

Vorlage-Nr.: **2896-2020/DaDi**
 Aktenzeichen: **721-006**
 Fachbereich: **EB - Erster Kreisbeigeordneter**
 Beteiligungen: *102 - Büro des Landrates, Verwaltungsleitung*
210.1 - Grundsatzfragen, Strategie, Controlling, Beteiligungen
230 - Finanz- und Rechnungswesen
Zweckverband Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation

Produkt: **1.12.02.01 ÖPNV**

Beschlusslauf:	<i>Nr.</i>	<i>Gremium</i>	<i>Status</i>	<i>Zuständigkeit</i>
	1.	Kreisausschuss	N	Zur vorbereitenden Beschlussfassung
	2.	Infrastruktur-, Gesundheits- und Umweltausschuss	Ö	Zur vorbereitenden Beschlussfassung
	3.	Kreistag	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **Straßenbahn zwischen Darmstadt und Groß-Zimmern**

Beschlussvorschlag:

1. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg beginnt mit der weiteren Planung einer Straßenbahnlinie zwischen Darmstadt und Groß-Zimmern.
2. Vorbereitende Arbeiten zur Gründung einer diesbezüglichen Planungsgesellschaft sollen durchgeführt werden.

Begründung:

Ausgangslage

Seit mehr als 30 Jahren steht die Idee einer Straßenbahnlinie von Darmstadt nach Groß-Zimmern im Raum. Seitens DADINA wurde das letzte Verkehrsgutachten für eine solche Verbindung 2014 erstellt. Seinerzeit wurde deutlich, dass der für eine Förderung erforderliche Nutzen-Kosten-Indikator von mindestens 1,0 nicht erreicht werden kann.

Infolge dieser Erkenntnis wurde seit 2014 das bestehende Bussystem optimiert und erweitert. Aus verkehrsplanerischer Sicht besteht kein Zweifel, dass angesichts des Fahrgastaufkommens der Bau eines schienengebundenen Verkehrsmittels auf dieser Relation sinnvoll ist. Das bestehende Bussystem ist aufgrund der vielfältigen umsteigefreien Verbindungen und durch die Busbeschleunigung entlang der B26 zwar deutlich kostengünstiger als eine Bahn. Eine erhebliche Erweiterung der Kapazitäten ist jedoch alleine mit einem Bussystem nur schwer realisierbar. Insbesondere der Verkehrsknoten Luisenplatz stellt einen Kapazitätsengpass für zusätzliche Busse dar.

Aktuelle Entwicklung

Um die durch die Bundesrepublik Deutschland eingegangenen Verpflichtungen zum Klimaschutz einhalten zu können, ist eine Verkehrswende erforderlich. Das Ziel der Bundesregierung, den Anteil des elektrischen Verkehrs zu erhöhen bleibt seit Jahren hinter den Ankündigungen zurück. Dabei stellt im Besonderen die Schaffung der benötigten Infrastruktur für Elektromobilität eine besondere Herausforderung dar. Eine Verkehrswende wird aber auch nur dann erfolgreich sein, wenn eine Verlagerung des Modal Splits vom MIV zum ÖPNV gelingt.

Aktuell ist auf Bundesebene eine Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in Arbeit. Im Zuge dessen hat die Bundesregierung angekündigt, auch die Kriterien in der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) neu bewerten zu wollen, um beispielsweise Umweltgesichtspunkte stärker gewichten zu können.

Da eine schienengebundene Anbindung des östlichen Landkreises an die Stadt Darmstadt und die Region als unverzichtbar erachtet wird und weil die Planung einer neuen Straßenbahnlinie mehrere Jahre benötigt, soll bereits heute mit der weiteren Planung begonnen werden, selbst wenn die Förderung des Baus noch nicht gesichert ist. Die Planungsleistung selbst wäre ohnehin nach GVFG nicht förderfähig.

