

Stadtbahn- und Buskonzept für Darmstadt gegen Verkehrsinfarkt
(Zukunftsszenario)

Darmstadt März 1991

**Bürgerverband zur Förderung
des Schienenverkehrs e.V.**
Regionalverband Darmstadt / Umland
Thomas Blum
Dieselstr. 3a
6100 Darmstadt
Tel: (06151) 82520
Fax: (06151) 784648

VCD Darmstadt e.V
Peter Rieken
Beckstr. 8
6100 Darmstadt
Tel.: (06151) 45619

A.) Die Verkehrssituation in Darmstadt ist durch folgende Fakten gekennzeichnet:

- 1.) Ein zählfließender bis ruhender Kraftfahrzeugverkehr, dessen Ausmaß und Zunahme die Lebensqualität in der Innenstadt und in Wohngebieten Darmstadts auf kaum noch erträgliche Weise verschlechtert.
- 2.) Ein wachsender Gelegenheitsverkehr, hervorgerufen durch die Zusammenballung von Verwaltungsstellen und Dienstleistungsunternehmen, durch den Stadt und Umland auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten (HVZ) belastet werden.
- 3.) Eine permanente Gesundheitsgefährdung durch den KFZ-Verkehr, die sich sowohl aus stetig steigenden Unfallraten als auch durch die direkten und indirekten Schadstoff-Emissionen der Verbrennungsmotoren zusammensetzt.
- 4.) Eine Fortsetzung des Baus von Schnellstraßen und Umgehungsstraßen, deren Landschaftsverbrauch letztlich nur dazu dient, die Autofahrer fünf Minuten schneller zu Stau und Parkplatzchaos zu führen.
- 5.) Ein städtisches Nahverkehrsunternehmen (HEAG), dem durch mangelhafte oder fehlende politische Vorgaben die Innovationskraft und damit die Attraktivität fehlt.
- 6.) Ein Regionaler Nahverkehrsverband (RNV), der seinem Ziel, die Verkehrsleistungen zwischen Stadt und Umland zu koordinieren, nur mit größter Mühe nachkommen kann, da die einzelnen Kommunen wenig Bereitschaft zu finanziellen Vorleistungen erkennen lassen und der RNV personell unterbesetzt ist.
- 7.) Ein Anteil am öffentlichen Personenverkehr, der mit ca. 25 - 30% am Gesamtverkehr -in einigen Verkehrsbeziehungen sogar noch darunter- weit unter seinem Leistungsvermögen liegt.
- 8.) Ein erheblicher Zeitverzug bei dem weiteren Ausbau und der Modernisierung des ÖPNV-Netzes, z.B. "Schnelle Sechs", Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, Brückenbauwerk am Hauptbahnhof.
- 9.) Die Gefahr, daß erneut ein Jahrzehnt vergeht, ohne daß ein an Mensch und Umwelt orientiertes Verkehrskonzept für Darmstadt auf den Weg gebracht wird, das nicht nur isolierte Einzelmaßnahmen zum Inhalt hat.

B.) Voraussetzung für eine dauerhafte Entschärfung der Verkehrssituation in Darmstadt und Umgebung ist die Verlagerung von Individualverkehr auf moderne und leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel. Die chronische Verstopfung der Straßen ist nicht durch deren weiteren Ausbau, neue Tiefgaragen oder ein intelligentes Parkleitsystem zu beseitigen, da solchen Maßnahmen i.d.R. nur kurzfristiger Erfolg beschieden ist (Beispiel: Umgehungsstraße Eberstadt, Parkleitsystem Köln: Anzeigen werden ignoriert). Falls seitens der Kommunalpolitik die "Sowohl-als-Auch"-Strategie der Förderung sowohl des ÖPNV als auch des PKW-Verkehrs fortgesetzt werden sollte, besteht die reelle Gefahr, daß nicht nur der öffentliche Nahverkehr unter die (Auto)-Räder kommt. Auch das Verkehrschaos, das alltäglich zu Zeiten des Berufsverkehrs beobachtet werden kann, gerät allmählich zu einem sozialen Pulverfaß: welcher Arbeitnehmer ist bereit, täglich eineinhalb Stunden oder mehr im Dauerstreß auf Darmstadts Straßen zuzubringen? Dieser Effekt wird umso ausgeprägter, je mehr sich Darmstadt zu einer Stadt entwickelt, die mehr Dienstleistungsgewerbe als produzierendes Gewerbe aufweist. Unter diesem Aspekt muß - auch im Hinblick auf das umstrittene Projekt "Technologiepark Gehaborner Hof"- dringend der öffentliche Nahverkehr in Darmstadt von Grund auf saniert werden; auch auf den Hauptstrecken der HEAG ist der Zustand der ÖPNV-Verkehrsanlagen nur als mäßig zu bezeichnen.

