

# **Mobilität** **in der Region**

Die Darmstädter Ostregion

**Eine Erfassung und kritische Betrachtung der gegebenen Situation, Vorschlag von sinnvollen und praktikablen Lösungen für die Mobilität der Bürger in der Darmstädter Ostregion.**

Eine Projektarbeit des

**Innovative Verkehrssystem Darmstadt e.V.**

Recherchiert und geschrieben von

**Felix Weidner**

Erstellt

**Oktober 2000**

© by Innovative Verkehrssystem Darmstadt e.V. 10/2000

## **Kontakt**

**Anschrift:**

Innovative Verkehrssystem Darmstadt e.V.  
Projekt Straba-GZ  
c/o Felix Weidner  
Wittmannstr. 25  
64285 Darmstadt

**Telefon:**

06151/665462

**Mobil:**

0178/8665462

**Fax:**

0180/50 52 54 90 00 46

**Email:**

[f.weidner@ivda.de](mailto:f.weidner@ivda.de)

**Homepage:**

[www.ivda.de](http://www.ivda.de)

## **1.0. Danksagung**

Ich danke allen Personen, die mich bei dem Projekt unterstützt haben und mir mit Rat und Tat zur Seite standen. Besonderer Dank gilt vor allem denen, die mir in zum Teil langen Gesprächen beim Aufarbeiten der Materie geholfen haben.

09.10.2000 Felix Weidner

## **2.0. Inhalt**

### **1.0. Danksagung**

### **2.0. Inhalt**

### **3.0. Zusammenfassung**

### **4.0. Die Ostregion**

#### **4.1. Definition**

#### **4.2. Bevölkerung in der Ostregion**

#### **4.3. Mobilität in der Ostregion**

4.3.1. Situation des motorisierten Individualverkehrs

4.3.2. Verbesserung der Situation für den MIV

4.3.3. Die Alternative zum MIV

### **5.0. Geschichte des ÖPNV**

### **6.0. Bestandsaufnahme des ÖPNV**

#### **6.1. Nahverkehrsanbindung**

#### **6.2. Linienführung**

#### **6.3. Linienbedienung**

6.3.1. Tourenhäufigkeit

6.3.2. Fahrten pro Ort/Wochentag

6.3.3. Auswertung

#### **6.4. Akzeptanz/Zuverlässigkeit**

#### **6.5. Liniennutzung**

### **7.0. Mängelliste**

### **8.0. Forderung**

### **9.0. Problemlösung**

- 9.1. Das bestehende System**
  - 9.1.1. Bedingungen
  - 9.1.2. Probleme/Hinderungsgründe
- 9.2. Alternative Verkehrsträger**
- 9.3. Positive Aspekte einer Schienenverbindung**
- 9.4. Voraussetzungen**
- 9.5. Wahl des Schienenfahrzeugs**

## **10.0. Die Strecke**

- 10.1. Ein-/ Zweispurigkeit**
- 10.2. Die Streckenführung**
  - 10.2.1. Gemarkung Darmstadt
    - 10.2.1.1. Schloß - Ostbahnhof
    - 10.2.1.2. Ostbahnhof – Bessunger Forsthaus
  - 10.2.2. Gemarkung Roßdorf
    - 10.2.2.1. Roßdorf
    - 10.2.2.2. Roßdorf – Gundernhausen/Stetteritz
    - 10.2.2.3. Gundernhausen/Stetteritz
    - 10.2.2.4. Gundernhausen/Stetteritz – Gemarkungsgrenze Groß Zimmern
  - 10.2.3. Gemarkung Groß Zimmern
    - 10.2.3.1. Groß Zimmern
- 10.3. Anmerkung zur Streckenführung**

## **11.0. Fahrzeit**

## **12.0. ÖPNV Gesamtkonzept**

- 12.1. Auswirkungen der Straßenbahn**
- 12.2. Veränderungen im Busnetz**

## **13.0. Kosten/Nutzen**

- 13.1. Kosten**
- 13.2. Nutzen**
  - 13.2.1. Groß Zimmern

13.2.2. Roßdorf

13.2.3. Darmstadt

**14.0. Politische Durchsetzbarkeit**

**15.0. Schlußbetrachtung**

**16.0. Anlagen**

**17.0. Bilder**

**18.0. Quellen**

### **3.0. Zusammenfassung**

Die Mobilitätssituation in der Ostregion Darmstadts ist seit langem angespannt. Letztlich konnte daran auch die zwischen 1971 und 1973 gebaute B26 (neu) nichts ändern. So stehen die Gemeinden Roßdorf und Groß Zimmern heute wieder vor täglichen Staus auf ihren Hauptstraßen. Aber auch die Situation in Darmstadt ist nicht besser. Täglich mehr als 50.000 PKW und LKW rollen über die B26 nach Darmstadt ein und bahnen sich ihren Weg über die Landgraf-Georg-Straße/Cityring oder über die Heinrichstraße (50%/50%) zu ihren Zielorten in Darmstadt oder zum Darmstädter Kreuz. Deshalb wird schon lange über eine Nord-Ost Umgehung nachgedacht. Dies würde jedoch eine Stärkung des motorisierten Individualverkehr (MIV) bedeuten. Es ist daher zu erwarten, daß es zu einer Zunahme des Verkehrs kommen würde. Dies ist in keinem Fall zu unterstützen.

Die letzte gute Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde im Jahr 1966 mit dem Personenverkehr auf der Bahnstrecke Darmstadt Ost - Roßdorf - Groß Zimmern eingestellt. Seither wird die Ostregion nur noch von Bussen bedient. Die Bahnstrecke wurde im Jahr 1983 völlig stillgelegt; bis zu diesem Zeitpunkt wurde zumindest der Güterverkehr noch aufrecht erhalten. Noch im selben Jahr verkaufte die damalige Bundesbahn die Strecke an die Gemeinden entlang der Trasse. Im Kaufvertrag wurde ein Bebauungsschutz der Trasse auf 20 Jahre für eine eventuelle weitere Nutzung durch den ÖPNV festgelegt.

Heute ist der Gleiskörper zum Großteil demontiert, aber die Trasse wird nach wie vor freigehalten. Nötiger den je ist heute ein Ausbau und eine Verbesserung des ÖPNV in der Ostregion. Nicht zuletzt wird deshalb im „Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt/Landkreis Darmstadt-Dieburg“ festgestellt, daß “in den Relationen von [...] Roßdorf [...] nach Darmstadt Innenstadt der Aufbau einer Schienenverbindung aufgrund der gegenwärtigen Nachfrage überprüfenswert erscheint.“ Aus einer solchen Schienenverbindung zögen alle beteiligten Gemeinden große Vorteile. Vorgeschlagen wird deshalb die Umgestaltung der ehemaligen Bahntrasse für eine Straßenbahn, die hauptsächlich die Buslinie 5502 (VU) ersetzt. Der Neubau einer Straßenbahn ist deshalb sinnvoll, weil auch bei einer Verbesserung der Busverbindung keine wesentliche Änderung zu erwarten ist. So zeigt nicht nur die Erfahrung beim Bau der Straßenbahn nach Alsbach, daß Fahrgastzuwächse im Bereich von etwa 50% zu erwarten sind. Straßenbahnen werden in Bezug auf Komfort und Zuverlässigkeit von den

Nutzern des ÖPNV deutlich besser eingestuft als Busse. Dies ist eine unmittelbare Folge der betrieblichen Sicherheit sowie der hohen Zuverlässigkeit vor allem hinsichtlich Pünktlichkeit und Fahrplan.

Eine Straßenbahn würde zweifelsohne eine deutliche Entlastung für die überlasteten Straßen in der Ostregion sowie eine Aufwertung der angeschlossenen und umliegenden Gemeinden als Baugebiet und Wohnort mit sich bringen. Soll der Aufschwung in dieser Region gesichert und die Straßen im Osten Darmstadts entlastet werden, führt kein Weg an einem Umdenken in der ÖPNV-Politik vorbei.

