

## STRATEGIE VERKEHRSWENDE DARMSTADT-OST

### Vorgeschichte

Vor zehn Jahren wurde die Nordostumgehung in Darmstadt per Bürgerentscheid abgelehnt. Als Ersatz sollte der ÖPNV in den Ostkreis mittels Straßenbahn verbessert werden. Erste Nutzen-Kosten-Untersuchungen kamen zu dem Schluss, dass ein solches Projekt nicht förderfähig sei. Daher entschloss man sich, die Erschließung der Lichtwiese von der Straßenbahn nach Osten getrennt zu betrachten und entsprechend förderfähig zu rechnen.

Im Juni 2019 wurde nun das Scheitern der vorerst letzten Gutachten für die Verbesserung des ÖPNV in Richtung Osten bekannt. Magistrat und Politik sind ratlos. Zehn Jahre Gutachten für nichts! Wo liegt das Problem? Zum ersten sehen wir das Problem darin, dass die Projekte im Sinne der NKU falsch konzipiert waren. Zweitens gab es keinen Wettbewerb für eine hinreichend komplexe Problemlösung. Drittens hat man sich gescheut, den Landkreis und die anderen Verkehrsträger in die Projektentwicklung mit einzubeziehen.

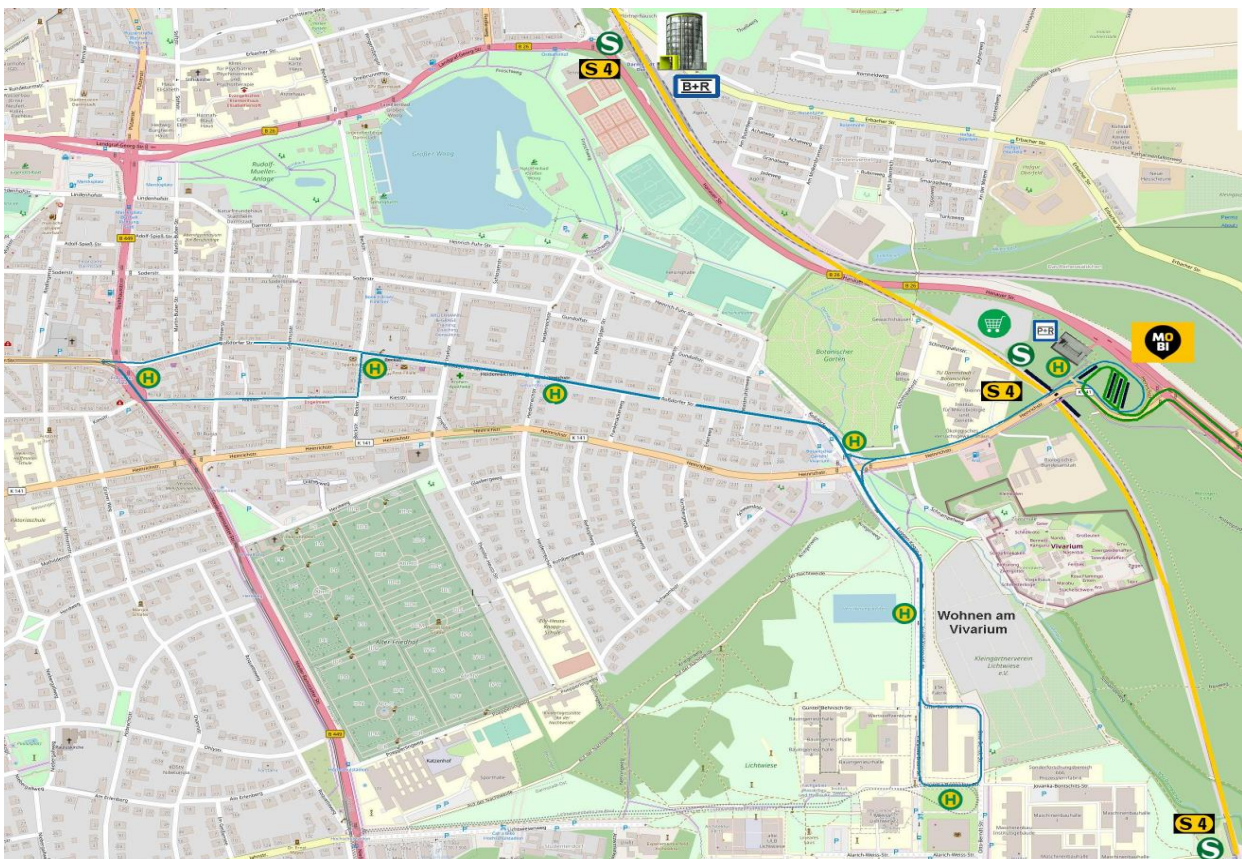
Man macht die NKU verantwortlich, aber deren Grundgedanke wurde offenbar nicht richtig erkannt.

