



Regierungspräsidium Darmstadt

Erörterungstermin

Planfeststellung gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i.V.m. §§ 72 ff. Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) und §§ 1 ff. Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) für das Vorhaben:

Anbindung des Ludwigshöhviertels – Bau einer Straßenbahntrasse mit insgesamt vier Haltestellen sowie die Verlegung der Cooperstraße nach Süden zur Knotenpunktoptimierung im Bereich der Heidelberger Straße in Darmstadt einschließlich landschaftspflegerischer Maßnahmen im Baubereich der Ludwigshöhstraße und der Cooperstraße

Zudem sind trassenferne Kompensationsmaßnahmen wie die Neuanlage von Mischwald auf einer Fläche im Eigentum der Wissenschaftsstadt Darmstadt in der Gemarkung am „Gehaborner Hof“, Gemarkung Weiterstadt, Flur 8, Flurstück-Nr. 8, für das bereits eine Aufforstungsgenehmigung vorliegt, sowie eine Ökokontomaßnahme innerhalb des FFH-Gebiets „Kranichsteiner Wald mit Hegbachaue, Mörsbacher Grund und Silzwiesen“ vorgesehen.

hier: Durchführung des Erörterungstermins gemäß § 29 PBefG i.V.m. § 73 Abs. 6 HVwVfG

Darmstadt, 17. Juli 2023

Stenografisches Protokoll

Ablauf:

17. Juli 2023

Verhandlung der Einwendungen

18. Juli 2023

Erörterung der Stellungnahmen von Behörden, Stellen und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie nach Möglichkeit die weitere Verhandlung von Einwendungen

19. Juli 2023

Reservetag

(Beginn: 14:00 Uhr)

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Guten Tag, meine Damen und Herren! Ich darf Sie zu dem heutigen Erörterungstermin in dem Vorhaben „Bau einer Straßenbahntrasse zur Anbindung des Ludwigshöviertels sowie Verlegung der Cooperstraße“, beantragt von der HEAG mobilo GmbH und dem Magistrat der Stadt Darmstadt, herzlich begrüßen.

Zunächst möchte ich mich kurz vorstellen. Mein Name ist Jana Harwart. Ich bin beim Regierungspräsidium Darmstadt tätig. Wir sind die zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde bei diesem Vorhaben.

Neben mir sitzt Frau von Knebel. Sie leitet das Dezernat Verkehrsinfrastruktur, Straße und Schiene. Wir werden diesen Erörterungstermin gemeinsam leiten. Neben Frau von Knebel sitzt Herr Flath. Herr Flath ist anwesend in seiner Funktion als technische Aufsicht über Straßenbahnen. Neben Herrn Flath sehen Sie meine Kollegin Frau König. Frau König betreut dieses Vorhaben und hat Sie heute zu diesem Erörterungstermin geladen.

Wir haben in diesem Vorhaben zwei Vorhabenträger; das hatte ich schon gesagt. Seitens der HEAG mobilo GmbH darf ich Ihnen Frau Tschann und Herrn Klein vorstellen, die im Anschluss ihr Team vorstellen und das Vorhaben kurz für Sie erläutern werden. Seitens des Magistrats der Stadt Darmstadt darf ich Ihnen Frau Bachem vorstellen, die im Anschluss kurz ihre Kollegen vorstellen wird.

Ihrer Einladung konnten Sie entnehmen, dass für diesen Erörterungstermin drei Verhandlungstage angesetzt sind: der heutige und der morgige Tag; falls es erforderlich ist, wird am Mittwoch fortgesetzt.

Zum Ablauf. Wir werden heute mit den Privateinwendungen beginnen. Morgen steht die Erörterung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange an, und im Anschluss würden wir mit den Einwendungen fortfahren. Wenn wir morgen Abend oder morgen Nachmittag nicht fertig werden und es weitere Wortbeiträge gibt, dann wird dieser Termin am Mittwoch ebenfalls mit den Privateinwendungen fortgesetzt.

Zu dem gesamten Erörterungstermin wird es ein Wortprotokoll geben. Zu diesem Zweck sehen Sie an unserem Tisch ganz außen zwei Stenografen. Darüber hinaus wird jeder Redebeitrag auf Tonband aufgenommen. Diese Bandaufnahmen werden gelöscht, sobald das Protokoll von uns genehmigt und unterschrieben ist. Wenn Sie also einen Redebeitrag leisten, möchte ich Sie darum bitten, an das Mikrofon zu gehen und dann bitte Ihren vollständigen Namen zu nennen, damit wir die Beiträge im Wortprotokoll richtig zuordnen können.