## **4.0. Die Ostregion**

### **4.1. Definition**

Als Ostregion Darmstadts wird der Bereich östlich von Darmstadt bis Dieburg beschrieben. Dementsprechend gehören die Gemeinden Roßdorf, Gundernhausen, Groß Zimmern, Klein Zimmern und Dieburg zu diesem Gebiet. Bedingt gehört auch Groß Umstadt dazu.

### **4.2. Bevölkerung in der Ostregion**

Die Gemeinden der Ostregion sind seit langem von einer stetigen Zuwanderung geprägt. So hatten die Gemeinden Roßdorf und Groß Zimmern zusammen einen Bevölkerungszuwachs um 3354 auf 24756 Einwohner seit 1980. Dies entspricht einem Wachstum von 15.7% und liegt damit deutlich über dem Landkreisdurchschnitt. Groß Zimmern ist im selben Zeitraum sogar um 24,23% gewachsen. Dies ist die zweitgrößte Zuwachsrate im Kreis. Diese Zuzügler kommen zum Großteil aus Darmstadt und sind auch nach dem Umzug noch meist weiterhin in Darmstadt berufstätig.

### **4.3. Mobilität in der Ostregion**

Die täglichen Pendlerzahlen haben sich durch den Bevölkerungszuwachs deutlich erhöht. Die meisten dieser Pendler nutzen für ihren Weg nach Darmstadt das Auto auf der B26 (neu), die im Jahr 1973 durchgängig freigegeben wurde, um die völlig überlastete B26 (alt) zu entlasten, die sowohl durch die Ortskerne von Groß Zimmern, Gundernhausen als auch Roßdorf führt. Dennoch stehen diese Orte auch heute wieder tagtäglich vor den Problemen völlig verstopfter und überlaufener Ortsdurchfahrten. Nicht zuletzt ergibt sich das auch durch den Quellverkehr dieser Gemeinden, aber ein Großteil der PKW rührt immer noch vom Durchgangsverkehr her. Die zunächst eingetretene Entlastung ist so inzwischen zum Teil wieder zunichte gemacht.

#### 4.3.1. Situation des motorisierten Individualverkehrs

Die B26 (neu) ist in beide Fahrtrichtungen zweispurig ausgebaut und sollte ursprünglich als Autobahn an das Darmstädter Kreuz angeschlossen werden. Diese Pläne wurden jedoch nie in die Tat umgesetzt. Unter anderem daran liegt es, daß am östlichen Rande Darmstadts - wo die Benutzer der B26 (neu) vor der Wahl stehen, weiter der B26 einspurig in Fahrtrichtung Innenstadt zu folgen oder in die Heinrichstraße abzubiegen - täglich kilometerlange Staus entstehen. Zwar wurde ursprünglich angedacht, die B26 bis zum Ostbahnhof zweispurig zu verlängern, doch auch dies wurde zum Glück für die Darmstädter Bevölkerung nie in die Tat umgesetzt. So ist aber bis heute ein Streifen für den Ausbau der B26 in dem Bereich zwischen Kreuzung B26/Heinrichstraße und Ostbahnhof freigehalten. Jedoch nicht nur die tägliche PKW-Karawane ist für die MIV-Nutzer und die Darmstädter Bürger immer mehr zu einem Problem geworden. Auch der komplette Schwerverkehr quält sich auf dieser Route durch die Landgraf-Georg-Straße und über den angeschlossenen Cityring.

#### 4.3.2. Verbesserung der Situation für den MIV

Deshalb wird von vielen Seiten seit langem eine Nord-Ost Umgehung gefordert, die aber immer wieder an Protesten von verschiedenen Seiten scheiterte. Jedoch ist auch eine Umgehungsstraße kein Allheilmittel. Zwar würde auf diese Weise ein Großteil des Schwerverkehrs aus der Innenstadt entfernt, jedoch gehen nur etwa 10% der Fahrzeugbewegungen in diesem Bereich auf Kosten des LKW-Verkehrs. So sind ca. 90% des auf der B26 (neu) nach Darmstadt einfallenden Verkehrs Zielverkehr und nur die restlichen 10% Durchgangsverkehr. Es ist also eine Illusion, daß eine solche Umgehung allein eine wirkliche Verbesserung der Situation mit sich bringen würde.

#### 4.3.3. Die Alternative zum MIV

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) kann hier Abhilfe schaffen. Zwar existiert auch heute schon ein regelmäßiger Busverkehr in die Ostregion, dieser bietet aber keine akzeptable Alternative zum MIV. Dies sowie ein neues Nahverkehrskonzept für die Ostregion werden im folgenden näher dargelegt.

## **5.0. Geschichte des ÖPNV**

Im Jahre 1966 wurde der schienengebundene Personenverkehr auf der Strecke von Darmstadt Ost über Roßdorf nach Groß Zimmern eingestellt. Der ÖPNV wird seit dem durch Busse sichergestellt. Bis 1980 wurde auf der gesamten Strecke noch Güterverkehr betrieben, der jedoch zunächst auf die Strecke Darmstadt Ost Roßdorf beschränkt wurde, und wenig später völlig eingestellt wurde.

Im Jahr 1983 wurde von den anliegenden Gemeinden Darmstadt, Roßdorf und Groß Zimmern mit der damaligen Deutschen Bundesbahn ein Kaufvertrag über die gesamte Strecke abgeschlossen. Seit dem gehören die einzelnen Streckenabschnitte den Gemeinden, in deren Gemarkungen die Trasse verläuft. Des weiteren wurde in dem Kaufvertrag vom 02. Dezember 1983 (Anlage 1) festgelegt, die Trasse für eine eventuelle weitere Nutzung für den ÖPNV auf einen Zeitraum von 20 Jahren frei zu halten.

Seit dem gab es immer wieder starke Bemühungen, den Ausbau und die Verbesserung des ÖPNV in der Ostregion Darmstadts voranzutreiben. Besonders aktiv war in diesem Zusammenhang eine Arbeitsgruppe der Freien Wählergemeinschaft Groß Zimmern (FWG) unter der Leitung von Herrn Georgi Reitzel. In zwei Veröffentlichungen aus den Jahren 1981 und 1983 werden Nutzungsmöglichkeiten für die ehemalige Bahntrasse beschrieben. Des weiteren wurde 1984 von der FWG eine Studie bei dem Ingenieurbüro Gehrman (Darmstadt) in Auftrag gegeben, die sich wiederum mit der Sinnhaftigkeit eines Ausbaus des ÖPNV und verschiedenen Möglichkeiten einer Trassennutzung beschäftigte. Schließlich wurde im Jahr 1987 eine Studie (Anlage 6) vom Landkreis Darmstadt-Dieburg in Zusammenarbeit mit Herrn Prof. Dr. Edmund Mühlhans der TH Darmstadt veröffentlicht, die dem Kreisausschuß eine Abstimmungsgrundlage bieten sollte. Die Diskussion verlief aber im Sand, weil nicht zuletzt der Kostenfaktor für viele Politiker eine Denkhürde darstellte.

Obwohl die Diskussion um eine Weiternutzung der Trasse in den neunziger Jahren deutlich abebbte, verschwand die Idee nie völlig aus der öffentlichen und amtsinternen Diskussion. So wurde z.B. im Regionalen Raumordnungsplan des Jahres 1993 (Anlage 2) festgehalten, daß „die Reaktivierung folgender stillgelegter Schienenstrecken [...] in Betracht zu ziehen ist: [...] → Darmstadt – Roßdorf – Groß Zimmern“

Der Gleiskörper selbst besteht nur noch von Darmstadt bis zum Bessunger Forsthaus, und wird regelmäßig für den Museumsbahnverkehr der Museumsbahn e.V. Darmstadt genutzt. Auf dem Gebiet der Gemeinden Roßdorf und Groß Zimmern wurde der Gleiskörper hingegen komplett entfernt, und z.T. Radwege oder Grünanlagen (Grüne Mitte; Groß Zimmern) eingerichtet. Auch wurde ein Altenwohnheim auf dem Gebiet des ehemaligen Roßdörper Bahnhofs sehr nah an die Trasse heran gebaut. Auf großen Streckenabschnitten ist sie jedoch mittlerweile stark überwuchert und der Gleisunterbau so dem Zerfall ausgesetzt.

