

Gemeinsames Verkehrskonzept
der CDU
für die Wissenschaftsstadt Darmstadt &
den Landkreis Darmstadt-Dieburg



Inhalt

| | |
|--|----|
| 1. Präambel..... | 4 |
| 2. Motorisierter Individualverkehr..... | 5 |
| 2.1. Umfahrung von Darmstadt im Osten | 5 |
| 2.2. Schaffung Intermodaler Umsteigepunkte..... | 5 |
| 2.3. Stärkung der Infrastruktur..... | 7 |
| 2.3.1. Attraktives Park-and-Ride-Angebot an den Bahnhöfen des Kreises | 7 |
| 2.3.2. Quartierparkhäuser | 7 |
| 2.3.3. Bau und Ertüchtigung von Kreiseln | 7 |
| 2.3.4. Parkleitsystem..... | 7 |
| 2.3.5. Logistikdienstleistungen | 7 |
| 2.3.6. Ständige Überprüfung der Messwerte | 8 |
| 2.3.7. Ortsumgehung Wembach-Hahn..... | 8 |
| 2.3.8. Stauschwerpunkte vermeiden | 8 |
| 2.3.9. Verbesserte Steuerung des Durchgangsverkehrs | 9 |
| 2.3.10. Ausbau der Bundesstraßen B 26 und B 45 | 9 |
| 2.4. Alternative Mobilitätsformen | 9 |
| 2.4.1. E-Mobilität | 9 |
| 2.4.2. Erforschung alternativer Antriebe | 9 |
| 2.4.3. Carsharing/Bikesharing..... | 9 |
| 2.4.4. Mitfahrangebote schaffen..... | 10 |
| 3. Öffentlicher Personennahverkehr | 11 |
| 3.1. Allgemeines..... | 11 |
| 3.2. Schienenpersonennahverkehr – ÖPNV auf der Schiene | 11 |
| 3.2.1. Straßenbahn nach Weiterstadt..... | 11 |
| 3.2.2. Schienenverbindung in den Ostkreis | 12 |
| 3.2.3. Verlängerung der Straßenbahn in Griesheim | 12 |
| 3.2.4. Straßenbahn nach Wixhausen | 12 |
| 3.2.5. Straßenbahn in die Heimstättensiedlung über das Verlegerviertel..... | 12 |
| 3.2.6. Keine Entwidmung bestehender Bahnstrecken | 12 |
| 3.2.7. Verbesserung auf allen Bahnlinien | 12 |
| 3.2.8. Verlängerung und Ausbau der S-Bahn nach Frankfurt | 13 |
| 3.2.9. S-Bahn-Anbindung nach Dieburg..... | 13 |
| 3.3. Straßenpersonennahverkehr – ÖPNV auf der Straße | 13 |
| 3.3.1. Ausbau der Busverbindungen | 13 |
| 3.3.2. Schnellbusverbindungen in den Landkreis | 13 |
| 3.3.3. Der ländliche Raum im Fokus | 14 |

| | | |
|--------|--|----|
| 3.3.4. | Elektrobusse Darmstadt und Wasserstoffbusse Landkreis fordern..... | 14 |
| 3.4. | Sonstige Öffentliche Verkehrsarten | 14 |
| 4. | Nichtmotorisierter Individualverkehr..... | 15 |
| 4.1. | Fahrradverkehr..... | 15 |
| 4.1.1. | Allgemeine Forderungen | 15 |
| 4.1.2. | Ausbau Radschnellweg Darmstadt – Frankfurt..... | 15 |
| 4.1.3. | Ausbau Radwege Darmstadt – Ostkreis..... | 15 |
| 4.1.4. | Untersuchung des überörtlichen Radwegenetz | 16 |
| 4.2. | Fußverkehr..... | 16 |
| 5. | Kommunikation und Zusammenarbeit | 17 |

1. Präambel

Die Verkehrssituation in der Wissenschaftsstadt Darmstadt aber auch in den Kommunen im Landkreis Darmstadt-Dieburg hat Auswirkungen auf das tägliche Leben der Menschen. Lärmbelastung, Luftqualität, verlorene Lebenszeit im Stau und viele weitere Ärgernisse sind das Resultat von zu viel Verkehr. Dabei macht dieser an keiner Stadtgrenze halt und ist daher eine gemeinsame Angelegenheit von Stadt und Landkreis.

Betroffen von den negativen Auswirkungen des momentanen Verkehrs sind sowohl die Pendler, die aufgrund fehlender Alternativen im Stau stehen müssen, als auch die Anwohner an den Hauptverkehrsachsen. Auf der Entlastung dieser Bürgerinnen und Bürger muss das Hauptaugenmerk der politisch Verantwortlichen liegen. Dafür müssen alle an einem Strang ziehen und sich diesem Ziel verpflichtet fühlen.

Wichtig ist dabei, einen ausgeglichenen Verkehrsmix zu erzielen und den Bürgerinnen und Bürgern passgenaue Angebote zu unterbreiten. Die individuelle Freiheit jedes Einzelnen zur Entscheidung für sein sinnvolles Verkehrsmittel muss dabei von einer breiten Auswahlmöglichkeit unterstützt werden. Für diese haben die politischen Entscheidungsträger zu sorgen. Dabei darf keines der Verkehrsmittel verteufelt werden! Jedes Verkehrsmittel hat seinen Platz im Verkehrsmix und muss passgenau gefördert werden. Nur so entsteht eine breite Angebotspalette für die Bürgerinnen und Bürger.

Momentan leiden diese unter verschiedenen Problemen. Viele Pendler stehen täglich im Stau an den Einfahrtsstraßen nach Darmstadt. Ob B 26, Rheinstraße, B 3 oder Dieburger Straße: überall ist Geduld gefragt. Auch in Wembach-Hahn und anderen Kreiskommunen herrscht reger Durchgangsverkehr. Die Anwohner dieser Straßen und deren Nebenstrecken sind wiederum von den durchfahrenden Fahrzeugen belastet. Dies führt soweit, dass beispielsweise in der Stadt Darmstadt die Grenzwerte für Stickoxid nicht eingehalten werden.

