



# Lichtwiesenbahn

## Bürgerinformation Lichtwiesenbahn

Informationsveranstaltung  
26.11.2015  
Dokumentation



**Termin** Donnerstag, 26.11.2015, 18.30 – 21 Uhr,  
Medien-Hörsaal der TU Darmstadt (Lichtwiese)

**Teilnehmer** ca. 180

**Ablauf**

<b>18.30 Uhr</b>	<b>Begrüßung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Dr. Manfred Efinger (Kanzler der Technischen Universität Darmstadt):</b> Bedeutung der Lichtwiesenbahn für den Campus Lichtwiese</li><li>• <b>Cornelia Zuschke (Verkehrsdezernentin der Wissenschaftsstadt Darmstadt):</b> Bauhistorie und Nutzen des Projekts für die Stadt Darmstadt</li><li>• <b>Matthias Kalbfuss (Vorsitzender der Geschäftsführung der HEAG mobilo):</b> Die Lichtwiesenbahn und ihre Bedeutung für den ÖPNV in Darmstadt</li></ul> <p><b>Fachvorträge:</b> <b>Thomas Krannich, Mailänder Consult:</b> Die Planung der Lichtwiesenbahn <b>Norbert Stoll, Stadtplanungsamt der Stadt Darmstadt, Abteilung Mobilität und Öffentlicher Raum:</b> Parallele Baumaßnahmen der Stadt, Nieder-Ramstädter Straße, Merck-Stadion <b>Fragen</b> an Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke, Dr. Manfred Efinger, Matthias Kalbfuss <b>InfoMarkt:</b> Thementische zur Lichtwiesenbahn, parallele Baumaßnahmen der Stadt, Rahmenplanung Campus Lichtwiese</p>
<b>21.00 Uhr</b>	<b>Ende</b>

## Einführung

### Begrüßung

Der Kanzler der TU Darmstadt, Dr. Manfred Efinger, begrüßte die interessierten Bürgerinnen und Bürger. Er machte deutlich, dass die Lichtwiesenbahn aus Sicht der TU Darmstadt zwingend erforderlich sei, denn nur mit der Straßenbahnbindung könne man die bestehenden grundlegenden Probleme lösen: Die Nutzung des Campus Lichtwiese habe sich in den letzten Jahren beständig erhöht und werde weiter an Bedeutung gewinnen.

Die Anbindung mit Bussen komme daher an ihre Grenzen. Zudem sei die bestehende Straßenbahnhaltestelle mit über 800 Metern nach den üblichen Regularien viel zu weit vom Standort entfernt und entspreche damit auch nicht den Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan zum Abstand zwischen Haltestellen.

## **Einführung**

Bea Schmitt, Moderatorin vom Büro team ewen, stellte den Anwesenden den Ablauf der Informationsveranstaltung vor. Einführende Vorträge sollten informieren, anschließend waren Fragen im Plenum vorgesehen. Für Detailfragen bestand das Angebot, im Anschluss an die Fragerunde an sogenannten Thementischen mit den Experten in den Dialog zu treten.

## **Handlungsbedarf**

Die Darmstädter Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke begrüßte die Teilnehmer und ordnete ihren Beitrag zur Lichtwiesenbahn in den Kontext der Stadtentwicklung ein. Sie erläuterte, dass bei dieser Veranstaltung zur Straßenbahnverlängerung auch begleitende Maßnahmen wie die Umgestaltung der Nieder-Ramstädter Straße und Anbindung an das Merck-Stadion Thema sein würden. Zusätzlich wies sie auch auf die noch folgende Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und die Beteiligung zum Straßenumbau bis hin zum Haltestellenneubau hin.

Matthias Kalbfuss, Vorsitzender der Geschäftsführung der HEAG mobilo, begrüßte ebenfalls die Teilnehmenden der Veranstaltung. Er stellte die aus seiner Sicht wesentlichen Gründe für die Lichtwiesenbahn vor: Sie verbessere die Mobilität, die Lebensqualität und trage zum Klimaschutz bei. Er führte aus, dass bei Inbetriebnahme der Lichtwiesenbahn geplant sei, die Buslinie KU zu streichen. Die Straßenbahnlinie 9 solle weiterhin das Bollenfalltor im 15-Minuten-Takt anfahren.

