

# Schienen nach Groß- Zimmern



Verkehrsclub Deutschland  
Kreisverband Darmstadt-Dieburg

Uwe Schuchmann

Groß-Zimmern, 29.02.2016



# Über mich

- Jahrgang 1971
- Mitglied im Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Fahrgastverband PRO BAHN seit 1989/90
- Mitglied der heutigen Eisenbahn-Verkehrsgewerkschaft und der CDU seit 1999
- Mitglied der Dadina-Verbandesversammlung seit ca. 2004
- Kein eigenes Auto
- Gelernter Industriekaufmann

Bild: Sammlung Schuchmann 2015



# Schon viele haben sich versucht ...

- Konzepte und Untersuchungen seit Abbau der Eisenbahngleise gab es viele, u. a. ...
- 1980er Jahre: FWG Groß-Zimmern - eingleisige Straßenbahn
- 2002-3: Stete Planung im Auftrag der Dadina - Busoptimierung mit Ergebnis: Schnellbuslinie Groß-Zimmern – Darmstadt 682, jedoch Straßenbahn-Investition wegen Brücke/Unterführung Ostbahnhof zu teuer
- 2012-14: ZIV im Auftrag der Dadina, zu teuer, keine der Varianten kam auf Nutzen-Kosten-Indikator größer 0,52, wobei über 1,00 erforderlich ist

# Handelnde Personen

- Christian Fleischmann (**Grüne**), ÖPNV-Dezernent des Kreises seit 2011, Wohnort Seeheim-Jugenheim
- Brigitte Lindscheid (**Grüne**), ÖPNV-Dezernentin Darmstadt 2011 – 2013
- Jochen Partsch (**Grüne**), ÖPNV-Dezernent der Stadt Darmstadt 2014
- Cornelia Zuschke (**grün-nominiert**), ÖPNV-Dezernentin seit 2014
- Matthias Altenhein (**GAL-Stadtverordneter** 1997 in Bad König, Planer der Straßenbahn nach Kranichstein), Dadina-Geschäftsführer seit ca. 1995
- Dr. Annette Birgelen, Planerin beim ZIV, Beraterin der **Grünen Mühlital**
- Dr. Wolfgang Kittler, Planer beim ZIV, maßgeblicher Planer der Straßenbahn zur Lichtwiese; er hat u. a. auch die Stadtbuslinie Ober-Ramstadt überplant. Ergebnis:  
**2012 – 14.028 verkaufte Fahrkarten**  
**2014 – 8.046 verkaufte Fahrkarten,**  
**Rückgang bei Erwachsenen von 8.821 auf 5.801 (- 34 %)**

# Übersicht: Das ZIV-Gutachten 2012-2014

Um den volkswirtschaftlichen Nutzen (Nutzen-Kosten-Indikator, NKU) der meterspurigen Straßenbahn nach Groß-Zimmern zu ermitteln, muss verglichen werden

Das ZIV hat mehrere „Fälle“ verglichen:

- **Analysefall** – Fahrplan 2012
- **Mitfall 3** – Straßenbahn bis Groß-Zimmern
- **Mitfall 2** – Straßenbahn bis Roßdorf Südost
- **Mitfall 1** – Straßenbahn bis Roßdorf Kläranlage
- **Ohnefall** – Was geschieht, wenn keine Straßenbahn käme und die Bus-Anzahl in der Innenstadt reduziert werden muss („Sammelbus Ostbahnhof“)
- **„Verzweiflungsfall“** – Nachdem die Straßenbahn nicht den erforderlichen NKU erreichte, schlägt das ZIV Sammelbusse nach Groß-Zimmern vor oder eine Tram zum Ostbahnhof

## Der Analysefall: Schnell- und Regionalbusse 2012

- Diverse Schnellbuslinien verbinden seit 1990 Groß-Umstadt, Ober-Roden, Eppertshausen, Münster und Dieburg ohne Halt und umsteigefrei mit der Darmstädter Innenstadt
- 4 Busse pro Stunde für Roßdorf (HVZ öfter)
- 2 Busse pro Stunde für Gundernhausen, Reinheim, Georgenhausen, Zeilhard (Hauptverkehrszeit HVZ öfter)
- 1 Bus pro Stunde für Ober-Ramstadt, Fischbachtal, Groß-Bieberau, Überau

Quelle: ZIV 2014

# Warum keine Normalspur untersuchen?

Mehrfach hatten PRO BAHN, der VCD, die CDU gefordert, auch normalspurige Zweisystem-Bahnen zu untersuchen, u. a.:

- Dezember 2003: PRO BAHN: „Generell ist die Einführung einer Stadt-Land-Bahn ... zu untersuchen, die sowohl heutige als auch zu reaktivierende Normalspur- und Straßenbahnstrecken berücksichtigt.“ - Abgelehnt durch Dadina-Vorstand
- Juni 2009: VCD/PRO-BAHN-Stellungnahme zum Nahverkehrsplan: „Systemuntersuchung Stadt-Land-Bahn: Bisher wurde die sinnvollste Option von vornherein ausgeschlossen.“ Abgelehnt durch Dadina-Vorstand
- August 2010: Ablehnung durch Dadina-Geschäftsführer:  
„Die bereits in der Vergangenheit geführte Diskussion um ein Stadt-Land-Bahn-System hatten stets zum Ergebnis, dass ... kein mehrheitsfähiges Interesse besteht, diese Idee weiter zu verfolgen.“
- September 2010: CDU fordert in der Dadina Systemuntersuchung, abgelehnt durch SPD und Grüne
- April 2012 in der Presse und Juni 2012 in der Dadina-Verbandsversammlung, dito
- „Die Straßenbahn ist das günstigere Verkehrsmittel.“ (Patrick Koch, SPD, 2012)
- „Die Stadt-Land-Bahn bringt keine Vorteile.“ (Felix Weidner, Grüne, 2012)

Einen Wiederaufbau als Eisenbahn beantragte keine Fraktion. Gefordert wird dies u. a. von Werner Krone („Bahn über'n Berg“) und dem FBR-Vorsitzenden Bernd Rohmann.

Quelle: Darmstädter Echo, 29.06.12

# Vorfestlegungen und Vorurteile 2012

„Man stelle sich vor, über den Luisenplatz fährt ein Zug.“

(Kreisbeigeordneter Christian Fleischmann im Darmstädter Echo vom Freitag, 13.04.12)

„Die 1-Meter-43-Bahn passt nicht in die Stadt.“

(Kreisbeigeordneter Christian Fleischmann in Roßdorf am Montag, 07.05.12)

„Wenn wir in einem realistischen Zeitraum Pläne umsetzen wollen, geht das nur mit einer Straßenbahn.“

(Dadina-Geschäftsführer Matthias Altenhein in Echo Online am 09.05.12)

→ Logische Folge: Das ZIV musste die Stadt-Land-Bahn-Idee verbal-argumentativ abwehren.

# Die Mitfälle 1, 2, oder 3

- Mitfall 1: Schloss – Roßdorf Ost P+R
- Mitfall 2: Schloss – Roßdorf Südost P+R
- Mitfall 3: Schloss – Groß-Zimmern

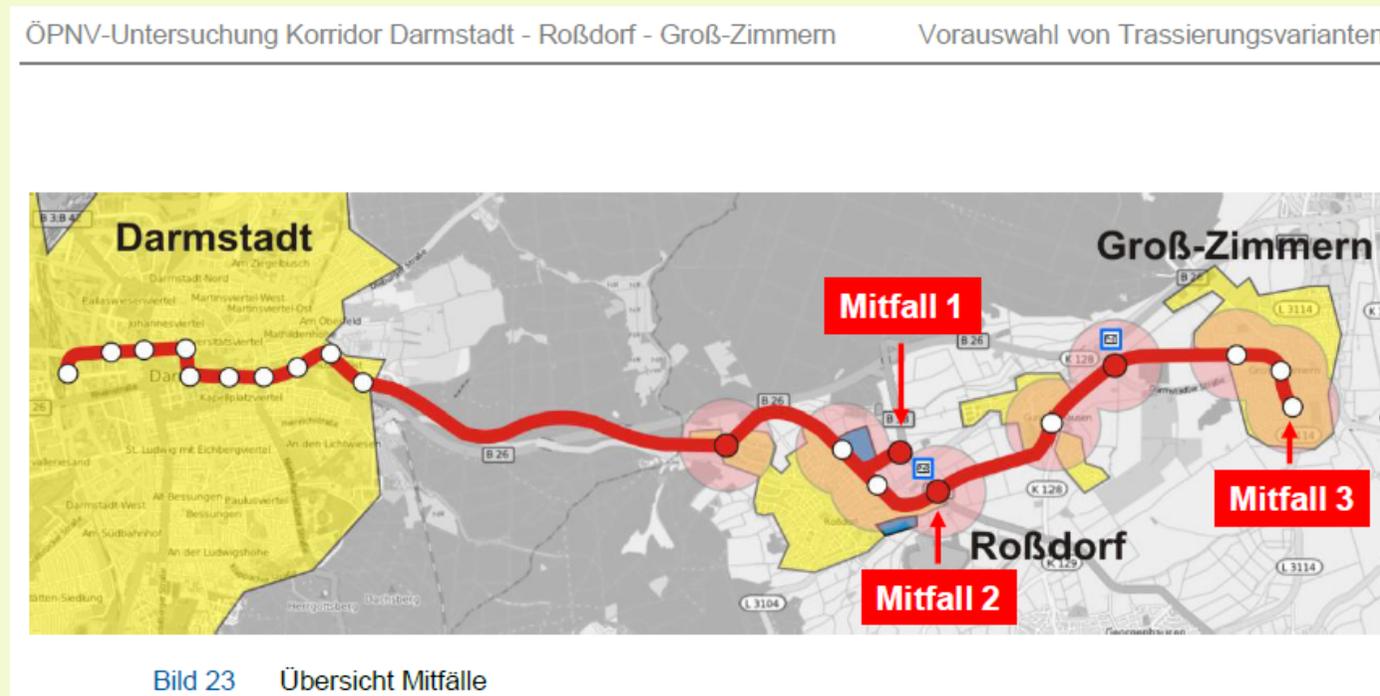


Bild: ZIV 2014, Seiten 51/52

# Der Mitfall 1 bis Roßdorf Ost P+R

- Mitfall 1: Schloss – Roßdorf Ost P+R
- 11.050 Fahrgäste pro Tag an der Stadtgrenze
- Weiterhin 25 Busse im Einsatz
- Ostkreisbusse enden am Bess. Forst oder Roßdorf Ost
- „All change“ – Zwangsumstieg in die Straßenbahn

- Ohnefall: 8.800
- Analysefall:  
11.100
- 78,8 Mio. Invest  
für 50 Fahrgäste  
weniger!
- NKU-Faktor: 0,50

Somit wurden im Mitfall 1 im Korridor Darmstadt Ostbahnhof und Roßdorf West 11.050 Fahrgäste im Querschnitt pro Tag ermittelt, was einer Zunahme von ca. 25 % gegenüber dem Ohnefall entspricht (Bild 25).

