hochgeschwindigkeitsnetz gebaut wird, damit darauf Nahverkehrszüge zum Flughafen fahren können, und daran, dass der Bahnhof West Verbindungen in alle großen Zentren schaffen würde.

Die vorrangige Anbindung an den Frankfurter Flughafenbahnhof hat sich bei der IHK Darmstadt und etlichen Kommunalpolitikern zu einer fixen Idee ausgewachsen. Vom West-Haltepunkt werden dort hin aber nur ICE zu einem exorbitant hohen Fahrpreis verkehren. Eine Fahrt vom Flughafen Frankfurt zum Hauptbahnhof Frankfurt kostet heute 12 Euro, nach Darmstadt wird es nicht billiger. Ob aus Mitteln des Bundes eine Nahverkehrsanbindung von Darmstadt zum Flughafen finanziert wird, wenn dort kein ICE fahren soll, steht in den Sternen.

Ein Riss geht nun durch die Darmstädter Politik, und das auf einer ganz ungewohnten Linie:

*„Darmstädter ICE-Verhältnisse, eine kleine Bilanz: das Stadtoberhaupt gegen das Parlament, die IHK mit Umweltfreunden gegen die CDU. Der Traum vom ICE: eigentlich ein Alptraum in Darmstadt.“*  
Hessischer Rundfunk, Hessenschau vom 14.10.2009

### Diskutanten ohne Wissen

Die meisten der Diskutanten und Entscheidungsträger haben von den unschätzbaren Systemvorteilen des hart erkämpften Integralen Taktfahrplans, wie ihn der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) im Darmstädter Hauptbahnhof seit 1995 schrittweise verwirklicht hat, und von anderen Fakten nicht die leiseste Ahnung. Eine Debatte über ein Betriebskonzept für die Neubaustrecke und für die Halte im „Westbahnhof“ hat bisher nie stattgefunden. Die geltende politische Vorgabe aus

Berlin lautet immer noch, dass der Fernverkehr durch die Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, sodass DB Netz kein Betriebskonzept erstellt, ja gar nicht erstellen darf. In Wiesbaden weiß man, dass eine ICE-Kurve (nach Limburg) noch nicht bedeutet, dass darauf auch Züge fahren. Bis Darmstadt hat sich das nicht herumgesprochen. Fakt ist auch, dass ein ICE-Halt auf freier Strecke die Vernichtung gleich mehrerer Fahrtrassen ist. Das fällt heute noch sehr zwischen Köln und Frankfurt ins Gewicht und wird sich auf der weit mehr belasteten Neubaustrecke an Darmstadt vorbei noch viel deutlicher zeigen. Das einzige Argument, um einen ICE-Halt zu rechtfertigen, sind viele Fahrgäste.

### Grundwissen über Darmstadt ...

Das Oberzentrum Darmstadt hat 142.000 Einwohner, der umgebende Landkreis Darmstadt-Dieburg 289.000 Einwohner. Die deutlich dichter besiedelten Bereiche liegen am Rand des Odenwaldes und damit östlich und südlich des Stadtkerns.

„Der Hauptbahnhof Darmstadt liegt nach Expertenschätzung und Angaben des RMV mit ca. 55.000 Ein- und Aussteigern\* nach Frankfurt am Main an zweiter Stelle in der Benutzerfrequenz aller hessischen Bahnhöfe, vor Kassel-Wilhelmshöhe und Wiesbaden. Zur Erhaltung der Bedeutung für Südhessen und zur Stärkung des Schienenverkehrs gemäß politischer Zielsetzung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 ist ein temporärer Halt mehrerer ICE-Linien im Hbf Darmstadt somit unverzichtbar“ (ROV, S. 66).

