

Dezernat III
Stadtrat Michael Kolmer

Postfach 11 10 61
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Frau Stadtverordnete
Maria Stockhaus
Fraktion Die Linke
Landgraf-Philipps-Anlage 32
64283 Darmstadt

E-Mail: maria.stockhaus@gmx.de

Stadtrat
Michael Kolmer

Neues Rathaus am Luisenplatz
Luisenplatz 5a
64283 Darmstadt
Telefon: 06151 13-2307, 13-2308 o. 13-3574
Telefax: 06151 13-2329
Internet: www.darmstadt.de
E-Mail: dezernatIII@darmstadt.de

Datum
18.07.2022

Kleine Anfrage vom 08.06.2022 betr. Baustelle Frankfurter Straße

Sehr geehrte Frau Stadtverordnete Stockhaus,

Ihre Kleine Anfrage vom 08.06.2022 beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Welche Argumente sprechen gegen eine Nutzung des freibleibenden Gleises für die Einrichtung einer Straßenbahnverbindung in den Darmstädter Norden mit Direktverbindung in die Innenstadt?

Antwort:

Zwei Argumente sprechen gegen eine Nutzung des freibleibenden Gleises für den Fahrgastverkehr. Erstens wäre es im Havariefall nicht möglich, die Fahrgäste im Bereich der Baustelle sicher aus dem havarierten Fahrzeug zu führen. Zudem wird in den anstehenden Sommerferien auch der Überführungsverkehr in der Frankfurter Straße eingestellt, weil dann das östliche Gleis saniert wird und im Bereich des westlichen Gleises Arbeiten an den Versorgungsleitungen stattfinden.

Frage 2:

Wenn die Einrichtung einer solchen Nutzung des freibleibenden Gleises zu einer Verzögerung in der Fertigstellung des aktuellen Bauvorhabens führt:

a. Wie ist der aktuelle Zeitplan (Bauzeitplan inkl. Leistungsbau)?

Antwort:

Derzeit sieht der Zeitplan vor, dass die Bauarbeiten Mitte November 2023 abgeschlossen sind.



b. An welche Stellen entstehen Verzögerungen?

Antwort:

Würden Straßenbahnen regelmäßig durch die Baustelle fahren, müssten im Bereich der Baustelle Sicherungsposten aufgestellt und die Arbeiten für die durchfahrenden Bahnen regelmäßig unterbrochen werden.

Insbesondere im Bereich des Kanalbaus würden erhebliche Verzögerungen entstehen, da große Erdmengen und schwere, große Kanalbauteile aus- bzw. eingehoben werden müssten.

Auch während des Baus der Radweganlage müssen große Fertigungsfahrzeuge dicht am Gleis arbeiten. Da solche Arbeiten in großen Teilen nicht abschnittsweise ausführbar sind, entstünden hier erhebliche Konflikte.

Während der Gleisbauarbeiten ist aufgrund der Sicherheitsvorschriften und der Baustelleneinrichtungsflächen in keinem Fall ein Straßenbahnbetrieb (ob mit oder ohne Personenbeförderung) möglich.

c. Welche der Verzögerungen sind als kritisch zu bewerten?

Antwort:

Aufgrund des eng getakteten Bauablaufs mit einer Vielzahl von Randbedingungen würden sich derartige Verzögerungen in jedem Fall negativ auf Folgearbeiten auswirken.

So würde eine Verzögerung im Kanalbau, mit der bei regelmäßigen Straßenbahnfahrten zu rechnen ist, die Baumaßnahme bis zu einem Jahr verschieben, da der anschließende Gleisbau zwingend einen ausreichend langen Ferienzeitraum benötigt. Der Schienenersatzverkehr auf voller Strecke kann aus kapazitiven Gründen nur in Ferienzeiten eingerichtet werden.

Zudem sind auch Folgekonflikten mit weiteren Baumaßnahmen der HEAG mobilo und der Stadt Darmstadt zu berücksichtigen. Starke Verzögerungen in der Frankfurter Straße würden auch Verzögerungen des Beginns dieser Baumaßnahmen bedeuten. Dies ist nicht vertretbar.

d. Welche Kosten oder sonstige negative Effekte entstehen bei einer solchen Verzögerung?

Antwort:

Neben einem negativen Einfluss auf die Anwohnerschaft in der Frankfurter Straße durch die länger währende Großbaustelle, haben Verzögerungen auch auf Folgemaßnahmen einen negativen Einfluss und würden somit zwingend erforderliche Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen in der gesamten Stadt Darmstadt verzögern.

Frage 3:

Welche Unterschiede bestehen bzgl. der Baustelle in der südlichen Frankfurter Straße und der am Mathildenplatz bzgl. der Einrichtung eines Straßenbahnbetriebs während der Bauarbeiten?