Der Ausbau von ÖPNV-Strecken ist voranzutreiben:

- 1.) Deutlich attraktiverer Nah-Schnellverkehr zur Erschließung des Umlands durch Regionalbahnen.
- 2.) Engmaschiges, vom Straßenverkehr möglichst unabhängiges Stadtbahnnetz.
- 3.) Sinnvolle Ergänzung des Stadtbahnnetzes auf weniger frequentierten Durchmesser- und Ringlinien durch Omnibusse.
- 4.) Zubringerbuslinien zur Feinverteilung der Verkehrsströme von der Stadtbahn in die Stadtrandbezirke bzw. in die kleineren Orte. In sehr schwach frequentierten Verbindungen kann diese Aufgabe durch einen Rufbus oder ein Anrufsammeltaxi (AST) erfüllt werden.

Verkehrsberuhigung, Parkraumbewirtschaftung und die Förderung von Fahrrad und Fußgängern stellen weitere Mosaiksteine in einem Gesamtverkehrskonzept dar.

C.) Inhaltlicher Schwachpunkt bisheriger Verkehrsplanungen in Darmstadt und Umgebung ist die meist ausschließliche Betrachtung von vereinzelt Verbesserungsmaßnahmen. Die hier aufgeführten Linienerweiterungen sollen nicht nur einfach die im ÖPNV vorhandenen Lücken schließen, sondern auch im Gesamtnetz sinnvoll integriert werden. Dazu sind über die Neubauten hinaus zahlreiche Änderungen im heute bestehenden Netz notwendig. Das hier aufgezeigte Szenario resultiert aus folgenden Überlegungen:

- * Alle Verkehrsrelationen, die ein hohes Verkehrspotential besitzen, werden direkt durch Stadtbahnlinien bedient (Grundnetz).
- * Verkehrsbeziehungen, die ein mittleres oder schwaches Aufkommen an Fahrgästen erwarten lassen, werden durch Buslinien abgedeckt.

In folgender Aufstellung sind alle Stadtbahnlinien und ergänzende Omnibuslinien aufgeführt, wichtige Umsteigeknoten sind fett gedruckt. Im Anschluß daran wird die vorgeschlagene Linienführung begründet.

1.) Übergeordnete Linien (Stadtbahnlinien -> Grundnetz)

Nr. Streckenführung

- 1 entfällt, Übernahme des Verkehrs durch Linien 3, 6/8 und 7/9/F/W sowie DB-Regionalbahn Richtung Eberstadt-Pfungstadt
- 3 **Griesheim Bahnhof (P + R) - Hauptbahnhof - Bismarckstraße/Gericht - Luisenplatz - Bessungen - Ludwigshöhstraße - Cooperstraße - Marienhöhe - Eberstadt Frankenstein**
Bisher sind Bessungen und Eberstadt nur auf Umwegen und nur zeitweise verbunden über Linien 3, R (im Berufsverkehr), 6/7/8 mit zweimaligem Umsteigen. Sollten die Kasernen der US-Streitkräfte künftig als Wohngebiet genutzt werden, wäre dieses optimal an die Innenstadt angebunden. Solange die Straßenbahnbrücke am Hauptbahnhof nicht realisiert ist, wird die Linie 3 bis nach Griesheim Bahnhof verlängert.
- 4 **Weiterstadt Bahnhof - Sudetenstraße - Rudolf-Diesel-Straße - Industriegebiete Weiterstadt Nord/Süd - Waldstraße - Bahnhof Riedstraße - Bunsenstraße - Pallaswiesenstraße - Luisenplatz - Böllenfalltor**
Weiterstadt ist bisher nur unzureichend an Darmstadt über die Buslinien K58 und 5506 angebunden. Mehrfaches Umsteigen ist zur Erreichung der Ziele in der Regel erforderlich; der zentrale Umsteigeknoten Luisenplatz wird überhaupt nicht angefahren. Die Linienführung in Weiterstadt ist selbst für Eingeweihte nur schwer verständlich, da die Busse stets wechselnde Ziele haben. Diese neue Linie erschließt gleichzeitig die Industriegebiete in Weiterstadt und ermöglicht an der Haltestelle Bunsenstraße einen Übergang zur Buslinie W zum Hauptbahnhof und zum Verlegerviertel.
- 5 **Kranichstein Bahnhof - Bartningstraße - Schulzentrum/Meßplatz Nord - Schenckallee - Frankfurter Straße - Pallaswiesenstraße - Luisenplatz - Rhein/Neckar-Straße - Hauptbahnhof**
Als Stadtteil mit ca. 7.000 Einwohnern ist Kranichstein bisher durch die Linien K und H angebunden. In der Hauptverkehrszeit reicht die Kapazität der Buslinien selbst mit Verstärkungsfahrten nicht aus, die Verkehrsspitze in einer für den Fahrgast akzeptablen Weise zu bewältigen. Diese Linie ist von daher als vordringlich zu bezeichnen. Durch die Linienführung über den Meßplatz Nord ist das Schulzentrum Vogelsbergstraße/Arheilger Straße direkt an Kranichstein angebunden, an der neu einzurichtenden Haltestelle Schenckallee ergeben sich günstige Anschlüsse zu Merck (WM, 6, 7, 8) und in das Industriegebiet Nord (R).
- 6 **Arheilgen/Hofgasse - Merck - Nordbahnhof - Schenckallee - Pallaswiesenstraße - Luisenplatz - Rhein/Neckarstraße - Eberstadt Frankenstein - Zwingenberg Bhf**
Schnellinie
- 7 **Arheilgen/Hofgasse - Merck - Nordbahnhof - Schenckallee - Pallaswiesenstraße - Luisenplatz - Rhein/Neckarstraße - Eberstadt Frankenstein**