## **Information**

### **Planung**

Thomas Krannich vom Ingenieurbüro Mailänder Consult stellte die Planungen für die Lichtwiesenbahn vor. Die Präsentation kann unter <https://www.heagmobilo.de/de/dialog> heruntergeladen werden. Dort gibt es zudem weitere Informationen zur Lichtwiesenbahn.

Norbert Stoll vom Stadtplanungsamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt stellte anschließend die von der Dezernentin Zuschke bereits erwähnten parallelen Baumaßnahmen der Stadt vor, nämlich den Umbau der Nieder-Ramstädter Straße sowie Planungen zum Umbau des Merck-Stadions am Bollenfalltor. Zum Stadion-Umbau ist, so Stoll, ein Bürgerbeteiligungsverfahren durch die Stadt Darmstadt geplant.

## Rückfragen / Diskussion

Für den anschließenden Diskussions- und Fragenteil standen Dezernentin Zuschke, Kanzler Dr. Efinger und Herr Kalbfuss zur Verfügung. Die Beiträge sind im Folgenden zu Themenschwerpunkten zusammengefasst.

### **Thema Verkehrliche Auswirkungen**

**Es ist höchste Zeit, dass die Lichtwiesenbahn kommt. Wird aber auch an die anderen Verkehrsteilnehmer gedacht, z.B. Radfahrer?**

Ja, an besseren Radwegen wird im Rahmen des Freiraumkonzepts der Uni gearbeitet. Zum Beispiel ist in der Eugen-Kogon-Straße die Sanierung und Verbreiterung des Fuß- und Radwegs geplant.

**Bringt die Lichtwiesenbahn wirklich eine Entlastung? Man muss beachten, dass verkehrliche Veränderungen immer Auswirkungen auf die Umgebung haben.**

Ja, zum einen für das anliegende Wohngebiet (Woogsviertel): Der KU-Bus wird entfallen (weniger Busverkehr) und der K-Bus wird für die Anwohner wieder besser nutzbar, da er nicht mehr so überfüllt sein wird (höherer Komfort). Auch parken Studierende häufig im Woogsviertel, um Parkgebühren zu sparen. Diesem Problem widmen sich die Wissenschaftsstadt Darmstadt und wird eine Parkraumbewirtschaftung einführen.

Auf dem Campus selber wird die Straßenbahn auch zu einer verkehrlichen Entlastung führen, da dann dort weniger Busse fahren und der Pkw-Verkehr in der Campus-Mitte eingeschränkt wird.

„Ein Ort der Kontemplation“ sei der Campus nie gewesen, erklärte Herr Dr. Efinger denn durch Busse und Pkw erfahre das Gelände eine hohe Störung. Hier erhofft sich die TU Darmstadt Verbesserung. Und auch die Kritik am Zustand des Lichtwiesenparks wurde zurückgewiesen, da dieser sich in den letzten Jahren zum Vorteil verändert hätte.

**Kann man anstelle der Straßenbahn nicht doch mehr bzw. leistungsfähigere Busse einsetzen – was eine günstigere Lösung wäre?**

Busse können nicht so viele Fahrgäste aufnehmen wie Straßenbahnen. Die Straßenbahn hat daher das beste Ergebnis in der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) erreicht. Ein Faktor größer 1 in der NKU ist Voraussetzung für die Förderung von verkehrlichen Maßnahmen durch das Land oder den Bund.

Zum anderen ist das Busnetz von Darmstadt in zentralen Bereichen schon an der Leistungsgrenze. Es ist kaum vorstellbar, dass über den Luisenplatz noch mehr als die aktuell 1.100 täglichen Busse fahren sollen.

**Wie kommt man dann ohne Umstieg vom Hauptbahnhof zur Haltestelle Böllenfalltor, beispielsweise weil man schweres Gepäck mit sich führt?**

Bereits heute fährt die Linie 2 nicht den ganzen Tag über vom Hauptbahnhof zum Böllenfalltor. Alternativ kann man aber die Buslinie R nutzen.

**Thema Nutzen-Kosten-Untersuchung („NKU“) / Machbarkeitsstudie**

**Die Machbarkeitsstudie von 2013, deren Bestandteil die Nutzen-Kosten-Untersuchung ist, wird von einigen Teilnehmenden kritisiert und als nicht glaubwürdig angesehen.**

Zur Machbarkeitsstudie von 2013 gibt es einen Grundsatzbeschluss des Magistrats der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Darmstädter Stadtverordnetenversammlung (Stavo). Den Mitgliedern der Stavo wurden dafür alle grundlegenden Untersuchungen zur Verfügung gestellt. Das Land als Fördermittelgeber prüft alle Anträge gründlich, schließlich geht es um hohe Fördersummen.

