

Vorlage-Nr.: **3378-2020/DaDi**

Aktenzeichen: 721-010

Fachbereich: EB - Erster Kreisbeigeordneter

Beteiligungen: 210 - Konzernsteuerung
Zweckverband Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation

Produkt: **1.01.01.01 Verwaltungsführung und -steuerung**

Nr.	Gremium	Status	Zuständigkeit
1.	Kreisausschuss	N	Zur vorbereitenden Beschlussfassung
2.	Infrastruktur-, Gesundheits- und Umweltausschuss	Ö	Zur vorbereitenden Beschlussfassung
2.	Haupt- und Finanzausschuss	Ö	Zur vorbereitenden Beschlussfassung
3.	Kreistag	Ö	Zur abschließenden Beschlussfassung

Betreff: **Neues Verkehrskonzept Straßenbahn**

Beschlussvorschlag:

1. Es wird zugestimmt voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 ein neues Verkehrskonzept für die Straßenbahn in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg mit folgenden Eckpunkten umzusetzen:
 - Direkte Anbindung von Arheilgen und Griesheim an den Darmstädter Hauptbahnhof
 - 15-Minutentakt nach Alsbach unter Beibehaltung der Schnelllinie 6
 - 10-Minutentakt der Straßenbahnen u. a. am Böllenfalltor und in Griesheim, Platz Bar-le-Duc
 - Führung der Linie 1 von Eberstadt über den Hauptbahnhof nach Kranichstein
 - Ausweitung der Bedienzeiten
 - Steigerung der Pünktlichkeit und der Betriebssicherheit durch Anpassung der Fahrtzeiten

2. Die erforderlichen Haushaltsmittel werden der DADINA über die Umlage zur Verfügung gestellt.

Es sind zusätzliche Bestellkosten (zu erwartende Mehreinnahmen sind gegengerechnet) für den Landkreis Darmstadt-Dieburg in Höhe von € 0,595 Mio. für das Jahr 2022, in Höhe von € 1,125 Mio. für das Jahr 2023 und in Höhe von € 1,515 Mio. ab dem Jahr 2024 (zzgl. Dynamisierung in den Folgejahren) zu erwarten.

Begründung:

Allgemeines:

Im Gemeinsamen Nahverkehrsplan 2019 – 2024 der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg und in den Zielen des 1. Verkehrsgipfels ist das neue Verkehrskonzept der Straßenbahnen als wichtiges lokales Projekt zum Ausbau des ÖPNV und zum Erreichen der Verkehrswende enthalten.

Steigende Fahrgastzahlen, die Einwohnerentwicklung in der Region Darmstadt/Dieburg, längere Schul- und Geschäftszeiten sowie die vorhandenen knappen Fahrtzeiten der Straßenbahnlinien machen eine umfassende Anpassung des Liniennetzes und der Fahrpläne erforderlich, nachdem das Straßenbahnnetz in den letzten Jahren nur partiell angepasst wurde.

Überarbeitung neues Verkehrskonzept:

Gegenüber dem im Nahverkehrsplan enthaltenen Verkehrskonzept konnten durch eine betriebliche und verkehrliche Optimierung weitere Verbesserungen erzielt werden. So wird es einen 10-Minutentakt der Straßenbahnen u. a. am Böllenfalltor und in Griesheim geben. Damit wurden die Verbindungen der Stadt Griesheim an den Luisenplatz in Darmstadt und die Anschlüsse der Buslinien auf die Straßenbahnen am Böllenfalltor gegenüber dem ursprünglichen Konzept verbessert. Die Linie 10 von Griesheim über den Hauptbahnhof nach Arheilgen verkehrt in der Hauptverkehrszeit im 20-Minutentakt, dies ermöglicht direkte Anschlüsse an die Züge am Darmstädter Hauptbahnhof sowohl von Griesheim als auch von Arheilgen.

So ist ein für die Fahrgäste deutlich attraktiveres, leicht einprägsames Fahrplanangebot mit einem 10-Minuten-Takt auf der Nord-Süd-Achse, der Ost-West-Achse und dem Ast nach Kranichstein vorgesehen. Dadurch wird nicht nur die Bedienungsqualität auf diesen Relationen steigen, sondern auch die Anschlusssicherheit bei Umsteigevorgängen zwischen Bus- und Straßenbahnlinien kann erhöht werden. Der Stadtteil Kranichstein erhält Direktverbindungen zum Böllenfalltor, nach Eberstadt und nach Griesheim, damit ist auch der zentrale Umsteigepunkt „Schloss“ von dort direkt erreichbar. Durch die neuen Linienangebote entsteht eine höhere Verbindungsqualität im Straßenbahnnetz.

Durch die Neugestaltung des Fahrplans konnte eine Beibehaltung der Schnelllinie 6 nach Alsbach bei weitgehender Sicherstellung der Stabilität des zugrunde gelegten Fahrplans erreicht werden. Damit wird aus der Linie 6 wieder eine echte Schnelllinie, da beim heutigen Zustand die schnellere Fahrtzeit wegen Verspätungen und Behinderungen durch vorausfahrende Straßenbahnen oftmals nicht realisiert werden kann. Die von der Schnelllinie ausgelassenen Halte auf der Strecke werden von den Linien 1 und 8 ausreichend bedient. Für die Bergstraßengemeinden entsteht ein durchgehender 15-Minutentakt in Kombination der Linien 6 und 8.

Durch die Anpassung der Fahrtzeiten der Straßenbahnlinien an das tatsächliche Verkehrsgeschehen wird die Pünktlichkeit erhöht und die betriebliche Abwicklung verbessert. Zurzeit können oftmals vorgesehene Pausenzeiten des Fahrpersonals nicht eingehalten und entstandene Verspätungen nicht abgebaut werden.