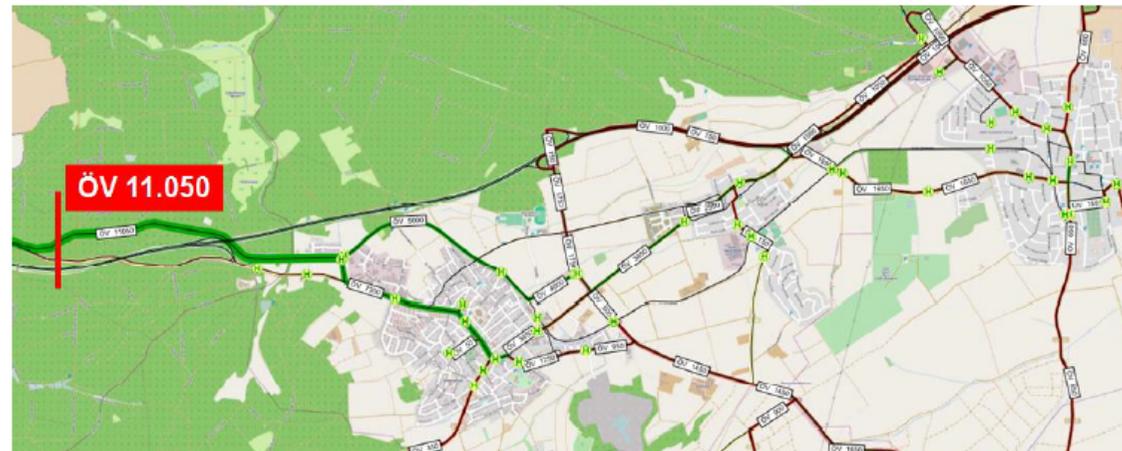


Bild 25 Mitfall 1 ÖV-Querschnittsbelastung (24h)

Bild: ZIV 2014, Seiten 60/61

# Der Mitfall 2 bis Roßdorf Südost P+R

- Mitfall 2: Schloss – Roßdorf Südost P+R
- 11.450 Fahrgäste pro Tag an der Stadtgrenze
- Weiterhin 25 Busse im Einsatz (wie Mitfall 1)
- Ostkreisbusse enden Bess. Forst, Roßdorf Bf oder Südost
- „All change“ – Zwangsumstieg in die Straßenbahn

- Ohnefall: 8.800
- Analysefall:  
11.100
- 83,4 Mio. Invest  
für 350 Fahrgäste  
zusätzlich
- NKU-Faktor: 0,51

Somit wurden im Mitfall 2 im Korridor Darmstadt Ostbahnhof und Roßdorf West 11.450 Fahrgäste im Querschnitt pro Tag ermittelt, was einer Zunahme von ca. 30% gegenüber dem Ohnefall entspricht (Bild 26):

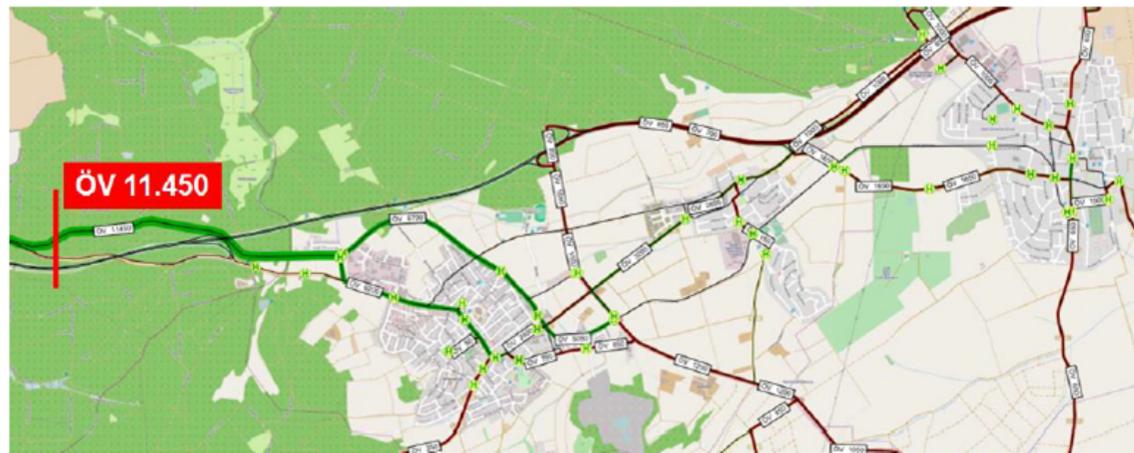


Bild 26 Mitfall 2 ÖV-Querschnittsbelastung (24h)

Bild: ZIV 2014, Seiten 68/69

# Der Mitfall 3 bis Groß-Zimmern

- Mitfall 3: Schloss – Groß-Zimmern
- 13.700 Fahrgäste pro Tag an der Stadtgrenze
- Weiterhin 24 Busse im Einsatz (nur 1 weniger als Mitfall 1)
- Ostkreisbusse enden Bess. Forst, Roßdorf Bf oder Südost
- „All change“ – Zwangsumstieg in die Straßenbahn
- Ohnefall: 8.800
- Analysefall: 11.100
- 124,6 Mio. Invest für 2.600 Fahrgäste zusätzlich
- NKU-Faktor: 0,47
- (evtl. 0,57 eingleisig)

Somit wurden im Mitfall 3 im Korridor Darmstadt Ostbahnhof und Roßdorf West 13.700 Fahrgäste im Querschnitt pro Tag ermittelt, was einer Zunahme von ca. 55 % gegenüber dem Ohnefall entspricht (Bild 27).

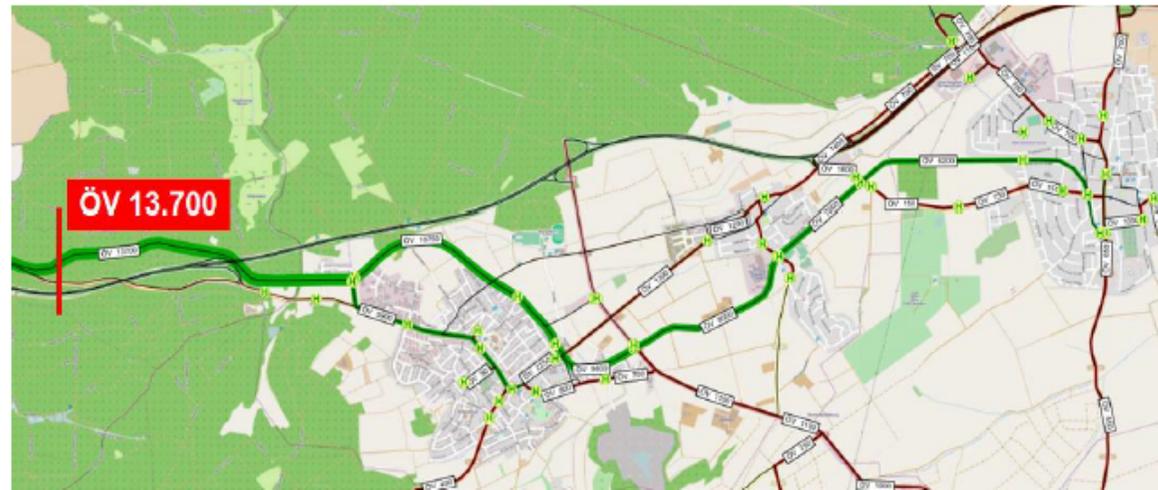


Bild: ZIV 2014, Seiten 75/76

Bild 27 Mitfall 3 ÖV-Querschnittsbelastung (24h)

# Ist der Abschied vom Direktbus möglich?

- Bei jedem Mitfall müssen die Fahrgäste aus dem Ostkreis in die Straßenbahn umsteigen
- „Im Vergleich zur heutigen Situation bedeutet eine **Straßenbahnanbindung eine eindeutige Verschlechterung** für den Großteil der Bürger. Der Bus fährt mitten durch den Ortskern und ist von allen Wohngebieten aus gut zu erreichen. ... Selbst bei Weiterführung der Busse bis zum Bess. Forsthaus müssen die Fahrgäste umsteigen, worunter die Attraktivität leidet. ... Es ist schwer vorstellbar, dass sich die Gemeinde Roßdorf bei der derzeitigen finanziellen Ausstattung an einem Projekt beteiligt, das aus ihrer Sicht eine Verschlechterung im Vergleich zum Status Quo darstellt.“

