

Von der Bahn direkt in den Bus – ZOB Weiterstadt

Entgegen allen Trends – Weiterstadt boomt. Nicht nur in den Gewerbegebieten geht die Entwicklung unaufhaltsam weiter, auch die Wohngebiete und Stadtteile entwickeln sich. Damit verändert sich auch die Mobilität der Bürger. Um dem Rechnung zu tragen sind derzeit einige Projekte im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs in Planung, die ihre Schatten vorauswerfen. Diese Planungen miteinander zu Verbinden ist Ziel des folgenden Projekts.

Der Weiterstädter Bahnhof

Der Weiterstädter Bahnhof befindet sich in einem desaströsen Zustand: Das Bahnhofsgebäude ist baufällig, der Wartesaal kalt und zugig und die Bahnsteige sind kaputt, zu niedrig und zu schmal. Das hat mittlerweile auch die Bahn erkannt und will aufgrund des maroden Zustands und betrieblichen Gegebenheiten mittelfristig die Bahnsteige des Bahnhofs komplett erneuern. Die erste Stufe der Arbeiten wurde mit der Einweihung der neuen Fußgängerunterführung in der Bahnhofstraße im Jahr 2001 bereits abgeschlossen. Aber wie es weiter geht, ist unklar.

Kein Bus zum Bahnhof

Wer die Unannehmlichkeiten am Bahnhof in Kauf nimmt, der wird sich gleich ein weiteres Mal verlassen vorkommen. Denn seit Einweihung der Ortsumfahrung Weiterstadt (L3094) am 12.12.1997 wird der Bahnhof Weiterstadt nicht mehr von Bussen angefahren. Wer dennoch mit dem Bus weiterfahren möchte, muss ca. 600 m bis zur nächsten Haltestelle laufen.

Die fehlende Verknüpfung zwischen Bus und Bahn soll auf Wunsch der Gemeinde Weiterstadt wieder hergestellt werden. Genauere Planungen existieren noch nicht. Sollte die Verknüpfung jedoch am Bahnhofsgebäude direkt erfolgen, so wäre dies nur unter massivem Aufwand (wenig Platz, keine Buswendeschleife) und unter Inkaufnahme von großen Umwegen der Busse möglich.

Straßenbahn Weiterstadt

Und schließlich wird derzeit auch eine Straßenbahn von Weiterstadt nach Darmstadt geplant. Und egal, ob diese durch den Ortskern oder entlang der B42 fahren wird, wird dies zur Folge haben, dass der Busverkehr stark eingeschränkt wird. Spätestens dann wäre der Bahnhof wieder abgehängt.

Daraus zu schließen, eine Straßenbahn sei eine schlechte Sache, ist jedoch falsch. Denn im Zuge der sowieso anstehenden Veränderungen am Bahnhof besteht die Möglichkeit, die seit Jahrzehnten unveränderte Infrastruktur kritisch zu betrachten und zu überlegen, ob die Lage der Bahnsteige an dieser Stelle noch zweckmäßig ist. Genau mit dieser Frage hat sich der Verein für Innovative Verkehrssysteme Darmstadt e.V. (IVDA) beschäftigt und versucht, eine logische und räumliche Schnittstelle zwischen den Projekten und Verkehrsmitteln zu finden und dort eine Verknüpfung herzustellen.

Die Lösung liegt dabei näher als man im Allgemeinen denken mag. Denn an der Unterführung der L3094 unter der Bahnstrecke Darmstadt – Mainz/Wiesbaden kreuzen sich nicht nur die Linienwege von Bus und Eisenbahn, auch die Planungen der Straßenbahn sehen hier eine Haltestelle vor, die den südöstlichen Teil von Braunshardt erschließen soll. Platz ist hier ebenfalls vorhanden, sodass an dieser Stelle ein moderner und zukunftsfähiger Verknüpfungspunkt zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern entstehen kann.

Dieser Verknüpfungspunkt zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass die Umsteigewege kurz und behindertengerecht sind und der Verkehr schnell abgewickelt werden kann. Dafür müssen die Bahnsteige bei ihrem Neubau vom jetzigen Standort weiter Richtung

Braunshardt verschoben werden. Die Bahnsteige beginnen auch weiterhin am Bahnhofsgebäude – aber sie verlaufen von dort in die zur heutigen Lage entgegengesetzte Richtung. Dadurch reichen sie bis über die L3094 hinaus und sind somit sowohl von Braunshardt als auch von der neuen Verknüpfungshaltestelle aus schnell und einfach zu erreichen.

Auf dem Gelände zwischen Kläranlage, Bahntrasse und L3094 entsteht der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB). Er bietet nicht nur komfortable Verhältnisse für umsteigende Fahrgäste – auch für die Verkehrsunternehmen und Busfahrer bietet er klare logistische Vorteile wie Toiletten und Ruheräume. Und unabhängig davon, wann die Straßenbahn gebaut wird, ist der benötigte Platz schon vorgesehen und wird freigehalten. Für den Bau der Straßenbahn sind keine Veränderungen mehr nötig und mit ihrer Inbetriebnahme wird der ZOB nur komplettiert und vom Ablauf her perfektioniert.

Das Tüpfelchen auf dem „I“ sind die diversen sonstigen Serviceangebote. Diese reichen von großzügigen Fahrradabstellanlagen über Park-and-Ride (P&R) bis zu einer Solartankstelle. Damit wird die Anlage auch attraktiv für einen Kundenkreis, der heute den öffentlichen Verkehr noch nicht nutzt.

Die Planung an sich ist zwar an sich unabhängig vom Bau der Straßenbahn und kann als singuläres Projekt relativ zügig umgesetzt werden. Jedoch entfaltet die Maßnahme erst mit Inbetriebnahme der Straßenbahn ihren vollen Nutzen. Aber auch so kann der ZOB auf sehr elegante Weise einen wichtigen Teil zu einem zukunftsfähigen Mobilitätsmanagement beitragen. Davon werden die Nutzer aller Verkehrsträger, die Bürger und die Stadt Weiterstadt ganz wesentlich profitieren.