



Verkehrspolitik im Kreis Darmstadt-Dieburg bedarf einer Wende

Darmstadt, 27.07.2010

Der Fahrgastverband **PRO BAHN** Starkenburg fordert, die durch das Aus für die Nordostumgehung freigewordenen Finanzmittel für eine grundsätzliche Wende in der Verkehrspolitik in Darmstadt und Landkreis zu nutzen. Kernstück ist der zügige Bau eines *normalspurigen* Regio-Tram-Systems, das die Ostregion des Landkreises (Groß-Zimmern, Roßdorf, Groß-Umstadt, Dieburg) und die Bahnhöfe der Odenwaldbahn direkt mit der Darmstädter Innenstadt verbindet und so wesentliche Anteile des Autoverkehrs bereits am Entstehungsort in der Region auf den ÖV zu verlagert. Am Darmstädter Ostbahnhof sollte eine Verknüpfung zu den VIAS-Direktzügen nach Frankfurt geschaffen werden.

Als Anschubfinanzierung für die hiesige Regio-Tram sollten die 52 Mio. Euro städtischen Eigenmittel für die Nordostumgehung sowie die freiwilligen Mittel dienen, die Landrat Klaus Peter Schellhaas der Stadt Darmstadt für den Bau der Nordostumgehung in Aussicht gestellt hat. Die technischen Lösungen für den Übergang Eisenbahn/Straßenbahn wurden in Karlsruhe und Kassel seit vielen Jahren erprobt.



Seitdem die Kasseler Regio-Tram-Fahrzeuge von der Region durch den Tunnel unter dem Hauptbahnhof direkt in die Kasseler Innenstadt fahren können, sind die Fahrgastzahlen in die Höhe geschneit. Waren es 2007 noch 1,8 Mio. auf allen Streckenästen, 2008 bereits 3,1 Mio., so wurden 2009 schon über 3,5 Mio. Fahrgäste gezählt, am 22. Juli 2010 begrüßte der NVV den 10millionsten Fahrgast (<http://www.nvv.de/26.html>).

Das Karlsruher Erfolgsmodell hat z.B. auf der Verbindung Karlsruhe - Bretten phänomenale Zuwächse von unter 1000 Fahrgästen pro Tag auf mehr als 8000 Fahrgäste pro Tag gebracht. Heute befördert die Albtalbahn Verkehrs-GmbH täglich 200 000 Personen auf ihrem Schienennetz (http://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbahn_Karlsruhe).

Demgegenüber sind die seit 10 Jahren währenden Versuche der DADINA gescheitert, mit einem mehrfach verbesserten Bussystem für die Ostregion wesentliche Verlagerungen vom MIV zum ÖV zu erzielen. Für Fachleute war dies absehbar: Das System Bus ist hier in puncto Attraktivität, Fahrzeit und Kapazität am Ende seiner Möglichkeiten angelangt. Wie im Nahverkehrsplan 2011-2016 dargelegt, ist eine Systementscheidung für ein schienengebundenes Nahverkehrssystem unausweichlich.

(Siehe http://www.dadina-gruene.de/OEPNV-AG/NVP-2011_Entwurf.zip)

Auch das Stadtplanungsamt hat nach dem Wegfall des 150 Mio.-Projekts Nordostumgehung endlich genügend freie Planungskapazitäten. Lt. Nahverkehrsplan 2011-2016 konnten in der Periode 2004-2007 von 32 ÖPNV-Projekten 5 wg. fehlender städtischer Planungskapazitäten und eines, die Modernisierung des Ostbahnhofes, wg. der Nordostumgehung nicht umgesetzt werden.

Ergänzt werden muss das Regio-Tram-System durch ein umfassendes Konzept zur Verlagerung und Umleitung des Lkw-Güterverkehrs aus der Stadt:

- Umleitung des Ost-West-Lkw-Fernverkehrs über das Autobahnnetz
- Erhöhung der Zugfolge auf der Hauptstrecke Aschaffenburg - Darmstadt - Wiesbaden v.a. für den Güterverkehr durch Beseitigung der ebenerdigen Bahnsteigzugänge und kürzere Blockabstände.
- Schienen-Güterverkehrskonzept für die Region mit Reaktivierung aller vorhandenen Gleisanschlüsse unter einem privaten Bahnunternehmen.
- Citylogistik-Konzept für die Stadt Darmstadt, gegen das sich Verkehrsdezernent Dieter Wenzel vehement sperrt.