Quelle: Christel Spröbler, Bürgermeisterin, Darmstädter Echo 07.05.12

# Äpfel und Birnen – Analysefall und Ohnefall

- Die Veränderungen der ÖPNV-Nachfrage werden verglichen
- Da im Vergleich zum Analysefall die Straßenbahn zwischen minus 50 und plus 2.600 Fahrgästen bringt, bestünde keine Chance auf Förderung
- ZIV-Idee: Der „Ohnefall“

# Der Analysefall – der „Apfel“

- Analysefall: Fahrplanjahr 2012
- 11.100 Fahrgäste pro Tag an der Stadtgrenze
- 25 + 11 = 36 Busse
- Doch nicht haltbar, da das Regierungspräsidium die Anzahl der Fahrten am Willy-Brandt-Platz und Luisenplatz deutlich reduziert haben möchte

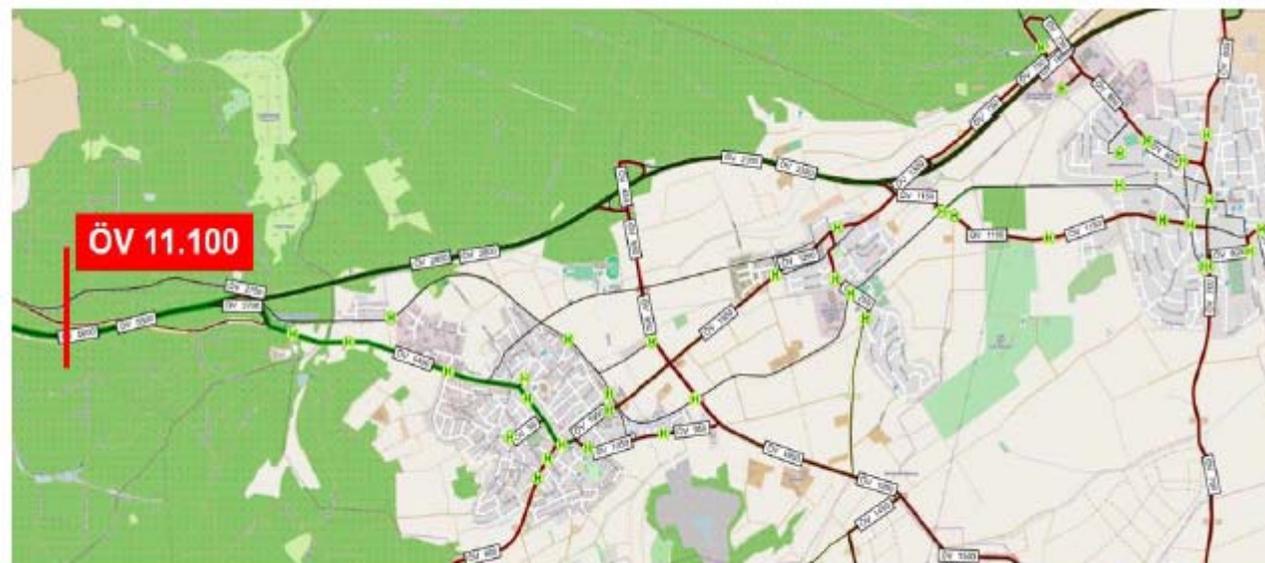


Bild 29 Analysefall ÖV-Querschnittsbelastung (24h)

Bild: ZIV 2014, Seiten 80/81

# Der Ohnefall – die „Birne“

- Ohnefall: Fiktiver Sammelbus Hbf - Ostbahnhof
- Nur 8.800 Fahrgäste pro Tag an der Stadtgrenze
- Zwangsumstieg für alle am Ostbahnhof

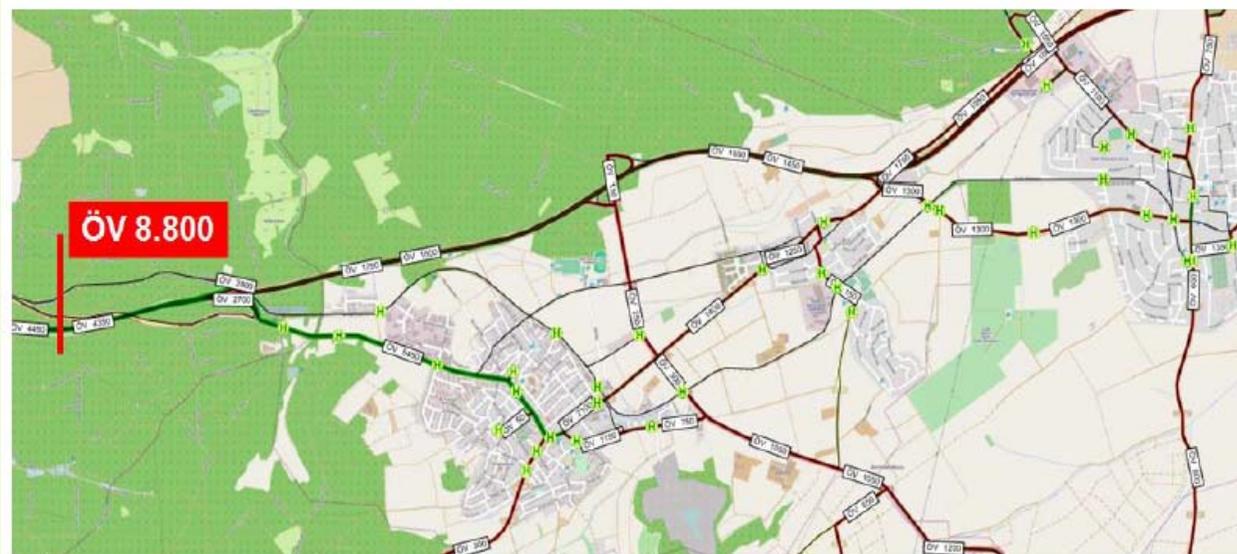


Bild 28 Ohnefall ÖV-Querschnittsbelastung (24h)

Bild: ZIV 2014, Seiten 80/81

# Der Ostkreis-Sammelbus 1/2

- Langsame Sammelbus-Linie Darmstadt Hbf – Roßdorf – Groß-Zimmern mit XXL-Bussen
- Die Fahrgäste aus Fischbachtal, Groß-Bieberau, Reinheim, Ober-Ramstadt und dem Gersprenztal müssen bei Roßdorf umsteigen
- Ggf. Busse mit Elektroantrieb und/oder Untertunnelung Ostbf
- „All change“ – Zwangsumstieg in den Sammelbus

- Analysefall:  
11.100
- Ohnefall: 8.800
- Potenzial  
Sammelbus:  
6.000 – 9.000

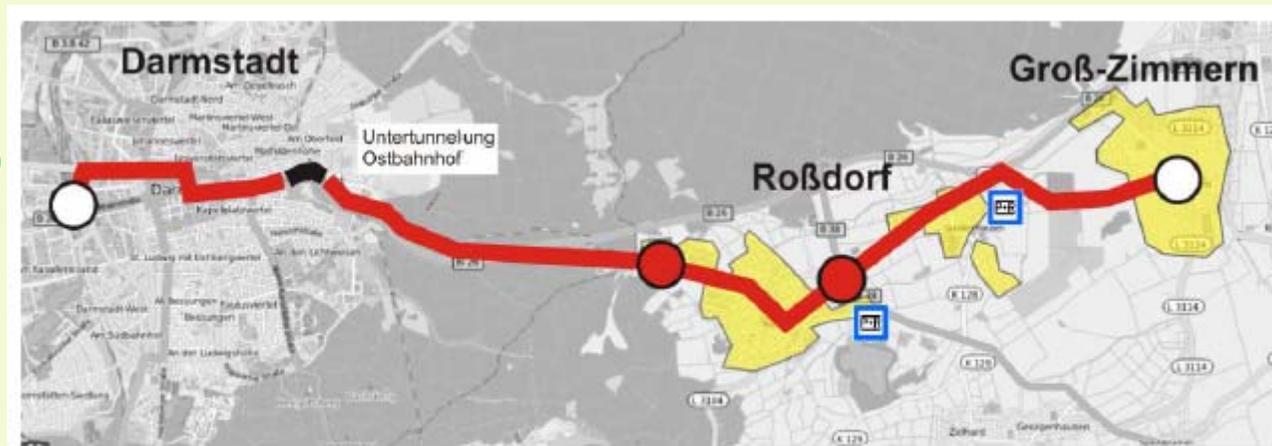


Bild 30 Übersicht Konzept 1

Bild: ZIV 2014, Seiten 89/90

# Der Ostkreis-Sammelbus im Bild

**Nehmen Sie in Zukunft doch einfach einen größeren Wagen!**

Mit RMV-Zeitkarten fahren alle Kinder kostenlos mit!\*



The image shows a vintage Volkswagen bus, painted in a light green and white color scheme, parked on a snowy surface. The bus is packed with children, some sitting on the roof and others inside. A group of children is gathered around the open side door, some appearing to be boarding or disembarking. The background is a bright, overcast sky. The overall scene conveys a sense of a fun, family-oriented transport service.