Geht man mit dem heutigen Wissen 10 Jahre zurück und stellt sich die Frage, wie man den ÖPNV in den Osten und zur Lichtwiese im Sinne der NKU hätte verbessern können, so wird klar, dass man die Erschließung der Lichtwiese und die Erschließung des Ostkreises kombinieren muss, um ein förderfähiges und effizientes Projekt zu erhalten.

### Wie sieht die BI die Verkehrswende Ost?

Die Bürgerinitiative Pro-Lichtwiese hat die Lichtwiesenbahn in diesem Sinne optimiert und durch Änderung der Trassenführung zu einem innovative Konzept („Strategie Verkehrswende Darmstadt Ost“) mit zwei Modulen weiterentwickelt. Das erste Modul ist im Sinne der sogar bereits kritisierten aber faktisch noch geltenden NKU komplett förderfähig und mit den vorhandenen Finanzmitteln unmittelbar umsetzbar.

Die wichtigsten Elemente der Strategie sind in der folgenden Skizze grafisch dargestellt.



## Die Komponenten der Strategie im Einzelnen

Der Projekt-Fahrplan zur Verkehrswende Darmstadt Ost folgt einem ausbaufähigen, integrierenden, flexiblen und kostengünstigen Gesamtkonzept. Die Module sind so aufgebaut, dass die einzelnen Komponenten stufenweise realisiert und finanziert werden können.

Ziele sind dabei die Auflösung des Flaschenhalses B26 und Verminderung des städtischen MIV mittels eines Mobipunkts Ost; die Anbindung des Woogsviertels und der Lichtwiese (TU Campus) an das städtische Straßenbahnnetz; den direkten Anschluss der Region an das S-Bahnnetz von Rhein-Main durch die Nutzung vorhandener Gleisanlagen; und schließlich den Ausbau des Ostbahnhofs für Bike-and-Ride mit Fahrradparkhaus und für Ride-Sharing-Anbieter.

### **Modul 1 „Mobipunkt Ost mit Erweiterung Straßenbahnnetz“**

Weit umfangreicher als am Böllenfalltor entsteht an der Kreuzung B26/Heinrichstraße ein Mobipunkt Ost (i.F. „Mobipunkt“). Der Mobipunkt verknüpft die effiziente Erschließung des Ostkreises mittels Schnell- und Sammelbussen mit dem Heag-Netz und dem S-Bahnnetz Rhein-Main (Fortführung der S4 von Langen nach Darmstadt Ost). Neben Busbahnhof ergänzt ein Parkhaus für Pendler und für Besucher der Stadt, insbesondere des Kulturerbes Mathildenhöhe, die Infrastruktur. Zum Übergang in den städtischen ÖPNV werden am Mobipunkt Haltestellen einer Straßenbahnlinie, der Odenwaldbahn und der Rhein-Main-S-Bahn (S4) eingerichtet.