Als Gegenmaßnahme wurden daraufhin u.a. auch als Folge der Klage der DUH eine Vielzahl an Maßnahmen wie der Green-City-Plan und der Luftreinhalteplan ergriffen. Umso wichtiger ist es daher, langfristig und strategisch an grenzübergreifenden Lösungen zu arbeiten, die dauerhaften Erfolg gewährleisten. Dazu müssen die Stadt Darmstadt und der Landkreis Darmstadt-Dieburg dauerhaft, zielgerichtet und vertrauensvoll zusammenarbeiten. Dafür setzen sich die CDU Darmstadt und die CDU Darmstadt-Dieburg ein!

2. Motorisierter Individualverkehr

2.1. Umfahrung von Darmstadt im Osten

Der tägliche Verkehr bringt sowohl die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Darmstadt als auch die des Landkreises Darmstadt-Dieburg an ihre Grenzen. Verstopfte Straßen, lange Autoschlangen und Rückstaus sorgen für Lärm, schlechte Luftqualität und viel Zeitverlust für die Betroffenen. Vor allem Pendler im Berufsverkehr, Besucherinnen und Besucher der Darmstädter Innenstadt sowie die Anwohner der Einfallstraßen sind davon beeinträchtigt.

Besonders im Osten bilden sich vor den Toren Darmstadts auf der B 26 und in Rhön- und Spessartring sowie Heinrichstraße täglich lange Staus. Diese zu vermeiden und so die Lebensqualität für alle Betroffenen zu erhöhen, muss das Ziel aller Akteure sein. Die Nord-Ost-Umgehung ist zwar abgelehnt und überplant worden; dies ist aber kein Grund die Überlegungen nach anderen Alternativen einzustellen.

Daher fordern wir weiterhin eine attraktive Umfahrung östlich von Darmstadt zur Entlastung der Innenstadt sowie der betroffenen Verkehrsteilnehmer und Anwohner. Dabei darf es keinerlei Denkverbote geben und alle aufkommenden Alternativen zur Schaffung dieser Umfahrung müssen ernsthaft betrachtet und geprüft werden.

Wichtig sind vor allem gute Anbindungsmöglichkeiten nach Darmstadt, so dass der Ziel- und Quellverkehr viele Abflussmöglichkeiten bekommt. Dabei müssen entsprechende Pendlerströme zu großen Arbeitgebern und anderen Punkten von Interesse besonders beachtet werden. Auch die Prüfung von Tunnellösungen zum Erhalt der Landschaft und zur Entlastung der Anwohner muss Teil der Planung sein. Grundlage hierfür kann das sogenannte „Rentsch-Gutachten“ sein, in dem verschiedene Lösungsmöglichkeiten bereits angedacht wurden.

Bei der Planung eines solch bedeutsamen und großen Vorhabens müssen Darmstadt und der Landkreis endlich Hand in Hand arbeiten. Die „Kleinstaaterei“ muss dringend eingestellt werden. Denn nur gemeinsam kann ein realistisches Konzept entwickelt werden um die Bürgerinnen und Bürger aus Stadt und Landkreis zu entlasten.

Dabei müssen sich Stadt und Landkreis partnerschaftlich auf Augenhöhe bewegen. Daher fordern wir, dass sich beide Seiten an Themen wie Flächenverbrauch aber auch und vor allem der Finanzierung beteiligen. Gerade bei der Finanzierung fordern wir das Ablegen aller Scheuklappen der Vergangenheit und die gemeinsame Übernahme von Verantwortung durch Stadt und Landkreis. Es muss Allen bewusst sein, dass es eine zufriedenstellende Lösung nur gibt, wenn sich jeder auf den jeweils anderen zubewegt.

2.2. Schaffung Intermodaler Umsteigepunkte¹

Ein nachhaltiges und umweltfreundliches Verkehrskonzept für die Stadt Darmstadt und den umliegenden Landkreis muss zum Ziel haben, den Verkehr in der Darmstädter Innenstadt auf das notwendige Maß zu reduzieren. Dazu ist es notwendig, ohne Verbote und Repressionen den Besucherinnen und Besuchern der Innenstadt Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen Verzicht auf die Einfahrt in die Innenstadt attraktiv gestaltet. Um dies zu erreichen, ist die übergreifende Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger ein wichtiger und entscheidender Faktor.

¹ Intermodalität = Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges. Intermodale Umsteigepunkte beschreiben also die Stationen, an denen zwischen den Verkehrsträgern gewechselt werden kann.

Häufig ist es für Bewohnerinnen und Bewohnern der Umlandkommunen nicht attraktiv, komplett mit dem ÖPNV in die Innenstadt von Darmstadt zu fahren. Aus verschiedenen Gründen wird das Auto als Anreiseoption bevorzugt. Für diese Verkehrsteilnehmer müssen Möglichkeiten geschaffen werden, Darmstadt mit dem Auto zu erreichen, die letzte Strecke aber anderweitig zurückzulegen. Damit ein solcher Umsteigevorgang in den öffentlichen Personennahverkehr interessant wird, muss die notwendige Infrastruktur bereitgestellt werden. Ziel dabei muss es sein, bereits vorhandene Möglichkeiten mit neuen Ideen und Verkehrsangeboten zu verknüpfen.

Wir fordern daher, dass an allen großen und bedeutenden Einfallstraßen nach Darmstadt Intermodale Umsteigepunkte geschaffen werden. An diesen Punkten sollen die verschiedenen Verkehrsmittel einfach und schnell miteinander verknüpft werden. Unabdingbar ist an diesen Verkehrsknotenpunkten ein Anschluss an eine Straßenbahnlinie in die Darmstädter Innenstadt. Weiterhin muss dort ein Parkhaus für die individuell anreisenden Verkehrsteilnehmer geschaffen werden. Das Parken an dieser Stelle muss für Inhaber eines ÖPNV-Tickets kostenfrei sein, damit die Attraktivität des Umsteigens erhöht wird. Auflademöglichkeiten für Elektroautos sind an diesen Stellen ebenso zwingend vorzusehen. Des Weiteren sollen Möglichkeiten für das sicher Abstellen von Fahrrädern geschaffen werden. Ebenso ist der Halt überregionaler Busse vorzusehen.

