

Für eine gemeinsame Verkehrswende in der Region Darmstadt

Die Mobilität ist ein wichtiger Faktor beim Klimaschutz. Deshalb ist es von großer Bedeutung, zukünftig deutlich mehr Verkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsarten Zu-Fuß-Gehen, Fahrrad und ÖPNV zu lenken, diese auszubauen und ihre Nutzung zu erleichtern. Hierbei muss es das Ziel sein, auch Fahrten, die heute mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, auf die anderen Verkehrsarten zu verlagern. Besonders die Stausituation im MIV, die u. a. im östlichen Zulauf auf Darmstadt besteht, macht dies erforderlich.

Der ÖPNV auf Straße und Schiene ist von starken Nachfragespitzen in der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit geprägt. Zu diesen Zeiten sind die öffentlichen Verkehrsmittel bereits heute gut ausgelastet. Deshalb werden im ÖPNV sowohl neue Strecken als auch zusätzliche Verkehrsangebote benötigt. Diese Ausweitung muss vorzugsweise auf der Schiene erfolgen, da Straßenbahn und Eisenbahn umweltfreundlich und nachhaltig sind, die größten Kapazitäten sowie den höchsten Komfort bieten und größtenteils unabhängig vom MIV verkehren.

Es ist festzustellen, dass die Darmstädter Innenstadt am Rande ihrer Aufnahmefähigkeit für Busse ist und daher in der Zukunft verstärkt auf die Schiene mit ihren größeren Kapazitäten gesetzt werden muss. Dies wird auch dazu führen, dass nicht mehr alle Fahrgäste mit direkten Bussen in die Darmstädter Innenstadt gelangen können, sondern teilweise auf die Straßenbahn umsteigen müssen.

Da es insgesamt um die Sicherstellung lokaler und regionaler Mobilität geht, brauchen wir eine großräumige Untersuchung der Verkehrsströme bzw. eine entsprechende Auswertung vorliegender Daten. Dies wird eine der zentralen Forderungen bei der Aufstellung des neuen Regionalplans Südhessen sein.

Für die Verbindung von Darmstadt in den Ostkreis soll die Straßenbahn nach Groß-Zimmern weiter geplant und umgesetzt werden (Ziel: 2027). Hierbei sollen auch alternative Trassenführungen geprüft werden. Durch die vorgesehenen neuen gesetzlichen Bestimmungen und die vom Bund bereitgestellten zusätzlichen Finanzmittel werden gute Chancen gesehen, eine Förderung des Projektes zu erreichen. So heißt es in der Begründung des GVFG-Entwurfs u.a.: „Sehr große Verkehrsvorhaben, insbesondere in den Innenstädten und Verkehrsknoten werden sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht immer als gesamtwirtschaftlich im Sinne des einheitlichen Bewertungsverfahrens des Bundes darstellen lassen. Es soll jedoch grundsätzlich die Fördermöglichkeit auch für diese Vorhaben eröffnet werden....Sofern der über den monetarisierten Nutzen hinausgehende Nutzen im Rahmen einer Nutzwertanalyse dargestellt werden kann, oder bei besonderem Bundesinteresse und/oder besonderem Interesse der Kommunen und Länder, kann die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sichergestellt werden und so die Realisierung der Vorhaben mit anteiliger Bundesfinanzhilfe ermöglicht werden.“ Außerdem wurden die zur Verfügung stehenden GVFG-Bundesmittel deutlich erhöht.

Letztendlich werden solche Vorhaben bei der Förderung zum Zuge kommen, für die schon ausgearbeitete Planungen vorliegen. Die Straßenbahn nach Groß-Zimmern ist mittelfristig realisierbar, während für andere Projekte im Osten Darmstadts noch jahrelange Grundlagenuntersuchungen mit wenig Aussicht auf Erfolg erforderlich wären. Deshalb soll jetzt mit der Weiterführung der Planung kurzfristig gehandelt werden.

Für die aufgeführten Projekte zur „Verkehrswende Region Darmstadt“ werden zur Planung und Umsetzung erhebliche Finanzmittel benötigt. Diese können nicht alleine von der kommunalen Ebene aufgebracht werden. Deshalb müssen alle möglichen Finanzierungsquellen in Zusammenarbeit mit Bund, Land und RMV genutzt werden.

