Fraktion FUCHS in der Gemeindevertretung Mühltal

Die Fraktion FUCHS in der Gemeindevertretung Mühltal bringt zur Behandlung in der Sitzung am 5. Februar 2019 unter dem Arbeitstitel

Stellungnahme zu ÖPNV-Planung

folgenden

Antrag

ein:

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Mühltal beschließt, daß die Gemeinde Mühltal der DADINA im Rahmen der vorgesehenen Anhörung des „Gemeinsamen Nahverkehrsplanes der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg 2019-2024“ die folgenden Anregungen vorträgt:

1. Die Straßenbahnlinie „Schnelle 6“ sollte erhalten bleiben. Sie ist in Verbindung mit der Buslinie K 50 mit Umstieg an der Wartehalle Eberstadt gegenwärtig eine gute Verbindung aus Nieder-Beerbach in die Darmstädter Innenstadt. Wünschenswert ist insofern eine pünktliche Anbindung.

2. Die vorgeschlagene Busverbindung „PE“ wird begrüßt. Diese sollte den Bahnhof Mühltal direkt anfahren und an die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Züge angebunden werden. Überdies sollte die Linie über die Dornwegshöhstraße und die Alte Darmstädter Straße führen, um auch hier direkte Anbindungen an den Bahnhof anzubieten.

3. Ergänzend wird eine Busverbindung vom Bahnhof Mühltal über die Alte Darmstädter Straße, die Dornwegshöhstraße, die Bergstraße, Waschenbach und Frankenhausen nach Modau vorgeschlagen, die stündlich fährt und an die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Züge angebunden ist. Von Frankenhausen nach Modau dient diese Linie der Möglichkeit, in Modau insbesondere einkaufen zu gehen, ansonsten der Anbindung an den Bahnhof.

4. Am Orthopädiezentrum in Nieder-Ramstadt sollte eine beidseitige Haltestelle eingerichtet werden, an der alle hier entlangfahrenden Busse halten.

5. Im Zuge der teilweisen Umlegung einer Linie „NE“ nach Nieder-Beerbach sollte versucht werden, die Verbindungen von Neutsch bzw. dann auch von Nieder-Beerbach der Linie „NE“ zumindest alternierend auf der Linie „N“ fahren zu lassen. Aus Sicht der Nutzer ist der Umweg durch Traisa ein großer Mangel dieser Verbindung. Die Anzahl der Verbindungen für Traisa soll gleich bleiben.

6. Zur Minderung von Bahnverspätungen, die dadurch entstehen, daß Züge in Ober-Ramstadt bei Verspätungen von Zügen aus Darmstadt/Frankfurt in Nieder-Ramstadt warten müssen, wird ein zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Nieder-Ramstadt nach Ober-Ramstadt vorgeschlagen, und zwar zumindest auf einem kurzen Teilstück, z. B. im Bereich des

Bahnhofes Mühltal. Die Züge könnten sich dann im Bereich des zweigleisigen Ausbaues begegnen.

7. Es wird eine „Dynamische Fahrgastinformation“ (DFI) für zwei Bushaltestellen vorgeschlagen. An der Haltestelle „Mühltal Bahnhof“, direkt an der B 449 in Richtung Darmstadt, sowie an der Haltestelle „An der Bruchmühle“ in Nieder-Ramstadt ist dies besonders sinnvoll. Am Bahnhof ist insbesondere nicht klar, ob beispielsweise eine Bahn schon gefahren ist bzw. ob sich der Fußweg zum Bahnhof selbst noch lohnt. An der Haltestelle „An der Bruchmühle“ ist häufig nicht klar, in welche Richtung der nächste Bus fahren wird.

8. Das Konzept „123 Kilometer Zukunft“ wird unterstützt. Es schlägt diverse Verbesserungen für den ÖPNV vor, weswegen es beispielsweise große Anerkennung des Landrates des Odenwaldkreises, Frank Matiaske, erfährt.

9. Es soll darauf geachtet werden, daß Fahrgäste in Zügen und Bussen nicht wegen Überfüllung nicht mitfahren können. Für Mühltal ist dieses Problem zu Berufsverkehrszeiten relevant, denn in Mühltal steigen im morgendlichen Berufsverkehr die letzten Fahrgäste in die oft überfüllten Fahrzeuge des ÖPNV in Richtung Darmstadt.