Die für den Mobipunkt erforderliche Fläche von etwa 70mx100m ist unbebaut, liegt zwischen den vorhandenen Gleisen der Odenwaldbahn und der autobahnähnlichen B26 (bislang freigehalten für das Kleeblatt zum kreuzungsfreien Anschluss an die B26), ist also für den MIV und für Überlandbusse verkehrstechnisch bestens angebunden. Die Attraktivität des Mobipunkts könnte durch ein Einkaufszentrum (ähnlich dem ehem. TÜV-Gelände) auf dem ca. 35.000 qm großen Zwickel des abgeplanten Kleeblatts weiter gesteigert werden.

Die Einbindung des Mobipunkts in das Straßenbahnnetz der HEAG mobilo wird durch die am Roßdörfer Platz abzweigende Linie 2 erreicht, die über die Roßdörfer Straße führt (gleiche Streckenführung wie K-Bus, westwärts über Kiesstraße).

Am Breslauer Platz teilt sich die Linienführung in eine Direktanbindung des Mobipunkts (2a) und den TU-Campus Lichtwiese (2b). Dabei können Mobipunkt und TU-Campus zyklisch bedient werden, um individuelle Reisezeiten abzukürzen. Vormittags wird stadtauswärts zuerst der Campus angefahren; die am Mobipunkt Ankommenden werden auf dem Rückweg aufgenommen. Nachmittags ist die Streckenführung umgekehrt: Es wird zuerst der Mobipunkt angefahren, um die Pendler möglichst rasch zu ihren Anschlüssen ins Umland zu bringen; die Studierenden werden auf dem Rückweg in die Stadt mitgenommen. Die Linie 2 wird somit zur effizientesten Linie in Darmstadt.

Optional könnte die Linie 2 zumindest teilweise im Bereich der Roßdörfer- und Kiesstraße auch oberleitungsfrei eingerichtet werden, um den Charakter des Wohngebiets möglichst wenig zu beeinträchtigen und Baukosten zu minimieren. Dies erforderte den Einsatz von Straßenbahnen mit Batteriepufferung, die für eine geringere Belastung der Oberleitungen, z.B. im Bereich Rheinstraße, sowieso von Vorteil wären, um Baukosten bei den anstehenden Sanierungen der Bestandsoberleitung einzusparen.

Die Streckenführung 2b erschließt den TU-Campus ohne die aufwändigen baulichen Konstruktionen zur Eindämmung von Schall-, Vibrations- oder elektromagnetischen Störungen des Forschungsbetriebs,

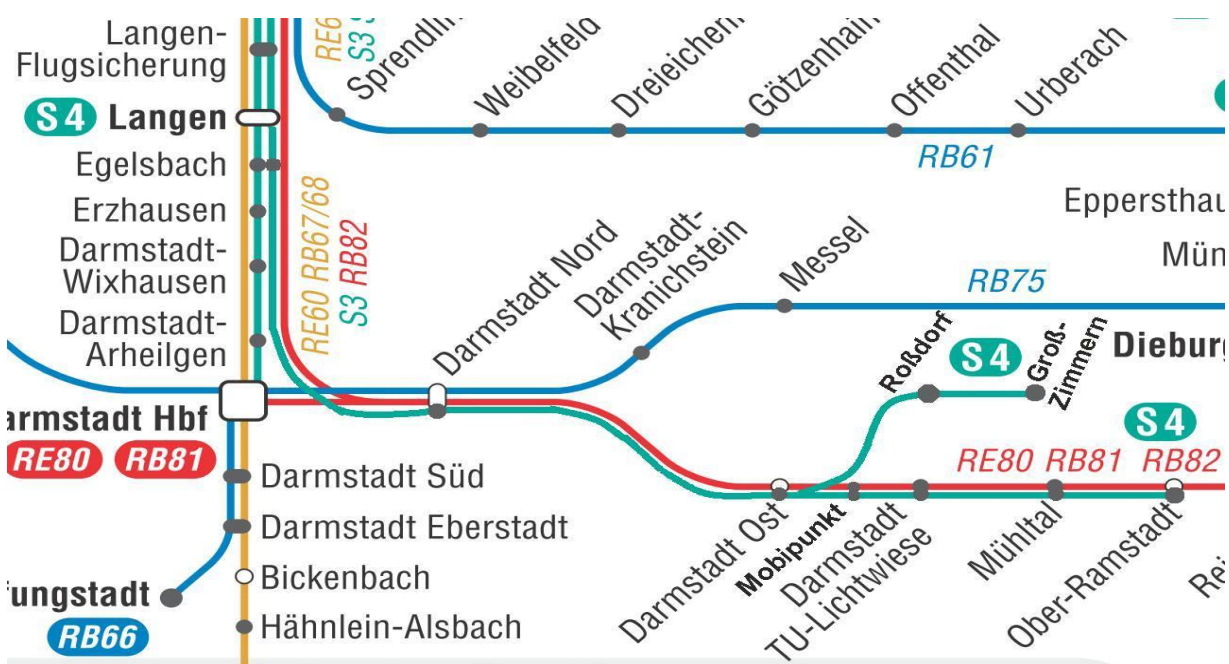
die mit der Lichtwiesenbahn bisher einhergehen. Die Herstellungskosten der neuen Streckenführung im Bereich Lichtwiese reduzieren sich entsprechend.