Ein weiteres wesentliches Element des neuen Verkehrskonzeptes ist auch die Ausweitung der Bedienzeiten am frühen Abend. Hier ist das heutige Angebot, bei dem der Takt oftmals schon gegen 19 Uhr ausgedünnt wird, nicht mehr zeitgemäß und entspricht nicht den Nutzungsgewohnheiten und der Nachfrage der Fahrgäste.

Im Anhang ist ein Überblick der neuen Linienführungen und des dazugehörigen Betriebskonzeptes enthalten.

Kosten:

Durch die Umsetzung des neuen Linienkonzeptes entstehen im Endzustand ab 2024 zzgl. Dynamisierung in den Folgejahren) jährlich zusätzliche Bestellkosten in Höhe von insgesamt ca. €

9,15 Mio. In diesen Kosten sind die Mehrbestellungen für den Betrieb der Lichtwiesenbahn und der geplanten Straßenbahnverlängerung in das Ludwigshöhviertel **nicht** enthalten. Diese werden der HEAG mobilo gesondert von der Stadt Darmstadt vergütet. Es wurde eine Dynamisierung des Kostenstandes 2020 mit jährlich 2% angenommen.

Die Zusatzbestellung umfasst ca. 59.000 zusätzliche Fahrplanstunden (+ 36% gegenüber heute), ca. 870.000 zusätzliche Fahrplankilometer (+ 26%) und 6 zusätzliche Fahrzeuge. Ebenso ist anteilig (entsprechend dem Anteil der Zusatzbestellung an der Gesamtleistung) auch eine zusätzliche Werkstattreserve von vier Fahrzeugen eingerechnet. Diese wird dringend benötigt, um insgesamt die Einsatzfähigkeit der Straßenbahnfahrzeuge zu sichern.

Zur Abschätzung der Mehreinnahmen hat die HEAG mobilo eine Ausarbeitung des Büros civity vorgelegt, bei der zu erwartende Mehreinnahmen aufgrund von Einwohner- und Fahrgastentwicklung sowie von Erfahrungswerten abgeschätzt wurden. Daraufhin wurden die Mehreinnahmen einvernehmlich mit einer Höhe von ca. € 2 Mio./a prognostiziert, die den Mehrkosten gegengerechnet werden.

Die verbleibenden Mehrkosten in Höhe von ca. € 7,15 Mio. ab 2024 (zuzüglich Dynamisierung in den Folgejahren) werden nach Belegenheit der Mehrleistungen auf die Stadt Darmstadt (78,8%) und den Landkreis Darmstadt-Dieburg (21,2%) aufgeteilt. Bei der geplanten stufenweisen Umsetzung des neuen Linienkonzeptes entstehen die o. g. anteiligen Kosten (Mehreinnahmen sind ebenfalls anteilig gegengerechnet) in den Jahren 2022 und 2023.

Es sind zusätzliche Bestellkosten (zu erwartende Mehreinnahmen sind gegengerechnet) für den Landkreis Darmstadt-Dieburg in Höhe von € 0,595 Mio. für das Jahr 2022, in Höhe von € 1,125 Mio. für das Jahr 2023 und in Höhe von € 1,515 Mio. ab dem Jahr 2024 (zzgl. Dynamisierung in den Folgejahren) zu erwarten, die der DADINA über die Umlage zur Verfügung gestellt werden

Da die Mehrkosten für den Landkreis Darmstadt-Dieburg über die DADINA bereitgestellt werden, müssten o. g. Summen in den zukünftigen Wirtschaftsplänen der DADINA eingestellt werden. Die DADINA-Verbandsversammlung hat dem neuen Straßenbahnkonzept am 18.6.2020 mit großer Mehrheit zugestimmt.

Die Stadt Darmstadt wird voraussichtlich in der Stadtverordnetenversammlung im Oktober 2020 über das Konzept entscheiden. Sie trägt für 2022 € 2,215 Mio, für 2023 € 4,175 Mio. und ab 2024 € 5,635 Mio. (zzgl. Dynamisierung in den Folgejahren) anteilige Kosten. Nach positiven Gremienbeschlüssen wird sie die Mehrleistungen gemäß dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) bei der HEAG mobilo bestellen und finanzieren. Die für die Stadt Darmstadt entstehenden Mehrkosten werden von ihr direkt finanziert.

Umsetzung:

Die Umsetzung kann nicht kurzfristig erfolgen, da zusätzliche Straßenbahnfahrzeuge beschafft werden müssen. Dies dauert mindestens drei Jahre. In der Fahrzeugausschreibung der HEAG mobilo ist hierfür eine Option enthalten. Außerdem werden über 50 zusätzliche Fahrer/innen benötigt, deren Ausbildung ebenfalls 2 – 3 Jahre in Anspruch nehmen wird.

Es ist vorgesehen, zusätzliches ausgebildetes Fahrpersonal bereits einzusetzen, wenn dieses zur Verfügung steht und Teile des neuen Verkehrskonzeptes, wie z. B. die Ausweitung des Verkehrsangebots am frühen Abend, bereits in den Jahren 2022 und 2023 vor Erreichen des Endzustandes zu realisieren. Das gesamte Konzept kann allerdings erst ab 2024 umgesetzt werden, wenn auch alle zusätzlichen Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Finanzielle Auswirkungen:

Produkt: 12.02.01

Investitionsmaßnahme:

Aufwendungen	2021	2022	2023
Sachkonto: 7123000	0,00 EUR	0,595 Mio EUR	1,125 Mio EUR
Erträge	2021	2022	2023
Sachkonto:	0,00 EUR	0,00 EUR	0,00 EUR

Anlage:

- Erläuterungen zum neuen Netzkonzept Straßenbahn