Region der Zukunft
Landkreis Darmstadt-Dieburg

Fraktionsvorlage

Vorlage-Nr.: **0999-2017/DaDi**
Aktenzeichen: 721-006

Fachbereich: Fraktion der Freie Wähler - Piraten
Prochaska, Karl-Heinz

Beteiligungen:

Produkt: **1.01.01.02 Gremienmanagement**

Beschlusslauf:

Nr.	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
1.	Infrastruktur-, Gesundheits- und Umweltausschuss	N	Zur vorbereitenden Beschlussfassung
1.	Haupt- und Finanzausschuss	N	Zur vorbereitenden Beschlussfassung
2.	Kreistag	N	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **Schienenverbindung in den Ostkreis - Antrag FW-PP**

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg bittet die Verwaltung des Landkreises, folgende Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs ergebnisoffen zu prüfen:

Auf der vorhandenen Bahnverbindung vom Darmstädter Ostbahnhof zum Bessunger Forsthaus bei Roßdorf erfolgt wieder ein Linienbetrieb. Dort wird der Haltepunkt wieder in Betrieb genommen. Die Verbindung wird nach Osten auf dem noch vorhandenen Gleisbett erweitert, um auf einem etwa einen halben Kilometer langen in Ost-West-Richtung verlaufenden neuen Gleisbett zumindest vorerst auf Höhe der Zahlwaldhalle in Roßdorf zu enden, vgl. Lageplan. Der dort vorhandene Parkplatz wird erweitert, um ein auch unmittelbar von der Bundesstraße 38 erreichbares ausreichendes Park-and-ride-Angebot für PKW und Fahrräder vorzuhalten. Eine Verlängerung der Strecke nach Groß-Zimmern soll berücksichtigt werden. Vorbild der einspurigen Bahnverbindung ist die ganz hervorragend angenommene Odenwaldbahn nach Mühltal. Vom Darmstädter Ostbahnhof aus ist die Entfernung nach Mühltal etwa gleich groß wie an die Zahlwaldhalle und es gibt ebenfalls einen Zwischenhalt. Die Kreistagsfraktionen und die Vertreter der Bürgergesellschaft sollen in die Prüfung einbezogen werden.

Begründung:

Problem:

Die vierspurige Bundesstraße 26 im Landkreis Darmstadt-Dieburg ist vor Darmstadts Osten temporär überlastet. Dies gilt in hohem Maße auch für die Straßen in der Stadt Darmstadt, die den motorisierten Individualverkehr aus dem Ostkreis aufnehmen. Es gibt hier zwar nicht zu wenig Straßen, die Kapazität der vorhandenen reicht aber für die Nachfrage zeitweise nicht aus. Die Fahrzeiten, es sind oft Stauzeiten, um etwa von Roßdorf zur Darmstädter Firma Merck zu gelangen, betragen in Stoßzeiten zwischen einer halben und einer ganzen Stunde. Der Bau neuer Straßen würde zahlreiche neue Probleme mitbringen und er ist auch politisch nicht gewollt.

Die bislang diskutierten konkreten Problemlösungen waren regelmäßig unpraktikabel, zu aufwendig, zu teuer und politisch nicht gewollt. Wegen der hohen Kosten haben sie auch keine akzeptablen Kosten-Nutzen-Relationen. Kleinere Schritte, die insbesondere vorhandene Ressourcen nutzen und damit vor allem preisgünstig sind, wurden bislang nicht erwogen. Daher passiert seit Jahrzehnten fast nichts, um der Verkehrsproblematik zu begegnen.

Parallel zur B 26 und damit parallel zum Stau liegen Bahngleise, die vom Darmstädter Ostbahnhof bis ans Bessunger Forsthaus bei Roßdorf noch befahren werden und Bestandsschutz haben. Sie werden aber gegenwärtig nicht für den Alltagsbetrieb genutzt.