## 6.0. Bestandaufnahme des ÖPNV

### 6.1. Nahverkehrsanbindung

Der wichtigste Verkehrsträger des ÖPNV in der Ostregion ist die Buslinie 5502 der Verkehrsgesellschaft Untermain. Weiterhin bestehen von Roßdorf nach Darmstadt Busverbindungen mit den Linien K55 und K56. Die von Groß Zimmern bestehenden Umsteigeverbindungen nach Darmstadt über Dieburg und Reinheim werden im Folgenden jedoch vernachlässigt, da keine relevante Fahrgastzahl auf dieser Route besteht (→ DaDiNa).

### 6.2. Linienführung

#### Linie 5502 (VU)

Die Linie 5502 (VU) hat (im relevanten Bereich) grob folgende Linienführung (Bild 1):  
(Darmstadt) Hauptbahnhof – über Bismarckstraße – (Darmstadt) Luisenplatz –  
(Darmstadt) Ost – über B26 (neu) – (Bessunger) Forsthaus – (Roßdorf) Darmstädter  
Straße – (Roßdorf) Dieburger Straße – über B26 (alt) – (Roßdorf) Gundernhausen –  
(Roßdorf) Stetteritz – (Groß Zimmern) Zentrum

Jedoch gibt es bei der dieser Linienführung zahlreiche Ausnahmen:

- zahlreiche Busse umfahren Roßdorf über die B26 (neu) und kehren erst ab der B38 und (Roßdorf) Gundernhausen wieder auf der reguläre Strecke zurück
- der OT (Roßdorf) Stetteritz wird nur selten angefahren
- die Linienführung ab Groß Zimmern hat 3 Varianten:
  - Endhalt in (Groß Zimmern) Röntgenstraße
  - Weiterführung über Klein Zimmern nach Dieburg mit Endhalt Dieburg Bahnhof
  - Endhalt in Klein Zimmern

#### Linie K55 (HAV)

Die Linie K55 (HAV) hat (im relevanten Bereich) grob folgende Linienführung (Bild 2):

(Darmstadt) Hauptbahnhof – (Darmstadt) Mathildenplatz – (Darmstadt) Ost – (Bessunger) Forsthaus – (Roßdorf) Darmstädter Straße – (Roßdorf) Erbacher Straße – Weiterführung zum Endhalt

### Linie K56 (HAV)

Die Linie K56 (HAV) hat (im relevanten Bereich) grob folgende Linienführung (Bild 2):

(Darmstadt) Hauptbahnhof – (Darmstadt) Mathildenplatz – (Darmstadt) Ost – (Bessunger) Forsthaus – (Roßdorf) Darmstädter Straße – (Roßdorf) Wilhelm Leuschner Straße – Weiterführung zum Endhalt

## **6.3. Linienbedienung**

### 6.3.1. Tourenhäufigkeit

In folgender Tabelle wird die Bedienung (Fahrten/Tag) durch die Buslinien der Gemeinden der Ostregion in Richtung Darmstadt aufgeführt:

	<b>Werktags*</b>	<b>Samstags</b>	<b>Sonntags</b>
<b>Linie 5502</b>	50	33	19
<b>Linie K55</b>	21	8	4
<b>Linie K56</b>	16	5	0

\*Schultag

### 6.3.2. Fahrten pro Ort/Wochentag

Daraus ergibt sich die Fahrtenanzahl aus den einzelnen Orten und Ortsteilen:

	<b>Werktags*</b>	<b>Samstags</b>	<b>Sonntags</b>
<b>Roßdorf**</b>	87	43	22
<b>Gundernhausen***</b>	53	30	18
<b>Stetteritz***</b>	12	9	4
<b>Groß Zimmern***</b>	46	26	15

\* Schultag

\*\* Linien 5502, K55 & K56

\*\*\* Linie 5502

### 6.3.3. Auswertung

Daraus ergibt sich vor allem für den Ort Roßdorf ohne näheres Hinsehen eine äußerst gute Anbindung. Die Gesamtzahl der Fahrten spiegelt jedoch ein falsches Bild wieder. So finden allein auf der Linie 5502 bis 9 Uhr morgens 21 der insgesamt 50 Fahrten über Roßdorf in Richtung Darmstadt statt. Die hohe Anzahl der Fahrten ist mit kurz hintereinander fahrenden Bussen in der Stoßzeit zu erklären. Dies kommt dadurch zustande, daß die Busse nicht die Kapazitäten haben, alle Passagiere aufzunehmen. Es werden nämlich in der Regel Standardbusse eingesetzt. Gelenkbusse sind auf dieser Linie eine Seltenheit. Beim Einsatz von bedarfsorientierten Fahrzeugen könnten sowohl Personalkosten als auch sonstige Kosten (Treibstoff, Verschleiß, etc.) eingespart werden. Wahrscheinlich jedoch würden auch Gelenkbusse in den Morgenstunden schnell an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.

Ab 9 Uhr fahren die Busse der Linie 5502 dann noch etwa alle halbe Stunde. Es existiert jedoch kein Taktverkehr. Zwar sind Ansätze zu einem Takt wie auf den Linien K55 und K56 erkennbar, jedoch wird er ständig unterbrochen und so außer Kraft gesetzt. Zwar sind die Fahrten der Buslinien K55 und K56 aufeinander abgestimmt,

jedoch ist es keine Seltenheit, daß sowohl in den Stoß- wie in den Nebenverkehrszeiten ein Bus der Linie 5502 wenige Minuten (<5) vor oder nach einem Bus der HAV fährt.

#### **6.4. Akzeptanz/Zuverlässigkeit**

Die Zuverlässigkeit wird von vielen Busbenutzern äußerst kritisch beurteilt. In mehreren Gesprächen mit regelmäßigen Busbenutzern wurden vor allem die unübersichtlichen und unverständlichen Fahrpläne, das unfreundliche Buspersonal sowie die häufigen und auch langwierigen Verspätungen bemängelt.

#### **6.5. Linienbenutzung**

Die Auslastung der Linien in dem Gebiet ist trotz allem relativ gut. Dennoch bleibt kritisch anzumerken, daß trotz eines starken Wachstums der Region über die Jahre nach Schätzungen keine neuen Fahrgäste dazu gewonnen werden konnten. Demnach wurden Marktanteile verloren, obwohl sich die Fahrgastzahlen seit Anfang der Achtziger Jahre vermutlich nicht verändert haben. Genaue Fahrgastzahlen aus der Vergangenheit liegen nicht vor. Dies macht die Abschätzung schwierig.

Heute benutzen täglich ca. 4.250 Fahrgäste die Linien 5502, K55 und K56 zwischen Roßdorf und der Darmstädter Stadtgrenze (Anlage 3). Zwischen Darmstadt Ost und Stadtmitte kommen auf der Linie D abermals 2.380 Fahrgäste hinzu (Anlage 4). Da die Linien 5502, K55 und K56 nur einen zu vernachlässigenden Anteil am innerstädtischen Verkehr tragen (→DaDiNa) befördern die relevanten vier Buslinien täglich ca. 6.630 Fahrgäste (Anlage 5) ab/nach Darmstadt Mitte. Es ist jedoch davon auszugehen, daß bei einer kundenfreundlicheren Gestaltung der Bedienung eine Steigerung der Fahrgastzahlen ohne weiteres im Rahmen von 10-20% möglich ist.