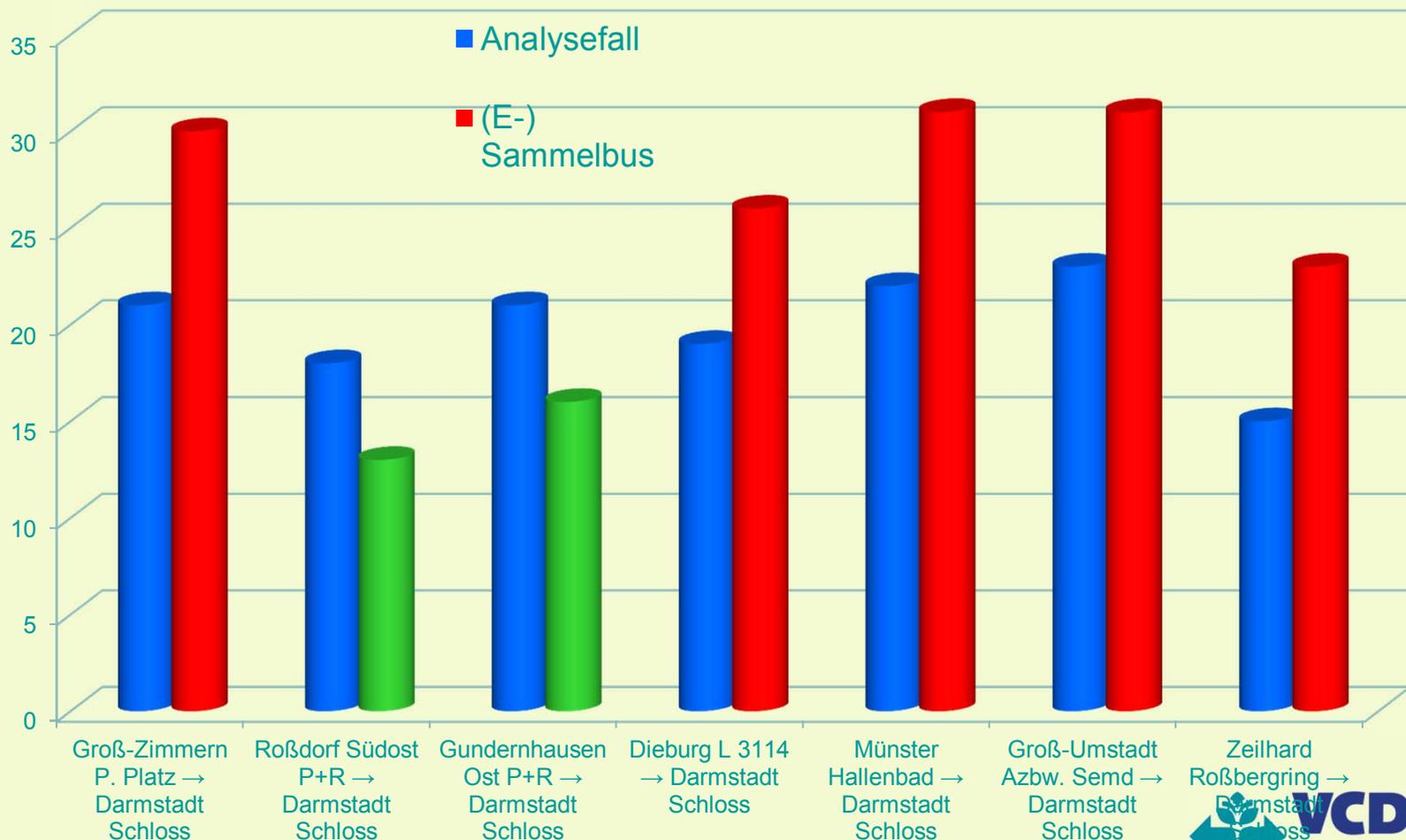
**RMV**  
Rhein-Main-Verkehrsverbund

\*Ab dem 15.12.2013 täglich abends und am Wochenende.

Bild: RMV 2013

# Der Ostkreis-Sammelbus 2/2

- Der Umsteigezwang in den Sammelbus verlängert die Reisezeit deutlich



# Die Rückkehr der Tramlinie 4, 1/2

- Wiederaufbau der meterspurigen Straßenbahn zum Ostbahnhof
- Ostkreisbusse enden am Ostbahnhof, „zentraler Umsteigepunkt“ (ZIV 2014) – was bitte ist dort „zentral“?
- „All change“ – Zwangsumstieg in die Straßenbahn
- Mehr Autos auf der B 26, mehr zugeparkte Anwohnerstraßen bei Ostbahnhof und Edelsteinviertel
- Weniger ÖPNV-Kunden für den Darmstädter Einzelhandel
- Analysefall: 11.100
- Ohnefall: 8.800
- Fahrgastpotenzial Straßenbahn: 8.000 – 10.000
- 1.100 Fahrgäste weniger als 2012

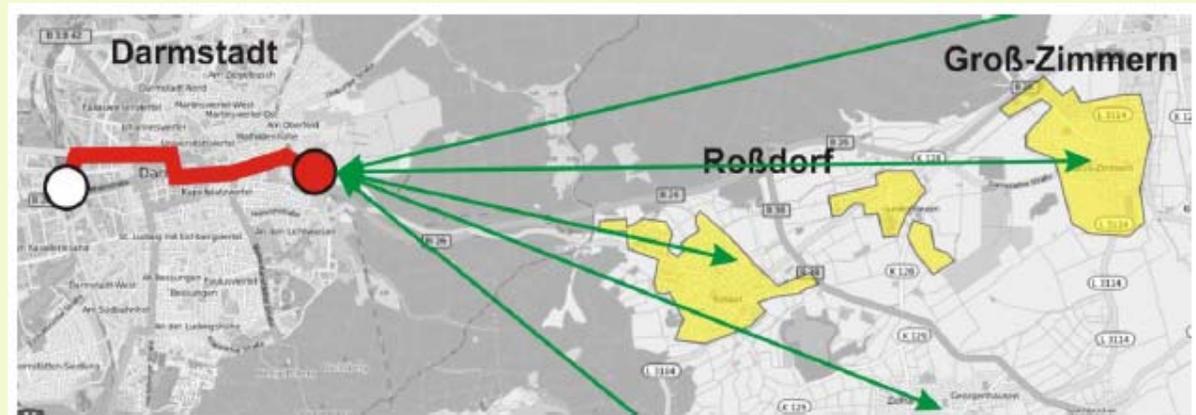


Bild 32 Übersicht Konzept 3

Bild: ZIV 2014, Seiten 93/94

# Die Rückkehr der Tramlinie 4, 2/2

April 2014

- „Ein alternativer Endpunkt könnte in Kombination mit einer Untertunnelung südöstlich des Ostbahnhofs und einer zusätzlichen Haltestelle *Edelsteinviertel* liegen. Damit würde die ‚Blockumfahrung‘ der Straßenbahn über den Fiedlerweg westlich des Ostbahnhofs entfallen, was betriebliche Vorteile bieten würde. Dies wäre vor allem eine Option im Zusammenhang mit einer späteren Trassenverlängerung nach Roßdorf bzw. Groß-Zimmern.“
- „Ein solcher Endpunkt an sich ist aber wegen des geringen zusätzlichem Fahrgastpotenzials (Edelsteinviertel/Botanischer Garten) und der erheblichen zusätzlichen Investitionskosten kritisch bezüglich der Förderfähigkeit zu bewerten.“

# Was die verantwortliche Planerin sagt

- „... dass die Fahrgäste sozusagen 100 Meter vor dem Ziel umsteigen müssen. Das ist aus Sicht der Fahrgäste keine attraktive Lösung.“  
(Dr. Birgelen, ZIV, März 2014)

- Analysefall:  
11.100
- Ohnefall: 8.800
- Fahrgastpotenzial  
Straßenbahn:  
8.000 – 10.000
- 1.100 Fahrgäste  
weniger als 2012

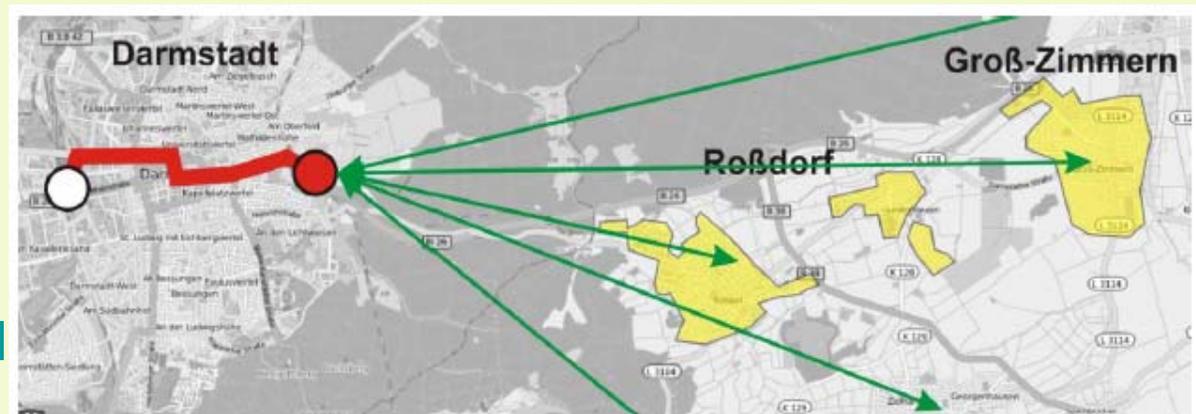


Bild 32 Übersicht Konzept 3

Bild: ZIV 2014, Seiten 93/94, Zitat: Radio Darmstadt 03/2014

# Die Erkenntnisse

- Addiert erreichen die Mitfälle 1+2+3 das Förderkriterium 😊
- Akzeptanz / Durchsetzbarkeit der Tram:

Kriterien	Mitfall 1	Mitfall 2	Mitfall 3
<b>Investitionskosten</b>	.. Infrastruktur: 78,8 Mio. EUR (Ohnefall: 1,65 Mio. EUR) Fahrzeuge: + 7 Strab, - 11 Busse	.. Infrastruktur: 83,4 Mio. EUR (Ohnefall: 1,65 Mio. EUR) Fahrzeuge: + 7 Strab, - 11 Busse	.. Infrastruktur: 124,6 Mio. EUR (Ohnefall: 1,65 Mio. EUR) Fahrzeuge: + 9 Strab, - 12 Busse
<b>Fahrgastnachfrage</b>	+ MIV-Verkehrsleistungen: -13.298 Pers.-km/Werktag ÖV Reisezeitdifferenzen: -241.927 (E) / -24.193 (S) h/Jahr	+ MIV-Verkehrsleistungen: -15.417 Pers.-km/Werktag ÖV Reisezeitdifferenzen: -253.279 (E) / -25.328 (S) h/Jahr	++ MIV-Verkehrsleistungen: -27.727 Pers.-km/Werktag ÖV Reisezeitdifferenzen: -321.559 (E) / -32.156 (S) h/Jahr
<b>Umfeldverträglichkeit</b>	o	o	o
<b>Akzeptanz / Durchsetzbarkeit</b>	o	-	-

Tabelle 26 Vergleichende Beurteilung der Mitfälle 1, 2 und 3 gegenüber dem Ohnefall

# Was danach geschah 1/4

April 2014

- Auf Antrag der Grünen wurde eine nicht-öffentliche Arbeitsgruppe eingesetzt
- Diese tagte drei Mal
- Erster Termin: Kurzfristige Verbesserungen, meine Vorschläge:  
Längere Züge RB 75, längere oder höhere Züge auf der Odenwaldbahn
- Zweiter Termin: Sammelbus etc.
- Dritter Termin: Schienen-Ideen

# Was danach geschah 2/4

Ende Juni 2014 bis Anfang Juli 2014

- CDU stellt die CDU-Kombi-Lösung vor
- Kategorische Ablehnung durch Fleischmann, ohne die 80 Seiten zu kennen
- Grüne: Hoffen auf andere Förderkriterien, Ablehnung der CDU-Vorschläge, volle Fahrt Richtung Sammelbus
- Stadt-SPD: Für Prüfung des CDU-Konzepts
- Kreis-SPD: Untersuchen, weil man das Thema „sonst nicht vom Tisch bekommt“ (C. Sprößler)

Quelle: u. a. Darmstädter Echo 08.07.14

# Was danach geschah 3/4

Anfang Juli 2014

- Sammelbus wird weiterverfolgt, ggf. auch nach Weiterstadt
- CDU-Kombi-Lösung wird bewertet durch ein Fachbüro

Ende April 2015

- Zwischenergebnisse werden nichtöffentlich vorgestellt
- Reaktionen finden sich im Grünen-Wahlprogramm Groß-Zimmern
- Das von der Dadina beauftragte Büro VKT, welches sich bisher nicht durch Zweisystem-Lösungen hervortat, beauftragte mit dem verkehrlichen Teil der Bewertung ausgerechnet das ... ZIV
- Ob ein Büro, dem auf 10 Seiten nachgewiesen wurde, dass seine 4-seitigen Kontra-Positionen zur Normalspur mit einfachen Mitteln widerlegt werden können, wirklich geeignet ist?

# Was danach geschah 4/4

Anfang Juli 2015

- Die CDU reicht an die Dadrina 40 Fragen zu den Zwischenergebnissen von VKT und ZIV ein
- Auf diese Fragen gibt es bisher keine Antworten
- Zu keinem Zeitpunkt wurde ich als Autor der CDU-Kombi-Lösung kontaktiert
- Zum Vergleich: Bei der Straßenbahn tagte regelmäßig eine Arbeitsgruppe und ein Lenkungskreis etc.
- Meine Einschätzung:
  - Es wird die „Abmoderation“ der Normalspur verfolgt – wie von Sprößler und Fleischmann gewünscht
  - Hinweise finden sich in den Äußerungen der letzten Wochen in der Presse

# Die „visionären Faktoren“

- Hoffnung der ÖPNV-Dezernenten:  
„Visionäre Faktoren“ führen zu einer besseren Bewertung in der Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Also müssen diese „visionären Faktoren“ eine Wirkung haben, die die 2014er Werte von max. 0,51 auf 1,00 nahezu verdoppelt
- Frage: Wer hält das für realistisch?
- Und: Auch andere Projekte in Deutschland würden von neuen Faktoren profitieren und vor der Schmalspur liegen

# Vorfestlegungen und Vorurteile 2015 / 2016

„Um in den Bedienungskorridoren der an ihrer Leistungsgrenze arbeitenden Busverbindungen in den östlichen Landkreis das Angebot zu sichern und auszubauen, ist ein leistungsfähigeres System notwendig. Die Straßenbahn ist nachweislich das dafür bestgeeignete Verkehrsmittel.“

(Grünes Wahlprogramm 2016, Darmstadt-Dieburg)

Obwohl die Bewertung der Sammelbusvorschläge und der CDU-Kombi-Lösung noch nicht vorliegt, legen sich die Grünen fest.

→ Logische Folge: Wie 2012 muss und wird das ZIV die Stadt-Land-Bahn-Idee abwehren, anstatt konstruktive Weiterentwicklungen vorzuschlagen.

# Lerneffekte, oder nicht?

- JU-Kreis: „Aufbau einer Stadt-Land-Bahn nach Darmstadt. Direktverbindung Groß-Zimmern – Roßdorf – Frankfurt. Erhalt der Schnellbuslinien nach Darmstadt.“
- CDU-Kreis: Ansätze: „Grundsätzlich sind auch schienengebundene Verkehrssysteme in den Ostkreis zu prüfen.“
- CDU-Stadt: „Wir setzen auf eine schienengebundene Lösung und favorisieren die bereits vorgeschlagene Kombi-Lösung mit der Stadt-Land-Bahn.“
- SPD-Kreis: „Ein Musterbeispiel für diese (ÖPNV-) Kapazitätserweiterungen war die Aufwertung der Odenwaldbahn ... Mit ihr kommen Pendler schnell und direkt aus dem Landkreis ... (nach) Frankfurt ... Nach dem Scheitern der Planungen einer Straßenbahn in Richtung Groß-Zimmern werden die Nutzung von Sammelbussen und die Einrichtung einer schienengebundenen Variante geprüft. Wichtig wird bei der Entscheidung für eins der Modelle sein, dass die Menschen aus den *großen* östlichen Kreiskommunen schnell, umsteigefrei und bequem ihre Ziele erreichen.“
- Grüne Groß-Zimmern: „(Wir) werden die Bemühungen nicht aufgeben, Groß-Zimmern langfristig wieder an ein schienengebundenes Verkehrsmittel anzubinden (Straßenbahn, Bahn). ... Insbesondere werden wir uns einer Interimslösung widersetzen, die das Angebot der Schnellbuslinie 682 ausdünnert und/oder die Reisezeiten für die Bevölkerung Groß-Zimmerns verlängert. ... Hier ist neben Innovationsbereitschaft auch der Zusammenhalt der Ostregion ... notwendig.“

Quellen: Wahlprogramme 2016

# Wieso wieder Schienen nach Zimmern?

- „Wenn es dagegen nicht gelingt, die vorhandenen akuten Verkehrsprobleme am östlichen Stadtrand von Darmstadt zu lösen und ein spürbar attraktiveres ÖPNV-Angebot zu etablieren, berauben sich die Region und das Land Hessen wichtiger Entwicklungsmöglichkeiten ...“
- „Mit einem Schienenverkehrssystem sind außerdem am ehesten verkehrliche Verbesserungen gegenüber dem heutigen Busangebot erreichbar.“

# Was die Region wirklich braucht: Lösungen!

- Erhalt der meisten Direktbuslinien im Taktverkehr
  - Sonst Umstieg aufs Auto – siehe Ohnefall
  - Verlust von Fahrgästen und Einzelhandelsumsätzen
  - Zugeparkte Straßen bei Edelsteinviertel und Ostbahnhof
  - Zwangsumstieg der Ostkreisbewohner nicht durchsetzbar
- Reduktion der Busfahrten
  - Kein Widerspruch zu oben: In der Hauptverkehrszeit muss ein 15-Min.-Bus-Takt für Roßdorf reichen (kein 4-Min-Takt)
- Leistungsfähiges Schienenverkehrsmittel, mit dem nicht nur die Innenstadt erreicht wird  
(Alternative zur abgeplanten Nordostumfahrung)
- Niedrigere Betriebskosten als Busse und Straßenbahn

# Die Betriebskosten

- **2016:** Viele der Busfahrten werden durch den RMV kofinanziert, da es sich nach dem Hess. ÖPNV-Gesetz um „regionale Verkehre“ handelt. Das trifft hauptsächlich auf die Linien 6xx zu, während die „K“-Linien als „lokale Verkehre“ vollständig durch die Dadina bezahlt werden
- **Straßenbahn:** Die heutigen Linien nach Griesheim und Alsbach gelten als „lokale Linien“
- Entsprechendes ist zu erwarten nach Groß-Zimmern, zum Ostbahnhof oder für den Ohnefall-Stadt-Sammelbus
- **Ergebnis: Die Betriebskosten einer Straßenbahn zahlt die Dadina dauerhaft allein!**
- **Auch die Zubringerbusse, sofern sie nicht die Darmstädter Stadtgrenze passieren, fallen aus der RMV-Finanzierung**

# Wie Eisenbahnverkehr finanziert wird

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gilt generell als „regionaler Verkehr“
- Jeder zusätzliche Zug wird daher zur Hälfte von den Verkehrsverbänden (RMV, NVV, VRN) bezahlt – auch die Kasseler Regio-Tram, soweit sie auf außerstädtischen Eisenbahngleisen fährt
- Von 10 Euro pro Zugkilometer zahlt der RMV also 5 Euro, was zufällig den Infrastrukturkosten entspricht

