

Der Kreistag möge beschließen:

1. Die Corona-Krise muß Anlaß sein für ein Überdenken der bisherigen verkehrspolitischen Strategie des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Der ÖPNV hat sich in der Krise als nicht krisensicher erwiesen. Die Fahrgastzahlen sind drastisch zurückgegangen, eine Erholung ist auf lange Zeit nicht zu erwarten.
2. Der Individualverkehr, d.h. PKW, Motorräder und Fahrräder sowie der Fußgängerverkehr hat in der Krise die Mobilität sichergestellt. Es ist daher an der Zeit, die gängige Anti-Auto-Politik zu überdenken, sowie den Zweiradverkehr noch stärker als bisher zu fördern.
3. Der seit mehr als einem halben Jahrhundert andauernde Ausbaustop vor allem hinsichtlich eines leistungsfähigen Ringstrassensystems um Darmstadt muß beendet werden. Wenn die Stadt Darmstadt weiter den nun noch dringender gewordenen Bau von Umgehungsstraßen blockiert, müssen wir über eine Verlagerung der Zuständigkeiten sprechen.
4. Es fehlt ebenso seit Jahrzehnten ein die Region, die Gemeinden in der Region und die Stadt Darmstadt umfassendes System von Fahrradstraßen, die verkehrssicher und wintersicher sind, und die nicht an den jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen der Gebietskörperschaften enden. Das zukünftige Fahrradstraßennetz ist technisch, rechtlich und finanziell nur gemeinsam zu planen, zu bauen und zu finanzieren.
5. Der Öffentliche Verkehr ist in Deutschland hochsubventioniert, mehr als 50% der in den ÖPNV investierten Mittel stammen nicht aus Ticketverkäufen, sondern aus den öffentlichen Kassen. In der Krise hat sich dieses Mißverhältnis noch verschlechtert. Es war schon immer nicht zielführend, in diesem Ausmaß auf staatliche Subventionen zu setzen, mit den Folgen der Krise wird diese Politik unverantwortlich. Projekte, wie die millionenteure Einführung des 10-Minuten-Taktes auf dem Darmstädter Straßennetz, die verkehrstechnisch dysfunktionale Straßenbahn nach Weiterstadt, und die offenkundig unwirtschaftliche Straßenbahn nach Roßdorf/Groß-Zimmern werden durch den Landkreis nicht mehr weiterverfolgt.

6. An Stelle der beiden genannten Straßenbahnprojekte sind Schnellbussysteme zu prüfen.

7. Der Landkreis fördert und unterstützt die Elektrifizierung des individuellen Straßenverkehrs, sowie der Bus- und Bahnlinien der Regionen. Die Förderung erfolgt technologieoffen.

Verkehrswende verkehrt?

1. Die Coronakrise ist für die erhoffte "Verkehrswende" hin zu einem höheren modal-split-Anteil des Öffentlichen Verkehrs und damit hin zu geringerem Flächenverbrauch, Energieeinsparung und Emissionsreduzierung in der Börsensprache gesprochen der "Schwarze Schwan". Der Anteil des ÖV am "modal split" ist drastisch zurückgegangen, noch drastischer die gesamte Verkehrsleistung des ÖV. Genutzt wird der ÖV, insbesondere der ÖPNV, derzeit vorwiegend durch die "captive rider", die Verkehrsteilnehmer also, die keine Alternative haben zur Nutzung des ÖV.

Nach dem im Juli 2020 durch infas erarbeiteten und durch das BMVI veröffentlichten "Mobilitätsreport" (Mobicor) ist der Wege-Anteil - ohne Fußwege - des ÖV im Vergleich zur regelmäßig im Fünfjahrestakt aktualisierten MiD-Untersuchung von 12% auf 8% gesunken. Insgesamt ist die Verkehrsleistung aller Verkehrsmittel auch noch zwei Monate nach Ende des Lockdowns deutlich gesunken, die reine Verkehrsleistung, gemessen in Personenkilometern, ist im ÖV jedoch weit überproportional auf weniger als 30% geschrumpft.

Noch dramatischer stellt sich die Situation dar, wenn man die veränderte Nutzungspraxis der Verkehrsteilnehmer abhängig von der Einkommenssituation analysiert, dann ergibt sich nämlich, daß der Anteil des ÖV bei den Verkehrsteilnehmer mit hohem sozialen Status von 8% auf nur noch 2% gesunken ist. Wer es sich leisten kann, meidet also den ÖV.

