Die Fraktion Freie Wähler/Piraten im Kreistag Darmstadt-Dieburg bringt zur Behandlung in der Sitzung des Kreistages am 9. September 2019 unter dem Arbeitstitel

Angemessene Untersuchung aller Schienenbahnsysteme

folgenden

Änderungsantrag

zur Drucksache 2519-2019/DaDi ein:

Angesichts der enormen Tragweite einer möglichen Schienenverbindung zwischen Groß-Zimmern und dem Darmstädter Schloß, die zeitlich bis weit ins nächste Jahrhundert reichen und finanziell heute schon mit einem dreistelligen Millionenbetrag zu Buche schlagen dürfte, bittet der Kreistag des Landkreises Darmstadt-Dieburg die Verwaltung des Landkreises darum, vor weiteren Aktivitäten die folgenden Möglichkeiten nachhaltiger Information kurzfristig zu nutzen:

a) Die Durchführung einer öffentlichen Anhörung auch unter Beteiligung von Stellen, die etwa alternative Schienenverkehrsmittel im Normalspurbetrieb bzw. in Kombination mit Straßenbahngleisen darstellen können oder selbst vorhalten,
b) eine Delegation aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg zur Teilnahme an der Exkursion der Volkshochschule Darmstadt-Dieburg am 12.10.2019 nach Bad Wildbad, Kursnummer 01-02-9104, zu entsenden, um die dortige Stadtbahn zu besichtigen, die ein Vorbild für eine neue schienengebundene Verkehrslösung für die Verbindung von Groß-Zimmern nach Darmstadt/Schloß sein könnte,
c) eine Vorstellungsfahrt eines Zweisystem-Bahnfahrzeuges, welches etwa in Chemnitz eingesetzt wird, auf der Strecke der Odenwaldbahn zu organisieren, womit beispielhaft eine Alternative zu reinem Straßenbahn- und typischem Normalspurbahnbetrieb aufgezeigt würde.

Begründung

Problem:

Der Neubau bzw. die Restruktierung einer Schienenverbindung ist eine Aufgabe, die angesichts ihrer Tragweite nicht durch einen einmaligen Beschluß nachhaltig zu lösen ist. Inhaltlich kann es bei einer Verbindung von Groß-Zimmern nach Darmstadt nicht nur darum gehen, unmittelbar in die Darmstädter Innenstadt zu gelangen, sondern auch eine Alternative zur nicht erstellten Darmstädter Nordosttangente zu schaffen. Es muß angesichts der Zeiten des Klimawandels, der Dieselfahrverbote und des Verkehrskollapses in Darmstadt auch eine akzeptable ÖPNV-Alternative auf der Route der ehemals geplanten Nordostumgehung geben. Die weitere Anbindung aus dem Ostkreis in den Darmstädter Norden etwa zur Firma Merck ist ebenso wichtig wie nach Frankfurt. Bei allem kommt es zentral darauf an, neue Nutzer für den ÖPNV durch attraktivere Angebote zu gewinnen.

Eine reine Straßenbahn könnte allein eine Verbindung in die Darmstädter Innenstadt abdecken. Überdies wäre die Personenkapazität einer Straßenbahn sogar geringer als die der gegenwärtig eingesetzten Busse. Es ist auch nicht erkennbar, daß eine Straßenbahnverbindung signifikant und allumfassend schneller sein könnte als das aktuelle und teilweise unbefriedigende Bussystem.

Lösung:

Vor einer Festlegung auf ein System, das überdies nur einen Teil der abzufangenden Verkehrsströme aufnehmen könnte, erfolgt eine intensive Befassung mit den sich anbietenden Möglichkeiten auch für die politischen Entscheidungsträger. Dabei sind insbesondere auch Systeme in Betracht zu ziehen, die am Ostbahnhof eine Gabelung in die Darmstädter Innenstadt bzw. in Richtung Merck und weiter nach Frankfurt zulassen. Diese Verbindung wäre eine akzeptable ÖPNV-Alternative zum – nicht erfolgten – Bau der Nordosttangente.

Kosten:

Die geringen Kosten einer intensiven Vorprüfung aller in Betracht kommenden Möglichkeiten sind angesichts der Bedeutung dieser so grundlegenden Entscheidung zum ÖPNV in jedem Fall gerechtfertigt.

Erläuterungen:

A. Zur öffentlichen Anhörung sollten zur Ausgewogenheit unbedingt eingeladen werden:

1. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
2. Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
3. Odenwaldkreis
4. Kreis Offenbach
5. Stadt Darmstadt
6. Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landesentwicklung und Wohnen
7. Nordhessischer Verkehrsverbund, Abt. Regiotram
8. Regionaltangente West Planungsgesellschaft (RTW) GmbH
9. Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein (Betreiber der Strecke zum Bess. Forsthaus)
10. Heag Mobilo

11. LTE Lightrail Transit Enterprises GmbH, Am Rohrbach 2, 69126 Heidelberg
    - Diese Firma berät u. a. die Stadt Regensburg und den Förderverein Steigerwaldbahn.
12. Albtal Verkehrs-Gesellschaft
13. Verkehrsverbund Mittelsachsen (für Chemnitzbahn)
14. Stadt Bad Wildbad
15. Fahrgastbeirat der Dadina
16. Fahrgastbeirat des Odenwaldkreises
17. Fahrgastbeirat des RMV
18. Fahrgastbeirat des Kreises Offenbach
19. Regionales Schienenbündnis Darmstadt-Dieburg
20. Fahrgastverband Pro Bahn e. V.
21. Initiative zur Förderung und Erhaltung der Odenwaldbahn und ihrer Anschlußstrecken
22. Verkehrsclub Deutschland
23. Auto-Club Europa, Kreis DA-Starkenburg

