

ICE Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar

Positionspapier zur Anbindung der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Gliederung

I Hintergrund / Historie.....	3
II Haltung der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar zur Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar.....	5
III Beschreibung der möglichen Varianten	6
1. Fernbahnhof West – Variante II	8
2. Trassierungen über Darmstadt Hbf – Varianten III, IV und V	10
2.1 Konsenstrasse – Variante V.....	14
2.2 Vollanbindung Darmstadt Hauptbahnhof – Varianten III / IV.....	15
3. Fernbahnhof West mit leistungsfähiger nördlicher Anbindung von Darmstadt Hbf an die HGS – Variante VI.....	16
IV Gegenüberstellung der Varianten – Bewertung aus Sicht der Wirtschaft	18
V Abschließende Bewertung - Forderungen der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar.....	21

I Hintergrund / Historie

Die Strecke ist Bestandteil der Transeuropäischen Schienennetze (TEN) der EU und somit als Lückenschluss von größter Bedeutung. Insbesondere durch die Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsstrecken Köln/Bonn – Frankfurt, Hannover – Würzburg sowie Stuttgart – Mannheim entstanden erhebliche Engpässe im existierenden Schienennetz der Region. Die vorhandenen Trassen – Riedbahn und Main-Neckar-Bahn – können das Verkehrsvolumen derzeit kaum noch verkraften. Insbesondere durch die Inhomogenität der dort gefahrenen Geschwindigkeiten, bedingt durch die Mischung von Regional- und Fernverkehren im Personen- wie Güterverkehr, kommt es bereits heute zu Verspätungen. Legt man nun die Wachstumsprognosen im Schienenverkehr bis 2025 zu Grunde wird deutlich, dass der alsbaldige Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke (HGS) unausweichlich ist.

Die Diskussion um einen ICE-Halt in Darmstadt geht schon einige Jahre zurück, was durch die nachstehende chronologische Auflistung verdeutlicht wird.

1999 – 2001	Voruntersuchungen „Integrierte Planung Südhessen“ zur Einbindung der damaligen Region Starkenburg in die Neubaustrecke – Prüfung der Machbarkeit einer Streckenführung über Darmstadt Hbf durch diverse Studien
2002 – 2004	Gründung des Arbeitskreises „Pro ICE Halt Darmstadt“ zur Koordinierung der Interessen im Rahmen des anstehenden Raumordnungsverfahrens (ROV)
2003 – 2004	Durchführung des Raumordnungsverfahrens mit dem Ergebnis: Einbindung Darmstadt Hbf ist aus raumstruktureller Sicht zwingend erforderlich
2004 – 2006	Planungen ruhen, da die DB AG eine Streckenplanung an Darmstadt vorbei favorisiert
Oktober 2006 – Januar 2007	Abstimmungsgespräche DB AG, Stadt DA und Region zur Streckenführung über Darmstadt Hbf
Januar 2007	Abstimmungspapier zwischen DB AG, Stadt Darmstadt, Technologieregion Darmstadt Rhein Main Neckar und Land Hessen zur sog. Konsenstrasse
Februar 2007	Einigung auf Konsenstrasse: DA wird westlich umfahren und über einen nördlichen und südlichen Bypass an die HGS angeschlossen
Mai 2007	Konstituierung der ICE-Beirates
September 2007	Konstituierung des Regionalforums zum fachlichen Austausch und zur Vorstellung des Fortschritts bei der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens
November 2007	B90 / Die Grünen distanzieren sich von Konsenstrasse: Nutzen von 1 Zug/h Richtung Norden und 1 Zug/h Richtung Süden sei zu gering (max. 2/h und Richtung seien möglich,

so die Bahn)

Februar 2008	DA einigt sich auf den Anschluss der Stadt an die HGS und überlässt der Bahn die Trassenführung. Die Stadtverordnetenversammlung Darmstadt übermittelt einen Forderungskatalog an die Bahn, mit der Bitte um Prüfung und Konkretisierung der südlichen Anbindung von Darmstadt Hbf
März 2008	Kreis Bergstraße kritisiert das Vorhaben. Einhausen, Lorsch und Bensheim fordern einen 12km langen Tunnel zwischen Langwaden und der Raststätte Lorsch
August 2008	Bahn stellt Erläuterungen zur südlichen Anbindung von Darmstadt Hbf vor
Oktober 2008	Darmstädter Stadtparlament fordert die DB AG nach verstärktem Protest der Bürgerinitiative Heimstättensiedlung auf zu prüfen, ob die Trasse entlang der Eschollbrücker Straße in Tieflage und ggf. mit Deckelung erfolgen kann
März 2009	Bahn gibt Kosten für die Trassierung entlang der Eschollbrücker Straße bekannt: <ol style="list-style-type: none">1. Oberirdisch: 67,6 Mio. €2. Troglage: 102,9 Mio. €3. Tunnel: 111,9 Mio. €
Mai 2009	OB Hofmann distanziert sich von der Konsenstrasse und fordert stattdessen (aus Kostengründen) die Streckenführung über einen Fernbahnhof West
Juni 2009	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den 1. von 4 Planfeststellungsabschnitten

II Haltung der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar zur Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar

Die IHK Darmstadt Rhein Main Neckar begrüßt den Neubau einer Eisenbahntrasse, um die Lücke im Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen den Metropolregionen Rhein/Main und Rhein-Neckar miteinander zu schließen.

Durch den Bau erreicht nicht nur der nationale und transeuropäische Schienenverkehr eine neue Qualität, sondern auch der regionale, da es zu erheblichen Entlastungseffekten auf den bestehenden Strecken kommt. Mit der HGS ist demnach auch die Forderung verbunden, den regionalen Schienepersonenverkehr zu verbessern.

Mit dem Bau der Trasse verbindet die IHK Darmstadt als Vertreterin der regionalen Wirtschaft folgende Ziele:

1. Durch die Hochgeschwindigkeitsstrecke erhält die Region Darmstadt Rhein Main Neckar einen direkten Anschluss ans Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn.
2. Mit der Realisierung der HGS erhält die Wissenschaftsstadt Darmstadt wie auch die Region einen direkten Schienenanschluss an den Fernbahnhof Frankfurt Flughafen.
3. Mit dem Bau der HGS entstehen auf den bestehenden Trassen Entlastungseffekte. Diese frei werdenden Kapazitäten sind durch eine leistungsfähige SPNV-Verbindung der Metropolregionen Frankfurt Rhein/Main und Rhein-Neckar zu nutzen.