## **7.0. Mängelliste**

Im Folgenden werden alle oben angeführten Mängel sowie einige Ergänzungen in einer übersichtlichen Liste aufgeführt.

1. Die Streckenführung der Busse variiert, und ist dadurch unübersichtlich (Bild 1).
2. Die Bedienung an Werktagen ist in den Stoßzeiten zwar gut, sie nimmt danach jedoch auf einen Bruchteil ab.
3. Die Fahrtenanzahl nimmt östlich von Roßdorf drastisch ab.
4. Die Bedienung an Wochenenden und vor allem an Sonntagen läßt zu wünschen übrig.
5. Der regionale Verkehr zwischen den Orten wird nur unzureichend berücksichtigt.
6. Es besteht ein unrentabler Parallelverkehr zwischen den Buslinien.
7. Die Fahrpläne der Buslinien K55/K56 und 5502 sind zwischen Roßdorf und Darmstadt Ost nicht auf einander abgestimmt
8. Taktverkehr ist nur in einigen Fällen vorhanden.
9. Die Fahrpläne sind unübersichtlich und schwer verständlich (fehlender Takt).
10. Die Busse sind in den Stoßzeiten meist völlig überfüllt.
11. Das Buspersonal ist unfreundlich.
12. Die Busse haben regelmäßig Verspätungen von 15 bis 20 Min.
13. Die Busse werden als unzuverlässig eingestuft.

14. Es gibt nur an einer Haltestelle auf der Route (außerhalb Darmstadt) einen Fahrkartenautomaten (längere Standzeiten durch Fahrscheinverkauf).
15. Zeitkarteninhaber dürfen nicht den Mitteleinstieg benutzen (längere Standzeiten durch Fahrscheinkontrolle).
16. Viele Haltestellen bieten keine oder nur sehr dürftige Unterstellmöglichkeiten.

## **8.0. Forderungen**

Die Bedienung der Ostregion Darmstadts durch den ÖPNV muß verbessert werden. Zwar wurden durch die Einführung des RMV wesentliche Verbesserungen wie ein einheitliches Tarifsystem und einheitliche Haltestellen eingeführt, jedoch sind die Verbesserungsmöglichkeiten bei weitem noch nicht ausgereizt. Es bleibt zu hoffen, daß die DaDiNa (Darmstadt-Dieburg Nahverkehrsorganisation) hier in den nächsten Jahren für weitere Verbesserungen sorgen wird.

Dennoch liegen bei der vorhandenen Struktur Probleme vor, die Systembedingt nicht entfernt werden können. Taktverkehr und Zuverlässigkeit sind zwei ganz wesentliche Pfeiler eines funktionierenden - eines gut funktionierenden - ÖPNVs. Genau diese Punkte sind jedoch das größte Problem des Ostregion ÖPNV. Jedoch kann und muß erwartet werden, daß die Entscheidungsträger auf allen Ebenen beginnen, sich Gedanken zu machen wie eine Bedienungsverbesserung aussehen könnte. Im folgenden werden einige Vorschläge gemacht, wie eine Leistungsverbesserung aussehen könnte.

## **9.0. Problemlösung**

### **9.1. Das bestehende System**

#### **9.1.1. Bedingungen**

Bei der Problemlösung wurde zunächst in Betracht gezogen, den Busverkehr an sich zu überarbeiten, und in den Grundzügen wie bisher zu belassen. Dazu gehören unter anderem eine Vertaktung der einzelnen Verkehrsträger, nicht zuletzt auch untereinander, eine konsequente Fortführung der Umbaumaßnahmen an den Haltestellen der Strecke, Mitarbeiterschulungen im Bereich Service, Steigerung der Zuverlässigkeit in Bezug auf Pünktlichkeit und der Einsatz von bedarfsorientierten Fahrzeugen. Schließlich die Abschaffung des unrentablen Parallelverkehrs zugunsten von Angebotsausweitungen östlich Roßdorf, an Wochenenden und zwischen den Gemeinden nicht nur in der Ostregion.

#### **9.1.2. Probleme/Hinderungsgründe**

Ganz wesentliche Forderungen könnten bei dieser Variante jedoch nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand berücksichtigt werden. Dies sind die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf Grund der Straßenverkehrslage. Zwar sind auf der B26 (neu) bis Roßdorf Busspuren abmarkiert, die Erfahrung zeigt jedoch, daß selbst hier die Busse bei Stau nur sehr schwer durchkommen und dadurch sehr verlangsamt werden. Weitaus problematischer ist jedoch die Fahrt auf der B26 (alt). Die Straße ist äußerst schmal und gerade zu den so wichtigen Stoßzeiten hoffnungslos überlastet. Busspuren würden einen drei bzw. vierspurigen Ausbau voraussetzen, der an den meisten Stellen unmöglich ist und zum anderen einen extremen zusätzlichen Eingriff in die Landschaft bedeuten würde. Auch die Möglichkeit eines Spurbusses auf der ehemalige Bundesbahntrasse, wie sie in der Vergangenheit immer wieder diskutiert wurde erscheint in dem Licht des Landschaftsverbrauchs und der Verhältnismäßigkeit sehr fragwürdig. Da eine Spurbustrasse sowohl breiter sein muß als eine Straßenbahntrasse als auch einen anderen Unterbau erfordert, müßte die Trasse deutlich über ihr heutiges Maß hinaus erweitert werden. Berücksichtigt man zusätzlich, daß der Bus, egal welcher

Komfortstufe, von vielen Bürgern als keine Alternative zum Auto angesehen wird, so ist dies keine Lösung der jetzigen Situation.

## **9.2. Alternative Verkehrsträger**

Eine wahre Alternative bietet einzig die Wiederbelebung des Nahverkehrs auf der Schiene. Die Erfahrung zeigt, daß schienengebundene Verkehrsmittel von der Bevölkerung deutlich besser angenommen werden als Busse (u.a. → Verlängerung der Straßenbahn nach Alsbach in 1979). Dies hat unter anderem etwas mit der leisen und relativ ruckelfreien Atmosphäre in einem Schienenverkehrsfahrzeug zu tun. Der Erfahrungswert von mindestens 30% Zuwachs der Fahrgastzahlen bei Ersetzen von Bussen durch Schienenfahrzeuge gilt in diesem Fall besonders. Da auf der Strecke noch kein (reeller) Taktverkehr gefahren wird, sind zusätzliche Zuwächse von bis zu 20% zu erwarten. Zusammen ergibt dies einen Fahrgastzuwachs von ca. 50%. Dies würde bedeuten, daß auf einer Schienenverbindung Darmstadt Mitte – Roßdorf – Groß Zimmern täglich ca. 10.000 Personen verkehren würden.

## **9.3. Positive Aspekte einer Schienenverbindung**

1. Hohe Zuverlässigkeit
2. Große Pünktlichkeit
3. Wetterunabhängig
4. Geringe Personalkosten (1 Straßenbahn mit Anhänger = Fassungsvermögen von mehr als 3 Standardbussen)
5. Straßenverkehrsunabhängig (bei eigener Trasse)
6. Hoher Komfort
7. Hohe Akzeptanz in der Bevölkerung

## 8. Behindertenfreundlich

### **9.4. Voraussetzungen**

Voraussetzung für die angenommenen Fahrgastzahlen ist jedoch eine direkte Führung in die Darmstädter Innenstadt. Ein Ende der Schienenverbindung am Ostbahnhof würde den Erfolg einer solchen Maßnahme gefährden. Aus dem Grund liegt die Überlegung nahe, ein Schienenfahrzeug vorzuschlagen, daß sich gut in die Darmstädter Innenstadt einfügt.

