

Christoph Zwickler, Mitglied des Kreistages Darmstadt-Dieburg, bringt zur Behandlung in der Sitzung am 18. Juni 2018 unter dem Arbeitstitel

Doppelstockwagen für die Odenwaldbahn

folgenden

Antrag

ein:

Der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg setzt sich für den schnellstmöglichen Einsatz von Doppelstockwagen auf der Odenwaldbahn ein. Die vom Kreistag entsandten Mitglieder der DADINA-Verbandsversammlung werden angewiesen, das Vorhaben dort auf den Weg zu bringen.

Es wird ferner beantragt, i.S.d. § 33 Abs. 2 HKO i.V.m. § 62 Abs. 6 HGO Herrn Uwe Schuchmann, Rostocker Straße 14, 64372 Ober-Ramstadt, zu den der Kreistagssitzung vorgelagerten Ausschusssitzungen zuzuziehen.

Begründung

Problem:

Die Odenwaldbahn beschreibt in den vergangenen Jahrzehnten eine außerordentliche Erfolgsgeschichte. Die Nachfrage übersteigt das Angebot. Die Odenwaldbahn würde noch mehr genutzt, wenn das Angebot größer wäre. In Mühlthal beispielsweise verzichten viele Menschen auf die Nutzung der Odenwaldbahn, weil sie latent überfüllt ist.

Auf der Odenwaldbahn gibt es darüber hinaus seit 2017 immer wieder und in großem Ausmaß Verspätungen und Zugausfälle, da insbesondere nicht in ausreichendem Maß Ersatzzüge zur Verfügung stehen. Durch das politisch gewollte Landesticket sollen zwar die Menschen zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegt werden, die mangelnde Betriebsqualität wegen der vielen Verspätungen, Zugausfälle und der überfüllten Wagen kostet aber Attraktivität und Einnahmen. Das dadurch ebenfalls stark zugenommene Einlösen der 10-Minuten-Verspätungsgarantie kostet den Träger des ÖPNV Geld und belastet mit Bürokratie.

Parallel zu diesen Mängeln sind die Straßenverbindungen zu Berufsverkehrszeiten überlastet.

Zugleich werden immer neue Baugebiete ausgewiesen, die den Mangel verschärfen. In Mühlthal beispielsweise sollen im Kern Nieder-Ramstadt, Traisa und Trautheim nach dem Willen der politischen Mehrheit demnächst Neubaugebiete entstehen, welche die Einwohnerschaft um weit mehr als zehn Prozent ansteigen ließe. Dazu kommt Bevölkerungswachstum durch politisch nicht steuerbare Nachverdichtung.

Hinzu tritt die von der Stadt Darmstadt beabsichtigte Ausdünnung des ÖPNV-Angebotes für Landkreisbewohner, weil die Straßenbahnlinie 2 in Darmstadt zukünftig nicht mehr das Böllenfalltor, sondern die Lichtwiese anfahren soll. Dadurch wird die Nachfrage nach motorisiertem Individualverkehr ebenso steigen wie nach alternativen ÖPNV-Angeboten.

Problematisch ist in diesem Zusammenhang, daß der Träger des ÖPNV hier kein erkennbares Engagement zeigt, das Problem kurzfristig anzugehen. Auf aktuelle Probleme ist aktuell zu reagieren. Probleme werden nicht dadurch gelöst, daß sie für erledigt erklärt werden.

Lösung:

Auf der Odenwaldbahn werden so schnell wie möglich Doppelstockwagen eingesetzt. Zuständig ist die Politik und hier insbesondere der Kreistag, der Vertreter in die DADINA entsendet, die nach Auskunft des Landrates vom 23. April 2018 im Ergebnis mit einem imperativen Mandat versehen sind.

Dabei bieten sich Züge mit einer Lokomotive etwa der Baureihe 245 mit vier Doppelstockwagen an, die ohne Lok knapp 119 m lang sind. Damit könnten sie an allen Bahnsteigen der Odenwaldbahn halten, da alle mindestens 120 m lang sind. Die Doppelstockwagen verfügen auch über mehr Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten als die aktuellen Wagen, weshalb neben der Erhöhung der möglichen Fahrgastzahlen auch kürzere Halte möglich sind.

Diese Züge sind auch hinreichend beschleunigungsstark. Auf der Strecke der Odenwaldbahn sind die aktuellen Reisezeiten der Regionalbahnen mit allen Halten nur unwesentlich kürzer als mit den DB-Zügen im Jahr 2004. Auch daher sind die vorgeschlagenen Vier-Wagen-Doppelstockzüge mit Loks als gleichwertig gegenüber den gegenwärtig eingesetzten Modellen anzusehen. Es liegt insbesondere auch kein Negativtestat der DB Netz vor. Die Beispiele Niddertalbahn, Frankfurt – Bad Vilbel – Stockheim, sowie Horlofftbahn, Nidda – Friedberg, belegen den problemlosen Einsatz.

Damit könnten die aktuellen Probleme kurzfristig behoben werden. Überlegungen, die Strecke etwa zweispurig auszubauen, wären wegen der erforderlichen langwierigen Planfeststellungsverfahren allein in der Lage, die Probleme langfristig zu lösen.

Kosten:

Die Kosten halten sich im Rahmen. Die Vorteile überwiegen, da mit der Stärkung des ÖPNV-Angebotes regelmäßig auch ein politisch gewollter Verzicht auf das eigene Auto einhergeht, was die Straßen entlastet und somit per Saldo ansonsten erforderlichen Kapitaleinsatz erspart.

64367 Mühlthal, den 15. Mai 2018



Christoph Zwickler