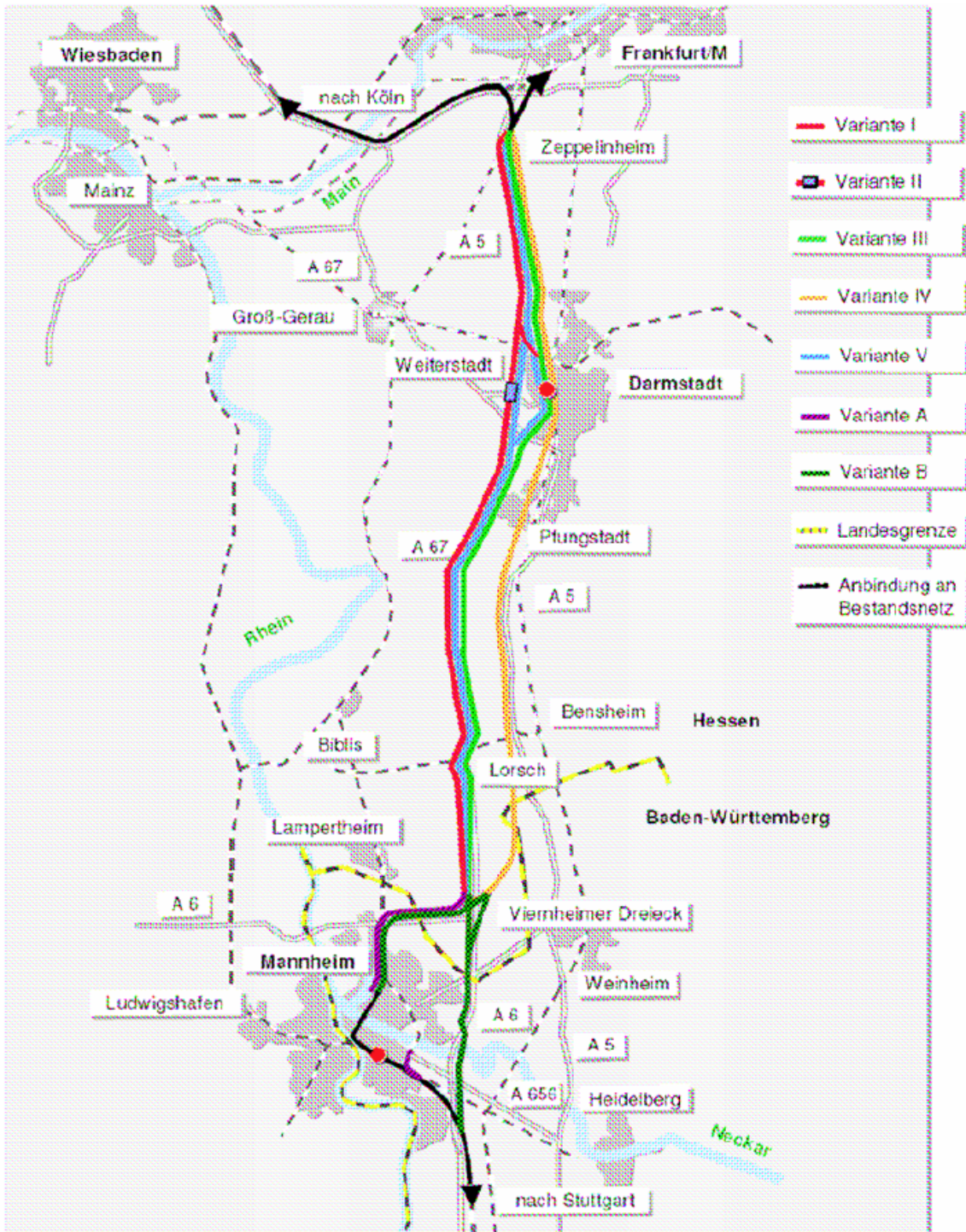
Die Trassenführung ist dabei so zu wählen, dass entlang der Strecke bestehende und geplante Gewerbegebiete und –betriebe so wenig wie möglich tangiert werden; dies gilt auch für Erweiterungsperspektiven.

III Beschreibung der möglichen Varianten

Im Vorfeld des im Juni 2009 eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens für den 1. von insgesamt 4 Abschnitten, in die das Verfahren untergliedert ist, wurde ein Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt. Das ROV hat die Aufgabe, neben der Prüfung der Raumverträglichkeit des Vorhabens, selbiges auch mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung abzustimmen. Gemeint ist damit die Frage, ob die Ziele, die im Raumordnungsplan Südhessen 2000 festgeschrieben sind, mit den Planungen der HGS einhergehen oder ob Zielkonflikte bestehen. Das Ergebnis des ROV stellt ganz deutlich heraus, dass eine Anbindung des Oberzentrums Darmstadt im Sinne der raumordnerischen Zielvorstellungen erforderlich ist. Ebendies geht auch aus dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan hervor.

Im Rahmen des ROV wurden verschiedene Trassen für die Realisierung der HGS untersucht. Diese werden im vorliegenden Papier skizziert und hinsichtlich ihrer positiven wie negativen Effekte für die Region und insbesondere für die südhessische Wirtschaft und deren Entwicklungspotential in Darmstadt Rhein Main Neckar einander gegenübergestellt. Im Einzelnen geht es dabei um die so genannte Konsenstrasse (Variante V Abb. 1), die Vollenbindung Darmstadts (Varianten III, IV Abb. 1) und die jüngst wieder in die Diskussion eingebrachte Anbindung Darmstadts über einen Fernbahnhof West (Variante II Abb. 1), der an der Bundesautobahn (BAB) 67 gelegen ist. Er befände sich im Schnittpunkt der BAB 5, der BAB 67, der BAB 672 und der Bundesstraße (B) 26 außerhalb Darmstadts.

Abbildung 1: Trassenvarianten



Quelle: DB AG

1. Fernbahnhof West – Variante II

Die Variante II entspricht in der Trassierung der Variante I, der Direttissima. Die Planung für diese Variante sieht vor, Darmstadt durch einen Fernbahnhof West in der Siedlung Tann an die HGS anzubinden. Dieser neue Bahnhof würde im Schnittpunkt der BAB 5, der BAB 67, der BAB 672 und der B 26 außerhalb Darmstadts an der BAB 67 liegen (Abb. 2). Die bauliche Gestaltung des neuen Bahnhofes sieht zwei Haltegleise mit Bahnsteig vor. Zudem sind zwei getrennt geführte Gleise geplant, die den Durchgangsverkehr aufnehmen, der nicht am Bahnhof Darmstadt West hält (Abb.3).