### **9.5. Wahl des Schienenfahrzeugs**

Für eine direkte Führung in die Darmstädter Innenstadt bietet sich die auf Meterspur fahrende Straßenbahn an. Sie ist in Darmstadt eingeführt und akzeptiert und genießt ein hohes Ansehen. Des weiteren ist sie im Einsatz relativ flexibel und wendig. Außerdem könnten so die in Darmstadt bereits vorhandenen betrieblichen Kapazitäten der Werkstätten (HEAG) noch effektiver genutzt werden.

Der einzige Schwachpunkt der Straßenbahn ist ihre Höchstgeschwindigkeit von 70km/h, da sie auf Sicht fährt (BoStrab). Von mehreren Seiten wurde im Vorfeld bemängelt, daß gerade auf der langen Strecke durch den Wald zwischen Darmstadt Ost und Bessunger Forsthaus dadurch ein Zeitnachteil entstehen könnte. Dieses Argument ist bei genauerer Betrachtung aber sehr leicht zu entkräften, da bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 65 km/h der Straßenbahn auf der 5km langen Strecke eine Reisezeit von 4,6 Minuten entstehen würde. Bei einem Normalspurtriebwagen, der nur auf diesem kurzen Teilstück seine Höchstgeschwindigkeit voll ausspielen könnte, wurden auf Grund des langsameren An- und Abfahrens an den Haltestellen eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 75 km/h angesetzt. Das bringt im direkten Vergleich nur eine Zeitersparnis von 0,6 Minuten. Im Gegenzug wird die Straßenbahn ihre Vorteile an Stellen ausspielen, wo Haltestellen dichter aufeinander folgen, und so diesen Zeitnachteil wieder mindestens wett machen.

Folgende Gründe sprechen für einen Straßenbahnbetrieb gegenüber einem Triebwagenbetrieb auf Normalspur:

1. Ausnutzung der vorhanden betrieblichen Kapazitäten (HEAG)
2. Schnelles Beschleunigen und Abbremsen
3. Der Platzbedarf über „Breite-Gesamt“ ist geringer (mögl. Ortsdurchfahrt Roßdorf)
4. Es muß kein Dreischiengleis in der Darmstädter Innenstadt verlegt werden (Führung durch die Innenstadt)
5. Die Triebzüge passen sich gut in das Darmstädter Stadtbild ein
6. Signalanlagen auf der Strecke sind überflüssig

## **10.0. Die Strecke**

### **10.1. Ein-/ Zweispurigkeit**

Vor allem in der Vergangenheit wurde oft die Meinung vertreten, die Strecke einspurig zu belassen und einzig Ausweichpunkte zu schaffen (→FWG). Begründet wurde dies meist mit positiven Erfahrungen in anderen Städten (→Karlsruhe). Dennoch erscheint dies in diesem Fall nicht sinnvoll. Das Einrichten von Kreuzungspunkten bedeutet einen von Anfang an festgelegten Taktfahrplan, so daß eine Angebotsausweitung und eine Verdichtung des Takts nur schwer möglich ist. Gerade auf einer solchen Strecke wie bei der vorliegenden mit der extremen Belastungsspitze in den Morgenstunden bedeutet dies einen großen Unsicherheitsfaktor. Auch sind einspurige Strecken im Betrieb nicht unproblematisch. Durch den festgelegten Fahrplan und die fixen Ausweichzeiten schlagen Verspätungen sofort viel stärker durch. Kommt ein Zug verspätet an einem Kreuzungspunkt an, so überträgt sich die Verspätung sofort auf den entgegenkommenden Zug. Auch bei einer eigenen Trasse sind geringfügige Verspätungen von einigen Minuten auf Grund von verlängerten Haltestellenstandzeiten in der Hauptverkehrszeit, verlängerten Ampelstandzeiten, Langsamfahrstellen auf Grund von Bauarbeiten oder ähnlichem zwar nicht so häufig wie bei Mischtrassen (ÖPNV & IV), aber immer noch nicht in einem befriedigendem Maße auszuschließen. Im Extremfall wie einem Unfall oder einer sonstigen Schienenblockade durch Bau-/Wartungsarbeiten, umgestürzte Bäume, Unfälle, etc. ist die Strecke völlig blockiert.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß eine einspurige Strecke zwar Kostenvorteile im Bau mit sich bringt, aber bei der betrieblichen Flexibilität und Sicherheit so weit zurück liegt, daß sie keine wirkliche Alternative darstellt. Aus diesem Grund wird die Zweispurigkeit empfohlen.

### **10.2. Die Streckenführung**

Die Strecke würde zum Großteil auf der ehemalige Bundesbahntrasse verlaufen. Die Orte sind alle mehr oder weniger um die Bahntrasse herum gewachsen. Dies macht die Bereitstellung von Haltepunkten besonders einfach, da man nicht von der ursprünglichen Trasse abweichen muß, um eine zentral gelegene Haltestelle zu plazieren. Problematisch sind einzig die

Haltestellen in Roßdorf und die Kreuzung der DB-Trasse (Odenwaldbahn) am Darmstädter Ostbahnhof. Jedoch ist es durchgängig möglich, eine für die betriebliche Flexibilität und die Sicherung der Bezugsbarkeit durch Land und Bund so wichtige eigene Trasse einzurichten. Im folgenden werden nach Gemarkungen getrennte Trassierungsvorschläge vorgestellt.

### 10.2.1. Gemarkung Darmstadt

#### **10.2.1.1. Schloß - Ostbahnhof**

Die Straßenbahntrasse von Schloß bis Ostbahnhof wurde zwar Anfang der Achtziger Jahre stillgelegt, jedoch nie demontiert. Sie wurde seit der Stilllegung nicht gewartet und ist inzwischen mit einer Teerdecke überzogen. Laut Aussage HEAG müßte die Trasse komplett erneuert werden. Dies könnte z.B. in Zusammenhang mit einem geplanten Umbau der Landgraf-Georg-Straße von statten gehen. Im westlichen Abschnitt der Landgraf-Georg-Straße ist eine eigene Trasse für die Straßenbahn bereits teilweise vorhanden. Sie kann durch Sperren einer Fahrspur für den MIV komplettiert werden. Zwischen Teichhausstraße und Beckstraße ist mit gewissen Anstrengungen ebenso eine eigene Trasse möglich. Problematisch ist der Bereich „Jugendherberge/Familienbad“. Die Landgraf-Georg-Straße ist hier zu eng für einen separaten ÖPNV-Bereich. Vorgeschlagen wird, dem Gleis in Fahrtrichtung Ostbahnhof direkt hinter dem „Familienbad“ ein wenig der dort beginnenden Grünanlage zu opfern und es ab der Kreuzung „Fiedler Weg“ auf dem heutigen Fußweg auf der Südseite der Landgraf-Georg-Straße zu führen. Dieser Weg führt zwischen zwei im Abstand von 6 Metern stehenden Baumreihen hindurch. Laut Aussage von Herrn Beese (HEAG) ist die Möglichkeit einer Trassenführung sehr wahrscheinlich vorhanden. Der zur Debatte stehende Fußweg erschließt keine Gebäude und wird heute hauptsächlich als illegaler Parkplatz genutzt. Des Weiteren besteht parallel dazu in der Grünanlage der „Froschweg“. Eine Anbindung des „Froschwegs“ an den Ostbahnhof ist auch nach Gleisverlegung ohne Probleme möglich. Am Ostbahnhof verläßt die Trasse die Straße ampelgeschützt und verläuft ab dort auf dem Grünstreifen zwischen DB-Gleisen und B26, der für einen eventuellen Vierspurigen Ausbau der B26 freigehalten

wurde. In diesem Bereich, direkt neben der Fußgängerunterführung zu den Gleisen 2/3 des Ostbahnhofs, wird auch die Haltestelle „Ostbahnhof“ plaziert.

