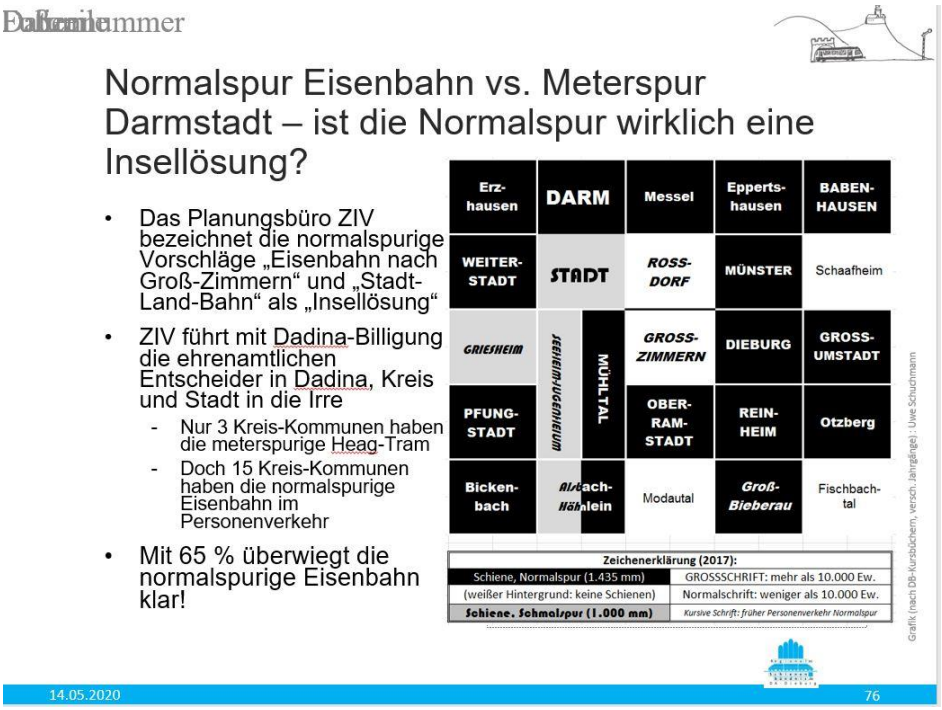
Gemeinsamer Änderungsantrag der Fraktionen
„DIE LINKE“ und „Freie Wähler-Piraten Partei“
zum Antrag 2896-2020
Az 701-001 Straßenbahn zwischen Darmstadt und Groß-Zimmern

1. **Der Kreisausschuss wird beauftragt, eine öffentliche Anhörung zu verschiedenen Schienenverkehrssystemen inkl. normalspuriger Regionalstadtbahn ("Stadt-Land-Bahn") durchzuführen und hierbei mindestens Vertreter folgender Unternehmen/Organisationen einzuladen:**
   - **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen**
   - **Albtal-Verkehrs-Gesellschaft**
   - **Nordhessischer Verkehrsverbund**
   - **Regionaltangente West Planungsgesellschaft**
   - **RMV**
   - **Dadina-Fahrgastbeirat**
   - **Regionales Schienenbündnis**
   - **Verkehrsclub Deutschland**
   - **Pro Bahn Hessen**

   Bei der Anhörung ist auch das veränderte Verkehrsverhalten auf Grund der Corona-Pandemie bei den Pendlerströmen von und nach Darmstadt zu bewerten.
2. **Erst nach der Anhörung wird über das weitere Vorgehen für die Strecke Darmstadt - Groß-Zimmern entschieden.**
3. **Der Kreisausschuss wird beauftragt, mit der Planung der Reaktivierung der Gersprenztalbahn zwischen Reinheim und Groß-Bieberau zu beginnen und die Strecke beim Land Hessen und RMV zur Reaktivierung anzumelden.**

Begründungen:
Die Straßenbahn ist für das Umland auch nicht "das Rückgrat des ÖPNV". Nur drei Kreis-Kommunen sind ans Straßenbahnnetz angeschlossen, eine (Alsbach-Hähnlein) hat auch einen Eisenbahnanschluss. Hingegen sind mit Weiterstadt, Erzhausen, Messel, Mühltal, Ober-Ramstadt, Pfungstadt bereits 5 mit ihrer Gemarkung an Darmstadt grenzende Kommunen mit der normalspurigen Eisenbahn angeschlossen, mehrheitlich haben 15 der 23 Kreis-Kommunen Eisenbahn-Personenverkehr. Im Normalspur-Bahnnetz des Ostkreises wäre eine meterspurige Straßenbahn ein Fremdkörper (siehe Grafik Regionales Schienenbündnis).