Abbildung 2: Fernbahnhof West

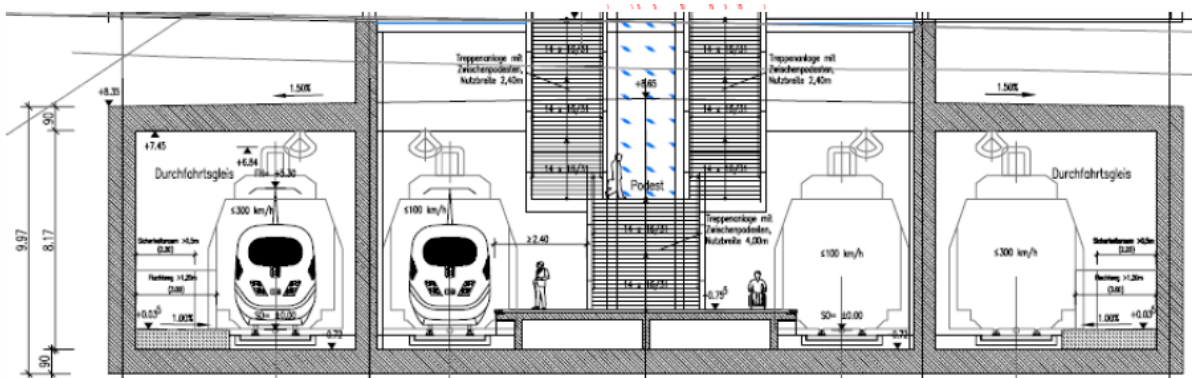


Quelle: DB AG

Im Detail ist eine Führung der Trasse im Trog geplant. Diese zu deckeln ist eine Option. Die Finanzierung hierfür ist allerdings noch nicht abschließend geklärt, im ungünstigsten Fall erfolgte die Trassierung also in Troglage ohne Deckelung. Für die weitere städtebauliche Entwicklung, wie auch für die verkehrliche Anbindung des Bahnhofes würde sich dies äußerst nachteilig auswirken.

Insbesondere für den Autoverkehr müssten in diesem Fall andere als die angedachten Möglichkeiten gefunden werden, um den ruhenden Verkehr zu organisieren. Ein erster Entwurf der Bahn sieht vor, diesen, bei einer Deckelung der Bahnhofsfäche, auf dem Dach zu organisieren. Möglich wären 250 Pkw-Stellplätze, die über einen Ringverkehr auf dem Bahnhofsdach bedient werden könnten. Vorteil hierbei wäre zudem, dass die Anbindung an die Rheinstraße ohne Ampelregelung erfolgen könnte und der fließende Verkehr so nicht gestört würde (Abb. 4).

Abbildung 3: Fernbahnhof West – Bauliche Gestaltung



Quelle: DB AG

Abbildung 4: Fernbahnhof West – Organisation des ruhenden Verkehrs bei Deckelung



Quelle: DB AG

Auch die Haltestellen für den ÖPNV sollen dann auf dem Bahnhofsdach eingerichtet werden. Dazu ist eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle der Siedelung Tann um ca. 100 Meter westlich auf das Bahnhofsdach angedacht. Die Übernahme der hierfür entstehenden Kosten hat die DB AG angeboten. Die bereits bestehenden Straßenbahnlinien 4 und 9 sollen für eine Verbindung von Bahnhof West und Stadt Darmstadt bzw. mit Darmstadt Hbf sorgen. Allerdings müsste hierzu die Linie 9, die

aktuell noch südlich an Darmstadt Hbf vorbeifährt, in einer Schleife an den Hauptbahnhof geführt werden. Aktuell verkehrt Linie 9 ganztägig im Viertelstundentakt und in den Hauptverkehrszeiten im 7,5- Minutentakt. Linie 4 verkehrt nur in den Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt.

Die Fahrzeiten bis zum Hauptbahnhof betragen ca. 5 Minuten, bis zum Luisenplatz 10 Minuten und bis zum Darmstadtium 11 Minuten. Weiter könnte die Linie 3, die derzeit am Hauptbahnhof endet, bis zur Siedlung Tann weitergeführt werden. Auch diese verkehrt in den Hauptverkehrszeiten viertelstündlich.

2. Trassierungen über Darmstadt Hbf – Varianten III, IV und V

Für die Trassierung über Darmstadt Hbf gibt es verschiedene Möglichkeiten, um die neue Strecke nördlich nach Darmstadt hinein und südlich aus dem Stadtgebiet hinaus zu führen.

Für die nördliche Einschleifung der Trasse nach Darmstadt gibt es derzeit zwei mögliche Trassierungen (Abb. 5), wobei für eine Vollenbindung Darmstadt Hbf lediglich die Variante III + IV (Abb. 5) in Frage kommt. Die in der Abbildung einsehbare Variante K stellt die Trassenführung für die so genannte Konsenstrasse bzw. eine betriebliche Verbindungskurve¹ zwischen HGS und Darmstadt Hbf dar. Wesentlich schwieriger gestaltet sich die Trassenführung im Süden der Stadt. Insgesamt wurden bis dato sechs Varianten ins Auge gefasst, wobei eine Realisierung von Stadt- bzw. Reitschneisen-Variante trassierungstechnisch wohl nicht mehr in Frage kommen sollte² (Abb. 6).

1. Bahn-1-Variante
2. Behördenentwurf
3. Bahn-2-Variante
4. Stadtschneisen-Variante
5. Reitschneis-Variante
6. Variante IV

¹ Vgl. Ausführungen in III 3.

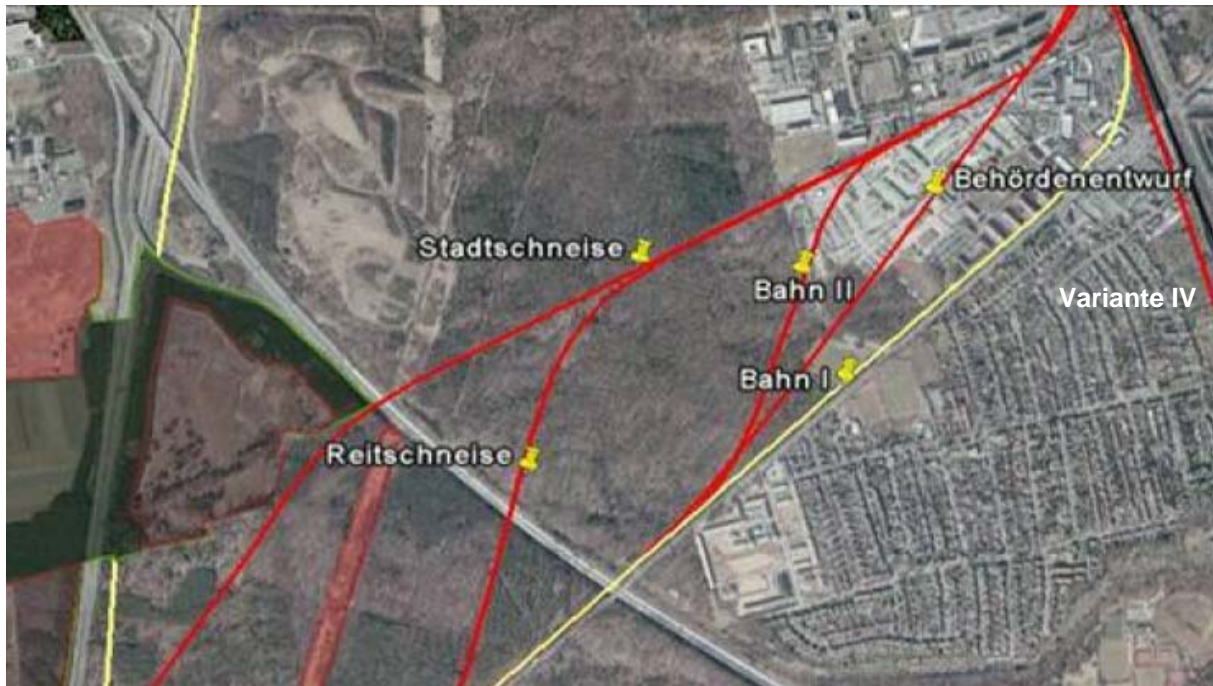
² Laut ZIV-Gutachten ist aufgrund zu enger Radien nur eine zu geringe Geschwindigkeit realisierbar und eine Anbindung / Rückführung zur Haupttrasse wäre erst im Schnittpunkt mit der L3097 im Süden möglich. Zudem würden beide Varianten die Erweiterungsabsichten der Gewerbebetriebe sowie die städtebaulichen Entwicklungsabsichten der Stadt im Bereich der Kelley Baracks im Süden gänzlich unterbinden.