#### **10.2.1.2. Ostbahnhof – Bessunger Forsthaus**

Im weiteren Verlauf muß die Unterführung der B26 unter der Odenwaldbahn hindurch für die Straßenbahn erweitert werden. Eine ebenerdige Gleiskreuzung bringt viele betriebliche Probleme mit sich und verbaut die Möglichkeit, eine S-Bahn mit Oberleitung bis zum Ostbahnhof weiterzubauen. Die langfristig einfachere und betrieblich sicherere Lösung ist daher die Kreuzung auf Ebene –1. Nach der Unterführung schwenkt die Straßenbahn auf die alte DB-Trasse und folgt ihr die nächsten 5km bis Roßdorf. Diese 5km lange Trasse durch den Wald ist in gutem Zustand, da von der Museumsbahn regelmäßig genutzt und enthält kaum Steigungen. Zwar wurde sie eingleisig gebaut, sie ist jedoch an allen Stellen breit genug, um zwei Meterspurgleise mit Oberleitung zu verlegen, ohne das alter oder wertvoller Baumbestand gefährdet ist. Am Bessunger Forsthaus ist die letzte Haltestelle auf der Gemarkung Darmstadt.

### 10.2.2. Gemarkung Roßdorf

#### **10.2.2.1. Roßdorf**

Die Situation in Roßdorf ist äußerst kritisch. Die ehemalige DB-Trasse macht einen großen Bogen um Roßdorf (Bild 4), unter anderem um die Höhendifferenz von 35m (Ortseingang – Ortsausgang) zu überwinden. Auf diese Weise verläuft die Trasse aber am Rand der heutigen Bebauung. Würde man für die zu bauende Straßenbahn diesen Weg wählen, würde das eine deutliche Angebotsverschlechterung für einen Großteil der Roßdörper Bevölkerung bedeuten. So durchfahren die Busse heute wie oben beschrieben den unmittelbaren Ortskern.

Vor allem von der FWG Groß Zimmern wurde die Einrichtung eines Zubringerbusses und eine Führung der Straßenbahn um den Ortskern vertreten. Zwar würde dies den Bewohner der Peripherie Roßdorfs ein Verbesserung bieten, für den überwiegenden Rest der Roßdörper Bevölkerung würden die Reisezeiten bis Darmstadt jedoch steigen.

In einer Untersuchung des Landkreises Darmstadt-Dieburg aus dem Jahr 1987 (Anlage 6) wurde deshalb eine Führung der Straßenbahn durch den Ortskern als unausweichlich in das Konzept mit aufgenommen. Konkret wurde ein Abzweigen der Strecke von der ehemaligen DB-Trasse in Höhe der „Siedlung Bessunger Forsthaus“ auf die Darmstädter Straße auf der sie nach Roßdorf hineinfahren sollte. Beim Straßendreieck Darmstädter Straße, Dieburger Straße und Wilhelm - Leuschner - Straße sollte die Straßenbahn mit Hilfe eines Tunnels die zu extreme Steigung sowie Kurve umfahren, um parallel zur Erbacher Straße bis zur Wiedervereinigung mit der ehemaligen Bahntrasse zu fahren (Bild 4).

Auch die letztere Variante ist jedoch nicht sinnvoll. So hegt unter anderen der Roßdörfer Bürgermeister Herr Pfeifer starke Bedenken gegen eine Führung durch die Darmstädter Straße sowie den Abriß der alten Gebäude in diesem Bereich. Dennoch muß ein Weg gefunden werden die Straßenbahn durch den Roßdörfer Ortskern zu führen. Ein solches Projekt kann nur unter der Bedingung einer Angebotsverbesserung eine Chance haben.

#### **10.2.2.2. Roßdorf – Gundernhausen/Stetteritz**

Bis Gundernhausen ist die Strecke frei. Der noch vor Ort befindliche Schienenunterbau ist jedoch stark überwuchert, und ist höchstwahrscheinlich zu keiner weiterführenden Nutzung mehr geeignet. Die Verbreiterung in diesem Bereich dürfte keine Probleme bereiten, da der Grund entlang der Trasse mehrheitlich der Gemeinde Roßdorf gehört.

#### **10.2.2.3. Gundernhausen/Stetteritz**

Zwischen Gundernhausen und Stetteritz ist im Bereich der Trasse inzwischen ein Gemeindezentrum und Sportplätze entstanden. Eine Führung in diesem Bereich ist jedoch unproblematisch. Unter Umständen müssen zwei Tennisplätze um einige Meter verschoben werden. Dies ist jedoch mit geringen finanziellen Mitteln zu bewerkstelligen.

#### **10.2.2.4. Gundernhausen/Stetteritz – Gemarkungsgrenze Groß Zimmern**

Für den Streckenabschnitt zwischen Gundernhausen/Stetteritz und Groß Zimmern gelten die gleichen Aussagen wie für den Streckenabschnitt Roßdorf – Gundernhausen.

### 10.2.3. Gemarkung Groß Zimmern

#### **10.2.3.1. Groß Zimmern**

In Groß Zimmern selbst ist die Trasse weiträumig frei gehalten worden. Daher ist eine Führung bis zum ehemaligen Groß Zimmerner Bahnhof unproblematisch. In diesem Bereich ist heute eine Grünanlage. Diese liegt Zentral und ist von allen Punkten in Groß Zimmern schnell erreichbar. Dennoch ist es vorteilhafter, die Wendeschleife nicht in die Grünanlage zu legen, da das diese sehr zerschneiden würde. Außerdem würde das einen angeschlossenen Busbahnhof fast unmöglich machen. Es wird daher vorgeschlagen, die Schienen noch ca. 100m auf dem Otzbergring bis zur Friedhofserweiterung zu führen und dort die Wendeschleife anzulegen. Das Gelände der Friedhofserweiterung ist groß genug für diesen Zweck und vom Friedhof bisher nicht genutzt. Es bietet genug Platz für einen großzügigen Busbahnhof für Umsteiger und Serviceräume für Bus- und Straßenbahnfahrer/innen.

### **10.3. Anmerkung zur Streckenführung**

Die Streckenführung in Roßdorf ist besonders schwierig, wie früher im Text schon öfter beschrieben. Deshalb erfordert das Nachdenken über eine Streckenführung in diesem Bereich besondere Aufmerksamkeit und Toleranz.

Letztlich sind Landaufkäufe bei Straßenbauprojekten, auch von bebauten und bewohnten Grundstücken, heute keine Seltenheit. Dies wird immer mit dem Wohl für die Allgemeinheit begründet. Gleichwohl ziehen Anwohner in unmittelbarer Nähe meist den geringsten Nutzen aus einem solchen Bauvorhaben. Die wäre in diesem Fall anders. Dennoch ist mit massiven Protesten zu rechnen. Die Trassenführung durch Roßdorf kann und muß daher als Achillesferse des gesamten Projektes angesehen werden.

## **11.0. Fahrzeit**

Die Fahrzeit ist ein wichtiger Aspekt beim Aufbau einer neuen ÖPNV-Verbindung. Schon 1983 ging die FWG Groß Zimmern von einer Fahrzeit von Groß Zimmern bis Darmstadt Luisenplatz auf einer Schienenverbindung von 21 Minuten aus. Diese Fahrzeit kann auch heute noch als realistisch gelten und wird von einer Grobabschätzung (Anlage 7) auf Grund der obigen Trassenführung untermauert. Dies würde die Fahrzeit mit Halt an allen Haltestellen von Groß Zimmern selbst gegenüber den Bussen der Linie 5502, welche nicht durch Roßdorf fahren, um 32% senken. Da diese beschleunigten Busse aber nicht sehr häufig fahren, liegt die durchschnittliche Fahrzeiteinsparung bei 50%. Von Roßdorf Mitte werden die Fahrzeiten durchschnittlich um 30% sinken.