- 8 **S-Bahn Wixhausen - Arheilgen - Merck - Nordbahnhof - Schenckallee - Pallaswiesenstraße - Luisenplatz - Rhein/Neckarstraße - Eberstadt - Alsbach - Zwingenberg Bahnhof**
Die Linien 6 und 7 werden beibehalten, die Linie 8 über ihre derzeitigen Endpunkte hinaus verlängert. Auf den Abschnitten Wixhausen/Stadtteilgrenze - Rhönring und Bismarckstraße/Gericht - Eberstadt/Wartehalle sowie Eberstadt/Friedhof - Zwingenberg/Stadtgrenze sind -soweit noch nicht vorhanden- eigene Gleiskörper zu errichten; in Seeheim sollte die Straßenbahn zur Einsparung einer Straßenkreuzung und einer Langsamfahrstelle in die unterdessen zurückgebaute Alte Bergstraße verlegt werden.
- 9 **Wolfskehlen Bhf - Griesheim Bhf - Waldfriedhof (P + R) - Hauptbahnhof - Rhein/Neckarstraße - Luisenplatz - Ostbahnhof - Aschaffener Straße (P + R) - evtl. Groß Zimmern**
Der bisherige Streckenabschnitt Schloß - Böllenfalltor der Linie 9 wird nun von der neuen Linie 4 (Weiterstadt - Böllenfalltor) bedient. Auf dem betrieblich stillgelegten Streckenabschnitt Schloß - Ostbahnhof ist im Rahmen des Umbaus der Landgraf-Georg-Straße ein eigener Gleiskörper vorzusehen. Die Verlängerung zur Aschaffener Straße bindet den dort am Ende der Ausbaustrecke der B26 zu errichtenden Park&Ride-Parkplatz an die Innenstadt an. In einer weiteren Ausbaustufe des Darmstädter Nahverkehrsnetzes ist die Stadtbahn bis nach Groß-Zimmern zu verlängern. Außerdem sollte eine westliche Verlängerung nach Wolfskehlen geprüft werden. Mit der dann neu entstehenden Bundesbahn/Stadtbahn-Verknüpfung an den Bahnhöfen Griesheim und Wolfskehlen wird die bestehende Bedarfslücke in der Verkehrsbeziehung Darmstadt - Ried - Südwesthessen - Worms sinnvoll geschlossen. Am neuen Bahnhof Griesheim sollte ein P + R-Platz angelegt werden. Die Linie 9 sollte beschleunigt werden, die von der Schnelllinie 9 dann nicht bedienten Halte können von der Linie 3 übernommen werden.

2.) Ergänzendes Busnetz (Durchmesser- und Ringlinien)

Nr. Streckenführung

D entfällt, Übernahme des Verkehrs durch Linie 9

F Oberwaldhaus - Luisenplatz - Rhein/Neckarstraße - Heimstättensiedlung
Der bisherige Streckenabschnitt Berliner Allee - Haasstraße wird von der neuen Linie W übernommen. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Linie K wird somit die bisherige Linie H überflüssig.

