

Die WGD gestaltet ihr ÖPNV-Konzept



Fast zehn Jahre nach dem Absetzen der Nord-Ost-Umgehung und der in Vergessenheit geratenen Entlastung der Innenstadt durch verbesserte Anbindung des Ostkreises verfällt die Darmstädter Politik vor den Kommunalwahlen in blinden, panikartigen Aktionismus. Ihr Zauberwort heißt

„Stradadi“. Das ist kein Erzeugnis barocker italienischer Geigenbauerkunst, sondern ein Hirngespinnst zeitgenössischer Politiker. Es soll verschleiern, dass sich Darmstadts Grüne zunächst der Zusammenarbeit mit dem Kreis in Sachen Verkehrspolitik verweigert hatten, um danach kläglich zu scheitern, weil die Anbindung des Landkreises nicht ergebnisoffen und erweiterungsfähig vorangetrieben wurde. Alternative zukunftsweisende Ideen zur Verkehrswende von Bürgerinitiativen wurden bewusst als unerwünschte Konkurrenz unterdrückt, wohl auch um die in den DADINA-Statuten schon offiziell verankerten Monopolstrukturen von HEAG mobilo weiter zu festigen. So sieht es jedenfalls die WGD. Eher wie net!

Die WGD bevorzugt eine direkte Regiotram von Groß-Bieberau über Reinheim, Ober-Ramstadt und Mühlthal nach Darmstadt, was Grün/Schwarz ebenso verhindert wie Direktzüge von Groß-Zimmern nach Frankfurt oder die Verstärkung der Odenwaldbahn durch Verlängerung der S4 von Langen bis Ober-Ramstadt und Groß-Zimmern. Statt in den Ausbau der Schiene zu investieren, will man nun noch schnell die B45 vierspurig ausbauen, ohne die 40 Jahre alten Plänen auf Umweltverträglichkeit zu überprüfen – wie beim Weiterbau der A49. Darmstadts Grüne sind hauptsächlich im Straßenausbau tätig – mit fatalen Auswirkungen auf Klima und Umwelt. Freilich ist der Zustand von Darmstadts Straßen oft mies und Straßenbau wichtig. Aber Verkehrswende ade! So die WGD.

Was verbirgt sich nun hinter „Stradadi“? Das ist eine jüngst (Darmstädter Echo vom 7.10.2020: „Weniger Autos, mehr ÖPNV“) von Stadt, HEAG mobilo und Landkreis gemeinsam geplante GmbH zum „Projektmanagement für die Erweiterung der Infrastruktur, insbesondere Planung und Bau von Straßenbahnen“. Das klingt gut für all die, die beim Wort „Straßenbahn“ Glücksgefühle entwickeln, ist aber nichts Anderes als ein Vehikel zum sterilen Verteilen von Steuergeld an eine Klientel. Stradadi bekommt aus öffentlichen Kassen ca. 12,5 Millionen Euro „Spielgeld“ zum Verschleudern für die Planung einer schmalspurigen Straßenbahnlinie, die entlang bestehender, ungenutzter Bahngleisen verlaufen soll und einen jämmerlichen Nutzen-Kosten-Faktor von nur 0,5 aufbringt (selbst nach „Schönung“ durch bezwecktes Aufblähen von Fahrzeiten für die alternativen Busse). Für viele Millionen Euro wird eine Strecke geplant, die niemals Chance auf Förderung haben (und deshalb nie gebaut werden) wird. Dieses Spukgebilde würde nur zwei Gemeinden im Ostkreis anbinden, dafür aber acht Kommunen von den erfolgreichen Schnellbussen von und nach Darmstadts Innenstadt abhängen. Auch wäre dieser Plan nicht erweiterungsfähig nach Groß-Umstadt und böte keine Vernetzungsmöglichkeit mit der Odenwaldbahn. Das Beispiel der unsäglichen Lichtwiesenbahn ohne Anschluss an ein bestehendes Bahnnetz macht weiter Schule. Genau das muss die WGD verhindern. Eher wie net!

Stradadi soll auch eine in Weiterstadt höchst umstrittene Straßenbahnstrecke weiterplanen, die immerhin mit dem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,27 von der Bundesregierung gefördert werden könnte. Die Darmstädter Politik verfolgt damit ein Projekt, das die Weiterstädter Bürgermeisterpartei SPD wegen der fehlenden Anbindung von Stadtteilen kritisch betrachtet. Nach den Interessen der Betroffenen wird also gar nicht erst gefragt. Diese möchten (lt. Wahlprogramm) eine „eine Technologie-offene Planung für elektro- oder wasserstoffbasierende, nicht schienengebundene und leisere Transportsysteme weiter-treiben.“ Die WGD bleibt bei der Schiene, ist aber offen für Alternativen.