Um die Verkehrswende in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg voranzubringen, hat sich der Verkehrsgipfel am 16.12.2019 auf Bausteine für ein Handlungskonzept verständigt. Hierbei ergänzen sich im ÖPNV die Verkehrsträger Eisenbahn, Straßenbahn, Bus und bedarfsorientierte Verkehre zu einem Gesamtkonzept. Während der Bus v. a. die Funktion der Erschließung und des Zubringers zur Schiene hat, stellt die Straßenbahn die direkte und schnelle Verbindung zwischen dem Landkreis und der Darmstädter Innenstadt sicher. Sie bildet auch das Rückgrat des ÖPNV im Stadtverkehr Darmstadt. Die Eisenbahn ist der geeignete Verkehrsträger für größere Entfernungen und die Verbindungen u. a. nach Frankfurt, Mainz/Wiesbaden und Mannheim/Heidelberg. Eine wichtige Funktion übernimmt hierbei auch die Odenwaldbahn, für die zur Steigerung der Kapazitäten insbesondere der Ausbau der Bahnsteig-Infrastruktur Voraussetzung ist.

Kurzfristige Maßnahmen (1 – 3 Jahre):

- Weiterführung der Planung der Straßenbahn nach Groß-Zimmern
- Busbeschleunigungsmaßnahmen am Ostbahnhof in Darmstadt
- Entscheidung über Weiterplanung der Straßenbahn nach Weiterstadt
- Untersuchung Straßenbahn nach Wixhausen
- Erstellung Gutachten zur Straßenbahnverlängerung Griesheim-West/Riedstadt
- On-Demand-Shuttle in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg (Einsatz von 75 Elektro-Vans in einem innovativen System für Bedarfsverkehre ab 2021)
- Kapazitätsverbesserungen auf der Odenwaldbahn durch den Einsatz zusätzlicher Triebwagen
- Verbesserungen beim Busverkehr in den Ostkreis gemäß den Beschlüssen der DADINA vom 26.9.2019
- Verbesserungen bei den Regionalbuslinien des RMV
- Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft durch die Stadt Darmstadt, den Landkreis und die HEAG mobilo zur Planung und Umsetzung neuer Straßenbahnlinien
- Kauf und barrierefreier Umbau des Darmstädter Nordbahnhofs
- Verbesserung Radabstellanlagen am Darmstädter Hauptbahnhof
- Einrichtung eines gemeinsamen Arbeitskreises zur Abstimmung bei Bauarbeiten/Umleitungen
- Untersuchung Seilbahn in den Landkreis

Mittel- bis Langfristige Maßnahmen (3 – 10 Jahre):

- Bau der Straßenbahn nach Groß-Zimmern
- Umsetzung des im Nahverkehrsplans dargestellten neuen Linienkonzeptes der Straßenbahn
- Kapazitätserweiterung der Odenwaldbahn durch Ausbau der Bahnsteig-Infrastruktur
- Durchgängiger Halbstundentakt auf der Linie RB 75 zwischen Aschaffenburg und Darmstadt

- Halbstundentakt Dieburg – Frankfurt Hbf. auf der Dreieichbahn mit Kreuzungsbahnhof Eppertshausen
- Hessenexpress von Darmstadt über Frankfurt Flughafen nach Wiesbaden
- 30-Minutentakt auf der Pfungstadtbahn mit Durchbindung zum Nordbahnhof

Vision (> 10 Jahre):

- Verlängerung der S4 von Langen nach Darmstadt Hauptbahnhof
- Verlängerung S-Bahnlinie auf der Dreieichbahn nach Dieburg mit möglicher Durchbindung nach Darmstadt
- Durch diesen S-Bahnring im südöstlichen Rhein-Main-Gebiet mit den Eckpunkten Frankfurt, Offenbach, Dieburg und Darmstadt würde eine neue Qualität der Verbindung und Vernetzung von Region und Metropole entstehen. Auch die im regionalen Entwicklungskonzept vorgesehene Siedlungsentwicklung erfordert eine verkehrliche Anbindung, die den Zielen der Verkehrswende entspricht.

Es besteht Konsens, dass zur Verbesserung des regionalen Schienenverkehrs bei der ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim eine direkte Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs unabdingbar ist.

Der Verkehrsgipfel ist kein formales Beschlussorgan. Die Beteiligten haben sich mit diesem Papier im Konsens auf Bausteine für eine Verkehrswende in der Region Darmstadt verständigt, die sie zeitnah in den jeweiligen Gremien und Organisationen einbringen werden.

Da der Schwerpunkt dieses ersten Verkehrsgipfels im Bereich des öffentlichen Verkehrs lag und es auch beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und beim Radverkehr sowie bei deren Verknüpfung mit dem ÖPNV Gesprächsbedarf gibt, sollen weitere Verkehrsgipfel stattfinden, auch in 2020, bei denen die anderen Verkehrsarten stärker in den Fokus genommen werden. Außerdem soll dann eine Bilanz zur Umsetzung der Maßnahmen des ersten Verkehrsgipfels gezogen werden.

Es ist vorgesehen, sowohl zu diesen Bausteinen für ein Handlungskonzept als auch zu den größeren Einzelmaßnahmen die Öffentlichkeit zu informieren und zu beteiligen.

Darmstadt, 16.12.2019