



Abb. 1. Überführung der Breiten Allee.

der Hauptwerkstätte mit 2 930 000 Mark abschloß, sah eine Vereinigung der beiden Personenbahnhöfe am bisherigen Platz und Belassung des Verkehrs an Ort und Stelle vor, wobei das Empfangsgebäude der Main-Neckarbahn für die Abfertigung des Personenverkehrs völlig aufgegeben und dieser mit dem Personenverkehr der Hessischen Ludwigsbahn in dem erweiterten Empfangsgebäude der Hessischen Ludwigsbahn untergebracht werden sollte. Von einer weiteren Benutzung des Güterbahnhofs der Main-Neckarbahn sollte abgesehen und der gesamte Eilgut- und Stückgutverkehr im Güterbahnhof der Hessischen Ludwigsbahn, der für den Wagenladungsverkehr im nördlichen Teil der Gemarkung Darmstadt, neben der Main-Neckarbahn, eine angemessene Erweiterung zu erhalten hatte, vereinigt werden. Unter Beibehaltung der Höhenlage der Main-Neckarbahn sollten die Übergänge in Schienenhöhe an der Rheinstraße durch eine 6 m hohe Überführung mittels einer Schleife von seitlich ansteigenden Rampen und weiter südlich an der Stadtallee durch eine Unterführung mit Rampen in bisheriger Richtung ersetzt werden. Gleichzeitig sollten durch Verlegung der Aschaffener Linie neben die Verbindungsbahn nach Kranichstein und Errichtung einer Überführung an der Kreuzungsstelle der Frankfurter Straße und der Verbindungsbahn die Planübergänge in der Frankfurter Straße beseitigt werden. Gegen diesen Entwurf erhob sich in der Stadt Darmstadt ein außerordentlich starker Widerstand, der insbesondere die Rampen, mit der die Rheinstraße überführt werden sollte, ferner die Zufuhrstraße zu dem Güterbahnhof an der Pallaswiesenstraße und schließlich die durch den Entwurf angeblich eintretende Verkehrsunterbindung zwischen der Stadt und dem westlichen Stadtteil betraf.

Inzwischen war von der Direktion Mainz die Frage weiter untersucht worden, inwieweit ihr erster Entwurf bei Belassung der Main-Neckarbahn in ihrer jetzigen Höhenlage, hiernach auch bei Belassung der vorgesehenen Rheinstraßenrampen, in seinen nördlich der Rheinstraße gelegenen Teilen — namentlich auch unter Hinauslegung der Odenwaldbahn — für die Stadt günstiger gestaltet werden könne. Für die

Nordseite war daher ein neuer zweiter Entwurf mit Zusammenziehung sämtlicher Hauptgleise — nämlich Vereinigung der Linien Worms, Mainz, Aschaffenburg und Odenwaldbahn nahe der Verbindungsbahn, dann gleichlaufende Einführung dicht neben der Main-Neckarbahn — und mit Zusammenlegung des Eilgut-, Stückgut- und Wagenladungsverkehrs im Hessischen Ludwigsbahnhof aufgestellt. Auch dieser Entwurf wurde städtischerseits trotz seiner unleugbaren Vorteile abgelehnt, da er nicht so zugkräftig war, um den allgemein in der Stadt bestehenden Widerstand gegen eine Rampenanlage und Umlegung der Rheinstraße zu überwinden.

Zur Prüfung der Bahnhofsfrage hatte unterdessen die Stadt drei Sachverständige, nämlich die Herren Geheimen Baurat Professor Koch-Darmstadt, Geheimen Oberbaurat Professor Baumeister-Karlsruhe und Ingenieur Gleim-Hamburg, gewonnen und sie mit der Begutachtung des Entwurfs der Eisenbahnverwaltung betraut. Daraufhin stellten die Sachverständigen der Stadt einen vollständigen Gegenentwurf auf, der auf der Nordseite wegen Verlegung der Odenwaldbahn von ähnlichen Gesichtspunkten ausging, wie sie sich im zweiten Entwurf der Eisenbahnverwaltung als technisch durchführbar erwiesen hatten, im übrigen aber eine Tieferlegung der Main-Neckarbahn um 4,5 m unter Beibehaltung der Höhenlage der übrigen Bahnlinien vorsah, um eine geradlinige und fast rampenlose Überführung im Zuge der Rheinstraße zu ermöglichen. Es war jedoch nicht zu verkennen, daß dieser von den Sachverständigen mit Rücksicht nur auf die bestehenden Straßenverhältnisse aufgestellte Entwurf, vom Standpunkte der Interessen des Eisenbahnverkehrs aus betrachtet, insbesondere auch betrieblich, an erheblichen Mängeln litt. Nachdem die Angelegenheit eisenbahnseitig weiter eingehend geprüft und festgestellt war, daß es wohl möglich sei, den Wünschen der Stadt entsprechend durch die Tieferlegung der Main-Neckarbahn eine schienenfreie Überführung der Rheinstraße an der jetzigen Kreuzungsstelle auszuführen, ohne daß die Interessen der Eisenbahnverwaltung wesentlich beeinträchtigt werden, wurde von der Eisenbahn ein dritter Entwurf ausgearbeitet, der an der Rheinstraße