H entfällt, Übernahme des Verkehrs durch Linien 5 und F

K Jagdschloß Kranichstein - Bartningstraße - Kranichsteiner Straße - Luisenplatz - Rhein/Neckarstraße - Hauptbahnhof - Kleyerstraße - Heimstättensiedlung
Die direkte Streckenführung von Kranichstein (Wohngebiete) zum Industriegebiet PTZ (Arbeitsplätze) wird aufrechterhalten. Das Einzugsgebiet entlang der Kranichsteiner Straße wird somit weiterhin mit einer Buslinie abgedeckt. Weiterhin ist der Hauptbahnhof mit einer direkten Buslinie mit dem Industriegebiet PTZ verbunden. Durch zeitgleiche Ankunft der Linien 5 und K an der Haltestelle Bartningstraße ergibt sich eine günstige Umsteigemöglichkeit.

L Haltepunkt Lichtwiese - TH-Lichtwiese - Luisenplatz - Johannesviertel - Schulzentrum/Meißplatz Nord
Diese Buslinie wird, da sie im Woogviertel und im Johannesviertel eine wichtige Erschließungsfunktion der Wohngebiete hat, beibehalten und lediglich bis zum Bahnhof Lichtwiese verlängert.

R Haltepunkt Lichtwiese - TH-Lichtwiese - Böllenfalltor - Südbahnhof - Hauptbahnhof - Mainzer Straße - Pfnorstraße - Otto-Röhm-Straße - Schenckallee - Nordbahnhof - Merck
 Diese Buslinie stellt eine optimale Ergänzung des Nahverkehrsnetzes dar, wird aber leider heute nur schlecht genutzt, da sie nur im Berufsverkehr eingesetzt wird und in der Rüdeshheimer Straße/Haardtring starken Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgesetzt ist. Die Buslinie wird künftig zum Bahnhof Lichtwiese verlängert, ab der Mainzer Straße neu geführt und bis zur Merck AG verlängert. Dadurch ergeben sich folgende Vorteile: Direktanbindung des TH-Lichtwiese-Bereichs an den Hauptbahnhof, Direktverbindung Hauptbahnhof-Merck und Neuerschließung der Otto-Röhm-Straße, die bisher über gar keinen Anschluß an den Nahverkehr verfügt. Diese Linie ist künftig ganztägig zu betreiben.

W Haltepunkt Lichtwiese - TH-Lichtwiese - Karlstraße - Eschollbrücker Straße - Schöffersstraße - Fachhochschule - Hauptbahnhof - Waldkolonie - Bunsenstraße
 Die Buslinie W stellt eine völlig neue Durchmesserlinie dar: bisher ist die Heinrichstraße nur an wenigen Stellen mit dem ÖPNV verkehrsgünstig zu erreichen. Auch das Verlegerviertel (Holzhofallee) und die Fachhochschule sind im "Verkehrsschatten" gelegen. Durch die Linienführung über den Hauptbahnhof werden Direktverbindungen zu genannten Zielen hergestellt; die Linie W bedient auf der anderen Streckenhälfte wiederum das Wohngebiet Waldkolonie sowie die Industriegebiete Haas-/Staudingerstraße. Am Endpunkt Bunsenstraße ist Umsteigemöglichkeit nach Weiterstadt.

3.) Buslinien mit Zubringerfunktion bzw. AST (Anruf-Sammel-Taxi)

Nr. Streckenführung

A S-Bahn Arheilgen - Arheilgen Hofgasse - Bahnhof Kranichstein

B Gadernheim/Neunkirchen - Ernsthofen/Schule

G Prinzenschneise/GSI - Schönbergstraße - Hindemithstraße - S-Bahn Wixhausen - Gräfenhausen - Schneppenhausen - Braunshardt - Weiterstadt Bahnhof
 Anschluß der Endpunkte der Stadtbahnlinien 4 und 8 an die Ortsteile von Weiterstadt und zur Feinverteilung innerhalb Weiterstadts und Wixhausens. Bedienung der GSI zur Errichtung einer günstigen Umsteige Verbindung für die dort Beschäftigten.

M Pfungstadt/Neumühle - Bahnhof Pfungstadt - Eberstadt/Modaubrücke - Böllenfalltor
 Durchbindung nach Pfungstadt, um die Anzahl der Direktverbindungen zu erhöhen. Neuer Umsteigeknoten ist wegen der Linienverlängerung nach Pfungstadt nicht mehr Eberstadt/Wartehalle, sondern Eberstadt/Modaubrücke. Hierdurch Fahrzeitgewinn sowie Einsparung einer Wendezeit.

N Kleyerstraße - Holzhofallee - Böllenfalltor - Bahnhof Nieder Ramstadt - Nieder Ramstadt, Bachgasse - Neutsch - Ober-Beerbach - Seeheim - Jugenheim Schuldorf
 Nieder-Ramstadt und Traisa weisen starken Schülerverkehr zur Gutenbergschule an der Jahnstraße auf. In Verbindung mit einer fehlenden Ost-West-Verbindung in Bessungen werden das Verlegerviertel und das Zentrum Bessungen umsteigefrei mit Mühlthal verbunden. Zugleich bindet diese Linie fast alle Mühlthaler Ortsteile an die Odenwaldbahn an.