Die Intermodalen Umsteigepunkte sollen eine schnelle, barrierefreie und attraktive Möglichkeit zum Umstieg in den ÖPNV darstellen. So kann die Innenstadt Darmstadts von Verkehr befreit werden und die Besucherinnen und Besucher schnell und angenehm ihr Ziel erreichen. Geschaffen werden sollen diese Umsteigepunkte mindestens an den folgenden Orten:

- B26/Eifelring: Anbindung der Autobahnen sowie Griesheim und das Ried
- B26 im Bereich des Darmstädter Osten
- B42/Gräfenhäuser Str.: Anbindung von Weiterstadt und Groß-Gerau
- B3/Karlsruher Str.: Anbindung des vorderen Odenwalds und Pfungstadts
- Böllenfalltorparkplatz: Anbindung von Modautal, Ober-Ramstadt und Mühlthal

Weitere Umsteigepunkte müssen gegebenenfalls ermittelt und geschaffen werden. Die Schaffung dieser Punkte muss dringend und schnellstmöglich in Angriff genommen werden. Dabei soll bestehende Infrastruktur zielgerichtet ausgenutzt werden. Sollten keine vorhandenen Straßenbahnanbindungen existieren, so müssen diese in Zusammenarbeit mit der DADINA geschaffen werden (z.B. an den Ostbahnhof).

Auch Umsteigepunkte, die weiter vor den Toren Darmstadts liegen, können das System ergänzen. Diese sind jedoch von einer schnellen Anbindung nach Darmstadt abhängig. Daher sollte das Ziel sein, dass solche weiterentfernten Umsteigepunkte (z.B. an einer Straßenbahn in Wixhausen, Griesheim, Weiterstadt oder in Groß-Zimmern) mit entsprechenden Schnelllinien angebunden werden.

Dabei ist dringend eine Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure notwendig. Dazu zählen Stadt- und Kreisregierung, die DADINA, kommunalpolitische Akteure und Gremien, Verkehrsverbände, Radinitiativen sowie alle weiteren Interessensvertreter. Regelmäßiger Austausch und die Beratung der besten Ideen ist für die Umsetzung solcher Projekte unabdingbar.

2.3. Stärkung der Infrastruktur

2.3.1. Attraktives Park-and-Ride-Angebot an den Bahnhöfen des Kreises

Um die ÖPNV-Verbindungen nach Darmstadt noch attraktiver zu machen, sind verstärkt Park- + Ride-Anlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen im Landkreis zu errichten. Dabei sind vor allem Parkmöglichkeiten an Verkehrsknotenpunkten (wie beispielsweise in Babenhausen) in ausreichender Form zu schaffen. Eine gemeinsame Erarbeitung und Finanzierung der auszubauenden Park- + Ride-Anlagen ist auch hier unabdingbar.

2.3.2. Quartierparkhäuser

Der Park-Such-Verkehr in den Quartieren soll durch die Errichtung von Quartiersparkhäusern reduziert werden. In diesen muss Anwohnerparken gewährleistet sein. Eine Einrichtung muss quartiersverträglich gestaltet werden und kann mit der Schaffung von Wohnraum oberhalb kombiniert werden. Die Parkhäuser sollen überall dort entstehen, wo Parkraum stark nachgefragt wird. Verkehrssteuerungs-App

Die Beschilderung des Verkehrs muss digital und dynamisch erfolgen, um bei besonderen Ereignissen die Verkehrsteilnehmer informieren und lenken zu können. Dies ist vor allem in der Stadt Darmstadt aber auch an allen Zubringerstrecken und Verkehrsknotenpunkten des Landkreises notwendig. Zu begrüßen ist in diesem Zusammenhang, dass eine App zur Steuerung des Verkehrs in Darmstadt in Vorbereitung ist. Eine Ausweitung auf das Landkreisgebiet und damit auch auf die Bedürfnisse des Landkreises soll hier erfolgen.

2.3.3. Bau und Ertüchtigung von Kreiseln

Kreisel sind sicherer, schneller und einfacher zu durchfahren. Daher sorgen sie für einen besseren Verkehrsfluss und damit für eine Reduktion der Stand- und Durchfahrzeiten. Daher sollen Planungsmittel für weitere Kreisel in den städtischen Haushalten vorgesehen werden. In den nächsten Jahren sollen in allen Städten und Gemeinden neue Kreisel geschaffen werden. Die bestehenden Kreisel sollen ausgebaut und bei Bedarf als Turbokreisverkehr aufgerüstet werden.

2.3.4. Parkleitsystem

Ziel muss es sein, dass Autofahrer möglichst direkte Wege in der Darmstädter Innenstadt fahren können. Ein funktionierendes Parkleitsystem ist eine Möglichkeit, den Park-Such-Verkehr in Innenstädten und daraus resultierende unnötige Fahrtstrecken zu reduzieren sowie weitestgehend zu verhindern. Daher fordern wir:

- Dynamisches Parkleitsystem für Parkhäuser
- Dynamisches Parkleitsystem auch für Parken am Straßenrand (Wir begrüßen, dass hierzu eine App in Vorbereitung ist. An dieser Stelle gemachte Erfahrungen sollen bei Bedarf in interessierten Landkreiskommunen zum Einsatz kommen.)
- Dynamisches Parkleitsystem für alle Parkplätze in den Städten
- Verknüpfung und passgenaue Steuerung aller freien Parkmöglichkeiten