# Wem Schienenstrecken gehören können

- Die Taunusbahn Friedrichsdorf – Grävenwiesbach gehört dem Verkehrsverband Hochtaunus (VHT), einer Art Kreis-Dadina
- Die Infrastruktur befindet sich im Eigentum des VHT, Infrastrukturbetreiber ist die HLB
- Die Züge betreibt auch die Hess. Landesbahn
- Die Strecke wird elektrifiziert und dann fahren DB-S-Bahn-Züge
- An den Planungskosten beteiligt sich der RMV

# Bewertung des ZIV durch die Presse

- „Das ZIV-Gutachten (Lichtwiesenbahn) ... ist so schlampig, dass die Stadt es hätte den Autoren um die Ohren hauen müssen.“
- „Wesentliche Aspekte insbesondere zum Fahrgastpotenzial bleiben ausgeblendet, die Schlussfolgerungen sind entsprechend fragwürdig.  
Zu verantworten hat das jedoch nicht der jetzige, sondern der vorige Magistrat.“
- Einzige nichtzutreffende Zeile, Gutachtenvergabe 2012 in der Amtszeit von OB Partsch und seiner Dezernentin Lindscheid
- Dank an Klaus Honold für die treffenden Worte – ebenso passend zur vierseitigen ZIV-Rechtfertigung gegen Normalspur
- Passende Bewertung 2014 meinerseits auf 10 Seiten

Ausschnitt: Darmstädter Echo 20.01.16

KOMMENTAR

## Bedenklich

Von Klaus Honold

**E**s ist vielleicht keine spannende Lektüre. Aber dennoch eine, die manches Aha-Erlebnis birgt: Hunderte Seiten, die den Leser nachvollziehen lassen, wie es zur Entscheidung für die Lichtwiesenbahn kam. Und warum sie nun so gebaut wird und nicht anders.

Erste Erkenntnis: Die Bahn wird gebraucht. Der Verkehrsstrom zwischen der Innenstadt und der Lichtwiese ist in den vergangenen Jahren gewaltig gewachsen. Die Distanz wird vor allem mit Pkw und Omnibus bewältigt – das ist weder zeitgemäß noch umweltgerecht und entspricht auch nicht den Planungszielen der Stadt und der Region.

Zweite Erkenntnis: Die Lichtwiese wird sich verändern, doch sind diese Veränderungen tragbar, genauer gesagt erträglich. Dies vor allem im Vergleich zu den Veränderungen, die durch die massive Bebauung in jüngster Zeit und den überbordenden Autoverkehr schon eingetreten sind.

Dritte Erkenntnis: Die Lichtwiesenbahn hätte man besser anders geplant. Und anders planen können. Das ZIV-Gutachten, auf dessen Aussagen die jetzige Planung fußt, ist so schlampig, dass die Stadt es den Autoren hätte um die Ohren hauen müssen. Wesentliche Aspekte insbesondere zum Fahrgastpotenzial bleiben ausgeblendet, die Schlussfolgerungen sind entsprechend fragwürdig. Dass die Stadt sich damit zufriedengab, ist bedenklich. Zu verantworten hat das jedoch nicht der jetzige, sondern der vorige Magistrat.

**Die Bahn hätte anders geplant werden müssen**

Vierte Erkenntnis: Beschlossen ist beschlossen – und damit die Möglichkeit verpasst, nicht nur die Lichtwiese, sondern auch das Woogsviertel für modernen Nahverkehr zu erschließen. Noch jedoch könnte man sich die Option offenhalten, die Lichtwiesenbahn bis zur Odenwaldbahn zu verlängern. Die im Wortsinn naheliegende Verknüpfung beider Schienenwege würde dann auch so manchen Gegner des Projekts versöhnen.

## CDU-Kombi-Lösung: Zweisystem-Nahverkehr für Darmstadt

- Eine Perspektive für starken Schienenverkehr ist die CDU-Kombi-Lösung
- Regionaler Integraler Takt für Alle
- Die CDU-Kombi-Lösung erschließt 5 (statt nur 2) Kommunen im Landkreis
- **Ober-Ramstadt, Reinheim und Otzberg erhalten direkte, umsteigefreie Verbindungen in die Innenstadt – wie Groß-Zimmern und Roßdorf**
- **Roßdorf und Groß-Zimmern erhalten Direktverbindungen zum Nordbahnhof und Hbf**
- **Verbindung Pfungstadt – Nordbahnhof wird beschleunigt**
- **Direktzüge Groß-Zimmern – Roßdorf – Darmstadt Nord – Frankfurt (Süd) werden möglich, im Fahrplan 2 x täglich, jedoch auch häufiger ...**

# Stadt-Land-Bahn der CDU-Kombi-Lösung

- Zweisystem-Fahrzeug in Eisenbahnspurweite
- Dieselmotoren auf dem Land und evtl. Gleichstrom für die Stadt
- Normalspuriges Fahrzeug mit 220 Plätzen
- In Doppeltraktion 440 Plätze
- Für die CDU-Kombi-Lösung 6 Fahrzeuge
- Fahrzeugbreite angepasst an Darmstadt
- Barrierefreiheit durch Rampen oder unterschiedliche Wagenkastenhöhen wie in Chemnitz



# Regionalbahn der CDU-Kombi-Lösung

- Eisenbahntriebwagen mit 300 Plätzen
- In Doppeltraktion 600 Plätze
- Für CDU-Kombi-Lösung 4 Fahrzeuge
- Künftig Einsatz auf der Dreieichbahn



Bild: flickr

## CDU-Kombi-Lösung – Linien und Infrastruktur - Schiene

- Betrieb mit **stündlicher Regionalbahn RB 66 Groß-Zimmern – Darmstadt Hbf – Pfungstadt** (Fahrzeit 48 Minuten, Itino-Fahrten entfallen)
- *Alternativ: zweistündlich Groß-Zimmern – Frankfurt, nach Pfungstadt abwechselnd Itino RB 65 und RB 66*
- Betrieb mit **stündlicher Stadt-Land-Bahn-Linie SLB 16 Groß-Zimmern – Weißer Turm** (Fahrzeit 28 Minuten)
- Betrieb mit **stündlicher Stadt-Land-Bahn-Linie SLB 15 Weißer Turm – Wiebelsbach** (Fahrzeit 27 Min.) (RE 65 entfällt Darmstadt – Erbach, RE 64 Frankfurt – Wiebelsbach dafür bis Erbach)
- **SE 65 Frankfurt – Darmstadt Nord – Odenwald und RB 65 Darmstadt Hbf – Darmstadt Nord – Odenwald** (unverändert)

# CDU-Kombi-Lösung – Abfahrtsplan Groß-Zimmern im Takt

## Abfahrt *Departure / Départ*

Zeit <i>Time/Temps</i>	Über <i>Via</i>	Ziel <i>Destination</i>	Gleis <i>Platform/Vole</i>
8:37	SLB 16 Roßdorf - DA-Ost	Weiß. Turm	1 Stadt-Lar
9:07	RB 66 Roßdorf - DA-Nord - Hbf	Pfungstadt	2 Direktzug
9:37	SLB 16 Roßdorf - DA-Ost	Weiß. Turm	1 Stadt-L
10:07	RB 66 Roßdorf - DA-Nord - Hbf	Pfungstadt	2
10:37	SLB 16 Roßdorf - DA-Ost	Weiß. Turm	1 Stadt-Land
11:07	RB 66 Roßdorf - DA-Nord - Hbf	Pfungstadt	2 Direktz
11:37	SLB 16 Roßdorf - DA-Ost	Weiß. Turm	1 Land-Bahn
Alle 30 Min. staufrei auf der Schiene nach Darmstadt			

ZZA-Generator von [www.mytrainsim.de](http://www.mytrainsim.de)

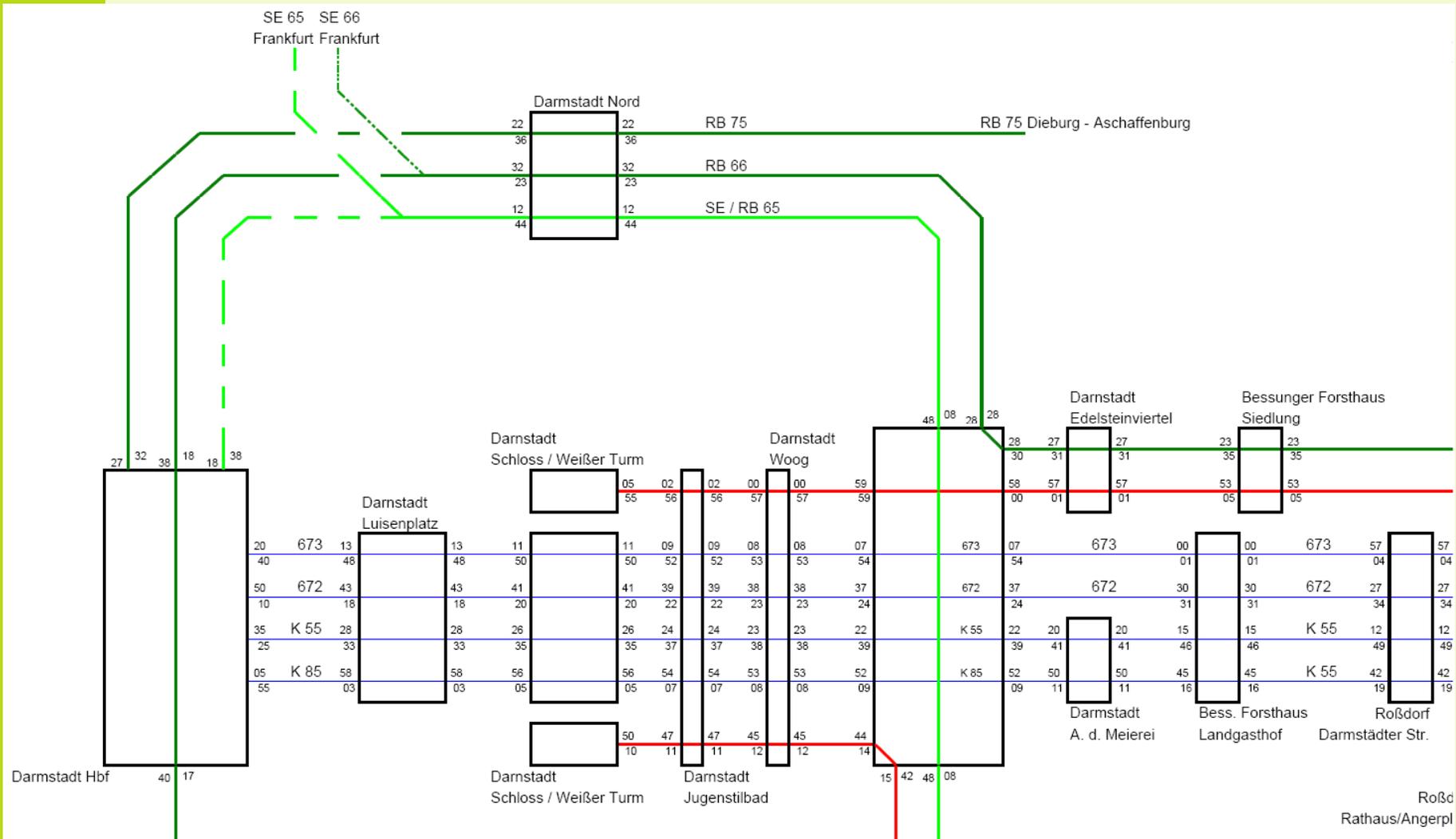
# CDU-Kombi-Lösung – Direktbuslinien im Takt

