

Mehr Sitzplätze, mehr Züge, mehr Strecken

Neues „Regionales Schienenbündnis“ fordert kurzfristig besseren Schienenverkehr für Darmstadt und den Kreis
 Erhalt und Reaktivierung von Bahnstrecken sowie Stadt-Land-Bahn sollen mittelfristig Verkehrswende einleiten

Darmstadt und Umgebung brauchen größere Kapazitäten im Eisenbahnverkehr, normalspurig bis in die Region. Das fordert das **Regionale Schienenbündnis Darmstadt-Dieburg** aus acht Verbänden, Gewerkschaften sowie dem Vorsitzenden des Dadina-Fahrgastbeirats. Der Ausbau des Bahnverkehrs kann modular unabhängig in alle Richtungen erfolgen und bietet nach Überzeugung des **Schienenbündnisses** für die verkehrlichen Herausforderungen eine „Echte Lösung in Eisenbahnpurweite im Nahverkehr“. Hierzu zählen:

Kurzfristig (umsetzbar ohne Infrastrukturertüchtigung):

der Erhalt der Gersprenzalbahn nach Groß-Bieberau, sowie ein unabhängiges Gutachten unter Beteiligung des Regionalen Schienenbündnisses“ zu Chancen für den Personenverkehr („Flügelzüge“ nach Frankfurt, Stadt-Land-Bahn nach Darmstadt-Innenstadt),

mehr Sitzplätze und ganztägig dichter 30-Minuten-Takt auf der Ost-West-Linie 75 (Aschaffenburg - Darmstadt - Wiesbaden),

eine größere Verfügbarkeit der Odenwaldbahn tagsüber im Halbstundentakt,

schnelle Direktzüge aus dem Ried nach Darmstadt Hbf/ Nord und weiter nach Babenhausen, **ein durchgehender 30-Min.-Takt nach Pfungstadt**,

Bildungsreisen von Dadina-Verbandsversammlung und -Vorstand, Oberbürgermeister und Landrat zu erfolgreichen „Stadt-Land-Bahn-Städten“ im In- und Ausland.

Mittelfristig (umsetzbar mit vertretbarem Aufwand):
Wiederaufbau Groß-Zimmern – Roßdorf – Darmstadt mit Direktzügen nach Frankfurt,

zusätzliche Ausweichstellen auf der eingleisigen Odenwaldbahn für eine mindestens 25-prozentige Steigerung des Fahrtenangebots,

eine zweigleisige, normalspurige Stadt-Land-Bahn-Strecke mit bis zu 6 Fahrten pro Stunde zwischen Ostbahnhof und Darmstädter Innenstadt auf Basis von Gutachternvorschlägen der Dadina, unter Berücksichtigung städtebaulicher Integrationslösungen u. a. aus Österreich (siehe Bild),

neue Bahn-Haltepunkte u. a. in Sickenhofen und Weiterstadt Ost,

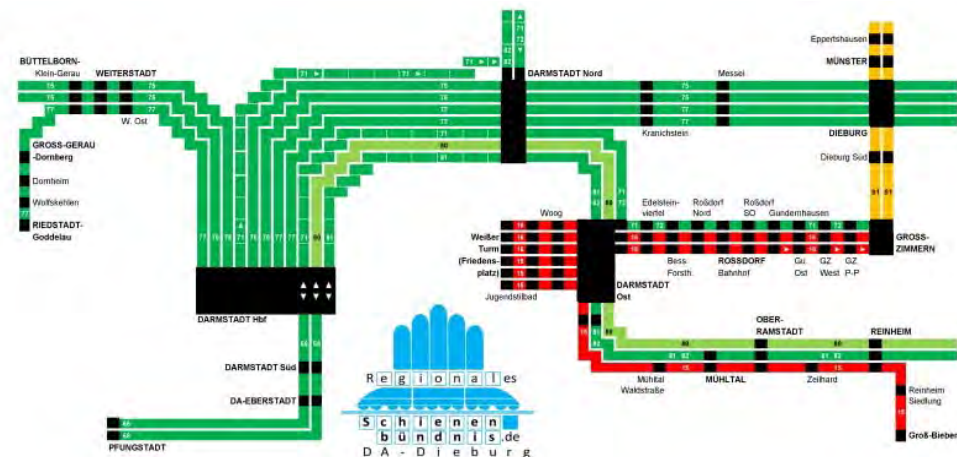
die Ertüchtigung der Strecke Dieburg – Ober-Roden für S-Bahn-Verkehr nach Offenbach und Frankfurt.