2.3.5. Logistikdienstleistungen

Durch den steigenden Online-Handel und den damit einhergehenden Paketversand stehen die Logistikunternehmen vor vielfältigen neuen Aufgaben. Ein Faktor hierbei ist die Suche nach effizienten Lösungen für die „Letzte Meile“, die Verteilung der Waren bis zur Wohnung des Endverbrauchers. Diese sorgen für ein hohes Verkehrsaufkommen an Transportern der Dienstleister. Um diesen Lieferverkehr zu optimieren und damit zu reduzieren fordern wir die folgenden Punkte:

- Zustellung der Lieferungen in den Innenstädten nach Möglichkeit mit dem Fahrrad

- Ausbau des Netzes von Packstationen und PickUp-Stores. Diese müssen auch in den kleinen Städten und Dörfern entstehen, damit die Menschen hier auch von der Infrastruktur profitieren
- Sich für die Lieferung der „letzten Meile“ zu einem Lieferverbund zusammenschließen
- Unterstützung von Unternehmen, die auf alternative Antriebe setzen, neue Techniken testen und kreative Lösungen suchen

2.3.6. Ständige Überprüfung der Messwerte

Die aktuellen Messwerte vor allem in Darmstadt müssen einer ständigen kritischen Überprüfung unterliegen. Veränderungen müssen beständig dokumentiert und die Erkenntnisse jedes Mal kritisch bewertet werden. Bei nachgewiesener Verbesserung der Messwerte muss über einen Rückbau einzelner getroffener Maßnahmen nachgedacht werden.

Perspektivisch muss es Ziel der Bemühungen sein, die Messwerte dauerhaft soweit zu unterschreiten, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. In diesem Zuge sind dann auch das Dieselfahrverbot und die damit verbundenen Verkehrsbeschränkungen in zwei Darmstädter Straßen aufzuheben.

2.3.7. Ortsumgehung Wembach-Hahn

Eine Ortsumgehung von Wembach-Hahn ist dringend und zwingend erforderlich. Eine Umsetzung des Projekts muss schnellstmöglich und ohne weitere Verzögerung erfolgen.

2.3.8. Stauschwerpunkte vermeiden

Die Vermeidung von Rückstaus, unnötigen Standzeiten und mangelndem Verkehrsfluss muss Ziel einer modernen Verkehrsführung sein. Daher fordern wir die folgenden Maßnahmen:

- **Bessere Beschilderung:**
Die Städte und Gemeinden müssen auf Hessen Mobil zugehen und sich für eine bessere Beschilderung der Zielorte an den Anschlussstellen einsetzen.
- **Ost-West-Verbindungen außerhalb der Darmstädter Innenstadt stärker nutzen und ausbauen:**
Wie bereits ausgeführt, sollte der Durchgangsverkehr möglichst um die Innenstädte herumgeführt werden. Hierfür sind alle Routen mit guten Umgehungsstraßen zu nutzen und wo nötig, wie in Wembach-Hahn, Umgehungsstraßen zu schaffen. Aber auch die B426 muss ausgebaut werden, um ihrer Funktion als überregionale Transitstrecke gerecht zu werden.
- **Routenberechnung von Navigationsgeräten verbessern:**
Zur Vermeidung von Stauschwerpunkten ist mit den Herstellern von Navigationssoftware über eine Verbesserung der Routenberechnungen zu verhandeln. Dabei soll vermieden werden, dass der Verkehr durch die Städte und Gemeinden, insbesondere auch durch die Darmstädter Innenstadt gelenkt wird. Der Verkehr soll im Regelfall über Umgehungsstraßen geleitet werden.
Ergänzend sind durch verkehrsrechtliche Maßnahmen und Verkehrsordnungsmaßnahmen die innerörtlichen Straßen für eine Routenberechnung unattraktiver zu machen.
- **Langfristige Ertüchtigung oder Ausbau der bedeutenden Verkehrsachsen:**
Auch wenn dies selbstverständlich ein langfristiges Vorhaben ist, müssen die Hauptverkehrsstraßen ausgebaut und ertüchtigt werden. Der Bau von Ortsumgehungen ist beispielsweise mit Priorität umzusetzen. Im Darmstädter Stadtgebiet sind im Besonderen die Kreuzungen auf dem Carl-Schenk-Ring und Martin-Luther-King-Ring zu ertüchtigen. So muss die Kreuzung an der Frankfurter

Straße mit eigenen Rechtsabbiegerspuren ausgebaut werden. Ein fließender Verkehr muss immer im Mittelpunkt stehen.

2.3.9. Verbesserte Steuerung des Durchgangsverkehrs

Der Durchgangsverkehr innerhalb von Darmstadt muss gut verteilt werden. Hierfür sollten alle Nord-Süd-Verbindungen von der Rheinstraße aus genutzt werden, um die Innenstadt zu entlasten und den Rhönring sowie die Landskronstraße nicht noch mehr zu belasten.

Daher fordern wir folgende Maßnahmen:

- Anpassung der Beschilderung: Die Beschilderung muss so angepasst werden, dass der Durchgangsverkehr möglichst gut gestreut wird. Hierzu sollte der Verkehr Richtung Arheilgen/Kranichstein frühzeitig in Richtung Carl-Schenk-Ring/Martin-Luther-King-Ring und der Verkehr Richtung Ober-Ramstadt frühzeitig in Richtung Karlsruher Straße geführt werden.
- Die Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet Süd-West muss schnell realisiert werden
- Die Ampelsteuerung muss weiter optimiert werden
- Stauschwerpunkte müssen über alternative Routenangebote entlastet werden

2.3.10. Ausbau der Bundesstraßen B 26 und B 45

Die beiden Bundesstraßen B 26 und B 45 sind für den Osten des Landkreises wichtige und bedeutsame Hauptverkehrsachsen. Diese werden täglich von einer hohen Anzahl an Verkehrsteilnehmern genutzt und sind damit Stauschwerpunkte. Daher fordern wir einen Ausbau und Ertüchtigung dieser Bundesstraßen:

- B 26: Dreispuriger Ausbau zwischen Dieburg und Babenhausen
- B 45: Dreispuriger Ausbau zwischen Dieburg und Groß-Umstadt