Zudem sind die Betriebskosten lt. hess. ÖPNV-Gesetz für Straßenbahnen vollständig von Kreisen und kreisfreien Städten zu tragen, während für Eisenbahnen das Land mindestens 50 Prozent der Betriebskosten trägt.

Das einzige bisher vorliegende Dadina-Gutachten zur Straßenbahn aus 2014 sieht die Brechung aller Ostkreis-Buslinien auf die Straßenbahn vor. Damit würden folgende Kommunen bzw. Ortsteile ihre umsteigefreien, direkten Buslinien via Ostbahnhof nach Darmstadt-Innenstadt verlieren und die Reisezeit würde sich durch zwangsweisen Bus-Tram-Umstieg verlängern:

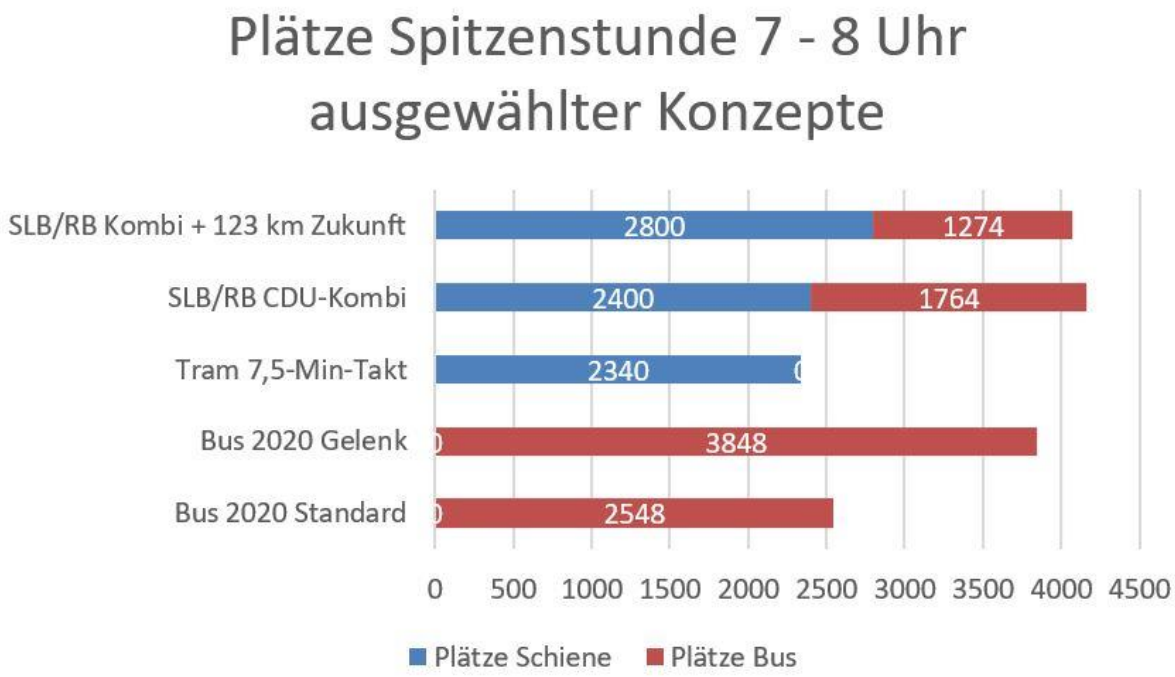
- Groß-Umstadt (inkl. Heubach, Wiebelsbach)
- Dieburg
- Reinheim (inkl. Ueberau, Spachbrücken, Georgenhausen, Zeilhard)
- Groß-Bieberau
- Fischbachtal
- Ober-Ramstadt (inkl. Rohrbach, Wembach, Hahn)
- Eppertshausen
- Münster
- Ober-Roden (Rödermark)
- Roßdorf (inkl. Gundernhausen) - Gemeindegebiet durch Straßenbahn nicht vollständig erschlossen
- Groß-Zimmern (inkl. Klein-Zimmern)

