



PRO BAHN e.V. • Berliner Straße 32 • D-64807 Dieburg

Regierungspräsidium Darmstadt
Luisenplatz 2

64283 Darmstadt

E-Mail: poststelle@rpda.hessen.de

Dr. Gottlob Gienger
(1. Vorsitzender)
Berliner Straße 32
64807 Dieburg

Telefon: (0 60 71) 2 43 60

Telefax: (0 60 71) 8 17 60

E-Mail: gienger@medianet-world.de

1. März 2016

Stellungnahme des Fahrgastverbandes PRO BAHN Regionalverband Starkenburg zum Anhörungsverfahren für den Neubau der „Lichtwiesenbahn“ in Darmstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Einsichtnahme in die offengelegten Planungsunterlagen äußert der PRO BAHN Regionalverband Starkenburg zum o.g. Projekt einer Straßenbahn zum Darmstädter TU-Campus Lichtwiese die folgenden Anregungen und Bedenken.

PRO BAHN befürwortet grundsätzlich den Bau der Straßenbahn zum Uni-Campus Lichtwiese. Der Transport von mehr als 8000 Studierenden und ca. 2000 Beschäftigten stellt die Wissenschaftsstadt Darmstadt und die für den Nahverkehr zuständigen Unternehmen seit Jahren vor erhebliche Probleme. Die heute zwischen Innenstadt und Lichtwiese/Mensa verkehrenden Buslinien K und KU sind trotz einer Frequenz von bis zu 12 Gelenkbussen in den Tagesspitzenzeiten ständig überfüllt. Damit können die Busse ihrer Erschließungsfunktion für die Bürger des Woogsviertels schon lange nicht mehr gerecht werden. Abhilfe kann nur durch ein schienengebundenes Verkehrsmittel mit großer Fahrgastkapazität geschaffen werden.

Bei genauer Analyse der vorliegenden Gutachten bestehen am Ergebnis des bisherigen Planungsverfahrens dennoch Zweifel.

Ungenügende Voruntersuchungen des ZIV

Zentrum für integrierte Verkehrssysteme: ÖPNV-Untersuchung Erschließung Campus TU-Lichtwiese, Darmstadt 2013 (Anlage_C4_00_Langfassung_TU-Lichtwiese.pdf)

Die Methodik der ZIV-Studie ist hinsichtlich der Variantenauswahl nicht konsistent. Von allen zunächst ins Auge gefassten denkbaren Erweiterungen des Darmstädter Straßenbahnnetzes zur Lichtwiese wurden in einer nur qualitativ beschreibenden Vorauswahl mehrere Varianten ohne irgendwelche messbaren Parameter und ohne Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) frühzeitig eliminiert (S. 21 und 22). Dass man dabei wegen der zu geringen Straßenbreiten auf eine Trassenuntersuchung in der Roßdörfer Str. verzichtet hat, mag noch nachvollziehbar sein. Problematisch ist aber die frühzeitig ausgeschiedene Führung über die Heinrichstraße mit Hinweisen auf damit verbundene Behinderungen des MIV. Natürlich führt der Bau einer nur teilweise auf eigenem Gleiskörper fahrenden Straßenbahn zu Verzögerungen im MIV. Das Verkehrsaufkommen im Oberzentrum Darmstadt macht aber gerade wegen der stark steigenden Einwohner- und Studierendenzahl einschneidende Änderungen im modal-split zugunsten des ÖPNV erforderlich. Dies ist auch Stand der offiziell verlautbarten Verkehrspolitik des Magistrates der Wissenschaftsstadt.

Noch unverständlicher und grob fahrlässig sind aber die frühzeitigen lediglich verbale Ablehnungsgründe einer Verlängerung der „Lichtwiesenbahn“ bis zum Haltepunkt „Lichtwiese“ der Odenwaldbahn auf Seite 22. Zitat:

„Als wesentliche Potentiale für eine Verknüpfung der Odenwaldbahn mit den innerstädtischen ÖV-Linien werden aber die Verkehrsströme in Richtung Innenstadt gesehen, für die jedoch eine Verknüpfung am Ostbahnhof aufgrund der kürzeren Fahrzeiten attraktiver ist. Das Fahrgastpotential für diese Variante wird daher als sehr gering eingeschätzt. Hinzu kommt, dass eine Wendeanlage mit einem erheblichen Flächenverbrauch im Bereich des Haltepunkts TU-Lichtwiese Bf erforderlich wäre, bei dem es sich um ein wichtiges Naherholungsgebiet (Landschaftsschutzgebiet) handelt. Aus diesen Gründen wurde diese Variante vorzeitig von der weiteren Untersuchungen ausgeschlossen.“

Beide Argumente sind fehlerbehaftet.

