

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 04.10.2007	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat Amt: Dezernat III	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss	☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler: I II III VI 15 20 67 Stvv BE	Öffentlich: Ja Nein ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2007/0566 Magistratsbeschluss-Nr. 648

Betreff: Finanzierungsvorlage Reaktivierung der Schienenverbindung Pfungstadt-Darmstadt

Vorlage vom: 19.09.2007

Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat nimmt den Sachstandsbericht zur Reaktivierung der Schienenverbindung Pfungstadt-Darmstadt zur Kenntnis.
2. Der Magistrat stimmt den Betriebskosten von 225.000,-- Euro/a ab dem Haushaltsjahr 2010 unter der Voraussetzung zu, dass für dieses Projekt keine Ausweitung der DADINA – Verbandsumlage erfolgt. Die jährlichen Betriebskosten sind durch Einsparungen innerhalb der DADINA zu erwirtschaften.
3. Mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke ist der Linienverlauf der Linie P zu überprüfen und bedarfsorientiert anzupassen.

Anlagen: Fahrplanentwurf Pfungstadt

Beschluss des Magistrats vom 10.10.2007

Der Vorlage wird zugestimmt.

Begründungsseite zur Magistratsvorlage III vom 25. September 2007

In der Berichtsvorlage-Nr. 2007/0420 (Magistratsbeschluss-Nr. 498 vom 15.08.2007) wurden die überarbeitete Nutzen-Kosten-Untersuchung und die aktuelle Berechnung der Bestellkostenanteile durch den RMV dem Magistrat und den Stadtverordneten zur Kenntnis gegeben.

Am 24.03.2003 hatte die Verbandsversammlung der DADINA die Bereitstellung von jährlich € 350.000 (Stadt Darmstadt = € 175.000, Landkreis Darmstadt-Dieburg = € 175.000) ab Dezember 2005 zum Betrieb der Bahnstrecke Pfungstadt beschlossen. Der RMV wollte sich mit einem Betrag in gleicher Höhe beteiligen.

Am 8.03.2007 nahm die DADINA-Verbandsversammlung die überarbeitete Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Kenntnis und beauftragte die Geschäftsstelle zusammen mit dem RMV, der Stadt Pfungstadt und der DB AG mit der weiteren Umsetzung des Vorhabens. Hiermit waren die Voraussetzungen für die Weiterplanung der Infrastrukturmaßnahmen gegeben.

Im April 2007 teilte der RMV mit, dass der damals festgelegte Betrag wegen zwischenzeitlich eingetretener Änderungen der finanziellen Rahmenbedingungen (z. B. Kürzung der Regionalisierungsmittel, Wegfall der Fahrzeugförderung) nicht mehr realistisch ist. Jetzt soll das Betriebsprogramm zur Kosteneinsparung reduziert werden, in dem am Wochenende und montags bis freitags vormittags weniger Fahrten angeboten werden (s. Anlage), um den Betrag von € 350.000 (ohne Fahrzeuge) zu halten. Gleichzeitig setzt der RMV zusätzliche Kosten in Höhe von € 100.000 (Stadt Darmstadt = € 50.000, Landkreis Darmstadt-Dieburg = € 50.000) pro Jahr für die DADINA für die Beschaffung eines Itino-Triebwagens an, der zusammen mit den zusätzlichen Triebwagen für die Odenwaldbahn (3 Fahrzeuge) bestellt werden könnte. So ergibt sich ein Gesamtbetrag von jährlich € 450.000 (Stadt Darmstadt = € 225.000, Landkreis Darmstadt-Dieburg = € 225.000).

Am 05.09.2007 stimmte der DADINA-Vorstand der beabsichtigten Bereitstellung von jährlich € 450.000 (Stadt Darmstadt = € 225.000, Landkreis Darmstadt-Dieburg = € 225.000) ab dem Jahr 2010 zum Betrieb der Bahnstrecke Pfungstadt – Darmstadt – vorbehaltlich der Zustimmung der Stadt Darmstadt - zu.

Das Konzept beruht auf einer betrieblichen Integration der Bahnstrecke Pfungstadt – Darmstadt in die Odenwaldbahn. Hierdurch kann auch der Fahrzeugpool der Odenwaldbahn für die Pfungstädter Strecke eingesetzt und vorhandene Standzeiten im Darmstädter Hauptbahnhof produktiv genutzt werden. Statt zwei Fahrzeugen (ohne Reserve) wird deshalb nur ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Außerdem entstehen umsteigefreie Verbindungen aus dem Odenwald sowie von den Stationen TU-Lichtwiese, Darmstadt Ost und Darmstadt Nord nach Pfungstadt und umgekehrt. Dies entlastet auch die Darmstädter Innenstadt. Darüber hinaus sichert und stärkt die Bahnstrecke Pfungstadt – Darmstadt die Knotenfunktion des Darmstädter Hauptbahnhofes und trägt zum Erhalt von Regional- und Fernverkehrsanschlüssen bei.