10. Eine stündliche Anbindung der Odenwaldbahn nach Frankfurt ist sinnvoll.

11. Die Zahl der Straßenbahnfahrten ab der Haltestelle Böllenfalltor sollte mit faktischem 7,5-Minuten-Takt zu Berufsverkehrszeiten erhalten bleiben. Die Menge der zu transportierenden Fahrgäste und die Ungewißheit, wann der Bus aus Mühltal über den Stau auf der B 449 am Böllenfalltor tatsächlich ankommt, erfordert die sich daraus ergebende Zahl der Straßenbahnen und deren Fahrfrequenz.

12. Die Haltestelle Böllenfalltor oder alternativ eine andere Umsteigehaltestelle sollte vollumfassend behindertengerecht ausgebaut werden. Dies erfordert auch die steigende Zahl älterer Menschen, die Busse und Bahnen vermehrt nutzen möchten, was zur Entlastung der übrigen Verkehrsträger beiträgt und auch politisch gewollt ist.

13. Sollte die sogenannte „Lichtwiesenbahn“ gebaut werden, sollte sie unmittelbar bis an die Haltestelle der Odenwaldbahn „TU-Lichtwiese Bahnhof“ geführt werden. Damit entstünde bei angemessener Taktung eine akzeptable Anbindung von der Odenwaldbahn in die Darmstädter Innenstadt. Da die Straßenbahn der Linie 2 an die Lichtwiese nach dem bislang vorliegenden Modell insbesondere zu Berufsverkehrszeiten genutzt wird, fährt sie einen Weg jeweils leer. Dieser „leere Weg“ könnte mit Fahrgästen aus bzw. für die Odenwaldbahn gefüllt werden, deren Berufsverkehrswege gegenteilig verlaufen.

14. Eine „ÖPNV-Flat“ zu günstigen Konditionen, die jüngst auch von größeren Parteien vorgeschlagen wurde, wird begrüßt. Dies wäre ein wichtiger Schritt für eine größere Akzeptanz des öffentlichen Personennahverkehrs.

15. Eine kombinierte Bus-Radfahrspur an der B 449 zwischen Trautheim und dem Böllenfalltor wird befürwortet.

16. Insbesondere am Bahnhof, aber auch an anderen wichtigen Haltestellen des ÖPNV sollten weitere Stellplätze für PKW und Fahrräder errichtet werden.

17. Es wird positiv gesehen, wenn Busse und Bahnen mit freiem WLAN ausgestattet sind.

Der Antrag soll zuvor im Umwelt-, Entwicklungs- und Bauausschuß beraten werden.

Begründung

Problem:

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) dient zwar den Bürgerschaften zahlreicher Kommunen, wird aus guten Gründen aber zentral organisiert. Mitunter können jedoch die zentralen Organisatoren nicht jedes Detailproblem kennen, das die Bürgerschaften der jeweiligen Kommunen in Bezug auf den ÖPNV haben. Vorgesehen ist deshalb, daß die Kommunen Stellungnahmen zur zentralen Planung abgeben. Ob diese Stellungnahmen konkret in die Planung einfließen, ist zwar nicht sicher, aber es ist zumindest vorgesehen, daß die jeweiligen Interessenslagen zusammengetragen werden.

Lösung:

Die Gemeinde Mühltal beteiligt sich am Anhörungsverfahren und legt ihre Interessen zum ÖPNV dar. Eine finale Realisierbarkeit der eingebrachten Vorschläge ist weder notwendig noch vorgesehen, denn es geht insbesondere darum, die Interessenslagen aus Sicht der Kommunen darzulegen.

Kosten:

Der Gemeinde Mühltal entstehen keine Kosten. Sie hat durch die Teilnahme am Anhörungsverfahren aber die Möglichkeit, Verbesserungen des ÖPNV zu erreichen und Verschlechterungen zu vermeiden.

64367 Mühltal, den 15. Januar 2019

Christoph Zwickler als Vorsitzender der Fraktion FUCHS