Abbildung 5: Nördliche Anbindung Darmstadt – Überblick möglicher Varianten



Quelle: DB Projektbau GmbH

Abbildung 6: Südliche Anbindung Darmstadt – Überblick möglicher Varianten



Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an DB AG; Kartengrundlage www.googlemaps.com

In Abbildung 7 werden die mit den verschiedenen Trassierungen verbundenen Konfliktpotentiale im südwestlichen Stadtgebiet deutlich. Da sowohl von der Firma Döhler als auch von der Firma Wiest Erweiterungsabsichten bekundet wurden, sollte die Trassierung darauf Rücksicht nehmen. Döhler plant nach dem Abzug der Amerikaner eine Erweiterung nach Norden und das Autohaus Wiest möchte seine Standorte zusammenführen. Der Standort an der Eschollbrücker Straße soll aufgegeben werden. Das Autohaus plant eine Erweiterung des Standorts an der Hilpertstraße in Richtung Süden – ebenfalls nach dem Abzug der Amerikaner. Insofern würde lediglich die Bahn-1-Variante den Absichten beider Unternehmen und einer sinnvollen Nutzung des Gewerbegebiets insgesamt Rechnung tragen. Denkbar wäre noch eine Trassierung gemäß Behördenentwurf. Dies würde zwar die Erweiterungsabsichten der Firma Döhler tangieren, aber nicht gänzlich unterbinden. Mit der Aufgabe des Standorts Eschollbrücker Straße durch die Firma Wiest, würde eine Fläche östlich der Firma Döhler frei. Außerdem stünde nord-östlich eine weitere 20.000 m² große Expansionsfläche zur Verfügung (Abb. 7, rote Schraffur).

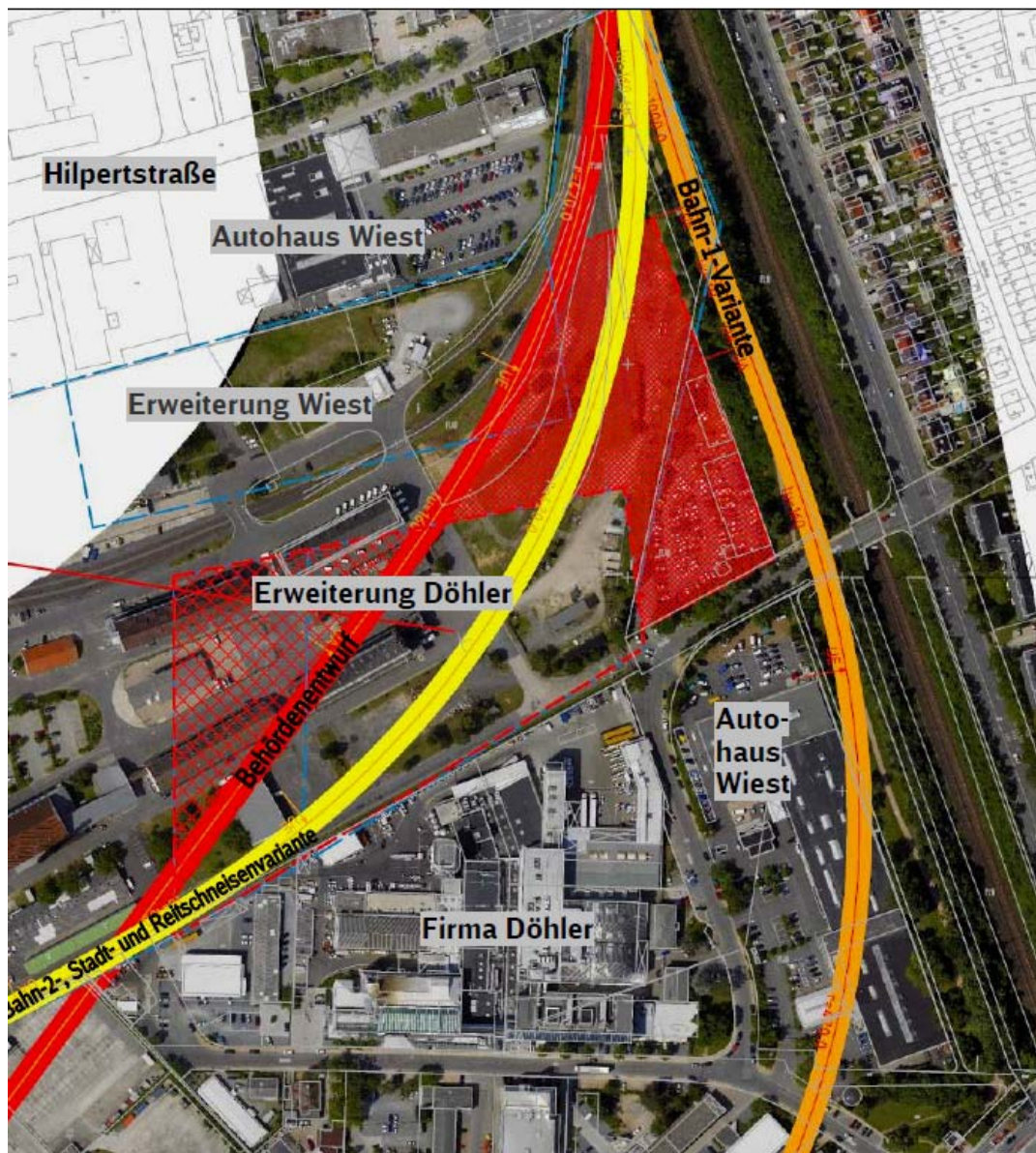
In der Diskussion ist unter anderem auch eine Führung der Trasse im Tunnel. Diese Möglichkeit ist allerdings nicht weiter zu verfolgen. Grund hierfür sind die damit verbundenen Restriktionen aufgrund der zu erwartenden Erschütterungen für die

darüber anzusiedelnden Unternehmen sowie die Frage der Finanzierung, die, wenn überhaupt, nur bei einer Vollenbindung vom Bund getragen werden dürfte.