NB Pfungstadt/Neumühle - Bahnhof Pfungstadt - Eberstadt/Wartehalle - Nieder Beerbach - Ober-Beerbach
 Durchbindung nach Pfungstadt, um die Anzahl der Direktverbindungen zu erhöhen. Einsparung einer Wendezeit.

O Böllenfalltor - Bahnhof Nieder Ramstadt - Ernsthofen/Schule (Anschluß Linie B nach Gadernheim - Bensheim Bhf)

P entfällt, Übernahme des Verkehrs durch verlängerte Linien M und NB

PL Pfungstadt/Odenwaldstraße - **Bahnhof Pfungstadt** - Ludwig-Clemenz-Straße

WM **Schenckallee - Nordbahnhof - Merck/Werksgelände - S-Bahn Arheilgen**

Diese Buslinie, die als einzige Buslinie nicht ganztägig verkehrt, ist nach dem Beginn und dem Ende der Schichtzeiten der Merck AG zu konzipieren und evtl. von der Merck AG selbst zu betreiben.

4.) **Ergänzung des Darmstädter Nahverkehrsangebotes durch Regionalbahnlinien der Deutschen Bundesbahn**

Pfungstadt - Darmstadt Hbf - Erbach / Aschaffenburg (Odenwaldbahn KBS 555)

- * Verlängerung der Züge ab Hauptbahnhof nach Pfungstadt über Darmstadt-Süd und Darmstadt-Eberstadt. Damit wird ein durchgehender Zuglauf Pfungstadt-Erbach ermöglicht. Weiterhin kann der Hauptbahnhof von Pfungstadt aus in dreizehn Minuten erreicht werden (Fahrzeit jetzt: mindestens 39 Minuten). Weiterhin sind die Bahnhöfe Darmstadt-Eberstadt, Südbahnhof, Hauptbahnhof, Nordbahnhof und Ostbahnhof untereinander verbunden; über den Nordbahnhof ist auch die Merck AG verkehrsmäßig günstig an das Nahverkehrsnetz angebunden.
- * Einrichtung eines neuen Haltepunktes "TH-Lichtwiese" mit Umsteigemöglichkeit auf die Buslinien L,R,W, mit den weiteren Haltepunkten "Fasaneriemauer", "Otto-Röhm-Straße", "Westbahnhof" und "Lincoln-Siedlung" bildet diese Linie eine Ringbahn und dient der Feinerschließung Darmstadts.
- * Einrichtung eines neuen Haltepunktes "Schenck", der in der Hauptverkehrszeit jeweils zwei bis drei Mal bedient wird. Die Züge der Odenwaldbahn vom Nordbahnhof zum Hauptbahnhof und zurück nehmen den Umweg über eine neu vom Nordbahnhof zum Bahnübergang Schenckallee zu bauende Verbindungskurve bis zur Landwehrstraße/Schenck.

Groß-Bieberau - Darmstadt Nord - Frankfurt Hbf

- * Diese Linie verkehrt nur in der Hauptverkehrszeit mit Halt an allen Bahnhöfen zwischen Groß-Bieberau und Darmstadt Nord, von dort aus ohne Halt bis Frankfurt Hbf.

Darmstadt-Ost - Roßdorf - Groß Zimmern

- * Zu einem späteren Zeitpunkt ist die Umwandlung der ehemaligen Eisenbahnstrecke, die bis Bessunger Forsthaus noch befahrbar ist, in eine Stadtbahnstrecke / Verlängerung der Linie 9 (Griesheim-Luisenplatz-Ostbahnhof-Aschaffener Straße (P + R)) vorzusehen.

Goddelau-Erfelden - Griesheim Bahnhof - Darmstadt Hbf - Hilpertstraße

- * Auf der heute teilweise abgebauten Strecke wird ein Dieseltriebwagen-Betrieb eingeführt. Riedstadt und Griesheims Wohngebiete im Norden werden so direkt an die Industriegebiete Weiterstadt, Darmstadt Nordwest, Hauptbahnhof und Hilpertstraße angeschlossen.
- * Am Verknüpfungspunkt Bahnhof Griesheim mit der Schnelllinie 9 wird ein P + R-Platz vor der Stadt eingerichtet.

