

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 26.08.2020	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat I Amt: Mobilitätsamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2020/0142 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 547010 Kostenstelle: 068-002-1000 Kostenträger: 5470-11		
Investitionsnummer: Sachkonto: 5485000 / 7125010		

Betreff: Umsetzung eines neuen Verkehrskonzepts für die Straßenbahn in der Stadt
Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg

Vorlage vom: 19.08.2020

Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat stimmt der Umsetzung eines neuen Linienkonzepts für den Straßenbahnverkehr in der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg zu, welches zusätzliche Direktverbindungen und ausgeweitete Bedienzeiten vorsieht.
2. Die für die Umsetzung nötigen Haushaltsmittel ab dem Haushaltsjahr 2022 werden in den entsprechenden Größenordnungen zusätzlich im Haushalt bereitgestellt.
3. Die Umsetzung des neuen Linienkonzepts soll sukzessive über einen Zeitraum von ca. 3 Jahren erfolgen. Das ausgeweitete Angebot soll damit voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 vollständig zur Verfügung stehen.

Anlagen: 20-06-10-Neues Netzkonzept; Präsentation „Die Tram auf neuen Wegen“ von HEAG mobilo (Stand 08.06.2020)

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☒ Ja ☐ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 19.08.2020

Allgemeines:

Im Gemeinsamen Nahverkehrsplan 2019 – 2024 der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg ist das neue Verkehrskonzept für die Straßenbahn als wichtigstes lokales Projekt zum Ausbau des ÖPNV und zum Erreichen der Mobilitätswende enthalten.

Steigende Fahrgastzahlen, die Einwohnerentwicklung in der Region Darmstadt/Dieburg, längere Schul- und Geschäftszeiten sowie die gegenwärtig knapp bemessenen planmäßigen Fahrtzeiten im Straßenbahnverkehr machen eine umfassende Liniennetz- und Fahrplanumgestaltung erforderlich, nachdem in der jüngeren Vergangenheit nur partielle Angebotsanpassungen im Straßenbahnnetz vorgenommen wurden.

Neugestaltung des Liniennkonzepts:

Gegenüber dem im Nahverkehrsplan enthaltenen Entwurf eines neuen Liniennkonzepts konnten durch eine integrierte betriebliche und verkehrliche Optimierung weitere Verbesserungen erzielt werden.

So ist insbesondere ein für die Fahrgäste deutlich attraktiveres, leicht einprägsames Fahrplanangebot mit einem 10-Minuten-Takt auf den Hauptlastlinien auf der Nord-Süd-Achse, der Ost-West-Achse und dem Ast nach Kranichstein vorgesehen. Dadurch wird nicht nur die Bedienungsqualität auf diesen Relationen steigen, sondern auch die Anschlusssicherheit bei Umsteigevorgängen zwischen Bus- und Straßenbahnlinien, wie zum Beispiel an der stark frequentierten Haltestelle Böllenfalltor, kann erhöht werden. Somit wird es auch möglich, das durch die Einführung der Lichtwiesenbahn entstehende Minderangebot an Fahrten zum Böllenfalltor ausreichend zu kompensieren.

Zusätzlich zu den Hauptlastlinien, welche den zentralen Knotenpunkt Luisenplatz andienen, sind zwei ergänzende Linien vorgesehen, welche neue Direktverbindungen von einzelnen Stadtteilen mit dem Hauptbahnhof sowie untereinander herstellen sollen. So soll eine neue Linie zwischen Arheilgen und Griesheim über die Bismarckstraße und den Hauptbahnhof verkehren sowie eine weitere zwischen Eberstadt und Kranichstein, ebenfalls über den Hauptbahnhof und die Bismarckstraße, im Betrieb sein. Schließlich erhält der Stadtteil Kranichstein eine Direktverbindung mit dem Böllenfalltor über den zentralen Umsteigepunkt „Schloss“. Durch die neuen Liniennangebote wird die Verbindungsqualität im Straßenbahnnetz spürbar steigen.

Durch eine Neugestaltung des Fahrplans konnte die vielfach gewünschte Beibehaltung der Schnelllinie 6 zwischen Arheilgen und Alsbach bei weitgehender Sicherstellung der Stabilität des ihr zugrunde gelegten Fahrplans erreicht werden. Damit wird aus der Linie 6 wieder eine echte Schnelllinie, indem sie den heutigen betrieblichen Zustand, bei dem die planmäßig vorgesehene kürzere Fahrtzeit auf Grund von gegenseitigen Behinderungen im Verkehrsablauf zwischen Eberstadt und Arheilgen oftmals nicht realisiert wird, überwinden kann. Die von der Schnelllinie ausgelassenen Halte auf der Strecke werden von den Linien 8 und 1 ausreichend bedient.

Durch die Anpassung der Fahrtzeiten aller Straßenbahnlinien an das tatsächliche Verkehrsaufkommen im Straßennetz soll die Pünktlichkeit erhöht und die betriebliche Abwicklung verbessert werden. Zurzeit können oftmals die vorgesehenen Pausenzeiten des Fahrpersonals wegen Verzögerungen nicht eingehalten werden und entstandene Verspätungen nicht abgebaut werden. Durch einen stabileren Fahrplan wird diesen Mängeln im Sinne der Fahrgäste und des Fahrpersonals entgegengewirkt.