Natürlich können Sie das Wortprotokoll erhalten. Dazu bitte ich Sie, vorne am Einlass Ihre E-Mail-Adresse zu hinterlegen, damit wir es Ihnen in elektronischer Form zur Verfügung stellen können.

Dieser Erörterungstermin ist nicht öffentlich. Wir können aber andere Personen, z. B. die Presse oder auch private Personen, die keine Einwendungen erhoben haben und auch nicht

von dem Vorhaben betroffen sind, zu dem Erörterungstermin zulassen, allerdings nur dann, wenn keiner von den Teilnahmeberechtigten dagegen Einwände erhebt. Wir haben heute Pressevertreter und auch Private, die keine Einwendung erhoben haben, anwesend. Deshalb meine Frage: Bestehen Ihrerseits Bedenken, diese zum Erörterungstermin zuzulassen? Dann bitte ich jetzt um entsprechende Wortmeldung. – Wenn dies nicht der Fall ist, dürfen diese Personen dem Erörterungstermin beiwohnen.

Das war es von meiner Seite zum Ablauf. Dann würde ich jetzt das Wort an Frau Tschann und Herrn Klein von der HEAG mobilo GmbH weitergeben. – Ja, bitte?

Christoph von Eisenhart Rothe (Schutzgemeinschaft Deutscher Wald):

Gibt es keine Tagesordnung für den Termin? Ich finde das etwas ungewöhnlich.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Die Tagesordnung ist Ihnen mit der Einladung zugegangen. Heute werden die privaten Einwendungen erörtert.

Christoph von Eisenhart Rothe (Schutzgemeinschaft Deutscher Wald):

Aber nicht nach Themen geordnet, nach Schutzgütern und dergleichen?

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Nein.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Guten Tag, meine sehr geehrten Damen und Herren! Guten Tag, liebe Kolleginnen und Kollegen vom Regierungspräsidium, zu diesem heutigen Erörterungstermin! Mein Name ist Astrid Tschann. Ich arbeite bei der HEAG mobilo als Leiterin der Abteilung Straßenbahnnetz. Als Abteilung Straßenbahnnetz sind wir zuständig für die gesamte Infrastruktur der Straßenbahnen im Verkehrsgebiet der HEAG mobilo. In der Abteilung, die ich leite, befindet sich federführend dieses Projekt Anbindung Ludwigshöhviertel, das wir in der Zusammenarbeit mit der Stadt Darmstadt, mit dem Mobilitäts- und Tiefbauamt als gemeinsame Bauherren abwickeln.

Von unserer Seite des Projekts sind heute neben mir noch der Sachgebietsleiter Markus Klein für das Sachgebiet Planung und Projektierung anwesend. Im Plenum sitzen unsere Planer und Projektleitenden. Da sind von der HEAG mobilo noch die Projektleitenden Caroline Gaube, Thomas Kipp, Jörn Schmunkamp und Antonia Köhn, gemeinsam mit Maya Hatsukano von der Öffentlichkeitsarbeit und Florian Junghans von der Rechtsabteilung, der uns bei den Rechtsfragen betreut.

Mit dabei sind auch unsere planenden Büros, Herr Nicolai Thern von der Ingenieurgemeinschaft Schüßler-Plan. Von der DB Engineering ist noch Frau Susanne Weimar mit dabei. Für das Schall- und Erschütterungsthema ist Herr John-Tschoeppe von KREBS+KIEFER da.

Begleitet wird dieses Projekt von einer Projektsteuerung von Drees & Sommer. Hier ist Frau Sabrina Müller anwesend.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Mein Name ist Anke Bachem. Ich bin Leiterin des Mobilitäts- und Tiefbauamts der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Wir vertreten hier die straßenseitigen Belange. Unterstützt werde ich durch Frau Samaan neben mir. Sie ist Abteilungsleiterin Mobilität. Daneben sitzt Herr Edelmann, Sachgebietsleiter für Verkehrsmanagement und Planung. Weitere Kollegen im Publikum sind Frau Grön für den Bereich Nahmobilität, Herr Kurrer für das Verkehrsmodell und die ÖPNV-Koordination, Herr Kröber aus dem Bereich Bau und Betrieb für die weiteren Leistungsphasen, Herr Stumpf für die Verkehrsplanung Straßenbau und zwei Kolleginnen vom Stadtplanungsamt, Frau Michels und Frau Laute. Hinten im Saal sehe ich auch noch Frau Bosch vom Grünflächenamt.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Vielen Dank für die Vorstellung. – Dann würden wir zur Projektvorstellung kommen.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrtes RP, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte ein paar einleitende Worte zum Projekt Anbindung Ludwigshöhviertel sagen, das wir heute hier erörtern möchten.