Im Regionalen Schienenbündnis arbeiten lokal viele Verbände zusammen, die auch in der (nur bundesweit tätigen) „Allianz pro Schiene“ vertreten sind. Dies sind (in alphabetischer Reihenfolge):

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
- Auto-Club Europa
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
- Deutscher Gewerkschaftsbund
- Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
- Fahrgastverband PRO BAHN
- Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
- Verkehrsclub Deutschland

„Der Umsteiger“ für VCD-Mitglieder

Seit der zweiten Ausgabe von „Der Umsteiger“ erhalten auch VCD-Mitglieder in Darmstadt-Dieburg, Darmstadt, Kreis Bergstraße, Groß-Gerau und Odenwaldkreis diese Zeitschrift. Wir bemühen uns, Doppelsendungen zu vermeiden „Robinsonlisten“ pflegen können wir nicht. Wenn Sie diese Zeitschrift nicht möchten oder ausgelesen haben: Einfach verschenken oder beim Arzt oder im ÖPNV liegenlassen – dort findet sich sicher ein „Nachleser“.



Mehr Züge auf reaktivierten Strecken: Jede dargestellte Linie ist ein Stundentakt. Mit einem deutlich dichteren Schienenfahrplan auf den normalspurigen Strecken soll der Umstieg attraktiver werden, auch nach Groß-Zimmern, Groß-Bieberau, Pfungstadt und Riedstadt.

Neun Menschen sprachen am 28.06.17 fürs Regionale Schienenbündnis:

Karl-Heinz Distler (ACE Kreis Darmstadt-Starkenburg): „Damit Städte mobil bleiben und Autofahrer auch mal umsteigen, muss sich das Angebot des ÖPNV an eine wachsende Nachfrage anpassen. Mit 11,1 % Bevölkerungszuwachs in Darmstadt und 4,6 % im Kreis bis 2030 müssen ÖPNV-Angebot und –Etat nicht nur mitwachsen, sondern deutlich ausgeweitet werden, um Platz für mehr Menschen in Bahn und Bus anzubieten.“

Thomas Grän (ADFC Darmstadt-Dieburg): „Nachhaltige und menschenfreundliche Mobilität, schonender Umgang mit Ressourcen und saubere Luft - das sind keine Modethemen, sondern langfristige und notwendige Zielsetzungen für den hessischen Ballungsraum Rhein-Main. Der Schienenverkehr kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten. Die Vernetzung von Fahrrad und Schiene ist ein Schlüsselement für das Vermeiden von motorisiertem Individualverkehr. Mehr Platz für Fahrräder in den Zügen, nutzerorientierte Bike & Ride Anlagen an den Knotenpunkten zum Schienenverkehr und ein verdichteter Takt sind nur drei wichtige Punkte,

die in Darmstadt und im Umland konsequent angegangen werden müssen.“

Heinz Schüler (GDL Ortsgruppe Darmstadt): „Bis heute haben weder Kreis, Stadt, Dadina oder RMV die Wiederaufnahme des Personenverkehrs nach Gr.-Bieberau untersucht. Ein unabhängiges Gutachten unter Beteiligung des Regionalen Schienenbündnisses in der Lenkungsgruppe muss zeitnah vergeben werden. Mit einem Flügelzug-Konzept sind Direktverbindungen von Gr.-Bieberau über die Odenwaldbahn nach Frankfurt denkbar, mit einer Stadt-Land-Bahn könnte die Darmstädter Innenstadt staufrei erreicht werden.“

Hans Jägemann (BUND Darmstadt): „Parkhäuser am Stadtrand ziehen Pendlerautos an und tragen zu Flächenverbrauch und Versiegelung bei. Das verschlechtert die *Klimabilanz des Kreises* (siehe Bild, red.) weiter. Es muss bezweifelt werden, dass so der ÖPNV gestärkt wird und die Belastung durch den Individualverkehr in Darmstadt abnimmt.“

Hülya Lehr (DGB Kreisverband Darmstadt-Dieburg): „Wir haben in Darmstadt eine gute Entwicklung bei den Arbeitsplätzen, aber für die Menschen wird es immer schwieriger, sich dort auch eine Wohnung zu leisten. Wohn-

ortnah im Kreis müssen die Menschen in attraktiven, barrierefreien ÖPNV einsteigen können. Auf der Schiene kommt man staufrei ans Ziel. Mehr Sitzplätze im Berufsverkehr und dichtere Takte auch tagsüber animieren die Pendler/-innen zum Umstieg auf die Bahn.“