Auch wenn es unterschiedliche Meinungen und Einschätzungen zu dem Vorhaben gibt, berechtigt das nicht, Gutachtern oder der Verwaltung Fälschungen zu unterstellen.

**Ist es möglich den Erläuterungsbericht des ZIV zur NKU zu erhalten, um die Berechnungen besser nachvollziehen zu können?**

Der Erläuterungsbericht des ZIV zur NKU wird derzeit noch bei Hessen mobil geprüft. Nach Abschluss der Prüfung kann die Langfassung des Erläuterungsberichtes ggf. über das Internet bezogen werden.

**Wäre es nicht sinnvoll, die Straßenbahn bis zur Haltestelle der Odenwaldbahn zu führen? Das würde auch eine bessere Vernetzung der Schulwege ermöglichen.**

Vor diesem Hintergrund wäre die Verlängerung sinnvoll. Sie sollte als Option mitgeführt werden. Leider wird damit aber das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung dieser langen Streckenführung zu ungünstig, als dass die Maßnahme gefördert würde.

Die Verknüpfung mit dem O-Bus am Böllenfalltor ist aber ein wichtiges Thema, das die Stadt prüfen wird.

**Wird in Zukunft mit mehr oder mit weniger Studierenden gerechnet?**

Am Campus werden die Studierenden-Zahlen wachsen, weil weitere Institute auf die Lichtwiese umziehen werden. Heute sind bereits ca. 8.000 Studierende und ca. 2000 Beschäftigte auf dem Lichtwiesen-Campus. Allein daher ist der Bedarf für eine Straßenbahn-Anbindung schon sehr groß.

**Thema Gleisdreieck Nieder-Ramstädter-Straße**

**Es wird von einigen Anwesenden kritisiert, dass in der Nähe der Georg-Büchner-Schule durch die abbiegende Straßenbahn die**

**Verkehrssituation unübersichtlicher wird, als sie es jetzt bereits ist.**

**Wie soll die verkehrliche Situation am „Gleisdreieck Nieder-Ramstädter Straße / Jahnstraße“ gestaltet werden?**

Bedingt durch die erforderliche Verbreiterung der Haltestelle müssen die Fahrspuren Richtung Osten verschoben werden. Autofahrer können auch in Zukunft auf einer eigenen Spur nach rechts von der Nieder-Ramstädter Straße in die Jahnstraße abbiegen.

**Die verkehrlichen Auswirkungen, die eine noch häufigere Rotphase für die Autos auf der Nieder-Ramstädter Straße hat, sollten in der Praxis ausprobiert werden.**

Die Qualität des Kreuzungsbereichs bleibt gemäß des rechnerischen Nachweises in der Kategorie B. Bei der Qualitätsstufe B macht sich die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer bemerkbar, was zu geringen Beeinträchtigungen bei einem nahezu freien Verkehrsfluss führt.

**Ist es möglich, die Gleise weiter südlich zu führen, so dass der Abzweig nicht im Straßen-Kreuzungsbereich liegt?**

Entsprechend der abgestimmten Planung schwenkt die Trasse in den Bereich der Allee parallel des Lichtwiesenwegs ein. Bei einer Verschiebung Richtung Süden müssten entweder Bäume im Bereich südlich der geplanten Trassenführung gefällt werden oder der komplette Lichtwiesenweg umgebaut werden, weil die Straße momentan nicht breit genug für eine Straßenbahntrasse und zusätzlichen Autoverkehr wäre. Südlich des Lichtwiesenwegs liegt das Studentenwohnheim, deshalb kann dort auch nicht gebaut werden.

## **Thementische**

**Details und Begegnung** Die Teilnehmenden konnten im Anschluss an die Diskussion an drei Thementischen Details erfragen und mit Vertretern der Stadt und von HEAGmobilo sowie mit Gutachtern ins Gespräch kommen. Davon machten die Bürgerinnen und Bürger rege Gebrauch.

Gegen 21 Uhr beendete die Moderatorin die Veranstaltung.

Darmstadt, 1.12.2015