2.4. Alternative Mobilitätsformen

2.4.1. E-Mobilität

Der elektrische Antrieb von Fortbewegungsmitteln ist eine Technologie der Zukunft. Gerade in Ballungsräumen mit eher kurzen Wegstrecken trägt diese Antriebsform zur Verbesserung der Luftqualität bei. Daher ist ein stetiger Ausbau dieser notwendig. Damit das gelingen kann, ist die Schaffung einer passenden und notwendigen Infrastruktur unabdingbar. Eine ausreichende Anzahl an Ladesäulen, spezielle Parkmöglichkeiten und eine einfache, schnelle Nutzbarkeit dieser Infrastruktur sind nur einige Dinge, die die Städte und Gemeinden umsetzen können. Die Förderung und der Ausbau der Elektromobilität muss für die Kommunen in den kommenden Jahren verstärkt in den Blickpunkt rücken.

2.4.2. Erforschung alternativer Antriebe

Gerade die Technische Universität und die Hochschulen in Darmstadt forschen in unserer Region intensiv an neuen modernen Antriebstechnologien. Wir dürfen uns nicht nur auf die zurzeit marktreifen Antriebe fokussieren. Wichtig ist, dass wir Forschung nach den Antriebstechnologien der Zukunft an der TU unterstützen und so in unserer Region die Möglichkeit schaffen Mobilität auch im motorisierten Individualverkehr neu zu denken.

2.4.3. Carsharing/Bikesharing

Das Nutzungsverhalten von Verkehrsteilnehmern unterliegt einem stetigen Wandel. Vor allem jüngere Nutzer sind aus vielerlei Hinsicht keine Autobesitzer. Um bedarfsgerechte und sporadische Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen, müssen Carsharing-Angebote in den Städten und Gemeinden ausgebaut werden. Vor allem an Verkehrsknotenpunkten wie

Bahnhöfen oder großen Bushaltestellen aber auch im innerstädtischen Bereich müssen diese Angebote ausgeweitet und bedarfsgerecht gestaltet werden. Vor allem ist jedoch wichtig, dass es einfache Buchungsmöglichkeiten gibt. Die von Kommunen unterstützten Carsharing-Anbieter und die Anbieter mit kommunaler Beteiligung sind dazu zu verpflichten die Buchung Ihrer Fahrzeuge in der gesamten Region über eine Plattform zu ermöglichen.

Dazu zählt auch der Ausbau von Bikesharing. Vor allem der Verleih von Lastenfahrrädern erfreut sich beispielsweise in Darmstadt immer größerer Beliebtheit und muss weiter ausgebaut werden. Entsprechende Park- und Abstellmöglichkeiten für diese Fahrräder müssen geschaffen werden.

2.4.4. Mitfahrangebote schaffen

Vor allem in kleineren Gemeinden oder Ortsteilen ist aufgrund geringer Nutzerzahlen der Ausbau des ÖPNV wenig vorangeschritten und häufig nicht lohnenswert. Damit in diesen Gebieten aber auch und vor allem Seniorinnen und Senioren mobil bleiben, müssen hier kreative Angebote gefördert und unterstützt werden. Dazu zählen Mitfahrerbörsen, Mitfahrerbanken oder Bürgerbusse. Grundlage für die Schaffung dieser Angebote ist das ehrenamtliche Engagement der Bürgerinnen und Bürgern, das von den Städten und Gemeinden aber bei der Ideenfindung und der Umsetzung stark unterstützt werden muss.

3. Öffentlicher Personennahverkehr

3.1. Allgemeines

Eine zukunftssträchtige Ausrichtung des Verkehrs in Ballungsräumen kann nur gelingen, wenn ein starker, anerkannter und gut funktionierender Öffentlicher Personennahverkehr einen bedeutenden Teil des Verkehrsaufkommens bewältigt. Um dies in der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg zu gewährleisten, ist es notwendig, eine starke Dachorganisation zu haben, die übergreifend die Bedürfnisse der Einwohnerinnen und Einwohner abdeckt.

Es ist dabei wichtig, stets alle Entwicklungen in den angrenzenden Gebieten im Blick zu haben. So kann langfristig sowie bedarfsgerecht reagiert und passgenaue Angebote geschaffen werden. Eine ständige Überprüfung des bestehenden Angebots sowie eine fortwährende Schaffung neuer Verbindungen muss hier das Ziel sein.

Wir fordern daher eine dauerhafte Stärkung der DADINA als verantwortliche Dachorganisation. Sowohl finanziell als auch personell muss der verantwortliche Träger des ÖPNV für die Zukunft bestens aufgestellt sein. Weder die Stadt Darmstadt noch der Landkreis darf sich hier seiner Verantwortung entziehen und muss dem ÖPNV in der Region alle notwendigen Ressourcen zur Verfügung stellen.

3.2. Schienenpersonennahverkehr – ÖPNV auf der Schiene

Die Stärkung der Schiene muss das vorrangige Ziel in allen Überlegungen sein. Dazu müssen bestehende Strecken ausgebaut werden, aber auch alle Potentiale für den Neubau und die Reaktivierung von Verbindungen ausgenutzt werden. Wichtig ist dabei, dass Bund und Land die Förderungen für ÖPNV-Trassen anders bewerten. Umweltfaktoren wie die Luftreinhaltung müssen eine stärkere Gewichtung finden. Die angekündigte Neubewertung des Nutzen-Kosten-Faktors (NKU) durch das Bundesverkehrsministerium wird hierbei sehr begrüßt.

Die Attraktivität des ÖPNV wird nicht in erster Linie durch Preissenkungen gesteigert, sondern durch attraktive Verbindungen und dichte Takte. Daher setzen wir uns für eine Vielzahl von Projekten ein; immer mit dem Ziel den ÖPNV zu stärken.