Wolfgang Tichatschke (EVG Darmstadt/Südhessen): „15-Kreis-Kommunen sind bereits an den normalspurigen Bahnverkehr angeschlossen. Direkt und umsteigefrei von Reinheim, Ober-Ramstadt und Mühltal zum Friedensplatz – das ist möglich mit nur 1.500 Metern Normalspur-Doppelgleis und auf Basis der vom Dadina-Gutachterbüro VKT entwickelten Vorschlägen für Ostbahnhof und Friedensplatz.“

John Grimmette (Fahrgastverband Pro Bahn Hessen e. V.): „Massive Verlagerungen auf den umweltschonenden Schienenverkehr schafft die ‚Stadt-Land-Bahn‘, deren hervorragende städtebauliche Integrationsfähigkeit ganz in der Nähe von Roßdorfs Partnergemeinde Vösendorf – in Baden bei Wien – nachgewiesen ist.“

Bernd Rohrmann (Vorsitzender Dadina-Fahrgastbeirat): „Nur die Eisenbahn bringt Bürger Groß-Zimmerns und Roßdorfs direkt in die Main-Metropole Frankfurt. Daher schlägt ‚Hessen Mobil‘ den Wiederaufbau als echte Eisenbahn nach Groß-Zimmern vor. Diese Netzwirkung schafft die meterspurige Straßenbahn nicht.“

Uwe Schuchmann (VCD-Kreisverband Darmstadt-Dieburg): „Im Jahr 2018 legt das ‚Regionale Schienenbündnis‘ ein detailliertes Verkehrskonzept vor, welches die Sinnhaftigkeit und betriebliche Durchführbarkeit der Vorschläge nachweist und die Investitionskosten beziffert.“

Präsentation, Linienplan, mehr Fotos und den **Faktencheck** finden Sie hier:

www.schienebuendnis.de

Twitter: @schienebuend



Saarbahn statt Silicon Valley & San Antonio:
Dadina und Politik brauchen dringend einen ÖPNV-Bildungsurlaub

Ein Kommentar zur „reflexhaften und vorurteilsbehafteten Dadina-Reaktion“ von Uwe Schuchmann, VCD

Nicht lange auf sich warten ließ die Reaktion der Dadina auf die Vorschläge des Regionalen Schienenbündnisses. Wie erwartet kam nichts konstruktives zu den kurzfristigen Vorschlägen, stattdessen konzentrierten sich beide ÖPNV-Dezernenten Dr. Barbara Boczek (Stadt) und Christian Fleischmann (Kreis) auf die „Stadt-Land-Bahn“ (SLB). Alle weiteren in Anführungsstrichen gesetzten Zitate sind von der Dadina, soweit nicht anders gekennzeichnet.

„Mit der Stadt Darmstadt wird es keine Stadt-Land-Bahn geben, die in der Innenstadt städtebaulich und verkehrlich ein Fremdkörper wäre.“ Außerhalb der Vorstellungswelt der beiden Grünen ist, „am Friedensplatz, der gerade umgebaut wird, Haltestellen für 70 Meter lange Bahnen zu schaffen, von den statischen Problemen mit der Tiefgarage ganz zu schweigen.“ Die angeführten „statischen Probleme“ beim Parkhaus sind technisch beherrschbar und realistisch im Vergleich zu Vorschlägen von OB Partsch aus seinem 2017er Wahlkampf für eine Nordostumfahrung mit Tunnel durch den Wald. Technisch umsetzbare Vorschläge für eine normalspurige SLB-Haltestelle am Friedensplatz findet die Dadina im von ihr beauftragten Gutachten vom November 2016 – bitte lesen! Wie der Friedensplatz Ende 2018 aussehen soll, zeigt die seit 1. März 2017 amtierende Dezernentin: Am westlichen Platzrand, über der Tiefgarage, entsteht ein schienenbeinhohes Podest mit Bäumen (Bild: Stadt Darmstadt). Die Podeststatik ist offenbar geklärt, und wer die Menschen aus dem Umland direkt



in die City bringen will, findet auch eine Lösung für die im Vergleich zur Straßenbahn etwas gewichtigeren Stadt-Land-Bahnen. Wie wär's mit Podestbau in passender Einstiegshöhe als Stadt-Land-Bahn-Haltestelle?