## **12.0. ÖPNV Gesamtkonzeption**

### **12.1. Auswirkungen der Straßenbahn**

Mit der neuen Straßenbahnverbindung wird sich das Bild des ÖPNVs in der Ostregion komplett ändern. Da sie das leistungsstärkste Verkehrsmittel ist und die Region mit dem Oberzentrum verbindet, werden alle anderen Verbindungen an sie angeschlossen und auf sie abgestimmt werden. Ausgehend von der oben angegebenen Streckenführung einer Straßenbahn wurde folgendes ÖPNV-Gesamtkonzept entwickelt.

### **12.2. Veränderungen im Busnetz**

#### **Linie D (HEAG)**

Wird durch die Straßenbahn ersetzt und daher eingestellt.

#### **Linie 5502 (VU)**

Wird durch die Straßenbahn ersetzt und daher eingestellt.

#### **Linie 5503 (VU)**

Mit der bevorstehenden Verstärkung der Linie RMV65 (DB – Odenwaldbahn) und der Straßenbahn wird die Direktanbindung nach Darmstadt auf der Linie 5503 überflüssig. Statt an Roßdorf vorbei nach Darmstadt zu fahren, stellt die Linie zusammen mit der Buslinie K55 (HAV) die Verbindung zwischen den Orten Reinheim, Spachbrücken, Zeilhard und Roßdorf sicher und endet an der östlichen Bebauungsgrenze Roßdorfs an der Straßenbahntrasse. Von dort besteht Anschluß nach Darmstadt.

### Linie 5509 (VU)

Diese Linie wird zwischen Reinheim Bahnhof, Groß Zimmern Busbahnhof und Dieburg Bahnhof auf einen Halbstundentakt verdichtet, um den Wegfall der Verbindung der Linie 5502 (VU) in diesem Bereich zu kompensieren. Als positiver Nebeneffekt wird so der Verkehr zwischen den Orten verstärkt.

### Linie K55 (HAV)

Die Linienführung wird bis Roßdorf beibehalten und endet auch an der östlichen Bebauungsgrenze von Roßdorf, von wo Anschluß mit der Straßenbahn nach Darmstadt besteht.

### Linie K56 (HAV)

Die Linienführung wird bis Roßdorf beibehalten und endet im Gewerbegebiet Roßdorf West an der Arheilger Straße mit Straßenbahnanschluß nach Darmstadt. Des weiteren wird der Busverkehr auf dieser Linie vor allem an Samstagen verstärkt und an Sonntagen ein Eineinhalb- oder Zweistundentakt mit Kleinbussen aufrechterhalten.

### Linie K67 (Kirchmeyer & GBR)

Die Linienführung wird bis Groß Umstadt beibehalten und führt ab dort über Semd und Klein Zimmern nach Groß Zimmern Busbahnhof. Um den Verkehr zwischen Groß Umstadt und Groß Zimmern zu gewährleisten und zu verbessern, wird die Linienbedienung verstärkt und auf Samstag und Sonntag ausgedehnt.

## **13.0. Kosten/Nutzen**

### **13.1. Kosten**

Eine Kostenabschätzung kann an dieser Stelle nicht vorgenommen werden. Dazu benötigt es eine genauere bautechnische Untersuchung die vom Autor nicht geleistet werden kann.

### **13.2. Nutzen**

Der Nutzen für die einzelnen Gemeinden ist der wichtigste Faktor bei der Begründung eines so aufwendigen Bauvorhabens. Außer der auf der Hand liegenden Verbesserung der ÖPNV-Anbindung Richtung Darmstadt ergeben sich aber für die Gemeinden noch weitere positive Nebeneffekte, die bei der Beurteilung des Nutzen berücksichtigt werden müssen. Im Folgenden werden die offensichtlichen Vorteile für jede Gemeinde getrennt aufgeführt. Dennoch muß eine genaue Aufstellung über die positiven Einflüsse den Gebietskörperschaften überlassen bleiben.

#### **13.2.1. Groß Zimmern**

Die am zweitschnellsten wachsende Gemeinde des Landkreises Darmstadt Dieburg würde für Zuzügler deutlich attraktiver werden und dadurch einen weiteren Auftrieb erhalten. Mit einer erwarteten Reisezeit um 20 Minuten bietet die Straßenbahn von Groß Zimmern nach Darmstadt Mitte ein schnelleres Verkehrsmittel als das Auto. Im Vergleich zu den Bussen ergibt sich in der Regel eine Fahrzeitverkürzung um 50%. Gerade für Pendler hängt die Wahl des Wohnorts wesentlich mit der zu erwartenden Reisezeit sowie dem Fahrkomfort des Verkehrsmittels ab. Können die Busse heute nicht mit dem Auto konkurrieren, so ist die Straßenbahn eine echte Alternative. Des weiteren wird Groß Zimmern durch die verstärkte Anbindung in Richtung Dieburg, Reinheim und Groß Umstadt lokal an Bedeutung gewinnen.

Zusammenfassung:

- Steigerung der Attraktivität der Gemeinde
- Mehr Zuzug
- Bessere Anbindung an die umliegenden Orte und Gemeinden
- Zugewinn an lokaler Bedeutung
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs
  - Höhere Lebensqualität
  - Weniger Unfälle
  - Mehr Sicherheit auf den Straßen

### 13.2.2. Roßdorf

Auch die Gemeinde Roßdorf erhält durch die Straßenbahn weiteren Auftrieb. Die Ortsteile Gundernhausen und besonders Stetteritz erhalten mit der Straßenbahn einen regelmäßigen und qualitativ hochwertigen ÖPNV. Aber auch der Ort Roßdorf zieht große Vorteile aus der Straßenbahn. Augenscheinlich ist die Fahrzeitverkürzung um 30% bis Darmstadt Innenstadt. Des weiteren kann bei geschickter Trassenführung das Gewerbegebiet West sowie dessen Erweiterung auf dem Erbesberg hervorragend erschlossen werden. Von großem Vorteil ist, daß sich die Busse nicht mehr durch die, vernünftigerweise enge, Ortdurchfahrt quälen müssen. Dies entlastet die Hauptstraße zusätzlich zu den geringeren PKW-Fahrten und bringt dadurch genau wie in Groß Zimmern eine Steigerung der Lebensqualität mit sich.

Zusammenfassung:

- Steigerung der Attraktivität der Gemeinde
- Erschließung des neuen Baugebiets (dadurch Wertsteigerung)
- Bessere Anbindung zu den umliegenden Orten und Gemeinden
- Wertsteigerung der Immobilien
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs
  - Höhere Lebensqualität
  - Weniger Unfälle
  - Mehr Sicherheit auf den Straßen

### 13.2.3. Darmstadt

Besonders groß ist der Nutzen für die Stadt Darmstadt. Es ist zu erwarten, daß eine Straßenbahn die B26 besonders in den Stoßzeiten entlastet. Dies wirkt sich direkt auf den Verkehr auf der Landgraf-Georg-Straße und der Heinrichstraße aus. Eine große Auswirkung hat die Straßenbahn auch auf den Ostbahnhof. Dieser wird durch eine solche Straßenbahn in seiner Rolle als Verkehrsdrehscheibe Ost bestärkt. Dort besteht demnach schließlich eine bequeme Möglichkeit aus Richtung Groß Zimmern in Richtung Weststadt/Nordbahnhof umzusteigen oder bis Stadtmitte weiter zu fahren. Dies ist natürlich auch in entgegengesetzter Richtung, aus der Odenwaldbahn in die Straßenbahn möglich und erwünscht. So die angedachte Führung einer S-Bahn von Frankfurt bis zum Ostbahnhof verwirklicht wird, so ist sogar ein direktes Umsteigen in Richtung Frankfurt möglich. Dies hätte eine weitere Zugwirkung. Dementsprechend ist nicht nur eine Senkung des Ziel- und Quellverkehrs sondern auch des Durchgangsverkehrs in Darmstadt zu erwarten. Insgesamt kann von einer deutlichen Verkehrsentlastung sowohl im Berufs- als auch im Freizeit- und Einkaufsverkehr ausgegangen werden. Dies hätte wiederum Auswirkungen auf die Parkplatzsituation in der Innenstadt. Gerade im Falle der Stadt Darmstadt ist der Nutzen so vielfältig, daß er nur schwer überschaubar ist. Aus diesem Grund besteht die folgende Zusammenfassung nur aus zwei Punkten.