3.2.1. Straßenbahn nach Weiterstadt

Die Verbindung der Umlandkommunen mit der Stadt Darmstadt ist eines der wichtigsten Ziele des ÖPNV. Dabei ist vor allem die seit langem wachsenden Stadt Weiterstadt nicht mit einer Schienenverbindung in die Darmstädter Innenstadt ausgestattet. Als prosperierende Stadt wird sich das Wachstum in Weiterstadt in den nächsten Jahren absehbar fortsetzen.

Bereits in der kürzlich vorgelegten Machbarkeitsstudie wurde ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor für eine Straßenbahnstrecke prognostiziert. Wir fordern daher den schnellstmöglichen Planungsstart einer Straßenbahnverbindung in eine der größten Kommunen des Landkreises. Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung soll daher kurzfristig angestoßen werden.

Mit dem Neubau können dazu die Pendlerströme im Westen Darmstadts an einem Intermodalen Verkehrsknoten aufgenommen werden. Mit der von uns geforderten Führung der Straßenbahn über die Darmstädter Straße in Weiterstadt kann dazu die komplette Kernstadt Weiterstadts erschlossen werden.

3.2.2. Schienenverbindung in den Ostkreis

Die Pendlerströme aus dem Ostteil des Landkreises Darmstadt-Dieburg lassen sich täglich im Stau auf der B 26 und an der Vielzahl an vollbesetzten Bussen auf dem Luisenplatz betrachten. Um vermehrt Pendler sowie Besucherinnen und Besucher der Innenstadt auf den Öffentlichen Personennahverkehr zu lenken sowie die Anzahl der Busse zu reduzieren, fordern wir eine Schienenverbindung in den Ostkreis.

Dabei wollen wir keine Denkverbote! Alle Möglichkeiten zur Schaffung einer Schienenverbindung müssen auf den Tisch gebracht und offen diskutiert werden. Eine Trassenführung mindestens bis nach Groß-Zimmern oder eine weitergehende Verlängerung in andere Kommunen muss ebenso diskutiert werden, wie die Art der Schienenverbindung. Dabei sind wir für die verschiedenen Modelle von Straßenbahn bis Normalspur offen.

Ziel muss es am Ende sein, möglichst effizient und bürgernah eine Umsetzung der Schienenverbindung zu gewährleisten. Die Ausgestaltung dieser muss im Planungsprozess übergreifend und unter Einbeziehung aller Projektbeteiligten und Fachleute besprochen werden.

3.2.3. Verlängerung der Straßenbahn in Griesheim

Wir fordern, eine Verlängerung der Straßenbahnlinie in Griesheim bis zum Ende der Kommune umzusetzen. Damit können die Neubaugebiete im Südwesten der Stadt angeschlossen werden. Gleichzeitig kann hier mit einem Umsteigepunkt der Pendlerverkehr aus dem Ried sowie den linksrheinischen Kommunen aufgenommen werden.

3.2.4. Straßenbahn nach Wixhausen

Eine Anbindung einer möglichst großen Anzahl an Stadtteilen von Darmstadt an das Straßenbahnnetz muss das Ziel sein. Daher fordern wir eine Prüfung der Verlängerung der Straßenbahn von Arheilgen nach Wixhausen. In diesem Zuge ist die Anbindung von geplanten Gewerbegebieten zu berücksichtigen.

3.2.5. Straßenbahn in die Heimstättensiedlung über das Verlegerviertel

Berichte von überfüllten und unpünktlichen Bussen aus der Heimstättensiedlung Richtung Innenstadt über den Hauptbahnhof erreichen uns immer wieder. Genauso entstehen nirgendwo so viele neue Wohnungen wie im Darmstädter Verlagsviertel. Uns ist es daher wichtig, die ÖPNV-Anbindung der Heimstättensiedlung signifikant zu verbessern sowie ein stark wachsendes Viertel in Darmstadt zu erschließen. Daher fordern wir eine Straßenbahnverbindung in die Heimstättensiedlung über das Verlagsviertel zu prüfen.

3.2.6. Keine Entwidmung bestehender Bahnstrecken

Die Ausweisung von Bahnstrecken bedarf einer langen Planung und Vorlaufzeit. Daher ist es wichtig, bestehende Bahnstrecken nicht zu entwidmen. Vielmehr sollen die bestehenden Strecken, wie etwa die Strecke Reinheim – Groß-Bieberau, für eine potenzielle Reaktivierung in der Zukunft gesichert werden.

3.2.7. Verbesserung auf allen Bahnlinien

Verbesserungspotential im bestehenden Bahnnetz gibt es an einigen Stellen. Um diese zu erkennen, ist eine regelmäßige und engmaschige Überprüfung aller Bahnlinien erforderlich. Sind Potentiale erkannt, muss schnell und zielgerichtet die Abstimmung mit dem RMV zur Nutzung dieser geführt werden. Dabei sollen die notwendigen Zusatzleistungen – sofern möglich – schnell und reibungslos umgesetzt werden.

Zuvorderst soll dabei der dringend notwendige Ausbau der Odenwaldbahn in den Blick genommen werden. Die stark gestiegene Nachfrage, insbesondere durch Pendler aus dem

Odenwaldkreis und dem östlich Landkreis Darmstadt-Dieburg, erfordert die Ausdehnung von Kapazitäten und die Ausweitung des Fahrtenangebotes. Ebenso muss der Takt der RB 75 (Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg) ständig weiter evaluiert und bei Bedarf erhöht werden.

3.2.8. Verlängerung und Ausbau der S-Bahn nach Frankfurt

Die Vernetzung der Städte und Gemeinden im Rhein-Main-Gebiet ist ein entscheidender Punkt. Dabei im Mittelpunkt steht immer wieder die Verbindung nach Frankfurt mit seiner Vielzahl an Arbeitsplätzen. Langfristig muss daher über die Schaffung einer neuen S-Bahn-Verbindung von Darmstadt nach Frankfurt nachgedacht werden.