Laut Fleischmann wurde „die geforderte Stadt-Land-Bahn bereits in einem Gutachten der Dadina ausführlich untersucht, und vom Verkehrsangebot und der Machbarkeit her als nicht realisierbar und nicht sinnvoll angesehen.“

„Die Stadt-Land-Bahn wird von beiden ÖPNV-Dezernenten aus ideologischen Gründen abgelehnt und torpediert.“

Hans Wegel am 02.08.17, langjähriges ehrenamtliches Vorstandsmitglied in der Dadina.

Von einem voreingenommenen Büro, das nach Vorfestlegung Fleischmanns 2012 die SLB ablehnte und dessen Arbeitsweise bei der Lichtwiesenbahn das „Darmstädter Echo“ (DE) am 20.01.16 als „so schlampig“ bezeichnete, „dass die Stadt es den Autoren hätte um die Ohren hauen müssen“, war auch wenig anderes zu erwarten. Auch bei der SLB wurden „wesentliche Aspekte, insbesondere zum Fahrgastpotenzial ... ausgeblendet“. Und „dass sich

die Stadt damit zufriedengab, ist bedenklich.“ So weit das „DE“ zur Gutachterwahl der Dadina.

Reisen bildet

Daher sollte die Dadina die verbleibende Zeit bis zur Konzeptvorlage des Schienenbündnisses für Bildungsreisen in erfolgreiche SLB-Städte nutzen. Beim nächsten Besuch in Roßdorfs Partnergemeinde Vösendorf könnte die nach der Bundestagswahl 2017 bei Darmstadt verbliebene Bürgermeisterin Christel Sprößler (SPD) nach Baden fahren und sich von der hervorragenden städtebaulichen Integrations- und Leistungsfähigkeit der dortigen „Lokalbahn Wien-Baden“ überzeugen – und beide ÖPNV-Dezernenten mitnehmen. Anders als Frau Sprößler im Interview im „DE“ am 21.09.17 meint, müssen früher als in „20-30 Jahren“ wieder Schienen nach Groß-Zimmern gelegt werden.

Beide Grüne rechtfertigen ihre Tatenlosigkeit beim Schienenabriss, Fleischmann „bedauert die mögliche Stilllegung und Entwidmung des Gütergleises von Reinheim nach Groß-Bieberau, sieht aber wenig Handlungsoptionen für die Dadina und den Landkreis.“ Das Papier des Landes Hessen sieht ihm zufolge keine



Mit der Stadt-Land-Bahn von Roßdorfs Partnergemeinde Vösendorf in die Biedermeierstadt Baden bei Wien (Bild): Perfekt städtebaulich eingepasst ist die Haltestelle Josefplatz. Mit gutem Willen ist das auch am Friedensplatz in Darmstadt möglich. Bild (Mai 2016): Uwe Schuchmann

Potenziale zur Reaktivierung für den Personenverkehr. Die Dadina stellt selbst fest: „Allerdings ist die planerische Trassensicherung gefordert.“. Daher muss ein unabhängiges Gutachten mit Beteiligung des Schienenbündnisses in der Lenkungsgruppe zeitnah vergeben werden statt „bedauernd“ dem Abriss zuzusehen.

Wieso in Darmstadt gehandelt werden muss:
Fahrverbote für Dieselaautos sind absehbar nach der höchstrichterlichen Klärung im 1. Halbjahr 2018. Auf Fahrverbote sind Dadina und Politik nicht vorbereitet, die meisten Züge sind in der Hauptverkehrszeit an der Kapazitätsgrenze, tagsüber fahren RE-Züge auf der Odenwaldbahn nur zweistündlich, obwohl ein Stundentakt möglich wäre.

Zum dritten Mal in 15 Jahren versucht sie sich in der Meterspur Richtung Osten, im Wald an der B 26 soll Schluss sein. Das Pendlerparkhaus mit „mindestens 1.500 Plätzen“ (Norbert Stoll vom Stadtplanungsamt im Mai 2017) zieht nicht nur die Pendler an den Stadtrand, sondern auch die Busfahrgäste aus dem Ostkreis: Anders ist ein förderfähiger Nutzen-Kosten-Indikator nicht erreichbar. Wer per Auto zum Pendlerparkhaus statt heute per Bus ans Ziel fährt, trübt die dürftige Klimaschutzbilanz des Kreises weiter ein. Für die Dadina-ermittelte ZIV bei Zwangsumstieg am Ostbahnhof einen Verlust von mindestens 1.100 Fahrgästen täglich und konstatiert: „dass die Fahrgäste sozusagen 100 Meter vor dem Ziel umsteigen müssen. Das ist aus Sicht der Fahrgäste keine attraktive Lösung“ (ZIV-Planerin Dr. Birgelen im März 2014).

