

Vorlage-Nr.: **3180-2020/DaDi**
(Referenz-Vorlage: 2896-2020/DaDi)

Aktenzeichen: 721-006

Fachbereich: Fraktion der Fraktion 21
Mohrman, Hans

Beteiligungen:

Produkt: **1.01.01.02 Gremienmanagement**

Beschlusslauf:

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Kreistag	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **Straßenbahn zwischen Darmstadt und Groß Zimmern – Änderungsantrag
F 21**

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag möge beschließen:

1. Planungen für die Verbesserung der Anbindung der Orte Roßdorf, Gundernhausen und Roßdorf durch den ÖPNV können nur Teil eines Gesamtkonzepts sein, das auch Verbesserungen der Verkehrssituation für den Straßen-Verkehr beinhaltet. Ohne die Entlastung der innerörtlichen Straßen der Stadt Darmstadt ist auch die Fortentwicklung des ÖPNV nicht oder nur eingeschränkt möglich.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs fehlt es insbesondere an einem System leistungsfähiger Ringstraßen. Für den Landkreis gilt insofern ein Junktim. Der Landkreis wird sich nicht an der Planung weiterer Inselkonzepte beteiligen.

Der Landkreis wird keine Anti-Auto-Politik unterstützen.

2. Davon abgesehen ist der Kreistag der Auffassung, daß zur Verbesserung der Anbindung der Orte Großzimmern, Gundernhausen und Roßdorf die Mobilisierung der seit Jahrzehnten freigehaltenen Trasse der ehemaligen Bahnverbindung Darmstadt-Ost-Groß-Zimmern sinnvoll und richtig ist.
3. Die Remobilisierung der Strecke soll jedoch technologieoffen geplant werden. Aus Sicht des Kreistags kommen 4 Alternativen in Betracht:
 - a) Der Bau einer Straßenbahn
 - b) Die Nutzung der Trasse für ein Schnellbussystem
 - c) Die Nutzung der Trasse im Rahmen eines Regio-Tram-Konzepts
 - d) Die Nutzung der Trasse im Rahmen eines fahrerlosen „Mini-Metro“-Konzepts.

4. Da hinsichtlich der Straßenbahn-Variante bereits fertige Planungen vorliegen sowie mehrere NKU-Untersuchungen, die sämtlich zu einem negativen Ergebnis führen, sind zunächst die Alternativen zu prüfen.
5. Zur Vorbereitung dieser Prüfung gründet der Landkreis gemeinsam mit der Stadt Darmstadt eine Arbeitsgruppe bestehend aus Mitgliedern der Fraktionen beider Vertretungskörperschaften sowie Fachleuten der HEAG-Mobilo. Aufgabe dieses „Direktors-Board“ sollte zunächst sein, die vorhandenen Alternativen zu sichten, insbesondere Kontakt aufzunehmen zu Verkehrsunternehmen, die Alternativen bereits umgesetzt haben.

Begründung:

- I. Der Landkreis sollte seine Interessen gegenüber der Stadt Darmstadt mit mehr Nachdruck vertreten. Es geht nicht an, daß die Stadt Darmstadt eine rücksichtslose Anti-Auto-Politik betreibt zu lasten der Bürger des Landkreises, gleichzeitig aber sämtliche Alternativen zum Ausbau des Inselbetriebs der Darmstädter Straßenbahn sabotiert und ignoriert.

Vor allem die aktuelle Straßenverkehrspolitik verstößt massiv gegen die Interessen der Bürger des Landkreises, die vorwiegend auf die Nutzung des privaten PKWs angewiesen sind. So werden mit dem Ausbau bewußt überdimensionierter Radwege die Fahrbahnen verengt, auf den zentralen Verkehrstrassen Cityring und Heinrichstraße werden mit der Beschränkung der Verkehrsgeschwindigkeit auf Tempo 30 bewußt Dauerstaus produziert, mit der Ausweisung eines zusätzlichen fahrbahnbreiten Radwegs in der Landgraf-Georg-Straße sollen nun auch noch zwei Fahrbahnen entfallen, die Stadt betreibt ernsthaft die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 30 für das ganze Stadtgebiet.

Die dauerhafte Verhinderung des Baus von Umgehungsstraßen, die nach dem zunächst verabschiedeten „Grzimek-Plan“ aus den 60iger Jahren begann, ist inzwischen offenbar das Credo der Darmstädter Stadtpolitik.

- II. Die Gründung einer weiteren „Gesellschaft“ zur Prüfung und Entwicklung eines Straßenbahnkonzepts nach Groß-Zimmern ist überflüssig. Das Konzept ist gewissermaßen – mit viel Geld und Einsatz – „totgeprüft“ worden. Weiterer „Prüfungen“ und „Planungen“ bedarf es nicht.

Nicht geprüft wurden bisher sämtliche Alternativen zur Straßenbahn. Diese Prüfung steht aus.

- III. Es könnte sich lohnen, vor jeder weiteren Planung zunächst den Blick zu weiten auf Verkehrsalternativen, die andernorts bestens funktionieren wie:

- das Regionaltramkonzept der Stadt Kassel
- die „Mini-Metro“ der Städte Kopenhagen, Brescia etc.
- das elektrifizierte Bussystem der Stadt Solingen
- etc.