B. Die Notwendigkeit einer aktuellen ergebnisoffenen Prüfung ergibt sich wie folgt:

a) Das Straßenbahn-Gutachten aus dem Jahr 2014 ist durch die bedrohliche Entwicklung etwa angesichts der Klimaveränderung überholt. Es empfiehlt eine „Brechung" sämtlicher Buslinien aus dem Ostkreis auf diese Straßenbahn (Meterspur, Spurweite 1.000 mm) und reduziert damit die ÖPNV-Kapazität in der Hauptverkehrszeit.
Alle heutigen Busfahrgäste (u. a. aus Groß-Umstadt, Dieburg, Reinheim, Groß-Bieberau, Münster, Eppertshausen, Ober-Ramstadt, Fischbachtal) müssten bei Groß-Zimmern oder Roßdorf zwangsweise in die Straßenbahn umsteigen:
Seite 3 in: https://www.dadina.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/2014/OEPNV-Untersuchung_Korridor_Darmstadt_-_Rossdorf_-_Gross-Zimmern_17._Maerz_2014.pdf
Statt wie 2019 ca. 26 Busse sollen nach diesem Straßenbahn-Gutachten von 2014 zwischen 7 und 8 Uhr morgens nur max. 9 Straßenbahnfahrten (also 7,5-Min-Takt) verkehren. In 9 Straßenbahnfahrten finden nur 2.340 Menschen Platz, in 26 Bussen ca. 3.100-3600 Menschen. (Ein Heag-Straßenbahnzug mit Beiwagen fasst 260 Personen, ein Heag-Bus je nach Bauart ca. 98-148, www.heagmobilo.de , vgl. dazu auch den RMV-Busfahrplan).
Die Leistungsfähigkeit der meterspurigen Straßenbahn ist damit höchst fragwürdig.

b) Die Bewertung der „CDU-Kombi-Lösung“ aus dem Jahr 2016 hatte diverse Mängel etwa bei der Ermittlung der potentiellen Fahrgastnachfrage und war somit bereits bei ihrer Vorlage auch unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten nicht haltbar. Sie war schon 2012 durch die Praxis in Karlsruhe, Saarbrücken, Heilbronn, Chemnitz, Zwickau widerlegt.

c) Die unabhängigen Experten des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfehlen in der „Agenda zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“ vom 20.05.2019 die Reaktivierung in Eisenbahn-Normalspur für folgende Strecken:
(https://www.vdv.de/vdv-reaktivierung-von-eisenbahnstrecken.pdfx)

- Strecke 3555 Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern, mit „dringlicher Priorität“, „ggf. Reaktivierung als Regionalstadtbahn“
  Strecke 3661 Dieburg – Groß-Zimmern – Reinheim, Reaktivierung mit „hoher Priorität“
- Strecke 9350 Reinheim – Groß-Bieberau, Reaktivierung mit „hoher Priorität“

d) Der VDV als unabhängige Institution, der auch HEAG und RMV als Mitglieder angehören, empfiehlt also die „Reaktivierung der Bahnstrecke Darmstadt Ost – Groß-Zimmern“ als „Regionalstadtbahn“, mithin also eine normalspurige Eisenbahnstrecke zwischen Ostbahnhof und Groß-Zimmern und eine mit dieser Strecke im Ostbahnhof verknüpften normalspurigen Straßenbahnstrecke Ostbahnhof – Friedensplatz.

e) Nur mit einer Reaktivierung der Strecke Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß-Zimmern in Normalspur sind künftig umsteigefreie Direktfahrten aus Roßdorf und Groß-Zimmern nach Darmstadt-Nord (Merck) und weiter nach Frankfurt möglich. Die Meterspur der Straßenbahn würde das verhindern.

f) Das Konzept „123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn“ des „Regionalen Schienenbündnisses Darmstadt-Dieburg“ empfiehlt ebenfalls den Bau einer normalspurigen Straßenbahnstrecke zwischen Ostbahnhof und Friedensplatz mit Verknüpfung zur Odenwaldbahn, um auch für Mühltal, Ober-Ramstadt, Reinheim und Groß-Bieberau umsteigefreie Direktfahrten in Darmstadts Innenstadt herzustellen.

g) Die von der kreiseigenen Volkshochschule DA-DI angebotene Exkursion am 12.10.2019 bietet eine hervorragende Gelegenheit auch für politische Entscheidungsträger, um ein einschlägiges und in der Praxis bewährtes System zu begutachten.

h) Nach dem Beispiel der RTW Gesellschaft vom 26.06.2017 kann ein Zweisystem-Fahrzeug die Bahnstrecken im Raum Darmstadt-Dieburg befahren und deren Möglicheiten inkl. Barrierefreiheit unter Beweis stellen.
(https://pro-bahn-hessen.de/?p=4561)

64367 Mühltal, den 26. August 2019

Christoph Zwickler als stellv. Vorsitzender der Fraktion Freie Wähler/Piraten