In Darmstadt Hauptbahnhof besteht in jeder Stunde zur Minute 30 ein Taktknoten,

*„Darmstadt West“: Zwischen Autobahn und Siedlung möchte die Industrie- und Handelskammer einen ICE-Anschluss ...*



*... mit dem „Charme“, den man von Limburg Süd kennt. Doch die Siedlung Tann (links) ist kein flacher Acker, die Anlage von Parkhäusern wird teuer.*

in dem sich alle Züge der Main-Neckar-Bahn, der Odenwaldbahn und der Hessischen Ludwigsbahn Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg begegnen und damit von jeder Richtung in jede Richtung innerhalb weniger Minuten umgestiegen werden kann.

### ... und einen Haltepunkt West

Die Fahrzeit der Straßenbahn vom Hauptbahnhof zur Siedlung Tann liegt bei nur vier bis fünf Minuten. Diese erscheint auf den ersten Blick gering. Doch es handelt sich eben um eine Straßenbahn und nicht um ein kontinuierlich und rund um die Uhr verfügbares Shuttle-Verkehrsmittel, wie es etwa die Hängebahn am Düsseldorfer Flughafen darstellt. Daraus ergeben sich weit reichende Konsequenzen:

- Bei einem ICE-Halt in der Siedlung Tann beträgt die erforderliche Umsteigezeit vom Regionalverkehr im Hauptbahnhof zum ICE und umgekehrt mindestens 20 Minuten, in Schwachlastzeiten auch 30 Minuten.
- Die Abstimmung der Fahrpläne von Straßenbahn und Regionalverkehr ist nicht gesichert. Der Umsteigerverkehr wäre zu gering, um einen auf die Zugfahrten abgestimmten Fahrplan zu rechtfertigen. Ein Taktfahrplan für die ICE-Züge ist, genauso wie in Limburg Süd und Montabaur, nicht zu erwarten. Eine umsteigefreie Straßenbahnverbindung vom Hauptbahnhof zur Siedlung Tann besteht zurzeit nicht und müsste erst eingerichtet werden.
- Die teilweise im Straßenraum verkehrende Straßenbahn ist verspätungsanfällig. Ihr absoluten Vorrang auf den Stra-

ßenkreuzungen einzuräumen ist nicht möglich, da das Verkehrsaufkommen sehr hoch ist. Die Straßenbahn quert zweimal die Rheinstraße, die auch der Autobahzubringer ist.

- Insbesondere für Reisende mit Gepäck ist mehrfaches Umsteigen unattraktiv. Die mehrfach notwendige Nutzung der Aufzüge führt zu zusätzlichen Zeit- und Anschlussverlusten.
- Der ICE-Bahnhof Tann befände sich in einer Randlage, die außer der vorhandenen Straßenbahnlinie nach Griesheim keine weitere Nahverkehrslinie rechtfertigen würde. Auch aus den zum Hauptbahnhof verkehrenden Straßenbahnen, Stadt- und Regionalbussen müsste erneut umgestiegen werden.
- Die Einrichtung zusätzlicher Buslinien ist auch deshalb nicht zu erwarten, weil es keinen Kostenträger gibt, der die Defizite tragen will.

### Station Tann: Negative Wirkung auf Stadt und Region

Vom Bau eines ICE-Haltepunkts vor den Toren der Stadt sind erhebliche negative Auswirkungen für die Stadt Darmstadt und das Umland zu erwarten. Der im Verhältnis zum Darmstädter Hauptbahnhof geringere Bedarf lässt die Frage aufkommen, wie viele ICE hier überhaupt halten werden. An der „nachfragegerechten“ Reduzierung von ICE-Halten in Limburg Süd lässt sich diese Wirkung ablesen.

- Aufgrund der geringen Frequenz der Zughalte ist zu erwarten, dass ein ICE-Bahnhof Tann keine attraktive Aufenthalts- und Versorgungsqualität erreicht, weil weder eine Fahrkartenausgabe noch

Geschäfte mit einem zufriedenstellenden Umsatz rechnen können. Trotz 2.000 Ein- und Aussteigern täglich ist der Bahnhof Limburg Süd öde. Auch der Ludwigshafener Hauptbahnhof ist am Stadtrand verödet.