Im weiteren Verlauf wären beim Behördenentwurf keine und bei der Bahn-1-Variante minimale Schallschutzmaßnahmen entlang der Eschollbrücker Straße erforderlich.

Anzumerken ist noch, dass es beim Behördenentwurf zur Zerschneidung insbesondere der Kelley-Baracks kommt, wodurch es für die perspektivische städtebauliche Entwicklung des Gebietes als Gewerbefläche zu Restriktionen kommen würde. Die Bahn-1-Variante würde eine Verlagerung des Autohauses ebenso zwingend erforderlich machen, wie auch eine andere Erschließung des Lidl-Parkplatzes.

Abbildung 7: Südliche Anbindung Darmstadt – Konfliktpunkte im Stadtgebiet



Quelle: DB AG; Kartengrundlage www.googlemaps.com

Weiter würde ein Abbruch von Kasernengebäuden entlang der Eschollbrücker Straße unausweichlich. Für eine Vollenbindung Darmstadt Hbf kämen im Süden Darmstadts aufgrund der zu garantierenden höheren Geschwindigkeiten für durchfahrende Züge nur die Varianten Behördenentwurf sowie Variante IV (Abb.6) in Frage. Die anderen Varianten kämen für die Konsenstrasse in Frage.

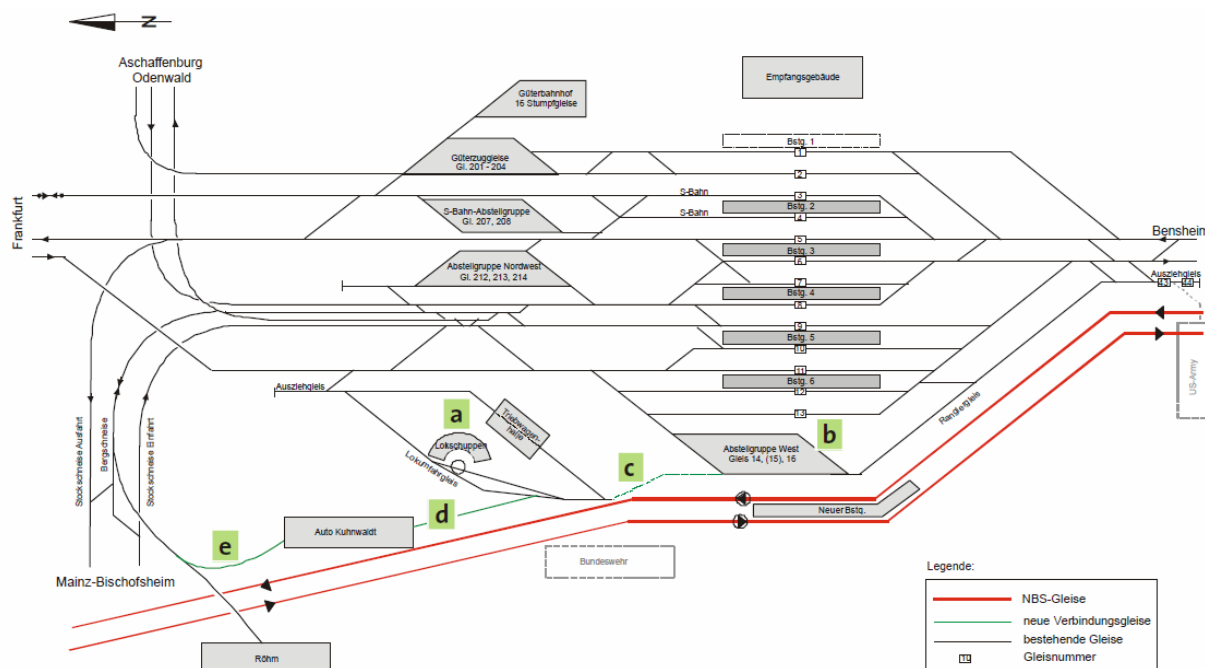
2.1 Konsenstrasse – Variante V

Die so genannte Konsenstrasse (Variante V, Abb. 1) entstand durch mühsame Intervention der Stadt Darmstadt bei der Bahn, da diese in der ursprünglichen Planung vorsah, die Trasse an Darmstadt vorbei zu führen. Allerdings, das ergab neben dem Raumordnungsverfahren auch ein beim Zentrum für Integrierte Verkehrsentwicklung (ZIV) in Auftrag gegebenes Gutachten, ist eine Anbindung der Wissenschaftsstadt nicht nur aus Sicht der Regionalentwicklung sinnvoll, sondern auch durch ein erhöhtes Fahrgastaufkommen aus ökonomischen Gesichtspunkten für die Bahn rentabel. Zudem stünde eine Trassenführung an Darmstadt vorbei nicht nur den Zielen der Raumordnung entgegen, sondern auch den klaren Formulierungen des Bundesverkehrswegeplans³.

Die Trasse setzt sich aus der von der Bahn auch im Planfeststellungsverfahren präferierten Variante I, der so genannten Direttissima, die entlang der BAB 67 an Darmstadt vorbei führt, und aus einem Bypass zusammen. Dieser Bypass bindet Darmstadt Hbf über einen nördlichen und südlichen Ast an eine der Variante I entsprechenden Trasse an. Über den Bypass können pro Stunde und Richtung maximal zwei Züge des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) mit Halt in Darmstadt Hbf geführt werden. Alle weiteren Züge können ungehindert an Darmstadt vorbeigeleitet werden. Somit entstehen für diese Züge keine Fahrzeitverluste. Aus Abbildung 8 geht ein mögliches Gleisschema für Darmstadt Hbf hervor. Die neuen Gleise wie auch der neue Bahnsteig würden im Bereich heutiger Rangiergleise verlaufen.