In verkehrsschwachen Zeiten (vorlesungsfreie Zeit) kann die Linienführung 2b flexibel an die geringere Nachfrage angepasst werden.

Sollten bisher unbestätigte Pläne des Magistrats Wirklichkeit werden, wonach die derzeitige Kleingartenanlage für ein neues Wohngebiet erschlossen werden sollen, so könnte die Linie 2 eine zusätzliche Passagiergrundlast bedienen, die die stark fluktuierende Nachfrage der Studierenden puffert und die Investition noch rentabler werden ließe.

Die BI weist darauf hin, dass die Region Ost, im Gegensatz zur Bergstraße, durch die gering ausgelastete B26 mittels günstiger flexibler CO<sup>2</sup>-neutraler Überlandbusse effizienter erschlossen werden kann als durch den Bau einer Straßenbahnlinie (oder eine Seilbahn). Komplikationen werden allein durch das Nadelöhr bei der Stadteinfahrt verursacht. Die BI erwartet von der Schaffung des Mobipunkts mit seinen vielfältigen ÖPNV-Anbindungen die Lösung des Problems „Anschluss Ost“ und eine Entlastung der Luisenplatzes von Stadt-Land-Bussen.

### Modul 2 „S-Bahn mit Anbindung des Ostens an Rhein-Main (S4)“



Die S-Bahn Frankfurt-Darmstadt wurde für einen 20-Minuten-Takt gebaut. Für einen 15-Minuten-Takt müsste die Strecke zwischen Hauptbahnhof und Arheilgen zweigleisig ausgebaut werden. Daher schlägt die BI neben der Fortführung der Pfungstadtbahn vor, das zweigleisig ausgebaute Schienennetz der Deutschen Bundesbahn vom Nord- zum Ostbahnhof auch für eine Fortführung der S4 von Langen bis zum Bahnhof Lichtwiese (Ober-Ramstadt) zu nutzen. Neben geringfügigen Gleisanpassungen wäre eine Elektrifizierung der Strecke erforderlich. Bei künftigen S-Bahnzügen, die mittels Brennstoffzelle nicht elektrifizierte Streckenabschnitte überbrücken können, würde auch dies entfallen.