Viele Menschen wären bereit, bei entsprechenden ÖPNV-Angeboten auf die Nutzung des eigenen Autos zu verzichten. Mit dem Betrieb des eigenen Autos blockieren sie somit auch unnötig Verkehrsraum für den motorisierten Individualverkehr, der ansonsten insbesondere denen zur Verfügung stünde, die auf die Nutzung des eigenen Autos angewiesen sind. Nach der von der Bundesregierung und dem Umweltbundesamt erstellten Studie "Umweltbewusstsein in Deutschland 2016" stoßen Alternativangebote zum Auto bei 91 Prozent der Menschen in Deutschland auf Akzeptanz (S. 65). 79 Prozent der Menschen wünschen sich vor Ort eine Entwicklung, die Alternativen zum Auto stärkt (S. 65). Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Barbara Hendricks, forderte daher am 12. April 2017, aus dieser Studie lokale Konsequenzen zu ziehen und im Ergebnis auch die Angebote des ÖPNV auszubauen.

Planungen am "grünen Tisch" gelten mitunter als nicht ganz realitätskonform, auch weil sich aus ihnen zuweilen Mißverständnisse ergeben. Politik und Bürgergesellschaft beklagen dann oft, an Planungen nur unzureichend beteiligt worden zu sein.

Lösung:

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg sollte prüfen, die bereits bestehende Schienenverbindung zum Bessunger Forsthaus wieder für den Linienbetrieb zu nutzen und diese Verbindung bis zur Zahlwaldhalle in Roßdorf auszubauen, vgl. Lageplan. In einem späteren Schritt kann diese Linie bis nach Groß-Zimmern fortgesetzt werden. Damit würde eine echte Alternative zum Auto bereitgehalten, die insbesondere parallel zu den gegenwärtigen Staus verliefe.

Für die Strecke vom Darmstädter Ostbahnhof bis zum Bessunger Forsthaus, hier sollte ein Haltepunkt eingerichtet werden, entfallen wegen des noch vorhandenen Bestandes aufwendige Genehmigungsverfahren. Auch die vorhandenen schienengleichen Übergänge können weiterhin genutzt werden. Damit entfallen hohe Kosten. Die weniger als zwei Kilometer lange Strecke vom Bessunger Forsthaus bis zur Zahlwaldhalle verläuft parallel zur autobahnähnlich ausgebauten B 26, die dort ohnehin eine Grenze bildet. Dennoch dürfte hier noch eine Unterführung bestehen, die für Fußgänger und Radfahrer tauglich ist.

Nach dem Vorbild der Odenwaldbahn, die eine Ergänzung zum öffentlichen Busverkehr ist und

viele Menschen das Auto verzichten läßt, sollte diese Bahn ebenfalls stündlich fahren. Endhalte- bzw. Umkehrstellen wären an der Zahlwaldhalle sowie, analog zur Odenwaldbahn, am Darmstädter Hauptbahnhof und alternierend am Frankfurter Haupt- oder ggf. Südbahnhof.

Unter Ansatz der vergleichbaren Strecke der Odenwaldbahn von Mühltal aus betrüge die Fahrzeit etwa zur Firma Merck von der Zahlwaldhalle aus zehn Minuten. Unter analoger Taktung der Odenwaldbahn würde die neue Bahn an der Endhaltestelle Zahlwaldhalle acht Minuten stehen, um dann wieder in Richtung Darmstadt zu fahren, im Frankfurter Hauptbahnhof steht die Odenwaldbahn beispielsweise nur sechs Minuten, womit dieser Zeitpuffer ausreichen dürfte.

Die politischen Entscheidungsträger und die Bürgergesellschaft sollen von Beginn an die Möglichkeit haben, die Prüfung zu begleiten. Damit soll bereits im Vorfeld möglichen Mißverständnissen vorgebeugt werden. Zugleich soll dadurch möglichst viel Wissen auch über die Bedürfnisse der ÖPNV-Nutzer zusammengestellt werden.

Kosten:

Die Kosten halten sich im Rahmen. Sie betragen nur einen Bruchteil der Kosten, die für andere Lösungsansätze benannt wurden. Die Vorteile überwiegen, da mit der Stärkung des ÖPNV-Angebotes regelmäßig auch ein Verzicht auf das eigene Auto einhergeht, was die Straßen entlastet und somit per Saldo ansonsten erforderlichen Kapitaleinsatz erspart.