Ein weiteres wesentliches Element des neuen Verkehrskonzepts ist auch die Ausweitung der Hauptverkehrszeit am frühen Abend. Hier ist das heutige Angebot, bei dem der Takt von vielen Linien schon gegen 19 Uhr ausgedünnt wird, nicht mehr zeitgemäß und entspricht nicht den Nutzungsgewohnheiten und der Nachfrage der Fahrgäste. Bei der Ausdehnung der Hauptverkehrszeit über 20 Uhr hinaus werden ebenfalls wichtige Anschlüsse von (über-) regionalen Verkehrsmitteln berücksichtigt.

Im Anhang ist eine Präsentation der HEAG mobilo „Die Tram auf neuen Wegen“, welche den politischen Gremien der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 08.06.2020 vorgestellt wurde, zu finden.

Kosten:

Durch die Umsetzung des neuen Linienkonzepts steigt die Laufleistung um ca. 870.000 Fahrplankilometer (26%) und es werden ca. 59.000 Fahrplanstunden (36%) mehr gegenüber dem gegenwärtigen Fahrplanangebot absolviert. Dafür werden 10 zusätzliche Fahrzeuge beschafft, die auch die vorhandene Reserve verstärken sollen.

Hierfür ergeben sich ab dem Jahr 2022 zusätzliche Aufwendungen welche mit einer Rate von 2% jährlich zu dynamisieren sind. Bei der vorgesehenen stufenweisen Umsetzung des neuen Verkehrskonzeptes entstehen auch die Aufwendungen stufenweise.

In den nachstehend genannten Aufwendungen sind die Mehrbestellungen für den Betrieb der Lichtwiesenbahn und der geplanten Straßenbahnverlängerung in das Ludwigshöviertel nicht enthalten. Diese werden der HEAG mobilo GmbH gesondert vergütet.

Zur Ermittlung der durch die Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts zu erwartenden Mehreinnahmen hat die HEAG mobilo GmbH eine Ausarbeitung des Büros civity vorgelegt, welche eine monetäre Abschätzung auf der Basis der prognostizierten Einwohner- und Fahrgastentwicklung sowie vor dem Hintergrund von Erfahrungswerten enthält. Daraufhin wurden die erwarteten Mehreinnahmen einvernehmlich mit der Nahverkehrsorganisation DADINA und der HEAG mobilo GmbH auf eine Höhe von 2 Mio. Euro/a festgelegt und den Mehraufwendungen direkt gegengerechnet. Diese Mehreinnahmen gehen bei der HEAG mobilo GmbH ein und vermindern somit den von der Wissenschaftsstadt Darmstadt zu entrichteten Kostenanteil für die Mehrbestellungen.

Die entstehenden Mehraufwendungen werden nach Belegenheit auf die Wissenschaftsstadt Darmstadt (78,8%) und den Landkreis Darmstadt-Dieburg (21,2%) aufgeteilt. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wird die Mehrleistungen gemäß dem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) bei der HEAG mobilo bestellen und zunächst zu 100% finanzieren. Der Anteil des Landkreises Darmstadt-Dieburg in Höhe von 21,2 % soll über die DADINA an die Wissenschaftsstadt Darmstadt kraft eines noch zu erwirkenden Beschlusses des Kreistags zurückfließen.

Ab dem Haushaltsjahr 2022 sind somit mit folgenden Bruttomehraufwendungen bei der Wissenschaftsstadt Darmstadt zu rechnen, welche zusätzlich in den Haushalt einzuplanen sind:

Haushaltsjahr	Mehraufwand (brutto, 100%)	78,8 % <i>Stadt Darmstadt</i>	21,2% <i>Landkreis DaDi</i>
2022:	2,81 Mio. Euro	<i>2,215 Mio. Euro</i>	<i>0,595 Mio. Euro</i>
2023:	5,30 Mio. Euro	<i>4,175 Mio. Euro</i>	<i>1,125 Mio. Euro</i>
2024:	7,15 Mio. Euro	<i>5,635 Mio. Euro</i>	<i>1,515 Mio. Euro</i>

Umsetzung:

Die Umsetzung des neuen Linienkonzepts kann nur sukzessive über einen Zeitraum von mindestens 3 Jahren erfolgen, da hierfür zusätzliche Straßenbahnfahrzeuge zu beschaffen und in Betrieb zu nehmen sind. Außerdem werden für die Bereitstellung des vollen Angebotsumfangs über 50 zusätzliche Fahrer/innen benötigt, deren Ausbildung in Summe ebenfalls bis zu 3 Jahre in Anspruch nehmen wird. Dementsprechend soll das Angebot mit dem jeweils zur Verfügung stehenden Personal stufenweise ausgeweitet werden, bis der vorgesehene, im Anhang dargestellte Ergebniszustand erreicht werden kann.

Dezernat I

Dezernat IV

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

André Schellenberg
Stadtkämmerer