Etwas Hoffnung macht das zweite Gutachten: Endlich geht der RMV die Reaktivierung nach Groß-Zimmern als echte Eisenbahn an – ZIV bezeichnete 2012 (auftragsgemäß?) die Eisenbahn als schlechteste aller Schienenvarianten. Damals reichte dem ZIV ein lückenfreier Halbstundentakt nicht - also ein Fahrplan, auf den Baben-

hausen, Münster, Dieburg, Otzberg, Reinheim, Ober-Ramstadt und Mühlthal 2018 noch warten.

Wir werden weiter berichten.

Pedelec- und Ebike-Revolution von Kreis und Entega verschlafen:
@Entega auf Twitter am 04.08.17:

„Entega betreibt keine Pedelec-Ladesäule im Kreis. Eine Gesamtübersicht liegt uns leider nicht vor.“

Einladung zur Jahreshauptversammlung des VCD-Kreisverbands Darmstadt-Dieburg am Mittwoch, 21.03.18, 19:30 in Darmstadt, Jahnstr. 70

Von der Tramhaltestelle „Freiberger Platz“ Fußweg ca. 10 Minuten bis zur „Medienbäckerei“.
Tel. erreichbar unter 06 15 44 07 90 17.

Für 19h angefragt ist der Referent des VCD-Bundesverb.-Projekts „Wohnen leitet Mobilität“. Tagesordnung ab 19:30:

- 01 Begrüßung
- 02 Wahl der Versammlungsleitung
- 03 Grußwort des Landesvorstands
- 04 Bericht des Vorstands
- 05 Bericht des Kassierers
- 06 Bericht der Kassenprüfer
- 07 Aussprache
- 08 Entlastung des Vorstands und des Kassierers
- 09 Neuwahl des Vorstands
- 10 Neuwahl des Kassierers
- 11 Haushaltspläne 2017-2020
- 12 Jahresprogramm 2018
- 13 Anträge
- 14 Verschiedenes

Wirkungsbereich des ältesten VCD-Kreisverbands Hessens und einzigen in Südhessen ist derzeit der Kreis Darmstadt-Dieburg und die Stadt Darmstadt. Erweiterung auf Nachbarkreise ist möglich. Wir freuen uns über alle Menschen, die mitmachen möchten.

VCD-KV Darmstadt-Dieburg e. V.
Rostocker Str. 14, 64372 Ober-Ramstadt, Tel. 06 15 44 07 90 17,
VCD.Darmstadt-Dieburg@gmx.de,
V. i. S. d. P. Uwe Schuchmann



VCD-Infoabend „Sanfte Mobilität“ in Mühlthal-Traisa: Di, 16.01.18, 19:30

Interessant für alle Kreis-Bewohner

Für Dienstag, 16.01.18, 19:30 lädt der VCD zum Infoabend ins Bürgerhaus Traisa ein. Wenige Tage vor der Bürgermeisterwahl in Mühlthal stellt der VCD Chancen für „Sanfte Mobilität“ vor. Verkehr ist durchs Bürgerbegehren „Dornberg“ ein zentrales Thema. Die Präsentation vom 16.01.18 wird danach bereitstehen unter www.odenwaldbahn.de. Themen sind u. a. Handlungsmöglichkeiten für Gemeinde und Kreis.

Zum Bürgerhaus Traisa sind es zu Fuß 10 Min. von der NE-Bushaltestelle Haus „Waldeck“ sowie 15 Min. vom Bahnhof Mühlthal. Das Bild zeigt die Haltestelle „Im Hag im Mai 2016“.

Internet-Tipps

Der VCD-Kreisverband ist auch digital:

Unter odenwaldbahn.de sind die seit Mitte 2016 herausgegebenen Pressemitteilungen verfügbar. Nach Anmeldung bei VCD.Darmstadt-Dieburg@gmx.de können Sie diese auch erhalten. Aktuell und (auch) ohne Anmeldung verfügbar ist Twitter: [@VCD_DA_DI](https://twitter.com/VCD_DA_DI).

Hier kommentiert der VCD-Kreisverband auch tagesaktuell die Verkehrspolitik.

Das Regionale Schienenbündnis www.schienenbuendnis.de, weist auf Twitter: [@schienenbuend](https://twitter.com/schienenbuend) auf positive Beispiele anderer Regionen hin – den zögerlichen Darmstadt-Dieburger ÖPNV-Verantwortlichen können sie auch als Reisetipps dienen.