- Buslinie 672 Darmstadt Hbf – Roßdorf – Gundershausen - Groß-Zimmern (Stundentakt)
- Buslinie 673 Darmstadt Hbf – Roßdorf – Stetteritz – Groß-Zimmern (Stundentakt)
- Buslinie K 85 Darmstadt Hbf – Roßdorf – Reinheim – Niedernhausen (Stundentakt)
- Buslinie K 55 Darmstadt Hbf – Roßdorf – Reinheim – Ueberau (Stundentakt)
- Vier Buslinien schaffen 15-Minuten-Takt für Roßdorf
- HVZ-Zusatzfahrten nicht erforderlich, da Schiene die Kapazität bereitstellt → erhebliche Kostenreduktion bei Fahrzeugzahl
- Buslinie K 56 Roßdorf – Ober-Ramstadt (Halbstundentakt), ab Ober-Ramstadt Stundentakt
- Schnellbuslinien 671, 681, 674, 684 (Ober-Roden, Eppertshausen, Münster, Dieburg, Groß-Umstadt) unverändert

Quelle: CDU-Netzgrafik



# Ausschnitt Netzgrafik



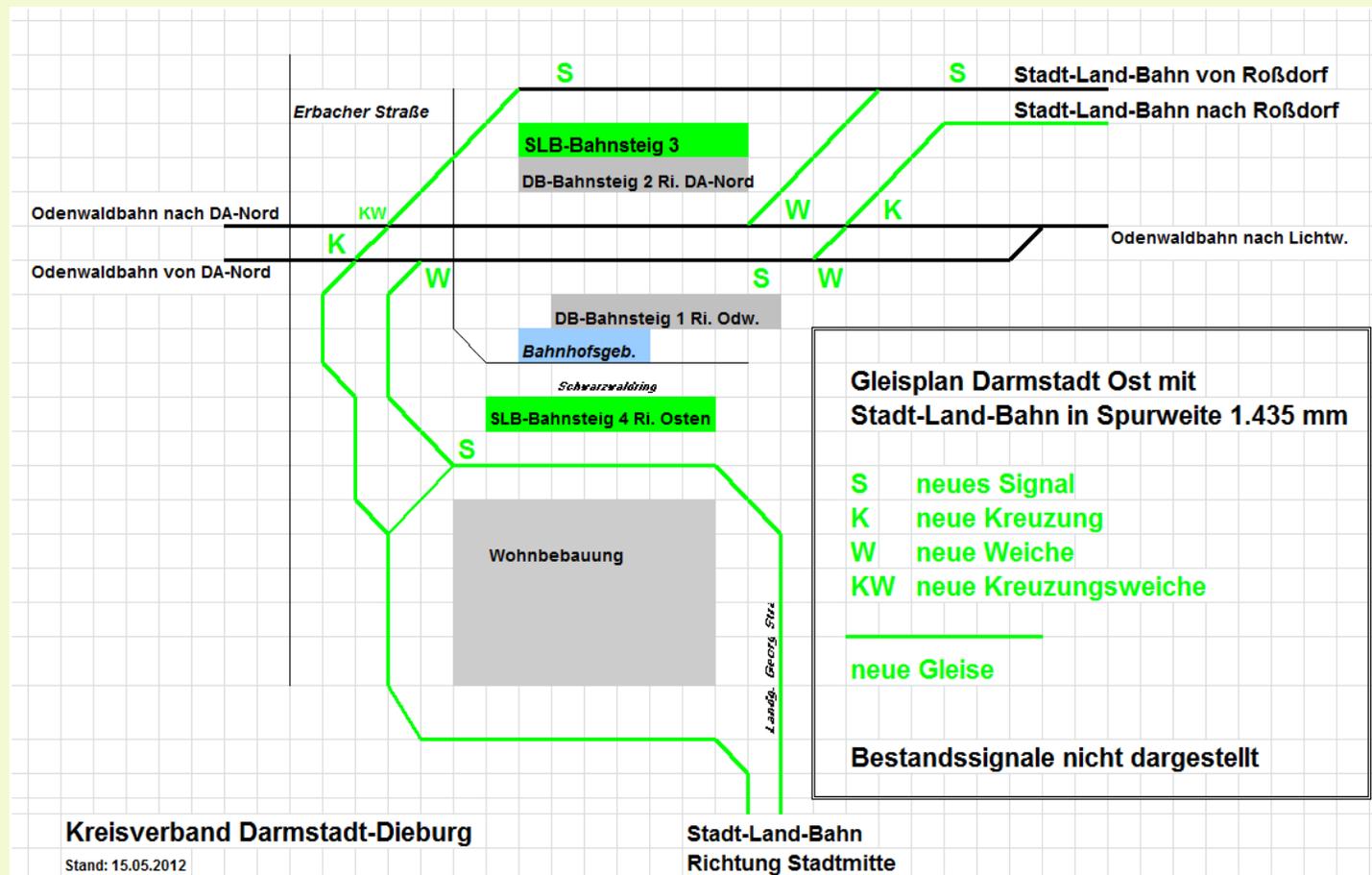
# CDU-Kombi-Lösung – Infrastruktur Schiene

- Bau einer eingleisigen, dieselbetriebenen Normalspurstrecke von Groß-Zimmern nach Darmstadt Ost mit Verknüpfung zur Odenwaldbahn
- Bau einer eingleisigen, normalspurigen Straßenbahnstrecke von Darmstadt Ost zum Weißen Turm (heutiger Taxistandplatz)
- Eventuell Elektrifizierung des Innenstadtabschnitts oder Akkubetrieb
- Kostenschätzung: 83,8 Mio. EUR

# Verknüpfung am Ostbahnhof

- Die Groß-Zimmerner Gleise in DB-Normalspur 1.435 mm nutzen im Ostbahnhof die DB-Gleise und fädeln am Bahnübergang als normalspurige Tram aus.  
Teure Unterführung eingespart

Quelle: VCD 2012



# Finanzielle Auswirkungen der CDU-Kombi-Lösung

- Niedrigere Kosten beim Bau:
  - Unterführung Ostbahnhof
  - Eingleisige Strecke (2 Ausweichbahnhöfe)
  - Verzicht auf Elektrifizierung (22,25 Mio.) – ökologisch gerade im Bess. Forst
- Niedrigere Kosten im Betrieb:
  - Geringere Fahrtenzahl als Straßenbahn, dennoch höhere Platzkapazität in der Hauptverkehrszeit
  - 19 Busfahrzeuge eingespart (36 - 19 = 17), 22 Fahrten in der Spitzenstunde eingespart, 55 Fahrten pro Tag weniger durch Innenstadt
  - Einbindung in den regionalen Nahverkehr ermöglicht Mitfinanzierung der Betriebskosten durch den RMV
  - Partnerschaftsfinanzierung (50 / 50) für Betriebsleistungen
- Höherer Nutzen für Fahrgäste:
  - Mehr Kommunen erschlossen auf 40 km Streckenlänge (Schmalspur: 15 km)
  - Direktbusse im Taktverkehr bleiben erhalten
  - Viele neue Direktverbindungen auf der Schiene
- **Niedrigere Kosten – höherer Nutzen – größere Chancen!**

## Wie kann der Fahrplan aussehen in der Spitzenstunde?

- Ab Groß-Zimmern zwischen 6:36 und 7:35 alle 15 Min. ein Zug oder eine Stadt-Land-Bahn nach Darmstadt

Abfahrt <i>Departure / Départ</i>						
Zeit <i>Time/Temps</i>		Über <i>Via</i>	Ziel <i>Destination</i>	Gleis <i>Platform/Voie</i>		
6:36	SE 66	Gundernh. - Roßdorf - DA-Nord	Frankfurt	2N	Direktzug	
6:50	SE 66	Gundernh. - Roßdorf - DA-Nord	Frankfurt	2S	E	
7:05	SLB 16	Gundernh. - Roßdorf - DA-Ost	Weiß. Turm	1N	Stadt-Land	
7:19	SLB 16	Gundernh. - Roßdorf - DA-Ost	Weiß. Turm	1M	Stadt-Lan	
7:35	SLB 16	Gundernh. - Roßdorf - DA-Ost	Weiß. Turm	1S	Sta	
8:37	SLB 16	Gundernh. - Roßdorf - DA-Ost	Weiß. Turm	1S	and-Bahn	
9:07	RB 66	Gundernh. - Roßdorf - DA-Nord	Pfungstadt	2S	Direktzug	
Stadt-Land-Bahn + Direktzug fahren abwechselnd alle 30 Min.						