Zur Straßenbahn

Für die Stadt Darmstadt und das nähere Umland ist die Straßenbahn das Rückgrat des ÖPNV. Dass die historische Straßenbahn erhalten und seit den 90er-Jahren sogar ausgebaut wurde, stellt sich als Glücksfall dar. Diese bewährte Form der Elektromobilität steht allen Bevölkerungsgruppen offen und belastet den Siedlungsraum auch nicht mit zusätzlichen Immissionen. Die HEAG mobilo baut und betreibt Straßenbahnlinien seit mehr als 100 Jahren und wird dies auch in Zukunft tun. Zudem befindet sich die HEAG mobilo im Eigentum der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Damit kann sowohl die Planung als auch der Bau der Linie in eigener Regie gesteuert werden.

Seitens der Fahrgast- bzw. Verkehrsverbände wird alternativ darauf verwiesen, dass eine sogenannte Stadt-Land-Bahn ein System darstellen würde, welches für die Anforderungen der Zukunft besser geeignet sein könnte. Dahinter steht der Gedanke, dass bei einer Aktivierung der Eisenbahnstrecke zwischen Da-Ostbahnhof und Groß-Zimmern vielversprechende Reiseverbindungen eröffnet werden könnten, weil prinzipiell das gesamte Schienennetz der DB offen stünde. Der prinzipiellen Offenheit eines Schienensystems mit einer Normalspur stünde immer eine unbefriedigende Einbindung in das bestehende Straßenbahnnetz (mit Meterspur) entgegen. Das Modell der Stadt-Land-Bahn wurde untersucht, aber nicht weiter verfolgt. Es gibt wenig Anlass zur Annahme, dass mit dem Stadt-Land-Bahn System ein besserer NKU-Faktor erreicht würde oder es schneller umsetzbar wäre.

Der Aufsichtsrat der HEAG mobilo hat die Durchführung von vorbereitenden Arbeiten für die

Gründung einer Planungsgesellschaft beschlossen In dieser Gesellschaft soll das Personal für solche Neuplanungen gebündelt werden. Die Gesellschafterstruktur muss noch erarbeitet werden und wird mit dem Beschluss zur Gründung der Gesellschaft und deren Finanzierung den Gremien vorgelegt werden. Der erste Auftrag der Gesellschaft wäre die Planung der Straßenbahnverbindung in den Ostkreis, die neue Organisationseinheit stünde jedoch auch für andere Neuplanungsprojekte, beispielsweise der Straßenbahn nach Weiterstadt, zur Verfügung. Auch die DADINA, welche die bisherigen Planungen zusammen mit der Stadt Darmstadt betreut hat, wird in den Planungsprozess eng eingebunden.

Der Verkehrsgipfel im Dezember 2019 hatte die Weiterführung der Planung der Straßenbahn in den Osten als sofortige Maßnahme vorgeschlagen. Es war gemeinsam vereinbart worden, im Zuge der Grundlagenermittlung verschiedene Trassenführungen zu prüfen, im Besonderen auch solche Trassen, welche die heutige Bahnstrecke zwischen Ostbahnhof und Groß-Zimmern nicht in Anspruch nehmen würden.

Nach der letzten Kostenschätzung erfordert der Bau der Straßenbahn Investitionen von ca. 125 Mio. Für die gesamte Planung kann von einem Kostenanteil von ca. 10% ausgegangen werden. Durch die zu gründende Gesellschaft würden lediglich die ersten Planungsphasen in Auftrag gegeben werden. Hierfür sind 5 Millionen Euro veranschlagt, von denen voraussichtlich 50% den Kreishaushalt belasten würden. Mit erfolgreichem Abschluss der ersten Planungsphasen lägen auch belastbare Kostenschätzungen für die Folgefinanzierung vor. Mit steigendem Detaillierungsgrad der Planung sollen die Kosten der Planung nach dem Belegenheitsprinzip geteilt werden, d.h. nach der Summe der Bauwerkskosten in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg. Im Haushaltsplan 2020 sind bereits 150.000,00 Euro für erste Planungen enthalten.

Der Kostenplan für das aktuelle und die kommenden Jahre wird den Gremien zusammen mit dem Beschlussvorschlag zur Gründung der Planungsgesellschaft zur Beschlussfassung vorgelegt. Spätestens nach dem Abschluss der Planungsphase ist eine erneute Entscheidung zur Durchführung der Baumaßnahme in den Gremien zu treffen.