Antwort:

2020 fand am Mathildenplatz eine Instandhaltungsmaßnahme statt. Dabei handelte es sich um eine Oberbausanierung und nicht um eine grundlegende Erneuerung wie in der Frankfurter Straße. Dennoch wurden auch diese Bauarbeiten ohne Straßenbahnbetrieb durchgeführt. Da es sich um eine kleine Instandhaltungsmaßnahme und keine grundlegende Erneuerung handelte, wurden die Arbeiten an zwei Wochenenden im Mai und Juni ebenfalls unter Schienenersatzverkehr durchgeführt.

Frage 4.

Falls ein Straßenbahnbetrieb nicht möglich ist, gibt es die Möglichkeit, die normalerweise über die Frankfurter Straße fahrenden Busse und den SEV der Linie 4E in beide Richtungen auf der Frankfurter Straße fahren zu lassen, um eine bessere Anbindung für Martins- und Johannisviertel stadteinwärts zu ermöglichen? Ist dies insbesondere dadurch möglich die Frankfurter Straße für den motorisierten Individualverkehr -- abgesehen von direkten Anlieger*innen -- zu Sperren um einen Ampelgesteuerten Zweirichtungsverkehr für Busse zu ermöglichen?

Antwort:

Grundsätzlich ist die Frankfurter Straße nur für Anlieger*innen freigegeben. Ob ein*e Kfz-Führer*in tatsächlich ein Anliegen hat, lässt sich aber schwer kontrollieren. Selbst wenn nur Anlieger*innen die Straße passieren, entstünde eine nicht vertretbare Gefahrensituation, wenn Busse einem Kfz auf einer einbahnigen Straße entgegenträfen. Dies lässt sich nicht vermeiden, da auch jederzeit damit zu rechnen ist, dass Anwohner*innen mit dem Kfz die eigene Zufahrt verlassen.

Die Ersatzbusse der Linie 5E verkehren stadteinwärts über die Kasinostraße mit Halt an der Ersatzhaltestelle auf Höhe der Wilhelm-Leuschner-Straße und an der Haltestelle „Klinikum“. Damit ist das Johannesviertel stadteinwärts angebunden. Zusätzlich verbindet die Linie L (Heinheimer Straße – Kahlertstraße- Luisenplatz – TU Lichtwiese) Martins- und Johannesviertel montags bis freitags tagsüber im 10-Minuten-Takt mit der Innenstadt.

a. Welche Argumente sprechen dagegen?

Antwort:

s.o.

b. Führt das zu Verzögerungen im Bauvorhaben?

Antwort:

s.o.

c. Welche Verzögerungen sind als kritisch zu bewerten?

Antwort:

s.o.

d. Welche Kosten oder sonstige negative Effekte entstehen bei einer solchen Verzögerung?

Antwort:

s.o.

Frage 5:

Was sprach in der Vorbereitung der Planung gegen den Nordbahnhof als Umsteigehaltestelle für den SEV?

Antwort:

Die Haltestelle „Nordbahnhof“ ist nicht barrierefrei.

Frage 6:

Die Andienung im SEV an Nordbad/Messplatz erfolgt ohne Zwischenhalte. Dies wird unter anderem durch den Fahrgastbeirat kritisiert. Warum ist eine solche Andienung nicht möglich bzw. wurde in der Planung des SEV verworfen?

Antwort:

Die Andienung der Umsteigehaltestelle „Messplatz“ erfolgt nur auf der Linie 5E ohne Zwischenhalt. Zusätzliche Zwischenhalte in der Pützer- und der Heinheimer Straße würden die Fahrt zum zeitweise dichten Verkehr in dieser Straße zusätzlich verlängern und für die Fahrgäste im Ersatzbus zu Verspätungen führen.

Frage 7:

Anhand welcher Fahrgastdaten bzw. Quelle-Ziel-Verbindungen wurde das SEV-Konzept erstellt? Gibt es Überprüfung des Konzeptes z.B. in Form von Fahrgastbefragungen oder sind diese geplant? Wenn bereits Erhebungen durchgeführt wurden, welche Ergebnisse wurden hier festgestellt?

Antwort:

Der Schienenersatzverkehr wurde anhand des Fassungsvermögens einer Straßenbahn geplant: Je zwei Busse ersetzen eine Straßenbahn. Diese fahren in engen Abständen zueinander an der Haltestelle „Nordbad“ ab, damit sich Fahrgäste auf beide Busse verteilen.

Frage 8:

Gab es bzgl. der Straßenbahndienung des Darmstädter Nordens die Problematik verfügbarer Fahrzeuge zu berücksichtigen? Wenn ja, welche Effekte hatte das auf das Ersatzkonzept?