Wiesbaden - Darmstadt - Aschaffenburg / Hanau

- * Betrieb mit Regionalbahnen und Regionalschnellbahnen
- * Neue Haltepunkte: Braunshardt, Weiterstadt Ost (bis zur Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie 4), Industriegebiet, Otto-Röhm-Straße, Westbahnhof, Neu-Kranichstein

S-Bahnen

- * Verlängerung der S5 (Friedrichsdorf - Frankfurt - Darmstadt) nach Pfungstadt

- * Verlängerung der S6 (Friedberg - Frankfurt - Langen) nach Kranichstein über Darmstadt Nord und Neu-Kranichstein

Frankfurt - Darmstadt - Weinheim

- * Betrieb mit Citybahnen und Regionalschnellbahnen

D.) Um die Attraktivität für den Benutzer zu steigern, müssen folgende begleitende Maßnahmen getroffen werden:

1.) Betriebliche Aspekte

- * Verkehrswege: Für Stadtbahnen und Busse sind, wo immer dies möglich ist, eigene Trassen zu errichten, ggf. auch durch Umwidmung von Verkehrsraum zu Lasten des MIV. Nur durch eine betriebliche Trennung vom MIV läßt sich ein pünktlicher und zuverlässiger ÖPNV abwickeln.
- * Geschwindigkeit: Um die Geschwindigkeit zu steigern, sind auf allen bahn- bzw. buseigenen Trassen die Signalanlagen so ausulegen, daß die öffentlichen Verkehrsmittel absoluten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr erhalten.
- * Durchgehender Zehn-Minuten-Takt als Grundtakt von 05.00 Uhr bis 19.00 Uhr (Donnerstags bis 21.00 Uhr), danach 20-Minuten-Grundtakt bis 23.00 Uhr. Danach Nachtverkehr bis 01.15 Uhr im 30-Minuten-Takt.
- * IRIS: Da die Fahrzeuge der HEAG mittlerweile mit einem Infrarot-Informationssystem (IRIS) ausgestattet sind, ist es ohne Fahrzeug-Umbauten möglich, an den von gebündelt verkehrenden Linien bedienten Haltestellen Informationssysteme zu installieren. Aus dem Informationssystem geht die Abfahrtszeit und das Ziel des als nächstes ankommenden Fahrzeugs hervor. Zu einem späteren Zeitpunkt sind auch die Regionalbusse in dieses Konzept zu integrieren.

2.) Komfort

Stadtbahnen und Busse sollten zur Steigerung des Komforts wie folgt ausgestattet sein:

- * Einzelsitze mit Stoffbezug
- * Behindertengerechte Einrichtung (insbesondere Einstieg und Haltestellen)
- * versuchsweise Bewirtschaftung der Stadtbahn durch Automaten oder durch eine Service-Kraft zu bestimmten Tageszeiten
- * Möglichkeit der Fahrradmitnahme

3.) Tarife

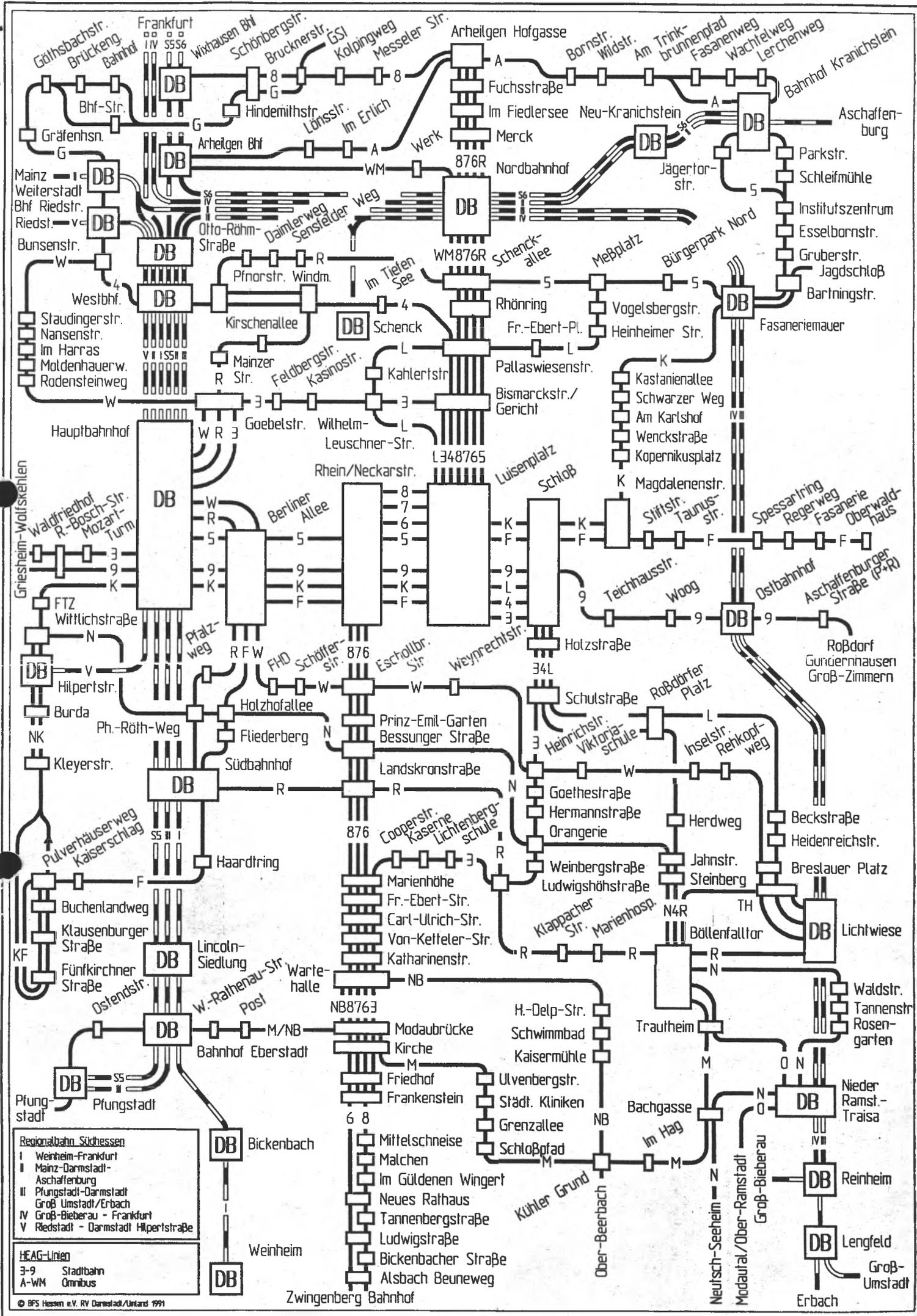
Das Tarifgefüge der HEAG ist im ganzen zufriedenstellend; jedoch sollten folgende tarifliche Maßnahmen durchgeführt werden:

- * Einführung eines (echten) von der Stadt bezuschußten übertragbaren und erheblich ermäßigten Umwelt-Abonnements mit entsprechender PR-Kampagne
- * Kurzstreckentarif für 1,00 DM für Strecken bis zu 1.500 Metern
- * Möglichkeit des Kaufs von Mini-Gruppen-Karten für zwei bis fünf Personen zum Preis von 150% des Erwachsenentarifs

- * Übergangstarife vom Frankfurter Verkehrsverbund (FVV) und Regionalbahnstrecken der Deutschen Bundesbahn (Schiene/Bus) nach dem Muster HEAG/DB-Linie 5501; in einer weiteren Stufe Beitritt zum geplanten Verkehrs- und Tarifverbund Rhein-Main.

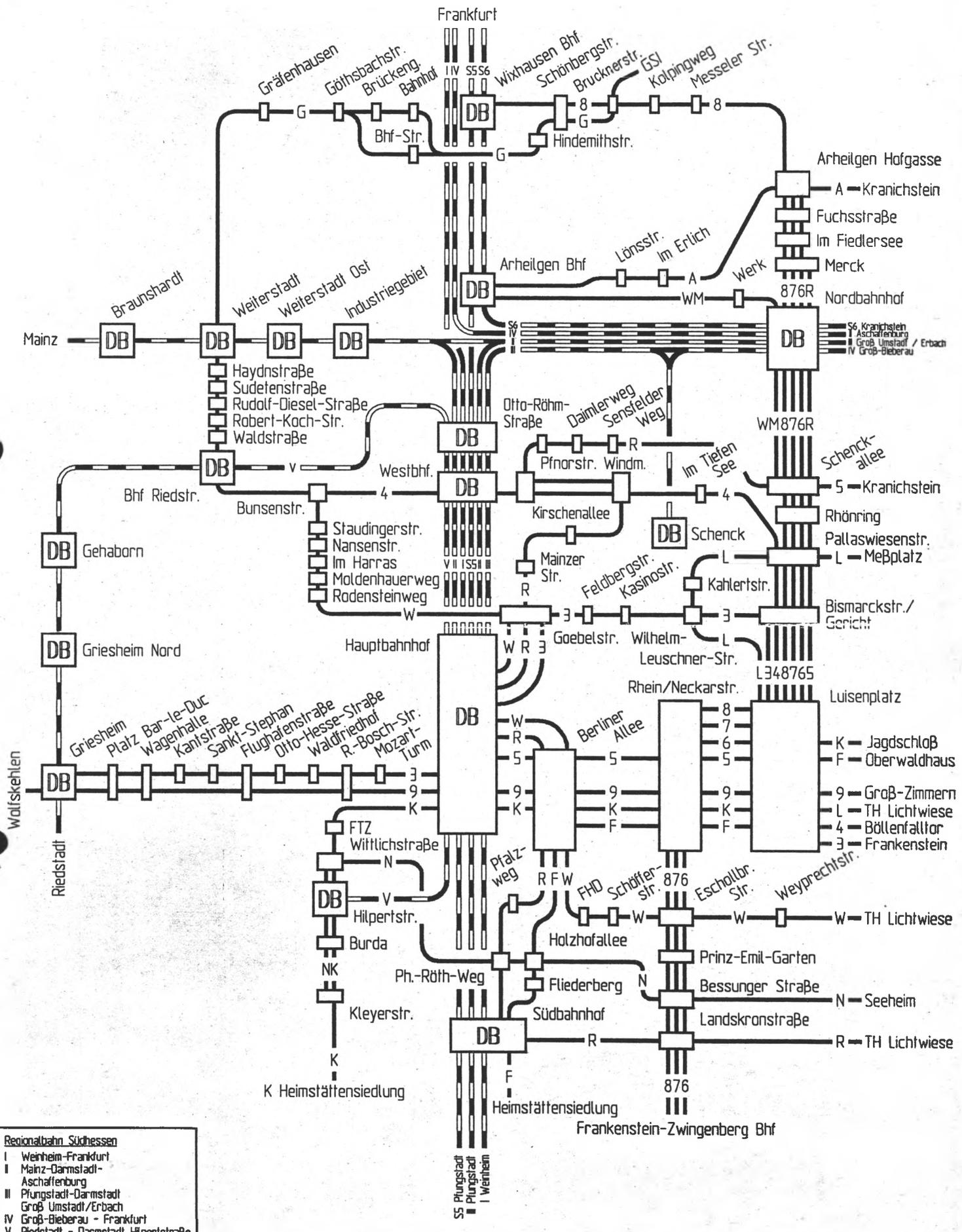
4.) Organisatorische Maßnahmen

- * Umwandlung des bei der Stadt gegründeten Planungsstabs Nahverkehr in einen Fahrgastbeirat unter Beteiligung von Fahrgastverbänden wie BFS, VCD und BUND. Diese Gruppen sollten zumindest beratende Funktionen ausüben können.
- * Entwurf einer umfassenden Werbestrategie, um die Vorbehalte seitens der Bevölkerung dem ÖPNV gegenüber abzubauen und gezielt die Vorteile des Umweltverbunds (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Fahrgäste) zu verdeutlichen.
- * Bau eines Park- and Ride-Parkplatzes am Ende der B26/Stadtgrenze sowie einer Stadtbahnhaltestelle "Aschaffburger Straße" der Stadtbahnlinie 9 (vorläufiger Endpunkt) von Griesheim. Die Parkgebühren des P + R-Parkplatzes sollten gleichzeitig den Fahrpreis für