ZZA-Generator von [www.mytrainsim.de](http://www.mytrainsim.de)

## Kapazitäten in der Spitzenstunde (07:00 – 08:00 am Ostbahnhof)

- 2014: 40 Busse – 2.800 Plätze (bei 70 Plätzen pro Bus)
- Dadina+ZIV-Schmalspurtram: Keine Busse über die Stadtgrenze
- Dadina+ZIV: 9 Straßenbahnen – 2.331 Plätze
- **Dadina+ZIV: Minus 16 Prozent an Plätzen**

## CDU-Kombi-Lösung

- 3 Stadt-Land-Bahn-Fahrten in Doppeltraktion – 1.320 Plätze
- 2 Regionalbahn-Fahrten in Doppeltraktion – 1.200 Plätze
- Zwischensumme Schiene: 2.520 Plätze – Plus 8 % an Plätzen
- 6 Busse auf Linien über Roßdorf – 420 Plätze
- 15 Schnellbusse aus Dieburg, Groß-Umstadt, Eppertshausen – 1.050 Plätze

CDU-Kombi-Lösung gesamt:

$1.320 + 1.200 + 420 + 1.050 = 3.990$  Plätze

**CDU-Kombi-Lösung: Plus 42 Prozent an Plätzen**

## CDU-Kombi-Lösung – Inhalte der Studie auf 80 Seiten

- Bewertung der Dadina-Untersuchung
- Diskussion der Verkehrssysteme
- Minutengenaue Fahrplantabellen Schiene und Bus über den kompletten Betriebstag
- Kapazitätsplanung für die Hauptverkehrszeit
- Abschätzung des Nutzens
- Kostenschätzung für die Infrastruktur
- Gleispläne
- 80 Seiten – im fahrgastrelevanten Teil tiefergehend als Dadina-Untersuchung

# CDU-Kombi-Lösung – 5 Kommunen statt nur 2

- **Regionalbahn** im Stundentakt für Groß-Zimmern und Roßdorf, schneller Pfungstadt – Nordbahnhof, alternativ zweistündlich Groß-Zimmern – Roßdorf – Frankfurt
- **Stadt-Land-Bahn** im Stundentakt auch für Otzberg, Reinheim, Ober-Ramstadt (zusätzlich zu RB/SE)
- **Regionalbus** im Taktverkehr
  - Roßdorf 15-Minuten-Takt
  - Groß-Zimmern, Gundershausen 30-Minuten-Takt
- 3 Verkehrsmittel ergänzen sich zu einem optimalen Angebot für 5 Kommunen
  - Höhere Kapazitäten als (E-) Sammelbusse
  - Höhere Kapazitäten als Schmalspurtram
- Nutzung der systembedingten Vorteile jedes Verkehrsmittels je nach Einstiegsort und Fahrtziel

# Vergleich für die einzelnen Kommunen

- Visionäre Faktoren klingt nett
- Doch die Region braucht Lösungen – rasch
- Jede Kommune hat mit der CDU-Kombi-Lösung Vorteile im Vergleich zum Analysefall, zum Ohnefall, zum „Verzweiflungsfall“ und zur Stadt-Tram Ostbahnhof und zur Straßenbahn GZ

Zur Erinnerung:

- Diese Fälle führen zum Zwangsumstieg!

# Roßdorf und Gundernhausen

- Nach Roßdorf Erhalt des 15-Min-Takts im Bus
- Nach Gundernhausen Erhalt des 30-Min.-Takts
- Kein Zwangsumstieg auf Sammelbus oder Straßenbahn für Wohngebiete ohne Anbindung
- **Stadt-Land-Bahn im Stundentakt ohne Stau in die Stadt, auch für busferne Wohngebiete**
- **Regionalbahn im Stundentakt ohne Stau zum Nord- und Hauptbahnhof**
- **Option auf 2-Stunden-Takt nach Frankfurt wie Odenwaldbahn**
- **Deutliche Steigerung der ÖPNV-Nutzung v. a. durch neue, direkt erreichbare Ziele**

# Groß-Zimmern mit Klein-Zimmern

- Erhalt des 60-Min-Takts mit Direktbus für Klein-Zimmern
- Verdoppelung der (langsamen) Direktbusfahrten Groß-Zimmern – Darmstadt Hbf für optimalen Zwischenortsverkehr
- Kein Zwangsumstieg auf Sammelbus oder Straßenbahn für Wohngebiete ohne Anbindung
- **Stadt-Land-Bahn im Stundentakt ohne Stau in die Stadt, auch für busferne Wohngebiete**
- **Regionalbahn im Stundentakt ohne Stau zum Nord- und Hauptbahnhof**
- **Option auf 2-Stunden-Takt nach Frankfurt wie Odenwaldbahn**
- **Deutliche Steigerung der ÖPNV-Nutzung v. a. durch neue, direkt erreichbare Ziele**

# Babenhausen, Altheim

- Direkt-Nachtbus 677 bleibt erhalten
- Kein Zwangsumstieg auf Sammelbus oder Straßenbahn

Dieburg, Eppertshausen, Münster, Groß-Umstadt, Rödermark

- Schnellbusse nach Darmstadt-Innenstadt und Hbf bleiben erhalten
- Kein Zwangsumstieg auf Sammelbus oder Straßenbahn (- 25 %)
- Fahrgastnutzung wie 2012

## Ober-Ramstadt mit Rohrbach, Wembach-Hahn

- OR-Kernstadt nach Roßdorf 30-Min.-Takt im Bus (Verdoppelung)
- Direktbus nach Darmstadt muss entfallen, dafür
- **Stadt-Land-Bahn im Stundentakt ohne Stau in die Stadt, in nur 15 Minuten**
- **Alle Direktzüge nach Frankfurt bleiben**
- **RE-Berufsverkehr morgens bis 8 Uhr bleibt**
- Mindestens Erhalt der Nachfrage des Analysefalls (-> 25 mehr als Ohnefall)
- **Steigerung durch Stadt-Land-Bahn in die City**

# Reinheim mit Stadtteilen

- Nach Darmstadt 30-Min.-Takt im Bus (etwas langsamer über Roßdorf), dafür in Reinheim
- Stadt-Land-Bahn im Stundentakt ohne Stau in die Stadt, schneller als heute der Bus
- Alle Direktzüge nach Frankfurt bleiben
- RE-Berufsverkehr morgens bis 8 Uhr bleibt
- Kein Zwangsumstieg auf Sammelbus oder Straßenbahn
- Mindestens Erhalt der Nachfrage des Analysefalls (-> 25 mehr als Ohnefall)
- Steigerung durch Stadt-Land-Bahn in die City

# Groß-Bieberau, Fischbachtal

- Nach Darmstadt 60-Min.-Takt im Bus (etwas langsamer über Roßdorf), dafür in Reinheim
- Stadt-Land-Bahn im Stundentakt ohne Stau in die Stadt, gleiche Reisezeit wie heute der Bus
- Kein Zwangsumstieg auf Sammelbus oder Straßenbahn
- Erhalt der Nachfrage des Analysefalls (-> 25 mehr als Ohnefall)

# Modautal (nur Asbach)

- Neue Anschlüsse zwischen Buslinie K 56 und
- Stadt-Land-Bahn im Stundentakt ohne Stau in die Stadt
- Erhalt der Nachfrage des Analysefalls (-> 25 mehr als Ohnefall)

# Otzberg

- Stadt-Land-Bahn im Stundentakt ohne Stau in die Stadt, Fahrzeit nur 27 Minuten
- Nahezu Verdoppelung des Schienenangebots aus Stadt-Land-Bahn und Odenwaldbahn
- Halt fast aller Züge ab 9 Uhr

## Odenwaldbahn-Abschnitt Wiebelsbach bis Erbach

- Ab 9 Uhr Umstieg in Wiebelsbach zur Stadt-Land-Bahn direkt in die City von Darmstadt
- Reisezeitverkürzung 10 Minuten
- RE Wiebelsbach – Hanau – Frankfurt beginnt bereits in Erbach, somit
- Jede Stunde umsteigefreie Direktverbindung Frankfurt – Odenwaldkreis
- Natürlich Erhalt des RE-Berufsverkehrs morgens bis 8 Uhr

# Pfungstadt

- Beschleunigung der Schienen-Direktverbindung von 30 auf nur noch 19 Minuten
- Für die schnellsten Verbindungen muss nicht mehr in Darmstadt Hbf in der HVZ umgestiegen werden (kein Bahnsteigwechsel mehr über volle Treppen)

Es kann weitergehen – die Kombi-Lösung ist modular erweiterbar

Die Kombi-Lösung ist **der** Einstieg in ein Stadt-Land-Bahn-System mit einem Regionalen Integralen Takt für Alle. Durch vergleichsweise geringe Investitionen wird ein hohes Verlagerungspotential auf die Schiene aktiviert. Den heute im Stau leidenden Autofahrern werden direkte, umsteigefreie Schienenverbindungen zum Ziel angeboten.

Es liegt an den „Bewertern“, eigenständige Optimierungsvorschläge zu erarbeiten.

Keine Sorge:

Es gibt sie schon. Und es kann noch viel besser werden – wenn man endlich die Denkverbote aufgibt.