- Ein ICE-Halt am Stadtrand würde in erster Linie von Autofahrern angenommen werden, und zwar auch aus Städten und Gemeinden, die günstige öffentliche Verkehrsverbindungen zum Darmstädter Hauptbahnhof besitzen. Die Region würde durch zusätzlichen Autoverkehr belastet.
- Die Folgekosten für die örtliche Erschließung und für Parkhäuser sowie die von der IHK geforderte Entwicklung des Umfeldes würden der Stadt zur Last fallen.

### ICE-Halt ist nur am Hauptbahnhof gesichert

Nur die direkte Erreichbarkeit des ICE-Anschlusses von den Mittelzentren Bensheim, Dieburg, Groß-Gerau, Langen oder Reinheim sichert dem ICE-Halt in Darmstadt ein ausreichendes Aufkommen. Der Reisezeitvorteil des ICE bis zu den Halten Mannheim und Frankfurt würde für Umsteiger verloren gehen, wenn sie mit der Straßenbahn zur Siedlung Tann fahren müssten. Dann ist die Fahrt direkt zum Frankfurter oder Mannheimer Hauptbahnhof oder zum Flughafenbahnhof genauso schnell wie der Umstieg am Westbahnhof. Ein ICE-Halt pro Stunde und Richtung genau zur Taktknotenzeit zur Minute 30 würde ausreichen, um optimale Anschlüsse in alle Richtungen an den bestehenden Zugfahrplan herzustellen. Die Umsteigezeit innerhalb des Hauptbahn-



Limburg Süd: In den Nahverkehr steigt nur eine Handvoll Fahrgäste um. Der nächste Bus fährt in zwei Stunden.

„Darmstadt West“: Die Straßenbahn fährt ohnehin vorbei. Aber die meisten ICE-Fahrgäste werden mit dem Auto kommen.



hofs beträgt nur drei bis fünf Minuten. Der sanierte Darmstädter Jugendstil-Hauptbahnhof bietet den Fahrgästen Aufenthaltsqualität, Reisezentrum, Cafés und Einkaufsmöglichkeiten. Darauf verweist zu Recht der CDU-Fraktionsvorsitzende Rafael Reißer und meint, dass Darmstadt stolz auf seinen für 50 Millionen Euro sanierten Bahnhof sein könne – ein Neubau am Stadtrand sei Geldverschwendung. Dem ist eigentlich nichts hinzuzufügen.

### Bäume retten statt Bilanz ziehen?

**B**ei der Debatte um die „Konsensstrasse“ fällt auf, dass der BUND einseitig die Rettung von einigen Bäumen in den Vordergrund stellt, während eine vergleichende Umweltbilanz der Alternativen nicht gezogen wird. So wird die Rodung von Wald an der Autobahn zum Bau weiterer Fahrspuren genauso kommentarlos hingegenommen wie der Bau eines Bahnhofs und eines Bürozentrums an der Autobahn, die geradezu zum Autofahren herausfordern. Genauso einseitig argumentieren die Anwohner der Eschollbrücker Straße. Die ICE-Lärmbelastung bei ebenerdiger Südanbindung des Hauptbahnhofs über die „Konsensstrasse“ ist bei 66 Zügen

tagsüber und 6 Zügen nachts und bei den vorgesehenen Geschwindigkeiten von 100-140 km/h vernachlässigbar im Vergleich zur bestehenden Lärm- und Schadstoffbelastung durch 25.000 Autos und Lkws pro Tag auf der Eschollbrücker Straße. Deshalb sind die Einwendungen der Bürgerinitiative Eschollbrücker Straße, des BUND, der Darmstädter Grünen u. a. gegen die ebenerdige Südanbindung des Hauptbahnhofs sowie die Forderung nach einer Untertunnelung überzogen. Die Tunnellösung kostet 111,9 Mio. Euro gegenüber 67,6 Mio. Euro für eine oberirdische Anbindung.