Der Fahrplanentwurf des Rhein-Main-Verkehrsverbundes sieht für die Hauptverkehrszeit z.Zt. folgende umsteigefreien Verbindungen vor (vgl. Anlage):

Vormittags (Lastrichtung Pfungstadt – Darmstadt):

Pfungstadt ab: 6:05 Uhr
 Darmstadt Hbf. an: 6:18 Uhr
 Darmstadt Hbf. ab: 6:18 Uhr (0 min Wartezeit)

Pfungstadt ab: 8:05 Uhr
 Darmstadt Hbf. an: 8:18 Uhr
 Darmstadt Hbf. ab: 8:37 Uhr (19 min Wartezeit)

Pfungstadt ab: 10:05 Uhr
 Darmstadt Hbf. an: 10:18 Uhr
 Darmstadt Hbf. ab: 10:37 Uhr (19 min Wartezeit)

Die Fahrten 5:05 und 7:05 enden ohne Durchbindung am Hauptbahnhof Darmstadt.

Nachmittags (Lastrichtung Darmstadt – Pfungstadt):

Darmstadt Hbf. an: 15:20 Uhr (21 min Wartezeit)
 Darmstadt Hbf. ab: 15:41 Uhr
 Pfungstadt an: 15:53 Uhr

Darmstadt Hbf. an: 17:20 Uhr (21 min Wartezeit)
 Darmstadt Hbf. ab: 17:41 Uhr
 Pfungstadt an: 17:53 Uhr

Darmstadt Hbf. an: 19:20 Uhr (21 min Wartezeit)
 Darmstadt Hbf. ab: 19:41 Uhr
 Pfungstadt an: 19:53 Uhr

Die Fahrten 16:41 und 18:41 enden ohne Durchbindung am Hauptbahnhof Darmstadt. Die weitere Entwicklung des Fahrplanes mit einer verbesserten Durchbindung wird beim RMV ausdrücklich geprüft.

RMV-Geschäftsführer Sparmann hat zugesagt, die Höhe der Fahrzeugkosten für die DADINA (€ 100.000) wegen der Wechselwirkungen mit der Odenwaldbahn noch zu überprüfen. Durch die Integration in den Betrieb der Odenwaldbahn ist es auch möglich, bei Bedarf mit Doppeltraktion nach Pfungstadt zu fahren. Eine Verdichtung des Stundentaktes auf einen Halbstundentakt ist wegen der starken Belegung der Main-Neckar-Bahn schwierig. Wegen der fast abgeschlossenen Verhandlungen zur Fahrzeugbestellung für die Odenwaldbahn benötigt der RMV bis Oktober 2007 die Zusage der DADINA bzw. der Stadt Darmstadt zur Mitfinanzierung der Betriebskosten.

Die Linie P der HEAG mobiBus wird bei Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke vor allem auf dem Abschnitt von Pfungstadt nach Eberstadt - weniger Fahrgäste verzeichnen. Die Einnahmenverluste können voraussichtlich durch betriebliche und planerische Änderungen (Einsparung von Einsatzfahrzeugen, Anpassung des Leistungsangebotes, Neuordnung des Schülerverkehrs) ausgeglichen werden. Auf den Straßenbahnlinien von Eberstadt nach Darmstadt wird es gemäß Nutzen-Kosten-Untersuchung zu keinen signifikanten Fahrgastrückgängen kommen.

Die Integration des Ausbaus Bahnhof Eberstadt in das Projekt Reaktivierung der Schienenverbindung Pfungstadt ist nicht vorgesehen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung müsste hierzu mit einigem Zeitaufwand überarbeitet werden, da die Kosten Auswirkungen auf den NKU-Faktor haben. Zur Zeit finden Gespräche zwischen der DB AG, der Stadt Darmstadt und der DADINA statt. Die DB AG hat ihr Interesse an einer schnellen Lösung deutlich betont. Der Ausbau des Bahnhofs Darmstadt-Eberstadt sollte parallel zum Projekt Bahnstrecke Pfungstadt-Darmstadt von der Stadt Darmstadt und der DB AG mit dem Ziel vorangebracht werden, eine zeitgleiche Umsetzung zu realisieren. Außerdem hat RMV-Geschäftsführer Sparmann zugesagt, die Stadt Darmstadt im Rahmen der Stationsentwicklungsplanung im Hinblick auf eine Sanierung und Aufwertung des Eberstädter Bahnhofes zu unterstützen.

Die für die Stadt Darmstadt anteiligen jährlichen Betriebskosten von 225.000,-- Euro für den Betrieb der Schienenverbindung nach Pfungstadt ab dem Haushaltsjahr 2010 sind durch Einsparungen innerhalb des DADINA - Wirtschaftsplanes zu erzielen. Der städtische Zuschuss an die Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation wird nicht um diese Betriebskosten erhöht.

Darmstadt, 25. September 2007
III wei-br
Nst. 3937

Anlage

Der Dezernent I	Der Dezernent II	Der Dezernent III	Der Dezernent VI
Walter Hoffmann Oberbürgermeister	Wolfgang Glenz Bürgermeister	Klaus Feuchtinger Stadtrat	Dieter Wenzel Stadtrat