In einer ersten Phase der Realisierung muss sich die Politik auf folgende Aktionen konzentrieren:

- Es muss eine zusätzliche Haltestelle am Mobipunkt eingerichtet werden.
- Durch eine Verlängerung der Pfungstadtbahn bis zum Mobipunkt und Bahnhof Lichtwiese ergeben sich bessere Verbindungen z.B. zum Nordbahnhof und der Fa. Merck.
- Mittels Gleisanpassungen und Elektrifizierung im Bereich Darmstadt Ost kann die S4 vom Mobipunkt bis nach Frankfurt geführt werden.
- Durch die Reaktivierung der Bahnstrecke nach Roßdorf und einem zweigleisigen Ausbau der Odenwaldbahn im Bereich Mühlthal kann sich die S4 am Ostbahnhof teilen und Roßdorf im 30-Minuten-Takt erschließen. Der zweite Zugteil verstärkt die Odenwaldbahn von Darmstadt bis Ober-Ramstadt und ermöglicht hier einen 15-Minuten-Takt.

- Zusätzliche Haltestellen an der Kranichsteiner- und Gräfenhäuser Straße bilden weitere Schritte auf dem Weg zum S-Bahn-Ring um Darmstadt.
- Der Ostbahnhof, umschlossen von Wohngebieten, ist als idealer Umsteigepunkt für das radelnde Darmstadt nach Frankfurt, Mainz Wiesbaden usw. zum zweiten Mobipunkt auszubauen; denn er ist der einzige an der S-Bahn gelegene Bahnhof ohne Treppen, Rampen oder Aufzügen.



Der Bahnhof TUD-Lichtwiese ist bereits jetzt durch Absperrungen für motorisierte Zubringerfahrzeuge unzugänglich und bietet keine Perspektive für die Stadt und den Landkreis. Bei Realisierung der umfassenderen Strategie Verkehrswende Ost und durch den Ausbau der beiden Mobipunkte wird er durch eine künftige Anbindung an die S4 aufgewertet.

### Varianten- und Kostenvergleich

Die BI Pro-Lichtwiese hat nicht die Ressourcen, um eine umfängliche Berechnung der Kosten der vorgeschlagenen Module vornehmen zu können. Sie ist daher auf Hilfsgrößen aus anderen Schätzungen angewiesen, die von der Stadt und ihren Auftragnehmern zum Modul eins vorgelegt wurden. Die nachstehenden Ausführungen beziehen sich daher auf diejenigen Aktivitäten, die konstituierend für das Konzept sind und in kurzer Frist verwirklicht werden sollten.

Die Lösung der BI kombiniert die Erschließung des Campus Lichtwiese mit der Erschließung Ostkreis. Ein Vergleich erfordert Nutzen und Kosten der vorliegenden Einzellösungen entsprechend zusammenzufassen und unserer Lösung gegenüber zu stellen.

Kombination der vorliegenden Varianten	Kosten Mio €	Nutzen	Nachteile	Mehrk. Mio €
Lichtwiesenbahn mit Tram vom Schloß über Ostbahnhof zum Mobipunkt an der B26	20-25	TU Campus	Betrieb K-Bus	20
	35	Tram statt Bus in der Stadt	Unterführung Gleise DB	0
	55-60	Busse im Ostkreis		
Lichtwiesenbahn mit Reaktivierung Bahn nach Roßdorf	20-25	TU Campus	Betrieb K-Bus	30
	45	Bahn in den Landkreis	Busse in Stadt	-
	65-70		geringe Entlastung	
Lichtwiesenbahn mit Tram vom Schloß über Ostbahnhof nach Roßdorf	20-25	TU Campus	Betrieb K-Bus	85-135
	100-150	Tram statt Bus in der Stadt	Unterführung Gleise DB	--
	120-175	Busse im Landkreis		
Modul 1 Tram zum Mobipunkt und Campus Lichtwiese	35-40	TU Campus		0
		Tram statt Bus in der Stadt		++
		Busse im Ostkreis		

Es ist klar, dass dieser buchhalterischen Umbuchung von Kosten und Ersparnissen mögliche haushaltsrechtlichen Hürden entgegenstehen, so insbesondere bei dem Übertrag von Fördermitteln. Wir gehen jedoch davon aus, dass solche formalen Probleme besonders in Zeiten der Anpassung des Verkehrssystems an Anforderungen des Klimaschutzes politisch lösbar sind.