2. Es ist nicht zu erwarten, daß sich das derzeitige Nutzungsverhalten nach dem Ende der Corona-Krise deutlich ändert. Dagegen sprechen Umfragen, die ergeben, daß mehr als 50% der Verkehrsteilnehmer ihr Nutzungsverhalten gegenüber dem Krisenmodus nicht ändern werden, das bedeutet, daß sich zunächst allgemein eine Kultur der

Mobilitätsvermeidung etabliert, etwa durch stärkere Nutzung der Home-Office-Arbeit, durch den Abbau von Nebenverdienstjobs oder die stärkere Nutzung der Möglichkeit von Online-Bestellungen. Es mehrt sich dadurch möglicherweise der Warenverkehr, im Gegenzug aber nimmt der Personenverkehr ab.

Die Rückkehr zu Bahn und Bus wird nicht stattfinden. Das zeigt eine einfache Überlegung: der Öffentliche Verkehr hat sich in der Krise nicht als fail-safe erwiesen. Wer auf dem Höhepunkt des Lock-Down nicht über einen PKW verfügen konnte, war immobilisiert, abgesehen von kurzen Wegen, die sich noch zu Fuß und per Rad erledigen lassen.

Damit wird sich der ungebrochenen Trend zur Erhöhung des Bestandes an PKWs weiter fortsetzen. So hat sich unter anderem der Umsatz der nach wie vor sehr teuren, aber gleichzeitig hochsubventionierten E-Mobile, vor allem der Plug-In-Hybride deutlich erhöht. Auch hochpreisige E-Bikes erleben einen Boom.

Das Ergebnis: mehr teure Autos und teure Fahrräder erzeugen das Phänomen der "sunk cost". Wer viel Geld in ein neues Auto oder ein neues Fahrrad investiert hat, wird nun nicht auch noch Geld in eine teure Jahreskarte investieren, er wird darauf achten, daß sich seine Investition amortisiert.

Auch der zum Teil erzwungene Trend zu umweltfreundlicheren PKWs und Zweirädern kehrt sich gegen den ÖPNV, denn warum sollte ein umweltbewußter Fahrer aus Gründen des Umweltschutzes mit Bus und Bahn fahren, wenn er weiß, daß sein E-Mobil weniger Lärm und Schmutz verursacht als der als Lösung für umweltfreundlichen Verkehr manchesmal auch zu Unrecht gelobte ÖPNV?

10 km mit dem E-Bike über Waldwege und stille Straßen, oder 10 km mit dem unterbesetzten Diesel-Bus über verstopfte Einfallstraßen - was ist wohl die ökologischere und zugleich komfortablere Lösung?

3. Das Gegensatzpaar IV/ÖV hat ausgedient. Wer noch glaubt, daß sich der modal split zwischen MIV und ÖPNV noch zu Gunsten des ÖPNV verändern ließe, verkennt die Realitäten. Vielmehr blieb der modal split – siehe die KONTIV- und MiD-Erhebungen - seit Jahrzehnten praktisch

konstant, obwohl Busse und Bahnen mit riesigen Summen subventioniert werden und obwohl für manche/n Politiker\*in der PKW als Volksfeind Nr. 1 gilt.

Jeder zweite Euro, der in den ÖPNV investiert wird, stammt aus einem der zahlreichen öffentlichen Budgets, nur noch weniger als die Hälfte der Kosten werden über Ticketverkäufe finanziert. Das Ergebnis - keine Veränderung bei der Verkehrsmittelwahl und nun auch noch ein Rückgang zu lasten des ÖPNV - ist niederschmetternd.

4. Eine Verkehrswende gegen den privaten PKW wird es nicht geben. Auch in Zukunft wird außerhalb der Metropolen der private PKW die Hauptlast tragen, und zwar mit Anteilen im Regionalverkehr von bis zu 85%.

5. Wer mehr Umweltschutz im Verkehr will, muß also nicht zuletzt bei dem privaten PKW ansetzen, sondern zuerst.

## Konsequenzen

A. Der Trend zur Elektrifizierung von Verkehrsmitteln ist grundsätzlich positiv. Elektrische Fahrzeuge, gleichgültig ob elektrische Bahnen, vollelektrische PKWs und B, PKWs und Busse mit Hybrid-Antrieben emittieren weniger Lärm und Abgase, verbrauchen weniger Energie, sind effizienter als reine Verbrennungskraftmaschinen. Was elektrische oder teilelektrische PKWs angeht, hat der Landkreis nur wenig Einflußmöglichkeiten, allenfalls im Bereich von Dienstfahrzeugen. Im öffentlichen Nahverkehr kann der Landkreis aber Einfluß nehmen auf die Anschaffung von E-Bussen, angesichts der technischen Realitäten könnten das im Regionalverkehr vorwiegend Hybrid-Busse sein, Batterie-Busse scheiden wegen der zu geringen Reichweite aus.