Siehe Grafik von ZIV und Dadina vom 17.03.2014: *„Im Korridor werden alle Busse aus dem Landkreis auf die Straßenbahn gebrochen“*:
(Quelle: https://tinyurl.com/yb8nt5kx)

Sollten neue Gutachten die Beibehaltung einzelner Buslinien vorsehen, hat dies negative Folgen auf die Förderfähigkeit, die schon bei Brechung aller via Ostbahnhof führenden Linien nur den Faktor 0,52 erreichte.
Sofern evtl. geänderte Förderkriterien den volkswirtschaftlichen Nutzen erhöhen sollten, profitieren hiervon auch alle anderen bisher nicht-förderfähigen Projekte, auch solche, die 2020 mehr als 0,52 erreichen. Eine tatsächliche Förderung der Tram ist bei evtl. Änderung der Kriterien also nicht gesichert, da die Fördersumme pro Jahr insgesamt begrenzt ist und der Bund immer eine Projektauswahl treffen wird.
Die meterspurige Straßenbahn soll 125 Mio. Euro kosten und im Vergleich zu den heutigen Buslinien 2.600 neue tägliche Fahrgäste bringen (Vergleich Bilder 27 und 29 der Tramstudie). Im Vergleich zu den Investitionskosten gibt es preiswerte und schneller umsetzbare Möglichkeiten, um den ÖPNV aus dem Ostkreis zu verbessern, u. a. durch einen lückenfreien Halbstundentakt auf der RB 75 zwischen Aschaffenburg und Darmstadt, der auch im Ost-Kreis DA-DI (in Babenhausen, Münster-Altheim, Dieburg) mehr Einwohner erschließt als eine Straßenbahnstrecke, und mittels einem lückenfreien RE-80-Stundentakt Darmstadt Hbf - Ober-Ramstadt - Reinheim - Wiebelsbach - Erbach.

Die Straßenbahn kann in der Spitzenstunde maximal im 7,5-Min.-Takt fahren und mit 8-9 Fahrten pro Stunde 2.340 Personen befördern (eine weitere Verdichtung ist auf dem Luisenplatz kaum möglich).

Die "CDU-Kombi-Lösung" aus 2014 befördert auf der Schiene bereits 2.400 Personen pro Stunde zwischen 7 und 8 Uhr (Seite 17 http://www.bund-darmstadt.de/d_pages/ufb/ufb2_2014_cdukombi_ostkreisbahn.pdf) und wird zusammen mit der Stadt-Land-Bahn-Linie Groß-Bieberau - Reinheim - Ober-Ramstadt - Mühltal - Darmstadt Friedensplatz sogar 2.800 Personen pro Stunde erreichen:



(Grafik Odenwaldbahn-Initiative)

Mit 2.340 Personen pro Stunde ist die meterspurige, zweigleisige Straßenbahnstrecke ab dem ersten Betriebstag an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit, während das normalspurige Stadt-Land-Bahn/Regionalbahn-System auf Gersprenztalbahn, Odenwaldbahn und eingleisiger Zimmerner Strecke über die genannten 2.800 Personen hinaus durch zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe, Doppelspurabschnitte bzw. vollständig zweigleisigen Ausbau modular erweiterbar ist und weitaus mehr Ziele umsteigefrei erreicht, die v. a. für Pendler interessant sind: Darmstadt Nord, Frankfurt.

Folgerichtig empfiehlt die "Reaktivierungs-Agenda" des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen vom 19.05.19 die Reaktivierung der Strecke nach Groß-Zimmern "ggf. als Regionalstadtbahn" (also Stadt-Land-Bahn) und in Normalspur. Über die Reaktivierungs-Agenda hat das DE auf der Titelseite am 21.05.19 berichtet und es sollte auch den Kreis- und Dadina-Spitzen bekannt sein:
(https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2019/05/190520_VDVReaktivierung-von-Eisenbahnstrecken_Brosch%C3%BCre.pdf)
Zudem weist das im Juni 2019 erstellte Konzept "123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn" (http://www.schienenbuendnis.de/123-km-zukunft-180630.pdf) des Regionalen Schienenbündnisses nach, dass - entgegen der Behauptung der Dadina-Gutachter - die Führung einer stündlichen Stadt-Land-Bahn-Linie auf der Odenwaldbahn möglich ist, ohne den heutigen bzw. absehbaren künftigen Fahrplan zu beeinträchtigen. Im Gegenteil:
Eine Stadt-Land-Bahn-Linie auf der Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn schließt Groß-Bieberau, Reinheim, Ober-Ramstadt und Mühltal per Schiene neu an den