Zusammenfassung:

- Weniger Fahrzeuge aus Richtung Osten in der Stadt Darmstadt
- Stärkung der Verkehrsdrehscheibe Ostbahnhof

## **14.0. Politische Durchsetzbarkeit**

Die politische Landschaft sowie das politische Denken haben sich in letzter Zeit stark verändert. Das Auto wird bei vielen Politikern und Bürgern nicht mehr länger als Allheilmittel angesehen. Dies zeigen die regen Debatten um den Ausbau des ÖPNV in Darmstadt und Umgebung. Ein wichtiges und gutes Signal liefert dabei der bewilligte Bau der Straßenbahn nach Kranichstein. Mit den Bauarbeiten wird noch in diesem Jahr begonnen werden können. Die Mehrheit der Darmstädter Bürger trägt das Projekt. In dieser, für den ÖPNV bereits sensibilisierten Bevölkerung nicht nur in Darmstadt, erhalten viele seit langem geplante Projekte nun endlich eine Diskussionsgrundlage.

Insgesamt dürfen die Realisierungschancen der Straßenbahn als gut eingeschätzt werden. Dazu ist jedoch, wie der Roßdörfer Bürgermeister in einem Gespräch bemerkte, ein starker und unstrittiger Konsens zwischen der Stadt Darmstadt, dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und den betroffenen Gemeinden Roßdorf und Groß Zimmern nötig. Um sich von Anfang an über die Möglichkeiten und Probleme austauschen zu können, wird ein „Runder Tisch“ der oben aufgeführten Gebietskörperschaften vorgeschlagen.

## **15.0. Schlußbetrachtung**

Die allgemeine politische und gesellschaftliche Lage gibt Anlaß zur Hoffnung. Mit der Durchsetzung der Straßenbahn nach Kranichstein ist ein wichtiges Projekt auch für den ÖPNV in Darmstadt und Umgebung nun nicht mehr länger zu verhindern. In dieser positiven Stimmung werden nun viele Ideen wiedergeboren, die schon seit Jahren in den Schubladen auf eine Reaktivierung warten. Die intensiven Bemühungen um eine Wiederbelebung der Bahnstrecke nach Pfungstadt, die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7/8 über Arheilgen hinaus nach Wixhausen sowie die Vorplanungen für eine Straßenbahn nach Weiterstadt dürfen nun nicht wieder in Vergessenheit geraten.

Mit dem Konzept für eine Straßenbahn über Roßdorf nach Groß Zimmern wird nun auch die Ostregion Darmstadts in diese Überlegungen mit einbezogen. Dabei muß sich dieses Projekt von seiner Bedeutung für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg nicht hinter den anderen oben aufgeführten Projekten verstecken. Mit einem Einzugsbereich von direkt erschlossenen ca. 25.000 Einwohnern (ohne Stadt Darmstadt) und abermals ca. 60.000 Bürger über Anschlußbusse sollte die Straßenbahn nach Groß Zimmern mit das größte und auch wichtigste Projekt sein. Die Verkehrsprobleme auf der Osttangente mit der B26 werden anders nicht in den Griff zu bekommen sein. Noch ist der MIV in der Übermacht. Die Straßenbahn bietet die Möglichkeit, ihn zumindest teilweise überflüssig zu machen.

## **16.0. Anlagen**

- 16.1. Mitteilung des Gemeindevorstands der Gemeinde Groß Zimmern die Fraktion der Freien Wähler Gemeinschaft Groß Zimmern über die Freihaltung der ehemaligen Bahntrasse von Darmstadt Ost nach Groß Zimmern vom 19. Februar 1992.
- 16.2. Front des Regionalen Raumordnungsplan in einem Entwurf aus dem Mai 1993 für die Region Südhessen.
- 16.3. Auszug aus dem „Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt & Landkreis Darmstadt-Dieburg“ zur Nachfrage von Bussen und Straßenbahnen in der Stadt Darmstadt (nur HEAG).
- 16.4. Auszug aus dem „Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt & Landkreis Darmstadt-Dieburg“ zur Nachfrage von Bussen und Straßenbahnen im Landkreis Darmstadt-Dieburg
- 16.5. Durchschnittliche Beförderungsleistung der Busse in der Ostregion in Fahrgästen pro Tag.
- 16.6. Gutachten über „Möglichkeiten und Kosten der Führung von Straßenbahnlinien in die Ostregion von Darmstadt“ im Auftrag des Kreisausschusses des Landkreises Darmstadt-Dieburg im Juni 1987.
- 16.7. Fahrzeitberechnung der Straßenbahn von Darmstadt Mitte bis Groß Zimmern

## **17.0. Bilder**

- 18.1. Linienführung der Buslinie 5502 (VU)
- 18.2. Linienführung der Buslinien K55 (HAV), K56 (HAV) und D (HEAG)
- 18.3. Streckenführung der Straßenbahn nach Groß Zimmern in der Gemarkung Darmstadt
- 18.4. Streckenführung der Straßenbahn nach Groß Zimmern in Roßdorf
- 18.5. Streckenführung der Straßenbahn nach Groß Zimmern in Gundershausen/Stetteritz
- 18.6. Streckenführung der Straßenbahn nach Groß Zimmern in Groß Zimmern
- 18.7. ÖPNV Gesamtkonzept für die Darmstädter Ostregion

## **18.0. Quellen**

### **18.1.**

„Straßenbahn nach Groß Zimmern / Groß Umstadt“

Freie Wählergemeinschaft Groß Zimmern in Zusammenarbeit mit WGD Darmstadt

Groß Zimmern, im September 1981

### **18.2.**

„Stadtbahn nach Groß Zimmern“

Freie Wählergemeinschaft Groß Zimmern in Zusammenarbeit der Wählergemeinschaft  
Darmstadt

Groß Zimmern, im Mai 1983

### **18.3.**

„Leitplan zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zwischen Darmstadt, Roßdorf  
und Groß Zimmern“

Büro Dipl.-Ing. Gehrman/Darmstadt

Im Auftrag der Freien Wählergemeinschaft Groß Zimmern, Grüne und Alternativen in  
Roßdorf und Gundershausen und der Wählergemeinschaft Darmstadt

Darmstadt, 1984

### **18.4.**

„Möglichkeiten und Kosten der Führung von Straßenbahnen in die Ostregion von Darmstadt“

Dr.-Ing. Edmund Mühlhans

Im Auftrag des Kreisausschuß des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Darmstadt, 1987

### **18.5.**

„Regionaler Raumordnungsplan – Planungsregion Südhessen“

Darmstadt, 1993

## **18.6.**

„Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt & Landkreis Darmstadt-Dieburg“

Planungsbüro von Mörner + Jünger und Wibera AG

Im Auftrag der Darmstadt-Dieburg Nahverkehrsorganisation (DaDiNa)

Darmstadt/Düsseldorf im November 1997

## **18.7.**

„Sozialatlas des Landkreises Darmstadt-Dieburg“

Rita Weinrich

Im Auftrag des Landkreis Darmstadt-Dieburg

Darmstadt, August 1999

## **18.8.**

Des Weiteren wurden viele Daten in persönlichen Gesprächen mit Funktionsträgern des ÖPNV sowie den Gebietskörperschaften zusammengetragen. Diese können jedoch im Nachhinein nicht mehr zureichend dokumentiert werden, deshalb entfällt dies an dieser Stelle.