³ „Eine Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs in der Region Starkenburg ist über den Hauptbahnhof Darmstadt sicherzustellen.“

Abbildung 8: Darmstadt Hbf – Mögliches Gleisschema



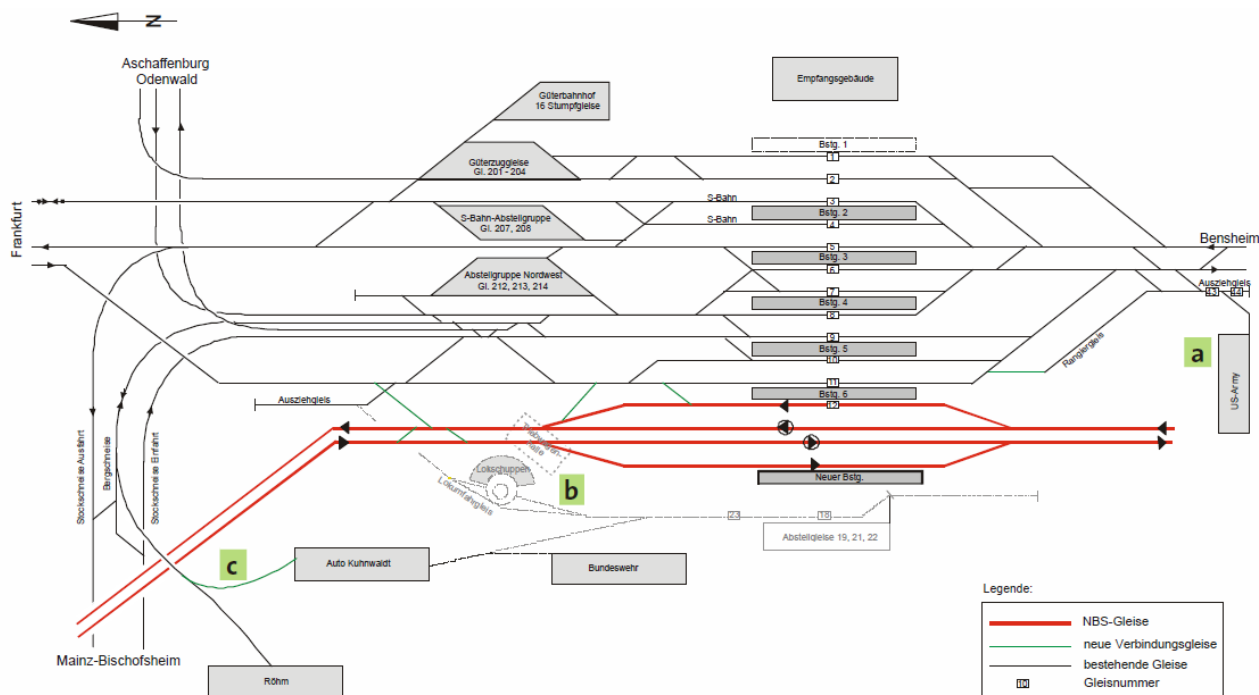
Quelle: ZIV

2.2 Vollanbindung Darmstadt Hauptbahnhof – Varianten III / IV

Die Varianten III bzw. IV stellen die Vollanbindung von Darmstadt Hbf an die HGS dar. Dabei löst sich die Neubaustrecke im Norden etwa in Höhe Gräfenhausen von der Trassierung entlang der BAB 5, um im weiteren Verlauf östlich des Gewerbegebietes Weiterstadt nach Darmstadt zu führen. In Darmstadt verläuft die Trasse dann westlich des Hauptbahnhofes im Bereich heutiger Rangiergleise. Ein Teil der Züge könnte in Darmstadt halten, die übrigen werden auf separaten Gleisen am Hauptbahnhof vorbeigeleitet, wie aus dem exemplarischen Gleisschema in Abbildung 9 ersichtlich wird.

Bei einer Vollanbindung von Darmstadt Hbf ist mit einer Erhöhung des Zugauskommens in nicht unerheblichem Maße zu rechnen. Insgesamt prognostiziert man 210 Züge mehr pro Tag. Zudem ist derzeit noch nicht geklärt, ob der Hauptbahnhof Darmstadt den Belastungen der Züge statisch standhalten kann. Weiter scheint die Führung der durchfahrenden Züge nicht geklärt, da diese laut Bahn nicht ohne weiteres durch Darmstadt Hbf geführt werden könnten.

Abbildung 9: Darmstadt Hbf – Mögliches Gleisschema bei Vollanbindung



Quelle: ZIV

3. Fernbahnhof West mit leistungsfähiger nördlicher Anbindung von Darmstadt Hbf an die HGS – Variante VI

Diese (neue) Variante⁴ stellt eine Mischung der Varianten II und V dar. Neben einem Halt in Darmstadt West würde durch den Bau des Nordastes der Konsenstrasse eine Verbindung zwischen Darmstadt Hbf und der neuen HGS entstehen. Hierdurch wäre eine Vernetzung mit den bestehenden Strecken möglich. Insbesondere die so mögliche direkte Schienenanbindung von Darmstadt Hbf an den Fernbahnhof Frankfurt Flughafen würde der Region einen bedeutenden Gewinn an Standortqualität verschaffen. Bedingung für diese Variante wäre aus Sicht der Wirtschaft, die Etablierung eines schnellen Regionalverkehrsproduktes für den Kernabschnitt Darmstadt Hbf – Flughafen Frankfurt. So können erstmals Direktverbindungen zwischen Flughafen Frankfurt und Darmstadt, der Bergstraße bzw. Dieburg/Aschaffenburg entstehen. Eine westliche Weiterführung der Strecke

⁴ Die hier vorgestellte Variante VI knüpft an den ohnehin zu realisierenden betrieblichen nördlichen Verbindungsast zwischen der HGS und DA Hbf an. Dieser wird notwendig, um die bestehenden Strecken mit der HGS zu verbinden. So kann auf betriebliche Störungen der Strecken variabel reagiert werden. Die Variante VI fordert nun, diesen Verbindungsast so auszulegen, dass er dauerhaft durch eine attraktive Regionalverkehrsverbindung aus der Region zum Flughafen genutzt werden kann.

Richtung Wiesbaden wäre sicher rentabel. Hierzu müsste lediglich die so genannte Wallauer Spange baulich realisiert werden.