### Ein eindeutiges Fazit

Ein ICE-Halt in der Siedlung Tann ist verkehrstechnisch aberwitziger Murks: Für mehr als 100 Mio. Euro würde eine Betonburg gebaut, die genauso zur Betonruine werden würde wie der 1968 gegen alle Vernunft gebaute „Hauptbahnhof“ Ludwigs-hafen.

Darmstadt und die Region brauchen eine vollwertige ICE-Anbindung des Hauptbahnhofs von Norden und Süden zum Hauptbahnhof. Diese Forderung von PRO BAHN stimmt mit dem Raumordnungsverfahren und dem Bundesverkehrswe-geplan überein.

PRO BAHN hofft, dass mit diesen Argumenten die Diskussion wieder in rationale Bahnen gelenkt werden kann. Planung und Bau des Darmstädter Hauptbahnhofs von 1906 bis 1912 durch die Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion in Mainz waren planerische und ingenieurtechnische Meisterleistungen und zeigen, dass damals eine zukunftsorientierte und effiziente Verkehrsplanung mit einem Nutzungshorizont von 100 Jahren auch in Darmstadt möglich war.

(re/egg)

### Quellenangaben:

- ZIV1: „Netz 21 – Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein-Neckar, Anbindung Darmstadt“, 13.10.2000.
- ZIV2: „Netz 21 – Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein-Neckar, Anbindung Darmstadt, Integrierte Planung Phase II, Untersuchung der möglichen Fernbahnhofsstandorte“, 13.02.2002, siehe [www.ziv.de/download/ice\\_halt\\_darmstadt\\_phase\\_2\\_kurzfassung.pdf](http://www.ziv.de/download/ice_halt_darmstadt_phase_2_kurzfassung.pdf)
- ROV: Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar der DB AG – Landesplanerische Beurteilung – Regierungspräsidium Darmstadt, 23.06.2004.
- \*Stand aktualisiert Januar 2010, ohne Fahrgäste des Fernverkehrs. Quelle: RMV.

## Erfahrungen mit Limburg Süd

■ Seit Ende 2002 ist die Neubaustrecke Frankfurt – Köln in Betrieb. Auch nach sieben Jahren steht nur ein halbes Dutzend Gebäude an den über einem Kilometer langen Straßen. Bautätigkeit auf den rund 200.000 Quadratmetern voll erschlossener Gewerbeflächen ist nicht erkennbar. Der Preis der Gewerbeflächen liegt aufgrund hoher Erschließungskosten mit 110 Euro je Quadratmeter etwa um ein Drittel höher als im übrigen Stadtgebiet. Rund 1.800 abgestellte Autos, davon mehr als ein Drittel auch übers Wochenende, säumen diese Straßen – der P+R-Platz genügt dafür nicht.

Ein Parkhaus für 570 Fahrzeuge soll gebaut werden, wofür die Stadt 2 Mio. Euro und das Land Hessen 3 Mio. Euro aufwenden wollen – ein privater entgeltpflichtiger „Dauerparkplatz“ steht indessen leer.

Nach Ankunft eines ICE steigen die meisten Fahrgäste in die abgestellten Autos, nur eine Handvoll fährt weiter mit dem Bus in die Stadt. Der Bus-Shuttleverkehr wurde genauso wie der Fahrplan des ICE nach Wiesbaden und zum Kölner Flughafen mangels Nachfrage deutlich reduziert, viele ICE-Abfahrten haben keinen direkten Anschluss, manche überhaupt keinen. Das überdimensionierte Bahnhofsgebäude ist menschenleer, das Reisezentrum ist nur unter der Woche zeitweise geöffnet. Die Automatik der schweren Schwingtüren ist defekt. Andere Reisende beschwerten sich über defekte Aufzüge und SOS-Säulen, an denen sich niemand meldet.



ICE-Bahnhof am Stadtrand – kein städtebauliches Erfolgsmodell: Die fertig erschlossenen Flächen am ICE-Bahnhof Limburg Süd verkaufen sich wie sauer Bier.