Wir fordern daher die Prüfung einer Verlängerung der S-Bahn über den Ostbahnhof bis in den Bereich des Darmstädter Osten. An dieser Stelle kann mit dem Bau des intermodalen Verkehrsknotens im Osten Darmstadt ein perfektes Zusammenspiel der Verkehrsträger und eine weitere schnelle Anbindung von Darmstadt nach Frankfurt geschaffen werden.

3.2.9. S-Bahn-Anbindung nach Dieburg

Gerade für die Pendler im Ostteil des Landkreises ist der Weg nach Frankfurt mit einigen Hindernissen verknüpft. So ist bislang auch die Fahrt mit dem Öffentlichen Personennahverkehr eine längere Angelegenheit. Eine schnelle und direkte Verbindung nach Frankfurt ist für alle Kommunen von großer Bedeutung.

Daher fordern wir die Einbindung von Dieburg, Münster und Eppertshausen in das S-Bahn-Netz. Dies kann durch die Verlängerung der S 1 (von Ober-Roden) oder die S 2 (von Dietzenbach; inkl. Neubauabschnitt) nach Dieburg erfolgen. Durch die Schaffung dieser Verbindung könnten alle Bewohner des Ostkreises eine schnelle und attraktive Anbindung in die Frankfurter City erhalten. Eine weitere Ertüchtigung des Bahnhofes in Dieburg als Verkehrsknotenpunkt müsste dann ebenso erfolgen (s.o.).

3.3. Straßenpersonennahverkehr – ÖPNV auf der Straße

Nicht immer lohnt sich der Bau von Schienenverbindungen. In Städte und Gemeinden aber auch in einzelne Stadtteile ist dabei eine bedarfsgerechte Linienführung von Bussen wichtig. Auch diese muss ständig überprüft und verbessert werden

3.3.1. Ausbau der Busverbindungen

In viele Umlandkommunen, aber auch in Darmstadt sowie zwischen den Städten und Gemeinden des Landkreises gibt es gut funktionierende und gewachsene Busverbindungen. Diese gilt es weiterhin bedarfsgerecht und in Zusammenarbeit mit den Kommunen auszubauen. Die schnelle Erschließung von Neubaugebieten und Gewerbegebieten mit dem ÖPNV sowie die Anbindung aller Stadtteile muss dabei immer das Ziel sein. Auch die schnelle innerörtliche Anbindung an Bahnhöfe oder Straßenbahnhaltestellen ist auszubauen, sodass die Attraktivität der entsprechenden Verbindung steigt.

3.3.2. Schnellbusverbindungen in den Landkreis

Bei den Fahrgästen beliebt, aufgrund der Reisezeit, sind die Schnellbusverbindungen in den Landkreis. Dieses System ist weiter auszubauen und aufrechtzuerhalten. Die Verbindung der verschiedenen Verkehrsknotenpunkte soll dabei in Zukunft verstärkt in den Blick genommen werden. Sinkt die Reisezeit, steigt die Attraktivität des ÖPNV. Es ist immer zu prüfen, welche Nachteile durch den Umstieg vom Bus auf eine Bahnverbindung entstehen und im Zweifelsfall auf einen nötigen Umstieg zu verzichten.

3.3.3. Der ländliche Raum im Fokus

Bei der Planung von Busverbindungen gab es in den letzten Jahren immer wieder Diskussionen über den Wegfall von Buslinien wegen mangelnder Auslastung. Wir fordern dabei, die Abschaffung der Buslinie immer genau zu prüfen. Der Fokus dabei muss im ländlichen Raum liegen. Dieser darf nicht abgehängt werden! Daher ist es notwendig, Busse auch auf schwächer genutzten Strecken einzusetzen. Dies ist ein Teil der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum und zur Erschließung dessen unabdingbar.

3.3.4. Elektrobusse Darmstadt und Wasserstoffbusse Landkreis fordern

Die Heag Mobibus hat im Jahresverlauf die Umrüstung eines Teils ihrer Flotte auf Elektrobusse beschlossen. Wir begrüßen diese Umrüstung ausdrücklich! Aufgrund deren Reichweite ist der Einsatz der Busse aber vor allem in den Gebieten der Stadt Darmstadt zu sehen. Daher fordern wir für den Landkreis die Prüfung von alternativen Antriebsformen wie dem Wasserstoff. Hier muss, wie bereits beim motorisierten Individualverkehr beschrieben, die Forschung der TU Darmstadt, unterstützt werden und gegebenenfalls in Modellprojekten umgesetzt werden. So kann auch hier eine Flottenumrüstung perspektivisch ins Auge gefasst werden.

3.4. Sonstige Öffentliche Verkehrsarten

Bei der Bewältigung des Verkehrsaufkommens darf es keinerlei Denkverbote geben. Alle Optionen sind es wert, durchdacht und bewertet zu werden. Keine Möglichkeit darf dabei außer Acht gelassen oder abgetan werden. So sind alternative Verkehrsträger wie Seilbahnen, U-Bahn, Schnelllaufbänder oder ähnliches nicht von vorneherein abzutun, sondern stets auf ihre Machbarkeit zu prüfen und bewerten.

4. Nichtmotorisierter Individualverkehr

4.1. Fahrradverkehr

4.1.1. Allgemeine Forderungen

Gerade in größeren Städten und Gemeinden, vor allem aber in Darmstadt ist das Fahrrad ein wichtiger Verkehrsträger. Die Unterstützung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels gilt es zu sichern und auszubauen. Dabei sind Fachleute wie die Verantwortlichen des „Radentscheids Darmstadt“ in die Planungen einzubeziehen und die Diskussion über die Ideen aufzunehmen.

Wir begrüßen daher auch die Initiative der Stadt Darmstadt mit ihrer Radstrategie und dem dazugehörigen „4 x 4-Programm“ den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsmix deutlich zu erhöhen. Mit dem Bau von abgetrennten Radwegen aber auch der Ertüchtigung und dem Ausbau bestehender Strecken soll und muss die Sicherheit und die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert werden. Anhand dieses Beispiels sind auch die Städte und Gemeinden im Landkreis aufgefordert, Fahrradkonzepte zu erstellen.