Antwort:

Aufgrund von Lieferengpässen bei Ersatzteilen von Straßenbahnen besteht derzeit ein Engpass in der Fahrzeugverfügbarkeit. Aus diesem Grund verkehrt die Linie 4 im 15-Minuten-Takt.

Frage 9:

Aus welchen Gründen konnten bisher keine Taktangleichungen zwischen den Linien 4, 4E, 5E, H und R auf 10 Minuten erreicht werden?

Antwort:

Linie 4: s.o.

Die Linien 4E und 5E fahren in einem dichteren als dem 10-Minuten-Takt, um das Fahrgastaufkommen der mit größerer Kapazität ausgestatteten Straßenbahnen auszugleichen.

Die Linien H und R verkehren seit 25. April im 10-Minuten-Takt.

Frage 10:

Berichten von Fahrgästen kann entnommen werden, dass Sichtanschlüsse nicht gewährt werden. Welche Gründe gibt es hierfür?

Antwort:

Die HEAG mobilo hat ihre Fahrer*innen für das Thema Sichtanschlüsse sensibilisiert und wird dies auch weiterhin tun.

Frage 11:

Welche Kriterien werden zur Sicherung einer hohen Qualität und Fahrgastzufriedenheit angesetzt? Wie werden diese gemessen und im Rahmen eines Monitoringprozesses bewertet und mit Maßnahmen zur Verbesserung begleitet?

Antwort:

Ziel der HEAG mobilo ist immer die größtmögliche Kundenzufriedenheit. Bauarbeiten und Ersatzverkehre sind jedoch immer mit Einschränkungen verbunden. Bereits vor und auch während der Baumaßnahme steht die HEAG mobilo in enger Abstimmung mit den städtischen Ämtern. Betriebliche Maßnahmen werden regelmäßig betriebsintern reflektiert und auf Verbesserungsmöglichkeiten hin überprüft.

Frage 12:

Dem Bericht des Fahrgastbeirates vom 18.05.2022 kann ein Fahrzeugeinsatz von 10 Bussen entnommen werden. Rein rechnerisch ergibt sich gemäß Umlaufzeiten der Linien 4E und 5E ein Bedarf von 6 Fahrzeugen. Welche Situation im Bediengebiet, Betriebsablauf und Umlauf- bzw. Dienstplanung macht den Einsatz von 10 Fahrzeugen notwendig?

Antwort:

In der Tat werden zehn Busse eingesetzt. Sieben Fahrzeuge sind gleichzeitig im Umlauf. Die restlichen drei Fahrzeuge dienen als Reserve, um allen Fahrer*innen regelmäßige notwendige Lenkpausen gewährleisten zu können.

Frage 13:

Wie hoch sind die Kosten des SEV während der gesamten Bauzeit? Bitte getrennt nach Fahrzeugkosten, Personalkosten, Kraftstoffkosten, Instandhaltungskosten, Overhead/Regie, Gewinn- und Risikoaufschlag sowie Sonstigen Kostenpositionen und je Wirtschaftsplanjahr aufführen.

Antwort:

Die HEAG mobiBus hält Busse für den Schienenersatzverkehr vor. Die Abrechnung erfolgt nach tatsächlichen angefallenen Kosten. Diese sind abhängig von den Kosten für Diesel, Ersatzteile und können sich jederzeit ändern.

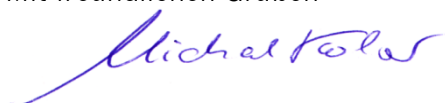
Frage 14.

Wie und in welcher Form wurde der Fahrgastbeirat sowie der Behindertenbeauftragte im Rahmen der Vorbereitung dieser mehrjährigen Großbaustelle eingebunden? Wenn eine Einbindung erfolgte, mit welchen Ergebnissen. Wenn der Fahrgastbeirat sowie der Behindertenbeauftragte nicht eingebunden wurden, welche Gründe sprachen dagegen?

Antwort:

Zum Zeitpunkt der Sitzung des Fahrgastbeirats am 27. Januar 2022 waren die Planungen für den Schienenersatzverkehr noch nicht konkret genug, um darüber detailliert zu berichten. Die Baumaßnahme wurde dabei jedoch angekündigt. Grundsätzlich wird versucht, auch Schienenersatzverkehre so barrierefrei wie möglich zu gestalten. Eine Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten der Stadt Darmstadt fand deshalb nicht statt.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Kolmer
Stadtrat

Verteiler:

Büro der Stadtverordnetenversammlung
und Gremiendienste

Büro des Herrn Oberbürgermeisters

Pressestelle zur Kenntnis

zur Veröffentlichung

Dezernat III

Heagmobilo