bis zu fünf Personen in die Innenstadt und zurück beinhalten. Durch spezielle Park-and-Ride-Angebote der HEAG und/oder teilweise Erstattung von Einzelfahrscheinen im Einzelhandel als flankierende Maßnahme muß der KFZ-Verkehr aus der Innenstadt herausgehalten werden.
- * Errichtung von Pfortnerampeln und P + R-Plätzen an allen Einfallstraßen nach Darmstadt: Da zu Hauptverkehrszeiten PKW-Staus nicht völlig vermieden werden können, erscheint es sinnvoller, die Engpässe des Straßennetzes in Darmstadt als Maßstab für den Gesamtdurchsatz an Fahrzeugen anzunehmen und entsprechend die Zahl der einfahrenden Autos zu beschränken, um dadurch den Stau aus der Innenstadt vor die Stadtgrenze zu verlagern. Hierbei ist darauf zu achten, daß nicht die Geschwindigkeit des ÖPNV herabgesetzt wird.



- Regionalbahn Südhessen**
- I Weinheim-Frankfurt
 - II Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg
 - III Pfungstadt-Darmstadt
 - IV Groß-Umstadt/Erbach
 - V Groß-Bieberau - Frankfurt
 - Riedstadt - Darmstadt Hilpertstraße

- HEAG-Linien**
- 3-9 Stadtbahn
 - A-WM Omnibus



- Regionalbahn Süd Hessen**
- I Weinheim-Frankfurt
 - II Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg
 - III Pfungstadt-Darmstadt
 - IV Groß-Umstadt/Erbach
 - V Riedstadt - Darmstadt Hilpertstraße

- HEAG-Linien**
- 3-9 Stadtbahn
 - A-WM Omnibus

Ausschnitt Darmstadt Nordwest und Weiterstadt