Wir unterstützen dabei in der Stadt Darmstadt die in der Radstrategie festgelegten Punkte wie:

- Umsetzung der bundesweiten Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“
- Einführung von schnellen und sicheren Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen
- Dauerhafte und beständige Diskussion mit allen Beteiligten
- Schnelle und priorisierte Umsetzung kleinerer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs
- Schaffung von passender Infrastruktur für E-Bikes (wie bspw. Ladestationen)
- Regelmäßiges Reporting der umgesetzten Maßnahmen

Darüber hinaus gilt es, auch Großprojekte bei der Schaffung der benötigten Radinfrastruktur voranzutreiben. Daher setzen wir uns für folgende Projekte ein:

4.1.2. Ausbau Radschnellweg Darmstadt – Frankfurt

Für die Stärkung des Fahrradverkehrs im gesamten Rhein-Main-Gebiet ist der Ausbau des Radschnellwegs von Darmstadt nach Frankfurt ein wichtiger Bestandteil. Dieser schafft nicht nur die Möglichkeit für Pendler schnell und sicher nach Frankfurt zu kommen, sondern verbindet auch die vielen Anliegerkommunen miteinander. So wird ein großer Beitrag für die Fahrradinfrastruktur dieser Kommunen geschaffen.

4.1.3. Ausbau Radwege Darmstadt – Ostkreis

Die Anbindung der Stadt Darmstadt mit seinen Umlandkommunen ist auch beim Radverkehr ein wichtiges Thema. Dabei sind vor allem die Radwege in den Ostteil des Landkreises Darmstadt-Dieburg auszubauen und zu ertüchtigen. Pendlern und Besuchern muss eine direkte und sichere Möglichkeit zur Nutzung des Rades auf diesen Strecken geschaffen werden.

Dazu zählt der Bau eines Radschnellweges von Darmstadt nach Dieburg. Die Verbindung dieser beiden Städte muss schnell und komfortabel für Radpendler ausgelegt sein. Mit Beleuchtung, Vorfahrt und der entsprechenden Breite von vier Metern ausgestattet, soll dieser Radschnellweg Vorreiter für entsprechende Projekt in Darmstadt und Umgebung sein.

4.1.4. Untersuchung des überörtlichen Radwegenetz

Häufig sind die Radverbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen in den Kommunen gut ausgebaut. Auch die Verbindungen nach Darmstadt haben viele Kommunen gut im Blick. Viel eher fehlt es den Städten und Gemeinden an der überörtlichen Vernetzung zu den Nachbarkommunen. So ist es häufig der Fall, dass mit dem Ausbau und der Ertüchtigung eines kurzen Streckenabschnitts die Fahrzeit in die Nachbarkommune deutlich vereinfacht werden kann. Wir fordern daher eine überörtliche Untersuchung des Radwegenetzes mit anschließender Beratung der Kommunen zur Verbesserung der Radinfrastruktur vor Ort.

4.2. Fußverkehr

Der Anteil des Fußverkehrs am Verkehrsmix nimmt einen größeren Raum ein als vielfach gedacht. Daher ist es wichtig, auch in diesem Bereich klaren Regeln zu folgen und mit einfachen baulichen Maßnahmen passende Fußgängerwege zu schaffen. Diese sind ständig zu überprüfen und bei Bedarf zu verbessern.

Wir fordern daher die Einhaltung folgender baulicher Maßnahmen an stark frequentierten Fußgängerwegen:

- Gehwegbreite von 2,5 m
- Trennung von Rad- und Fußgängerwegen
- Barrierefreiheit der Gehwege sowohl für sehbehinderte (Tastlinien, etc.) als auch gehbehinderte Menschen (Absenkung der Überquerungsstellen, etc.)
- Ausreichende Beleuchtung der Gehwege
- Haltestellen und ähnliches dürfen kein Hindernis darstellen

Mit der Einhaltung dieser Regeln kann ein guter, sicherer und barrierefreier Fußverkehr gewährleistet werden. Die Städte und Gemeinden müssen auf die Einhaltung dieser Regeln sensibilisiert werden! Dazu zählt auch eine bessere Überwachung des ruhenden Verkehrs. Dazu müssen die kommunalen Ordnungsämter personell und finanziell gestärkt werden.

5. Kommunikation und Zusammenarbeit

„Verkehr hört nicht an Stadtgrenzen auf!“ – Dieser Leitsatz muss von jeder der beteiligten Stellen verinnerlicht werden. Das in den letzten Jahren und Jahrzehnten gepflegte Kirchturmdenken zwischen der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg hat zu der nun vorliegenden verfahrenen Situation geführt. Damit muss dringend Schluss sein.

Eine partnerschaftliche und auf Augenhöhe stattfindende Zusammenarbeit ist hier vielmehr das Gebot der Stunde. Dabei geht es sowohl um kurzfristige Maßnahmen als auch die langfristige Planung von strategischen Entscheidungen bei der Verbesserung in allen Verkehrsträgern.

Daher fordern wir einen regelmäßigen Dialog zwischen Stadt Darmstadt, Landkreis Darmstadt-Dieburg, dem Land Hessen (HessenMobil) sowie allen weiteren Verkehrsträgern (DADINA, RMV, etc.). Dieser soll in einem gemeinsamen Arbeitskreis die Verwaltungsspitzen aber auch politische Vertreter zusammenbringen. In dieses zu schaffende Gremium sind entsprechend benötigte Fachleute aus den Kommunen, den Interessenvertretungen oder der Bürgerschaft beratend hinzuzuziehen.

Wichtig ist uns hier ein offener, frühzeitiger und von gegenseitigem Vertrauen geprägter Dialog, bei dem die besten Lösungen für die Bürgerinnen und Bürger gesucht werden. Daher soll dieses Gremium regelmäßig und bedarfsgerecht tagen, aber mindestens einmal im Quartal. Eine zeitnahe Information der Öffentlichkeit im Nachgang der Sitzung ist selbstverständlich.