IV Gegenüberstellung der Varianten – Bewertung aus Sicht der Wirtschaft

Die nachfolgende Tabelle stellt die verschiedenen Varianten in der Diskussion um die Anbindung der Wissenschaftsstadt Darmstadt einander gegenüber. Dabei wurden aus den verschiedenen zur Einsicht vorliegenden Papieren Kriterien exzerpiert, anhand derer die Varianten aus Sicht der Wirtschaft bewertet wurden. Im Einzelnen seien hier genannt:

- Studie: Netz 21 – Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar – Anbindung Darmstadt; Zentrum für integrierte Verkehrssysteme an der Technischen Universität Darmstadt
- IHK Umfrage zum Geschäftsreiseverkehr in der Wirtschaftsregion Starkenburg
- Netz 21 – Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, Anbindung Region Starkenburg durch Halt Hauptbahnhof Darmstadt – Fakten und Argumente
- Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar – Erläuterungen zur südlichen Anbindung Darmstadt; DB Netz AG
- NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar – Zukunftsprojekt neuer Fernbahnhof Darmstadt West; DB Netz AG
- Sitzungen des ICE-Beirats Darmstadt
- Abstimmungspapier zur Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main-Rhein/Neckar
- Intensive Gespräche mit DB-Netz

Die einzelnen Kriterien wurden gewichtet. Diese Gewichtung fließt in die Beurteilung der einzelnen und schließlich auch in die Bewertung aller Kriterien einer jeden Variante mit ein. Für die einzelnen Kriterien wurde ein Bewertungsmaßstab von 0 bis 5 Punkten angelegt. Dabei spiegelt 0 ein Nichterfüllen – also die ungünstigste Beurteilung – und 5 die volle Erfüllung – also eine optimale Beurteilung – wider.

Kriterien	Gewichtung in %	Variante I - Diretissima		Variante II - Fernbahnhof West		Varianten III / IV - Vollanbindung DA Hbf		Variante V - Konsenstrasse		Variante VI - Fernbahnhof West + ausgebauter Nordost	
		Wertung A	Gewichtung A*W	Wertung B	Gewichtung B*W	Wertung C	Gewichtung C*W	Wertung E	Gewichtung E*W	Wertung F	Gewichtung F*W
Regionale Entwicklungs- ziele Südhessen (Raumordnung)	5	0	0	3	0,15	5	0,25	4	0,2	3	0,15
Fahrgastpotential	2,5	1	0,025	3	0,075	5	0,125	4	0,1	3	0,075
Verbindungsqualität für die Region	10	0	0	3	0,3	5	0,5	4	0,4	3	0,3
Verbindungsqualität SPNV zum Flughafen Fernbahnhof Frankfurt	15	0	0	3	0,45	4	0,6	4	0,6	4	0,6
SPFV-Fahrzeitverluste	2,5	5	0,125	5	0,125	3	0,075	2	0,05	5	0,125
Verknüpfung von Regional- und Fernverkehren	10	0	0	2	0,2	5	0,5	3	0,3	2	0,2
Kosten für die Stadt Darmstadt	5	5	0,25	4	0,2	2	0,1	3	0,15	4	0,2
Folgekosten für die Stadt Darmstadt	5	5	0,25	3	0,15	3	0,15	4	0,2	3	0,15
Konzeptionelle Reife der Variante – Zeitdruck infolge Planfeststellung	10	5	0,5	4	0,4	1	0,1	2	0,2	4	0,4
Städtebauliche Entwicklungspotentiale	10	0	0	4	0,4	2	0,2	2	0,2	4	0,4
Städtebauliche Restriktionen	5	5	0,25	4	0,2	1	0,05	1	0,05	4	0,2

Kriterien	Gewichtung in %	Variante I - Diretissima		Variante II - Fernbahnhof West		Varianten III / IV - Vollanbindung DA Hbf		Variante V – Konsenstrasse		Variante VI - Fernbahnhof West + ausgebauter Nordast	
Entwicklungsmöglichkeiten bestehender Wirtschafts- betriebe (Erweiterungs- flächen)	10	5	0,5	4	0,4	3	0,30	3	0,30	4	0,4
Flächenverbrauch	2,5	5	0,125	4	0,1	3	0,075	2	0,05	4	0,1
Lärm	2,5	4	0,1	5	0,125	2	0,05	3	0,075	5	0,125
Image als Wissenschaftsstadt	5	0	0	4	0,20	5	0,25	4	0,2	4	0,2
WERTUNG	100		2,13		3,48		3,33		3,08		3,63

V Abschließende Bewertung - Forderungen der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Vorbemerkung:

Die nachstehenden Forderungen der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar sind Ergebnis des Abwägungsvorgangs der Vollversammlung, die repräsentativ für 66.000 Unternehmen steht. Das Ergebnis soll eine Trassenführung über Darmstadt Hbf nicht kategorisch ausschließen. Sofern es zeitnah gelingen sollte, das Problempotenzial im südlichen Siedlungsbereich der Stadt im Sinne der regionalen Wirtschaft und kommunalpolitisch vertretbar zu entschärfen, stünde aus Sicht der IHK auch einer Vollarbindung nichts im Wege.

Die vorangegangene Abwägung stellt **Variante VI – Fernbahnhof West mit leistungsfähiger nördlicher Anbindung von Darmstadt Hbf an die HGS** als günstigste aus Sicht der Wirtschaft heraus. Zu begründen ist dies vor allem mit der durchweg günstigen Bewertung nahezu aller angelegten Kriterien. So schneidet Variante VI lediglich in drei Kriterien signifikant schlechter ab. Dabei fällt in erster Linie die Verknüpfung von Regional- und Fernverkehren auf, die in Variante VI nicht in dem Maße gegeben ist, wie dies bei einer Vollarbindung der Fall wäre. Allerdings kann dies durch die mit dieser Variante verknüpften Forderung nach einer schnellen und vor allem direkten Regionalverkehrsverbindung zum Fernbahnhof Frankfurt Flughafen über die Schiene kompensiert werden. Zudem bleiben die derzeitigen Fernverkehrsverbindungen im Knotenbahnhof Darmstadt erhalten. Der Zugang zum SPFV würde zukünftig also über Darmstadt Hbf, Fernbahnhof Darmstadt West und den Fernbahnhof Frankfurt Flughafen erfolgen können – je nach gewünschter Relation. Da für Reisende in erster Linie die Reisezeit insgesamt von Bedeutung ist und weniger die Entfernung, die man zum Beispiel zum Erreichen des nächsten ICE in Kauf nehmen muss, dürfte es aus Sicht der Reisenden aus Darmstadt und Umgebung unerheblich sein, ob sie mit dem Pkw oder der Straßenbahn den Fernbahnhof West oder mit einem schnellen SPNV-Produkt den Fernbahnhof Frankfurt Flughafen anfahren, um in den nächsten ICE zu steigen. Betrachtet man diesen direkten SPNV-Anschluss an den Fernbahnhof Frankfurt Flughafen im Fokus der gesamten Region, so gewinnt diese Option in großem Maße an Attraktivität. Nicht nur eine Durchbindung der Züge an die Bergstraße (Bensheim, Heppenheim),

sondern auch die Verknüpfung der Ostkreise bis nach Aschaffenburg über Darmstadt Hbf zum Flughafen bietet große Potentiale – auch für die Bahn. So ist es nicht verwunderlich, dass die Variante vor allem in diesem Kriterium sehr positiv bewertet wird. Insgesamt stellt sich Variante VI demnach in folgenden Kriterien positiv dar:

1. Verbindungsqualität SPNV zum Flughafen Fernbahnhof Frankfurt
2. Kosten für die Stadt Darmstadt
3. Konzeptionelle Reife der Variante
4. Städtebauliche Entwicklungspotentiale sowie Restriktionen
5. Entwicklungsmöglichkeiten bestehender Wirtschaftsbetriebe
6. Lärm

Vorausgesetzt die nachstehenden **Bedingungen** werden erfüllt.

