



Gemeinsames Positionspapier der Freien Demokraten in der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt- Dieburg

„Handlungsleitfaden für eine zukunftsorientierte Mobilitätspolitik von Stadt und Kreis“

Mobilität ist ein wesentliches Grundbedürfnis unserer Gesellschaft und Kernelement unserer Freiheit. Nichts prägt unseren Alltag so sehr wie Mobilität – wir bewegen uns zur Arbeit, zum Einkaufen und auch in unserer Freizeit. Daher ist Mobilität unentbehrlich, denn sie ist die Voraussetzung für soziale Teilhabe und ein selbstbestimmtes Leben.

Mobilität war, ist und bleibt dabei immer individuell. Neue Mobilitätskonzepte müssen daher zu allererst vom Menschen her gedacht werden und den Mensch in den Mittelpunkt stellen. Dies kann nur in einer ausbalancierten Stärkung aller Verkehrsträger gelingen. Eine ideologisch motivierte Steuerung zur Änderung des Modal Split ist daher ein Irrweg. Im Gegenteil: Innovationen, Qualität und Zuverlässigkeit müssen die Motivatoren für die Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsträger und ihrer sinnvollen Verknüpfung sein.

Dies gilt in besonderem Maße in einem so komplexen Verflechtungsraum wie der Region Südhessen. Die Interdependenzen in den Bereichen Verkehr, Wirtschaft und Arbeitsmarkt zwischen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem Umland sind in den letzten Jahren stetig gewachsen. Wie die Entwicklung der Region zeigt, orientieren sich Wirtschaftsräume inzwischen nicht (mehr) an administrativ gesteckten Grenzen, sondern wachsen im Zuge einer tiefen ökonomischen und verkehrlichen Verflechtung zusammen. Dem muss auch die Politik Rechnung tragen.

In Südhessen zeigt sich dies im besonderen Maße an den täglichen Verkehrsströmen und Pendlerbewegungen. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Darmstadt ist auf etwas mehr als 100.000 angestiegen. Dadurch hat sich auch die Zahl der nach Darmstadt einpendelnden Personen auf fast 69.000 erhöht. Die überwiegende Mehrheit der Einpendler hat ihren Wohnort dabei im Einzugsbereich der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Die größte Gruppe mit 30.000 Personen kommt alleine aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Auch bei den Auspendlern ist der Landkreis Darmstadt-Dieburg ein bevorzugtes Ziel. Obwohl absolut betrachtet die meisten Einpendler aus den westlich von Darmstadt gelegenen Städten des Landkreises kommen, hat sich die Verkehrsproblematik in den letzten Jahren insbesondere in den Ostkreis hinein verschärft. Hierfür wollen wir Lösungen aufzeigen. Dabei haben wir jedoch auch die Gesamtverkehrssituation zwischen der Stadt und dem Kreis im Blick.

Die Freien Demokraten in der Wissenschaftstadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg setzen sich dabei gemeinsam für eine Mobilitätspolitik ein, die sich am Gedanken der Wahlfreiheit und Technologieoffenheit und nicht an Verboten und dirigistischen Eingriffen in marktwirtschaftliche Innovationsprozesse orientiert.

Das vorliegende Positionspapier ist eine Grundsteinlegung, wie wir Freie Demokraten aus Stadt und Kreis die Weichen für eine fortschrittliche und selbstbestimmte Mobilität stellen möchten, die von Tür-zu-Tür denkt. In einer beliebig kombinierten Mobilitätskette, in der sich die Menschen intelligent, vernetzt, digital fortbewegen können.

Unsere Zukunftsvision ist dabei die ideale Ergänzung der verschiedenen Verkehrsträger miteinander, um hierdurch eine wirkliche Synergie in der Mobilität zu erreichen. Deshalb nehmen wir das gesamte Mobilitätssystem, die gesamten Infrastrukturen, das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsakzeptanz in den Blick. Nur durch eine konsequente Betrachtung der gesamten Mobilitätskette sind langfristig tragfähige Lösungen zu erwarten.

