

Erleuchtung



Für den kleinen Mann ist die Finanzfestung der Dresdner Bank zu Frankfurt viel zu groß. Dort oben, wenn der Aufzug im 33. Stock lautlos hält, ist der Himmel so nah und die Mainmetropole fern und belanglos. Für Triviale, das leuchtet dem unbedarften Besucher bei einem Blick aus den Panoramafenstern sofort ein, ist hier kein Platz.

Mögen die Ameisen da unten doch um Jobs und Baugeld um die Wette krabbeln – was ficht das den Freibeuter in seinem Mahagoni-Ausguck an, wenn er auf den trüben Gewässern der Hochfinanz segelt – am liebsten an Steuerklippen vorbei gen Luxemburg oder Schweiz.

Dem Treiben in der Gosse entrückt, reifen kühne Pläne, ranken sich die Gedanken des Topmanagers vor allem um Fusionen und Synergiepotentiale, die dem Shareholder-Value sowie der eigenen Karriere und dem Bankkonto gleichermaßen dienen.

Hier oben sind „Freisetzungen“ Peanuts. Und plötzlich versteht man: Ein Bündnis für Arbeit bringt nichts. Aber: Laßt alle Vorstände im Erdgeschoß arbeiten, dann ist der Weg zur Vollbeschäftigung frei.

Hanno Hitz

Infoabend für Schwangere

(kra). Die Stiftung Alice-Hospital vom Roten Kreuz lädt für Montag (19.) um 18 Uhr werdende Eltern zum Schwangerschaftsinformationsabend ein. In der Cafeteria des Alice-Hospitals werden Themen wie Schwangerschaft, Geburt und Vorsorgemaßnahmen angesprochen.

Mit der Eisenbahn über den Luisenplatz

Die Heag will Pendler vom Land auf der Schiene bis ins Herz der Stadt bringen

Von Klaus Honold

Beim ersten Mal werden die Fahrgäste einen Moment der Überraschung erleben. Der Zug fährt wie je in den Ostbahnhof ein, hält kurz, fährt weiter. Doch er taucht nicht in den Einschnitt der Odenwaldbahn ein, sondern schwenkt sanft nach links in die Landgraf-Georg-Straße. Keine fünf Minuten, und die Passagiere sind am Luisenplatz.

So könnte die Zukunft des Nahverkehrs in Darmstadt aussehen. Vom Land auf der Schiene direkt ins Herz der Stadt. Für Ober-Ramstädter zum Beispiel, die, wenn sie den O-Bus benutzen,

derzeit eine umständliche Fahrerei erdulden, würde sich dann die Reisezeit glatt halbieren. Wobei sie Kunden der Heag blieben – denn das lokale Verkehrsunternehmen will so rasch wie möglich in den Eisenbahnbetrieb einsteigen.

Zunächst jedoch verbessert erst einmal die Bahn selbst ihr Angebot – auf der Odenwaldstrecke, die im großen Bogen durch die Stadt führt, kehrt das zweite Gleis zurück. Die Trasse ist planiert, nächstens werden Schwellen und Schienen gelegt. Wenn man vom Brückchen an

der Rosenhöhe hinunterschaut, bietet sich ein Bild, wie es ein Jahrzehnt lang nicht mehr zu sehen gewesen war: Das Profil des Einschnitts ist freigeräumt, die Flanken sind von Wildwuchs und Unrat gesäubert.

1988 hatte die Bundesbahn das westliche Gleis stillgelegt, im Ostbahnhof zudem Weichenverbindungen gekappt. Eine Politik, wie sie überall in Deutschland vollzogen wurde: Wo immer Betriebsanlagen verzichtbar schienen, schnitt die Bahn sie zurück, wollte so am Streckenunterhalt sparen. In Darmstadt stellte sich dies schon bald als kurzfristig heraus. Denn nur drei Jahre später entwickelte eine Kommunale Arbeitsgemeinschaft – Vertreter der Städte Darmstadt und Hanau sowie der Landkreise Darmstadt-Dieburg, Odenwald und Offenbach – Konzepte, die Odenwaldbahn vor der damals auf Abschnitten drohenden Stilllegung zu bewahren.

Als erstes wurden zwei Triebwagen beschafft, der „Schnelle Odenwälder“ kam in Fahrt. Außerdem nahm man die Strecke unter die Lupe: Sie sollte so ausgebaut werden, daß nach Erbach ein Halb-Stunden-Takt möglich ist. Dazu muß das zweite Gleis zwischen Nord- und Ostbahnhof wieder in Betrieb genommen werden. Für die Stilllegung genügte seinerzeit ein Federstrich. Die Revitalisierung kommt teurer: Anderthalb Jahre Bauarbeiten, Kosten von 9,4 Millionen Mark. Im September will man fertig sein.