Eine solche Ergebnisoffenheit wünscht sich die WGD auch für den Ostkreis. Aber die Verkehrsgipfel-Teilnehmer haben sich niemals ernsthaft mit Alternativen auseinandergesetzt. An Exkursionen von Bürgerinitiativen nach Bad Wildbad 2019 und Heilbronn 2020 nahm man nicht teil – das könnte ja nur helfen, Vorurteile gegen eine dort erfolgreiche, normalspurige Regionalstadtbahn abzubauen. In den Präsentationen auf dem Verkehrsgipfel kam das Konzept „123 km Zukunft für Gersprenztalbahn und Odenwaldbahn“ bewusst nicht vor; denn es widerlegt die DADINA-These von der „Unmöglichkeit einer Stadt-Land-Bahn“ von Groß-Bieberau über Reinheim, Ober-Ramstadt, Mühlthal, TU-Lichtwiese und Ostbahnhof nach Darmstadt. Dennoch: Auf größtenteils vorhandenen Schienen könnten nach Vorstellung der WGD auf diese Weise rund 30.000 Menschen eine neue umsteigefreie Verbindung mit Darmstadts Innenstadt erhalten. Stattdessen schauen die grünen ÖPNV-Dezernenten und ihre Koalitionspartner dem drohenden Schienenabriss in Groß-Bieberau lieber sprach- und tatenlos zu, gerade mal 14 km vor den Toren Darmstadts. Die WGD staunt über diese politische Stumpfheit, weiß aber: Ihre Farbe ist grün! Eher wie net!

Völlig außerhalb des Blickfelds der Verkehrsgipfel-Parteien liegt der regionale Aspekt. Darmstadts Innenstadt ist ein wichtiges Verkehrsziel, aber auch die Bedeutung von Frankfurt und dem Rhein-Main-Gebiet wächst weiter. Dorthin wird jedoch die Schmalspur-Tram der HEAG mobilo niemals umsteigefrei fahren können. Was Darmstadt als wachsende Großstadt stattdessen braucht, ist längerfristig eine Art Darmstädter S- oder Ring-Bahn auf Normalspur mit schnellen Nahverkehrs-Anschlüssen in den Großraum Frankfurt bei bedarfsgerechter Anbindung des Landkreises. Die WGD möchte die vorhandenen ausrangierten Gleise wieder ertüchtigen und ausbauen. Diese Möglichkeiten völlig zu übersehen und stattdessen eine teure und nicht regional vernetzbare Straßenbahn in unmittelbarer Nachbarschaft zu bauen, widerspricht nicht nur der Logik moderner, zukunftsweisender Verkehrspolitik, sondern schlägt den Steuerzahlern wieder einmal ins Gesicht. So sieht es jedenfalls die WGD!

Die WGD tritt insbesondere auch für die Stadtregion im politischen Zusammenwirken von Stadt und Landkreis ein. Weil wir bezahlbaren Wohnraum verknüpft mit Klimaschutz wollen, ist eine ganzheitliche, vernetzte Planung für Wohnraum und Gewerbe angebracht, die das Umland mit einbezieht. Dazu gehört eine bedarfsgerechte Verkehrspolitik. Die Horrorfahrzeiten vom Ostkreis über Luisenplatz zum Hauptbahnhof mit Anschluss ans Rhein-Main-Gebiet werden keinen Pendler vom Auto auf die Schiene locken. Groß-Zimmern und Roßdorf brauchen Normalspurgleise mit Frankfurt-Perspektive. Die bereits vorhandene „Nordostumfahrung auf der Schiene“, die zweigleisige Odenwaldbahn zwischen Ostbahnhof, Nordbahnhof und Hauptbahnhof, muss ausgebaut werden, um von modernen elektrischen Regional- und S-Bahnen aus Groß-Bieberau, Groß-Zimmern und Reinheim genutzt werden zu können. Dies würde den ÖPNV-Knoten Luisenplatz, den Rhörring, die Heinrichstraße und den Cityring von Pendlern entlasten, die gar nicht dorthin wollen, sondern schnell und bequem zu ihren Arbeitsplätzen im größeren Rhein-Main-Gebiet. Die WGD möchte keine weiteren sternförmig über den Luisenplatz führenden Straßenbahnen mehr. Sie will Tangentialverkehre über einen S-Bahn-Ring um Darmstadt herum abfangen und so die Innenstadt von unnötigem Verkehr entlasten. Und sie möchte ein Nahverkehrsnetz, das sich nahtlos in das der Großregion Frankfurt einfügt. Solche Konzepte möchte die WGD mitgestalten!

Wenn die Züge auf anderen vergleichbaren Bahnstrecken im RMV-Gebiet schon 2020 deutlich häufiger fahren als bei uns, dokumentiert dies nur die jahrelangen Versäumnisse grüner ÖPNV-Dezernenten und ihrer Koalitionspartner. Darum vertrauen Sie bei Ihrer Wahl diesmal der WGD.

ÖPNV intelligent vernetzen – WGD wählen! Eher wie net!

V.i.S.d.P.: Der Vorstand der Wählergemeinschaft Darmstadt (WGD) e.V.
Frankfurter Landstraße 242, 64291 Darmstadt; <http://wg-darmstadt.de>