1. Direktverbindung Darmstadt Flughafen Frankfurt/Main

Die regionale Wirtschaft verlangt schon seit Jahren eine direkte und schnelle Schienenanbindung an den Flughafen Frankfurt. Mit einer Vollenbindung von Darmstadt Hbf hätte eine solche Verbindung geschaffen werden können. Durch den bestehenden Regionalverkehrsknoten in Darmstadt und die zusätzlich haltenden ICE, wäre eine mindestens stündliche Direktverbindung zum Flughafen gewährleistet gewesen. Mit einem Halt in Darmstadt West wäre der Vorteil, den eine solche Verbindung brächte, obsolet, da die Reisezeit in Verbindung mit den nötigen Umsteigevorgängen eine zu große Barriere verglichen mit dem Autoverkehr oder dem derzeit in der Relation Darmstadt – Flughafen Frankfurt eingesetzten Airliner darstellte. Stellt sich nun die Anbindung Darmstadts an die HGS über Darmstadt West als nutzengünstigste Variante heraus, muss der dadurch insbesondere für die regionale Wirtschaft entstehende Nachteil adäquat ausgeglichen werden.

Deshalb stellt die regionale Wirtschaft bei der Anbindung über einen Fernbahnhof Darmstadt West die Bedingung, eine schnelle und vor allem umsteigefreie Schienenverbindung von Darmstadt Hbf und damit auch von der Bergstraße oder der Odenwaldbahn zum Fernbahnhof Frankfurt Flughafen zu realisieren.

Physisch kann diese Verbindung über die HGS eingerichtet werden. Hierzu müsste der ohnehin erforderliche betriebliche Verbindungsast (Abb. 5) nördlich Darmstadts

zwischen HGS und Darmstadt Hbf lediglich zweigleisig und kreuzungsfrei ausgelegt werden. Die Trassierung und Dimensionierung sollte es ermöglichen, ein regionales Schienenpersonenverkehrsprodukt mit mindestens stündlicher Taktung und einer Fahrtzeit von ca. 15 Minuten einzurichten. Darüber hinaus ist die Taktung in den bestehenden regionalen Knoten Darmstadt Hbf einzubinden. Um die Anbindung der Region, insbesondere der Bergstraße zu optimieren, sollten die Haltepunkte Bensheim und Heppenheim integriert werden. Bei den Kosten für ein solches Produkt, wie auch für die Ertüchtigung des nördlichen Verbindungsastes müssen die regionalen Aufgabenträger mit Land, Bund und DB AG eine tragfähige Lösung erarbeiten.

2. Erarbeitung eines Stadt(teil)entwicklungskonzeptes Siedlung Tann

Der Bau eines Fernbahnhofs West im Siedlungsbereich der Siedlung Tann stellt einen nicht unerheblichen Eingriff in die vorhandene städtebauliche Struktur dar und wird je nach den Entwicklungsabsichten bezüglich weiterer Nutzungen auch Auswirkungen auf die Wissenschaftsstadt Darmstadt haben. Nichtsdestotrotz sind mit einem solchen Projekt auch Chancen verbunden, die es zu nutzen gilt. Ein Bahnhof, insbesondere ein Fernbahnhof, kann in besonderer Weise ein Tor in eine Stadt oder eine ganze Region darstellen. Dass ein solches „Tor“ auch konzeptionell, gestalterisch, aber auch auf die Nutzungen bezogen gestaltet werden muss, steht außer Frage. **Insofern ist es nach Ansicht der regionalen Wirtschaft unabdingbar, ein intelligentes und vor allem auf die Zukunft ausgerichtetes Städtebauliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten.** Darin müssen klare Zielvorstellungen für die perspektivische Entwicklung und Mindestanforderungen für die erste Zeit nach der Inbetriebnahme formuliert werden. Eine Potentialanalyse des Standortes hinsichtlich einer Gewerbenutzung oder (gehobener) Büroflächen ist aus unserer Sicht im Vorfeld nicht nötig. Allein schon die Verkehrsgunst am Standort und die Lagegunst zwischen den Metropolregionen Frankfurt Rhein/Main (Frankfurt, Flughafen) und Rhein-Neckar (Mannheim) in Verbindung mit den günstigeren Immobilienpreisen sprechen für sich. Die Realisierung hat sicher eine zeitliche Dimension von 10 Jahren und mehr. Insbesondere aufgrund der lagebedingten Reisezeitvorteile zum Flughafen, nach Frankfurt oder Mannheim, sicher ein Standort mit Perspektiven.

3. Verknüpfung Regional- und Fernverkehre und stärkere Vernetzung der Region

Da der Fernbahnhof Darmstadt West ein reiner ICE-Bahnhof sein wird, bringt er zunächst nur indirekte Vorteile für den Regionalverkehr – die bestehenden Trassen werden entlastet. Diese Entlastung muss perspektivisch als Vorteil und Chance verstanden werden, den regionalen SPV auszubauen. Die Lage der Region Darmstadt Rhein Main Neckar zwischen den Metropolregionen Frankfurt Rhein/Main und Rhein-Neckar bedingt auch deren Zugehörigkeit zu zwei Verkehrsverbänden, nämlich RMV und VRN. Strebt man also bessere Regionalverkehre auf der Schiene an, erfordert dies eine stärkere Vernetzung der beiden Verkehrsverbände.

Da Verkehr ein integratives Moment der Regionalentwicklung ist und große inter- und intraregionale Pendlerverflechtungen nicht von der Hand zu weisen sind, fordern wir ein umsteigefreies regionales SPV-Produkt, das Mannheim mit Frankfurt (Hbf und Flughafen) über Darmstadt Hbf in einem attraktiven Takt verbindet. Noch interessanter machen würde ein solches Produkt sicher auch die Weiterführung nach Wiesbaden. Hierzu müsste lediglich die so genannte Wallauer Spange gebaut werden. Ein solches Produkt könnte sich zum Beispiel an den so genannten München-Nürnberg-Express anlehnen, der zwischen München und Nürnberg mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h verkehrt. **Weiter wird gefordert, den Knoten Darmstadt Hbf unbedingt zu erhalten und eine attraktive ÖPNV-Anbindung des Fernbahnhofs West an Darmstadt Hbf sicherzustellen.**