B. Die endlose Geschichte um den Bau von Umgehungsstraßen um Darmstadt muß endlich zu einem Ende geführt werden. Es sollte nun klar sein, daß, wer den Bau einer Nord-Ost-Umgehung noch immer ablehnt, vor allem zehntausende Bewohner des Landkreises in ihrer Mobilität behindert. Die Planung der N-O-Umgehung ist wieder aufzunehmen. In die Prüfung der möglichen Trassen sollte die "klassische" Führung der Nord-Ost-Umgehung über das Oberfeld und entlang der Gichtmauer

einbezogen werden. (Siehe: Günther Grzimek, Grünplaug Darmstadt 1965)

C. Auch eine weitere unendliche Debatte sollte, soweit es um die Zuständigkeit des Landkreises geht, zu einem Ende geführt werden, nämlich die Diskussion um das Tempolimit. Die Zeiten der berühmterberichtigten "Freie Fahrt für Freie Bürger"-Kampagne sind lange vorbei. Heute spricht sich selbst die Mehrheit der ADAC-Mitglieder für ein Tempolimit aus. Das Tempolimit sollte sich am europäischen Durchschnitt orientieren, dies wären 30-50 km/h innerorts, 70-90 km/h auf Landstrassen, 100-120 km/h auf Schnellstraßen. Der Landkreis hat die Zuständigkeit, ganz ohne Änderung des Bundesrechts, in seinem Zuständigkeitsbereich oder durch Einflußnahme auf Hessen Mobil eine Senkung der Höchstgeschwindigkeiten und damit des Energieverbrauchs, des Lärms, der Emissionen und der Unfallzahlen zu erreichen.

D. Radwegebau: es fehlt noch immer das schon seit Jahrzehnten angedachte und immer wieder neu geplante durchgehende Radwegenetz für den Landkreis, die Gemeinden und Städte der Region Darmstadt-Dieburg. Durch die wechselnden Zuständigkeiten existiert ein Flickenteppich, wo z.B. hervorragend ausgebaute Fahrradtrassen innerorts in vielbefahrenen engen Durchgangsstrassen enden, oder gar - wie die Fahrradstraße Wilhelminenstraße in Darmstadt in einem Fahrverbot. Ohne gemeinsame Anstrengungen aller Gebietskörperschaften der Region Darmstadt-Dieburg wird das nichts werden.

E. Die hohen öffentlichen Subventionen des ÖPNV, die derzeit rund 50% des gesamten Budgets ausmachen, haben sich als kontraproduktiv erwiesen. Milliardeninvestitionen in den ÖPNV haben zahlreiche unwirtschaftliche und verkehrspolitisch unsinnige Projekte hervorgebracht, die häufig nur einen kleinen Teil ihrer Kosten durch Fahrgastzunahmen und zusätzliche Ticketverkäufe erwirtschaften. Extrem unwirtschaftlich ist in der Region unter anderem die Darmstädter Straßenbahn, die nun mit jährlichen Kosten von 9,5 Millionen Euro aus Steuermitteln für einen 10-Minuten-Takt aufgerüstet werden soll, wobei die erwarteten zusätzlichen Einnahmen sich auf lediglich 2 Millionen Euro belaufen. Diese Kalkulation nimmt eine Kostenunterdeckung von gerade einmal 21% in Kauf.

F. Busverkehr: Batterieelektrische Busse ergeben auf den regionalen Strecken im Landkreis derzeit keinen Sinn. Um die Elektrifizierung voranzutreiben, muß der Landkreis auf Hybridbusse, gleich welcher Technologie (Batterieoberleitungsbusse nach Solinger Vorbild oder dieselektrische Busse) setzen.

G. Der Ausbau der Odenwaldbahn in traditioneller Bahntechnik ist unwirtschaftlich. Wirtschaftlicher wäre eine "Odenwaldbahn NT", also der Einsatz von fahrerlosen, vollautomatisierten Fahrzeugen, die der BoStraB entsprechen. Diese würden sowohl, wegen des kleineren Lichtraumprofils und des höheren Steigungsgradienten den (teilweisen) zweispurigen Ausbau verbilligen, ebenso den Betrieb. 60% der laufenden Kosten von ÖPNV-System sind Personalkosten.

H. Auf den Prüfstand gehört grundsätzlich die Verlängerung der StraB nach Weiterstadt und Groß-Zimmern. Schnellbusverbindungen, ggf. unter Nutzung aufgegebener Bahntrassen sind weit kostengünstiger und funktionaler. Die StraB ist 19. Jahrhundert, Elektrifizierte Schnellbusse und automatisierte Bahnen sind 21. Jahrhundert.