

Weiterstadt, den 21. April 2020

Pressemitteilung

Straßenbahn nach Weiterstadt

Es wird höchste Zeit,

Autor Martin Möllmann

Der Landkreis DADI und die Stadt Darmstadt hatten für Mitte Dezember '19 zu einem Verkehrsgipfel eingeladen. Eindeutiger Tenor im Ergebnis dieses Gipfeltreffens war, dass der Ausbau des regionalen Schienenverkehrs eine hohe Priorität haben muss, die Aufnahmekapazität für den Busverkehr ist im Stadtgebiet Darmstadt erreicht. Während im Ostkreis aus formalen Gründen die finanzielle Förderung durch Bund und Land derzeit noch in Frage steht kann Weiterstadt dies Bedingung erfüllen. Der volkswirtschaftliche Nutzen muss größer sein als die Kosten, der rechnerische Faktor somit größer als der Wert 1. Dies ist in eine Nutzenkostenuntersuchen NKU nachzuweisen.

Vor über 30 Jahren , bei den Kommunalwahlen '89 war das Thema Straßenbahn-Weiterstadt Forderung der ALW. 2001 gab es dann die erste Studie, die einen positiven Nutzenkosten-Faktor für dieses Umweltprojekt in Aussicht stellte, dies wurde 2006 in einem Gutachten bestätigt, auch die Machbarkeitsstudie 2019 bestätigte die Sinnhaftigkeit dieses Projektes zur dringend erforderlichen Verkehrswende erneut und hat je nach Variante einen positiven Nutzenfaktor von 1,27 ermittelt

Bei diesem bereits vergangen Zeithorizont ist es unverständlich wie von Seiten der SPD Bedenken geäußert werden, das Straßenbahnprojekt nicht zu überstürzen wie die örtliche Presse berichtete.

Unverständlich ist das Kostenargument bezüglich der Ertüchtigung der Hochtannerbrücke, bereits 2010 ist die Deutsche Bahn AG auf die Stadt mit dem Hinweis, zugekommen dass diese Brücke im Zuge der ICE-Planung ersetzt werden muss. Hier ist zögerliches Handeln unangebracht, ganz im Gegenteil sind hier kostenmäßige Synergien mit den DB-Kosten zur ICE-Strecke zu sichern. Soll die DB zunächst eine Fuß-und Radwegbrücke neu bauen, die Weiterstadt später erneut durch eine kombinierte Tram und Radgehweg Brücke ersetzt – Schilda lässt grüßen.

Planung und Bau einer Straßenbahnlinie müssen gründlich, vorbereitet werden und brauch in der bautechnischen Umsetzung Zeit. Jedoch in dem Zeitrahmen in dem Weiterstadt 30 Jahre diskutiert, haben andere Städte im Umfeld mehrere Straßenbahnlinien nacheinander ausgebaut,

nach Kranichstein, nach Arheilgen-Nord, nach Alsbach-Süd. Überall dort gab es kritische Stimmen und Probleme, die gelöst werden mussten – und auch konnten! Die genannten Bahnverlängerung haben jeweils mit individuellen Lösungsansätzen zum Erfolg geführt, der Straßenbahn wurde in den genannten Ortsteilen erfolgreich angenommen!

Wir in Weiterstadt müssen unser Strab-Projekt gemeinsam mit DADINA angehen und für schwierige Situation Lösungen finden. Daher ist es zu begrüßen, dass Kreis DADI, Stadt Da und HEAGmobilo eine Planungsgesellschaft gründen werden, die mit reichem Erfahrungsschatz die anspruchsvolle Streckenplanung realisieren kann.

Sicherlich ist dies an kostenintensives Projekt, es sind aber auch viele Schultern, die dies gemeinsam tragen können. Eine Verteilung für die in unserer Gemarkung anfallenden Kosten wird in weiteren Schritten mit Kreis und DADINA zu klären sein, mit erheblichen Anteilen beteiligt sind Bund und Land mit bis zu 80 % der förderfähigen Kosten. Weitere Kostenträger z.B. DB mit anteiligen Brückenkosten sind zu aktivieren.

Die Machbarkeitsstudie 2019 geht von einer Straßenbahnverbindung, je nach Variante, von Braunshardt (Unterführung-Forststraße) entlang der DB zum Bahnhof Weiterstadt, über Bahnhofstraße, Darmstädter Straße, nach ebener Kreuzung der B42 zur Hochtanner Brücke, über die Straße am Dornbusch (Partiell über Strabag-Gelände) zur Ried- bzw. Riedbahn Straße und von dort über Da-Mainzer Straße, Waldkolonie zum Hbf Darmstadt und Linienweiterführung in die Darmstädter Innenstadt aus (das Linienende könnte dann z.B. am Böllenfalltor oder in einem anderen Stadtteil liegen). Diese Beschreibung ist nicht abschließen und wird sicherlich im anstehenden Planungsprozess noch modifiziert werden.

Insgesamt investiert auch HEAGmobilo in neue Betriebsanlagen und neue Fahrzeuge um den bereits hohen Fahrkomfort der modernen Straßenbahnfahrzeugen weiter zu steigern.

Im Zuge dieser ÖPNV-Planung werden auch die Buslinien angepasst, so sieht die Machbarkeitsstudie eine Stadtbuslinie vor, die die Verknüpfung zum Bahnhof und zur Straßenbahn herstellt und ähnlich der heutigen WE-Linien die nördlichen Ortsteile mit dem Schulcampus verbindet und weiter bis in den Ortsteil Riedbahn durchgehend geführt wird.

Die neue Weiterstädter Straßenbahnlinie wird ein Meilenstein auf dem Weg zur Verkehrswende sein.

Autor Martin Möllmann (MM)