

Grünes Handlungskonzept Verkehr

Urbane und regionale Mobilität sichern und ausbauen

Die Kreisverbände Darmstadt und Darmstadt-Dieburg, sowie deren Fraktionsspitzen haben sich im Beisein vom Darmstädter Oberbürgermeister Jochen Partsch, dem künftigen ÖPNV-Dezernenten des Landkreises Darmstadt-Dieburg Robert Ahrnt, der Bundestagsabgeordneten Daniela Wagner, den Landtagsabgeordneten Hildegard Förster-Heldmann und Torsten Leveringhaus auf ein Programm zur Sicherung der urbanen und regionalen Mobilität, sowie zum Ausbau derselben geeinigt.

1. Mehr Verkehr auf das Straßenbahnnetz mit dem neuen Nahverkehrsplan

Ohne Straßenbahnen würde in Darmstadt nichts funktionieren. Die Darmstädter Straßenbahnen mit ihren Ästen in den Landkreis sind leistungsstark, schnell und pünktlich. Die Grünen in der Stadt und im Landkreis waren in den vergangenen Jahrzehnten die treibende Kraft, das Straßenbahnnetz auszubauen und zu stärken, z.B. durch den Bau der Straßenbahn nach Kranichstein und die Straßenbahnverlängerungen in Alsbach-Hähnlein und Arheilgen. In einer wachsenden Region muss auch das Angebot auf der Straßenbahn wachsen.

Wichtige Bausteine sind eine Taktverdichtung, die Führung von Straßenbahn-Direktverbindungen zum Verkehrsknoten Hauptbahnhof und mehr Angebote in den Randzeiten. Alle diese Punkte wurden in den Entwurf des neuen Nahverkehrsplan der DADINA eingearbeitet, der in den kommenden Wochen in den Beschlussgremien beraten wird. Insgesamt soll damit eine Steigerung des Verkehrsangebots um ca. 20% stattfinden.

2. Zurückstellung der Idee einer Mobilitätsstation im Darmstädter Wald

Nur der Ausbau der Straßenbahn bis in den Landkreis garantiert, dass der Umstieg vom PKW auf die Bahn angenommen wird und die Stärken der Straßenbahn voll ausgeschöpft werden. Nur mit der Verbindung in den Landkreis kommt es zu einem wahrnehmbaren Abbau des PKW-Staus auf der B26 vor den östlichen Toren Darmstadts. Sammelbuslinien bis zu einer sogenannten Mobilitätsstation im Darmstädter Ostwald (Park+Ride-Station mit sehr großem Parkhaus und Umsteigepunkt von Bussen auf Straßenbahn) sind immer nur die zweitbeste Lösung vor dem Hintergrund der erforderlichen Verkehrswende. Gelder für die Verkehrswende sind in der Schiene besser angelegt als in großen Parkhäusern. Stattdessen:

3. Start für die Planung der Straßenbahn nach Groß-Zimmern

Es waren maßgeblich die Grünen, die in den vergangenen Jahrzehnten die Busverbindungen aus Roßdorf, Groß-Zimmern und Groß-Umstadt stark gemacht haben. Separate Busspur auf der B26, die Schnellbuslinien aus Groß-Umstadt und Dieburg und weitere Direktverbindungen haben einen sehr leistungsfähigen Bus-ÖPNV geschaffen. Mit den ständig wachsenden Fahrgastzahlen stößt der Erfolg an seine Grenzen. Fachleute sind sich einig, dass auf dieser Relation nur eine schienengebundene Verbindung zukunftsweisend ist.

Die GRÜNEN wollen deshalb, dass Stadt und Landkreis die Planung einer Straßenbahn zwischen dem Darmstädter Schloss und Groß Zimmern möglichst schnell in Auftrag geben. Hierfür sollen die erforderlichen Beschlüsse in der Dadina, der Stadtverordnetenversammlung Darmstadt und im Kreistag herbeigeführt werden. Eine Planung dauert einige Jahre. Wir wollen mit fertigen Plänen in der Schublade die ersten sein, die von geänderten Förderbedingungen profitieren, wenn die Bundesregierung die Verkehrswende einleitet. Die aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung ist aus den heutigen Rahmenbedingungen abgeleitet - wer den Klimawandel bremsen will, muss die Rahmenbedingungen ändern.