Friedensplatz (und häufiger an TU-Lichtwiese) an und erhöht zusammen mit einer Stadt-Land-Bahn-Linie nach Groß-Zimmern die Förderchancen für mehr Schienenverkehr in den Ostkreis und auch auf der Odenwaldbahn erheblich.
Beim Verkehrsgipfel 2019 hat der Dadina-Vorstand über die Inhalte der "VDV-Reaktivierungs-Agenda" vom 23.05.19 und über das Konzept "123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn" nicht informiert. Da beide Papiere dem Kreisausschuss und der Dadina bekannt sind, ist von einer bewusst lückenhaften Information der (ehrenamtlichen) Politiker durch die Verwaltung auszugehen.
An der Exkursion nach Bad Wildbad im Oktober 2019 hat kein Dadina/Kreisausschuss-Vertreter teilgenommen - im Gegenteil: Die Kreis-VHS zog ihre Beteiligung als Ko-Veranstalter kurzfristig zurück und verhinderte weitere Anmeldungen. So kann man keine Vorurteile abbauen.
Um offensichtliche Informationsdefizite auszuräumen, ist also eine Anhörung der richtige Weg, bevor Millionen Euro in eine fragwürdige und absehbar nicht förderfähige Planung gesteckt werden.
Aufgrund der Corona-Pandemie hat sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt erheblich verändert.Telearbeit, Homeoffice und Videokonferenzen beeinflussen im erheblichen Umfang das Verkehrsaufkommen auf der Straße und auch im öffentlichen Nahverkehr. Abstand halten bei überfüllten Verkehrsmitteln wird eine der zukünftigen Herausforderungen werden.
Diese Aspekte sollten fachkundig aufgearbeitet werden und auch bei der öffentlichen Anhörung zur Diskussion gestellt werden.

zu 2:
Erst, nachdem die unter 1. genannten Informationsdefizite ausgeräumt sind und alle Fakten auf dem Tisch liegen, ist über die weiteren Schritte zu entscheiden.

zu 3:
Die "Reaktivierungs-Agenda" des VDV vom 19.05.19 schlägt die Reaktivierung der Gersprenztalbahn zwischen Reinheim und Groß-Bieberau mit "hoher Priorität" vor. Die VDV-Publikation "Voll elektrisch" aus 2020 (https://www.vdv.de/voll-elektrisch_i.pdfx) bestätigt die Einschätzung und empfiehlt eine Elektrifizierung dieser Strecke. Die Reaktivierungswürdigkeit ist durch unabhängige Experten nachgewiesen, nicht abgewartet werden muss die vom RMV schon für 2019 versprochene Studie. Wir gehen von maximalen Reaktivierungskosten inkl. Signaltechnik im Bahnhof Reinheim von 15 Mio. Euro vor (konservative, kaufmännisch-vorsichtige Schätzung; vsl. wird es günstiger). Die seit Anfang 2020 geltenden neuen Fördermöglichkeiten sehen eine 60-prozentige Förderung vor, nur wenn kein NKU-Faktor über 1,0 erreicht werden sollte. Für den Landkreis entstünden also für die Reaktivierung nach Groß-Bieberau maximale Kosten von 6 Mio. Euro, die restlichen 9 Mio. Euro trägt der Bund. Die fahrplantechnische Durchführbarkeit von "Flügelzügen" zur Odenwaldbahn ist in "123 km Zukunft" nachgewiesen: Die Reisezeit von Groß-Bieberau nach Frankfurt läge unter einer Stunde, also auf dem Niveau von Reinheim vor Odenwaldbahn-Modernisierung und welche Fahrgastzuwächse durchs umsteigefreie Fahren nach Frankfurt erreicht wurden, ist bekannt. Da die Straßenbahn auch das Ende der direkten, umsteigefreien Busverbindungen von Groß-Bieberau nach Darmstadt ist, kommt einer umsteigefreien Schienenverbindung von Groß-Bieberau nach Darmstadt-Lichtwiese, -Nord und Frankfurt eine außerordentliche Bedeutung zu.