1. Die ZIV-Studie betrachtet lediglich die Verkehrsbeziehungen zur Darmstädter Innenstadt und blendet weitere Fahrgastpotentiale die durch die Odenwaldbahn am HP Lichtwiese erschlossen werden könnten unter Hinweis auf die Umsteigemöglichkeit am Ostbahnhof vollkommen aus. Die Reisekette eines Fahrgastes aus Ober-Ramstadt, Michelstadt oder Erbach wäre unter Berücksichtigung der optimalen Verknüpfung am HP Lichtwiese mit einer Straßenbahn aber nicht nur schneller, sondern auch sehr viel komfortabler als der Umstieg am Ostbahnhof in volle und unpünktliche Regionalbusse. Teilweise könnten auch derzeitige Umsteigevorgänge vom O-Bus auf die Straßenbahn am Böllenfalltor verlagert werden, z.B. für die zahlreichen SchülerInnen des GBS aus Mühlthal und Ober-Ramstadt. Nach Pressemitteilungen des RMV-Geschäftsführers Prof. Knut Ringat in der FAZ und dem DE vom 21.1.2016 *„überlegt der RMV derzeit, diese Strecke (gemeint ist die Odenwaldbahn) in Teilen zweigleisig auszubauen, also mehr Begegnungsmöglichkeiten für Züge zu schaffen und zusätzliche Fahrzeuge einsetzen zu können. Auch von einer zumindest teilweisen Elektrifizierung ist die Rede“*.

Dies deckt sich mit Vorschlägen für eine Verlängerung der Pfungstadtbahn bis zum HP Lichtwiese, die PRO BAHN den Gremien der DADINA bereits im Mai 2014 vorgelegt hat. Die auf Seite 6 genannte Zahl von 244 täglichen Ein- und Aussteigern am HP Lichtwiese ist also schon heute viel zu niedrig prognostiziert und wird mittelfristig deutlich ansteigen und zwar während der gan-

zen Woche und nicht nur montags bis freitags. Wenn das ZIV eine seriöse Fahrgastprognose für 2020 ff. erstellt hätte, würde der Nutzen die Investition in eine geringfügig längere Straßenbahnstrecke mit Sicherheit deutlich übertreffen. Nach der jetzigen Planung soll die „Lichtwiesenbahn“ bei einem NKU-Wert von 1,62 nur Mo-Fr und nur während der Vorlesungszeiten betrieben werden.

Die Verlängerung der Straßenbahn zum HP Lichtwiese wurde in der Unterlage Abschnitt 4.4.3 falsch bewertet. Die Straßenbahn kann von einer Endhaltestelle am Haltepunkt Lichtwiese pünktlich losfahren. Die zurzeit bestehende Umsteigeverbindung am Ostbahnhof ist hochgradig störanfällig, denn die dort ankommenden Regionalbusse sind in der HVZ unpünktlich und überfüllt.

2. Der Bau der Wendeschleife würde zwar in einem Landschaftsschutzgebiet stattfinden, angesichts der Tatsache, dass ganz Darmstadt von LSG umgeben ist, finden solche Eingriffe aber mehrmals im Jahr aus Gründen statt, die in der Regel nicht durch ein öffentliches Interesse gedeckt sind (2015 für Parkplätze am Reiterhof Kranichstein; vsl. 2016 für den Gästefan-Busparkplatz bei Spielen des Bundesligisten SV 98 im Rahmen des Bebauungsplans O30 Sportpark Böllenfalltor). Der Bau einer ÖPNV-Linie stellt im Vergleich dazu ein wesentlich höheres öffentliches Interesse dar. Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes auf der Ostseite des Bahndammes (siehe ANLAGE) ist jedenfalls nicht zu befürchten.