4. Straßenengpass am Ostbahnhof aufweiten

Zur sofortigen Entlastung der Pendler*innen aus dem östlichen Landkreis soll eine Busbeschleunigungsspur am Ostbahnhof eingerichtet werden. Bislang entstehen dort Behinderungen durch ständig kreuzende Bus- und PKW-Verkehre. Mit längerer eigener Busspur kann auch der PKW-Verkehr die heutige Engstelle zügiger passieren

5. Höhere Leistungsfähigkeit für die Odenwaldbahn

Es waren maßgeblich grüne Politiker, welche vor 25 Jahren die neue Odenwaldbahn konzipiert und in Verträge gegossen haben. Die Idee von der Direktverbindung aus dem Odenwald nach Frankfurt wurde mit den Grünen realisiert. Auch hier sind heute die Kapazitätsgrenzen erreicht. Nun müssen wir das Erfolgsmodell Odenwaldbahn auf ein neues Level der Leistungsfähigkeit heben.

Mit einem abschnittweisen zweigleisigen Ausbau sollen mehr Begegnungsmöglichkeiten als Voraussetzung für einen verdichteten Takt geschaffen werden. Längere Bahnsteige sollen den Einsatz von längeren Fahrzeugen ermöglichen und Doppelstockfahrzeuge sollen angeschafft werden. Zudem soll der Takt weiter verdichtet werden. Für diese Planungen müssen wie zu Beginn des Projekts möglichst viele Beteiligte an einen Tisch kommen und alle Fördermöglichkeiten durch Land und Bund eingefordert werden.

6. On-Demand-Verkehre - Neue Chancen der Vernetzung

Im ländlichen Raum, in schlecht erschlossenen Gebieten und in verkehrsarmen Zeiten können sogenannte "On-Demand-Verkehre" Lücken schließen und zu einer besseren Erschließung von Wohngebieten oder Gewerbegebieten führen. Dabei wird ein flächendeckendes Netz von Bushaltes definiert, welches jedoch nach den Wünschen der Fahrgäste jeweils passgenau angefahren wird.

Wir wollen solche neuen Verkehrsmöglichkeiten möglichst schnell testen und umsetzen. Dabei wollen wir nicht auf externe Anbieter warten, sondern die Chance nutzen, solche Verkehre eng verzahnt mit den heutigen Verkehrsunternehmen zu organisieren. Auch hier wollen wir möglichst hohe Fördersummen von Bund und Land in die Region holen.

7. Umweltverbund geht nur mit dem Fahrrad

Zur weiteren Stärkung des Umweltverbundes sollen das Radverkehrsnetz im Landkreis mit dem in der Stadt Darmstadt stärker verzahnt werden. Die heutige Radverbindung Roßdorf - Darmstadt entlang der B26 soll als Pilotprojekt ausgebaut werden. Weitere Gemeinden sollen folgen. Die künftigen Radschnellverbindungen Darmstadt - Frankfurt und entlang der Bergstraße nach Süden sollen die Hauptadern des Radverkehrs im südlichen Hessen werden. Eine Verknüpfung dieser überregionalen Projekte mit unseren Rad-Haupttrouten in Darmstadt und dem Kreis muss Schritt für Schritt umgesetzt werden. Hier muss eine enge Kooperation aller Kommunen mit dem Land Hessen und Hessen Mobil stattfinden.

8. Tarifhindernisse abbauen - reale Kosten der Umweltbelastung abbilden

Mobilität muss klimafreundlich, bequem und preiswert sein. Zur Finanzierung des ÖPNV werden wir GRÜNE die verschiedenen Modelle der Nahverkehrsabgabe und Drittnutzerfinanzierungsmodelle prüfen. Wir begrüßen die Initiative der Landesregierung für den Ausbau des Angebots von "365-Euro Hessen-Tickets". Diese sollten für weitere Bevölkerungs- und Beschäftigungsgruppen eingeführt werden. Wichtig ist stets die ökologische Lenkungswirkung der Maßnahmen, wovon auch die Parkraumbewirtschaftung nicht ausgenommen werden soll. Insgesamt muss die Tarifstruktur in Zukunft auch digitale Potenziale nutzen, also digitale Mobilitätsketten von Leihfahrrad, Car-Sharing bis zum Fernverkehr mit einbeziehen. Niederschwellige Tarifstrukturen und einfache Bezahldienste sind dafür Voraussetzung