Fahrplansicherheit also für die Odenwaldbahn. Das ist das eine. Zum anderen aber bietet die Strecke nun genügend Kapazität auch für den innerstädtischen Verkehr. Und seit der Bahnreform kann jeder, der dafür bezahlt, eigene Züge über die Gleise schicken. „Darüber“, so sagt Baudezernent Dr. Hans-Jürgen Braun, zugleich Vorsitzender der den Nahverkehr koordinierenden Gesellschaft Dardina, „hat es in den vergange-

nen zehn Jahren hinter den Kulissen intensive Gespräche gegeben.“

Sie mündeten in den Plan, die alte Stichstrecke nach Pfungstadt einzubeziehen und von der Riedgemeinde Züge im Pendelverkehr über Eberstadt, Hauptbahnhof, Südbahnhof, Nordbahnhof zum Ostbahnhof fahren zu lassen. Fehlte nur ein seriöser Betreiber.

Den gibt es nun mit der Heag. Die verhandelt bereits mit der Bahn über den Kauf der Pfungstädter Strecke und mit Pfungstadt über das Bahnhofsgelände. Bei der Heag ist man verblüffend unternehmungslustig. „Wir wollen natürlich am Ostbahnhof weiter in den Odenwald“, sagt Betriebsleiter Karl-Heinz Holub. „Vielleicht geht es auch mal wieder nach Roßdorf – alles ist angedacht.“

Dieses „Alles“ umschließt ein noch kühneres Projekt, die Citystrecke: vom Ostbahnhof quer durch die Stadt zum Hauptbahnhof. „Wenn die Heag schon bei der Normalspur einsteigt“, sagt Braun, „dann liegt es doch nahe, die Netze zu verknüpfen.“ Normalspur, das ist der Schienenabstand bei der Eisenbahn: 1435 Millimeter. Bei den Straßenbahngleisen beträgt er nur einen Meter. Wie will man diese Differenz überbrücken?

Kein Problem, sagt Braun. Die Heag-Gleise in der Rheinstraße haben sowieso in einigen Jahren das Ende ihrer Haltbarkeitsdauer erreicht und müssen ausgetauscht werden; bei dieser Gelegenheit ließe sich jeweils eine dritte Schiene einbauen, auf dem so entstandenen Dreischienengleis könnten sowohl Trambahnen wie Eisenbahntriebwagen Darmstadt durchqueren.

„Wir ziehen da mit“, versichert Holub. Er hat sich gerade in Zwickau umgesehen; bei den Sachsen ist die Schienen-Utopie bereits Wirklichkeit, rollt die Eisenbahn „sozusagen auf deren Luisenplatz“. Für den Kombiverkehr hält die Industrie spezielle Leichtbau- und Nieder-



BAHN FREI: Die Odenwaldstrecke – hier zwischen Dieburger Straße und dem Ostbahnhof – erhält ihr zweites Gleis zurück. Das ermöglicht den Halbstundentakt nach Erbach und ist darüber hinaus für die Heag Anstoß zu weitreichenden Plänen im Darmstädter Nahverkehr. Zum Bericht. (Foto: Roman Größer)



NAHVERKEHR: Die Heag will die Bahnstrecke nach Pfungstadt kaufen und von dort Triebwagen rund um Darmstadt zum Ostbahnhof und in den Odenwald fahren lassen. Später soll es auch eine Stadtbahnlinie (gestrichelt) vom Ostbahnhof über den Luisenplatz und die Rheinstraße zum Hauptbahnhof geben.

flurfahrzeuge bereit; der Markt wächst stürmisch, die Triebwagen sind mit Preisen um eine Million Mark „fast schon billiger als Straßenbahnen“.

Und was ist mit der S-Bahn? Sollte die nicht auch mal zum Ostbahnhof verlängert werden? Ja, sagt Braun. Dabei geht es um den vom Rhein-Main-Verkehrsverbund versprochenen Viertelstundentakt. Der scheidet bisher an fehlenden Ausweichgleisen zwischen Arheilgen und Hauptbahnhof. Das Manko könnte auch dadurch behoben werden, daß jeder zweite Zug den Ostbahnhof ansteuert – ein Wunschtraum der Stadt.

Allerdings muß der Abzweig elektrifiziert werden, und dafür würde auch die Stadt zur Kasse gebeten. „Wir haben kalkuliert,

daß das Projekt bei Kosten bis 50 Millionen Mark noch wirtschaftlich wäre“, sagt Braun. Die Bahn AG wolle jedoch 100 Millionen. „Wir werden das jetzt fachlich überprüfen lassen, weil wir Zweifel haben, daß die Angaben stimmen.“

Verträumter als der Ostbahnhof ließ sich eine Station lange kaum denken. Doch mit dem Dornröschenschlaf ist es vorbei. Bagger graben eine Unterführung zu den Gleisen; moderne Zeiten ziehen ein. Ein Knotenpunkt des Nahverkehrs wird entstehen, an dem sich Pendlerströme Richtung City, Industriegebiet und Frankfurt entflechten. Das mag dann, am Ende, auch die Darmstädter Straßen ein wenig von der Last, die sie tragen, befreien.