Einbettung der Planung in den Rahmenplan der TU Darmstadt



Abb. 1-1 *Übersichtsplan städtebauliche Rahmenplanung TU Darmstadt mit neuer Straßenbahnführung*

Bei der Bürgerversammlung am 26.11.2015 im neuen Hörsaal- und Medienzentrum wurde mehrfach ein Luftbild gezeigt, in dem die Weiterführung der Lichtwiesenbahn zum Haltepunkt der Odenwaldbahn als Option für einen weiteren Bauabschnitt offengehalten wird. Ein entsprechender Plan mit einer Trassensicherung südlich der Kleingartenanlage ist aber den offenliegenden Planunterlagen nicht zu entnehmen. Vielmehr ist auf Seite 3, Abb. 1-1 des Gutachten Straßenbahn Endhaltestelle

Campus Lichtwiese in Darmstadt (Anlage_C4_01_150416_P_GutachtenEndhaltestelle_Gutachten.pdf) der Rahmenplan der TUD mit mehreren Gebäuden auf diesem 2. Bauabschnitt dargestellt.

Wenn man den Bürgern bei einer öffentlichen Veranstaltung Pläne vorstellt, die gar nicht Gegenstand des rechtsverbindlichen Planfeststellungsverfahrens sind, grenzt das an Vortäuschung falscher Tatsachen.

Im o.g. Dokument heißt es auf S. 11/12: „Aus Sicht des Betriebes könnte es eher zu Störungen kommen. Der Zulauf der Fahrgäste auf die Bahnsteige am Bahnsteigkopf könnte dazu führen, dass die Straßenbahn Probleme beim Losfahren hat, indem die Personen die Ausfahrt behindern.“

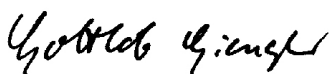
PRO BAHN stellt dazu fest: Bei einer Endhaltestelle am HP TU Lichtwiese der Odenwaldbahn werden alle beschriebenen Probleme vermieden.

Resümee

Auf Grund der oben dargestellten Planungsdefizite erhebt der Fahrgastverband PRO BAHN folgende Bedenken:

1. Die „Lichtwiesenbahn“ muss bis zum Haltepunkt der Odenwaldbahn verlängert werden. Nur so kann eine optimale Verkehrsverlagerung an allen Wochentagen auf den öffentlichen Nahverkehr erreicht werden. Für einen effizienten Betrieb würde der Bau einer einzigen Wendeschleife am Bhf Lichtwiese ausreichen. Eine neue Nutzen-Kosten-Untersuchung wäre zur geänderten Planung erforderlich, würde aber mit Sicherheit den bisherigen Wert von 1,62 übertreffen.
2. Sollte Heag mobilo am Bau der Wendeschleife vor dem neuen Hörsaal- und Medienzentrum festhalten, ist vor der Planfeststellung auf jeden Fall sicherzustellen, dass die Rahmenplanung der TUD die weitere Baustufe für eine zweite Wendeschleife am HP der Odenwaldbahn sicherstellt. Die dafür vorgesehene Trasse im Süden der Kleingartenanlage ist freizuhalten. Der weitere Ausbau des Campus Lichtwiese kann nur auf der Grundlage von Bebauungsplänen und nicht wie bisher auf Einzelentscheidungen nach §34 BauGB erfolgen. In dem betreffenden B-Plan sind die geplanten Erweiterungsbauten der TUD dann so anzuordnen, dass die Verlängerung der Straßenbahnlinie nicht verhindert wird und die Trasse ist nachrichtlich zu übernehmen.
3. PRO BAHN fordert eine solide Verkehrsprognose für das Jahr 2020 als Grundlage für die anstehende detaillierte NKU und befürwortet den Betrieb der Straßenbahn an allen Tagen im Jahr zur Erschließung des gesamten Fahrgastpotentials statt eines Rumpfbetriebs nur während der Vorlesungszeit der TUD.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Gottlob Gienger, 1. Vorsitzender

ANLAGE: FFH Gebiet auf der Ostseite der Odenwaldbahn



Hessisches Ministerium
für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft
und Verbraucherschutz



NATURA 2000 Verordnung