1) Bedarfsgerechter und zukunftsgerichteter Ausbau der Infrastrukturen

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist die Grundvoraussetzung für jegliche Form der Mobilität. Dabei ist es wichtig, dass sowohl ausreichend Investitionen in den Erhalt vorhandener, als auch in den Bau neuer Infrastrukturen getätigt werden. Dies gilt auch und gerade im Bereich des schienengebundenen ÖPNV. Dazu zählen für uns die folgenden Maßnahmen:

- Ausbau und Verdichtung der Kapazitäten auf der Odenwaldbahn
- Bau einer Straßenbahnlinie in den Ostkreis
- Bau einer Straßenbahnlinie nach Weiterstadt
- Verlängerung der Straßenbahn von Arheilgen nach Norden
- Ausbau der Busbeschleunigungsspuren auf der B 26 und der B 449
- Aufbau eines Radschnellwegenetzes in den Ostkreis und den Westkreis
- Reaktivierung der Straßenbahn vom Schloss zum Ostbahnhof
- Prüfung der Einrichtung eines Seilbahnverkehr in den Ostkreis und dessen Integration in das bestehende ÖPNV-System
- Einrichtung eines S-Bahn-Rings um Darmstadt

2) Digitalisierung und Vernetzung der Mobilitätsangebote

- Aufbau digitaler, integrierter Mobilitätsplattformen (etwa über mobilityinsight) zur besseren Verknüpfung der Nutzung von Bus und Bahn mit E-Bikes, Scootern oder Taxis.
- Abbau von Barrieren und Markteintrittshürden für innovative Anbieter, etwa durch die maschinenlesbare Zurverfügungstellung öffentlicher Verkehrsdaten im Rahmen einer Open-Data-Strategie
- Aufbau digitaler Ride-Sharing-Konzepte und Ride-Hailing-Konzepten, besonders für die stadtnahen Zonen des Umlandes und die Nachtrandstunden
- Beseitigung vorhandener Engpässe an zentralen Verkehrsknotenpunkten
- Schaffung regionaler Mobilitätsstationen als zentrale Verknüpfungspunkte, die den Umstieg zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln innerhalb einer Reisekette erleichtern
- Schaffung einer zugehörigen Komplementärinfrastruktur entlang dieser Kette (attraktive PKW-Parkplätze, überdachte und abschließbare

Fahrradabstellmöglichkeiten, digitale Infrastruktur und W-Lan zur Nutzung der digitalen Angebote)

3) Neuordnung der Verwaltungs- und Finanzierungsstruktur

Der Auf- und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur braucht vor allen Dingen drei Dinge: Finanzielle Ressourcen, Planungs- und Ausführungskompetenz sowie ausreichend personelle Ressourcen. Alles drei ist in der breiten Fläche und insbesondere in kleineren Kommunen des Umlandes so nicht vorhanden und kann es auch nicht sein. Genau daran scheitert aber häufig der Aufbau einer adäquaten Komplementärinfrastruktur entlang der gut erschlossenen oder noch zu erschließenden Hauptrouten. Ohne diese zusätzliche Infrastruktur hat jedoch die Schlüsselinfrastruktur (etwa eine Bahnstrecke) eine wesentlich geringere Attraktivität und damit auch Akzeptanz.

Diesem Problem wollen wir begegnen. Der Aufbau von regionalen Mobilitätspunkten ist nur möglich, wenn der Ausbau der Komplementärinfrastruktur nicht an den mangelnden Ressourcen scheitert. Die Region darf die einzelnen Kommunen hier nicht im Stich lassen.

Daher planen wir:

- Aufgabenerweiterung des Zweckverbandes DADINA um Planung, Bau und Unterhalt komplementärer Infrastruktur
- Bündelung der notwendigen Personalressourcen in der DADINA durch Umsetzung und Abordnung der erforderlichen Fachkräfte
- Sicherstellung der Finanzierung aus den Verbandsumlagen des Zweckverbandes