(Projektion: Präsentation „Anbindung Ludwigshöhviertel“, Folie 2, siehe Anlage 1)

Zum Projekthintergrund. Im Süden Bessungen entsteht ein Wohnquartier auf einer ehemals militärisch genutzten Fläche. In diesem Bereich sollen zukünftig bis zu 3.000 Leute wohnen. Im Erläuterungsbericht gibt es zwei Zahlen, 3.000 und 3.100. Beides ist annähernd korrekt. Dieses Projekt soll als autoarmes Quartier entwickelt werden mit dem Fokus auf dem Umweltverbund. Unter dem Umweltverbund verstehen wir ÖPNV und Fuß- und Radverkehr. Dieses autoarme Quartier, diese Entwicklung wird durch ein Mobilitätsmanagement unterstützt, das das Ganze fördert.

Im Rahmen der inneren Quartiersentwicklung werden die inneren Straßen geplant und gebaut. Das ist nicht in unserer Zuständigkeit. Das entsteht durch den Projektentwickler. Worum es hier geht, ist die äußere Erschließung, die Anbindung des Ludwigshöhviertels.

(Projektion: Präsentation „Anbindung Ludwigshöhviertel“, Folie 3, siehe Anlage 1)

Ziel ist es, die bestehenden Straßenbahntrassen, die das gesamte Gebiet umschießen, durchzubinden. Da gibt es einmal die Bestandslinie 3 durch Bessungen, die durch das Gebiet durchgeführt werden soll. Dann gibt es die fast parallelen Linien auf unserer Hauptstammstrecke auf der Heidelberger Landstraße, die über ein Gleisdreieck an das Gebiet angebunden werden sollen. Durch die Verknüpfung dieser zwei wichtigen Strecken hat man erhöhte Flexibilität.

Die Folge ist, dass bei Störung das gesamte Netz resilient ist. Damit ist auch die ÖV-Anbindung des Gebietes gewährleistet. Das ist die Grundlage, um dieses Gebiet autoarm erschließen zu können und um überhaupt die Anzahl von Personen, die in dem Quartier wohnen sollen, gewährleisten zu können.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Entschuldigung, ich muss Sie kurz unterbrechen. – Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass Ton- und Bildaufnahmen nicht mehr gestattet sind.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Diese Verknüpfungen, die neu geplant werden, ermöglichen zukünftig neue Linienoptionen. Man kann es hier auf dem Bild sehen. Ich habe die Möglichkeit, von Süden mit den Straßenbahnlinien in das Gebiet abzubiegen, durch das Gebiet durchzufahren und dann nach Norden durch Bessungen zum Luisenplatz zu fahren. Genauso ist es möglich, auf der Stammstrecke kommend, also diese blaue Linie, in das Gebiet hineinzubiegen und es zu erschließen.

Ein weiteres Ziel ist, die Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsarten zu ermöglichen. Das bezieht sich jetzt auf den straßengebundenen Verkehr. Um dies zu ermöglichen, ist es nötig, dass der bestehende Knotenpunkt an der Heidelberger Straße/Cooperstraße/Franklinstraße durchgebunden wird. Der bestehende Versatz, der jetzt zu einer eingeschränkten Leistungsfähigkeit führt und unsicher ist, muss beseitigt werden, um die Leistungsfähigkeit und auch andere Kriterien zu gewährleisten.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Danke, Frau Bachem. – Als wir Ende 2019/Anfang 2020 in dieses Projekt gestartet sind, war das, was Frau Bachem eben vorgestellt hat, die Zielsetzung, die uns der Magistrat der Stadt Darmstadt und auch die Stadtverordnetenversammlung per Grundsatzbeschluss Ende August 2019 mit auf den Weg gegeben haben. Ich will den Einwendungen schon ein Stück weit vorgehen und möchte an dieser Stelle sagen: Ja, wir haben einen Auftrag bekommen, den wir in diesem Projekt abgewickelt haben.

(Projektion: Präsentation „Anbindung Ludwigshöhviertel“, Folie 4, siehe Anlage 1)

Trotzdem ist diesem Projekt ein größerer Planungs- und Entwicklungsprozess für das gesamte Quartier, für die Lincoln-Siedlung gemeinsam mit der ehemaligen Cambrai-Fritsch-Kaserne und der Jefferson-Siedlung, vorangegangen, zu dem es mehrere Abwägungen und immer wieder Planungen zu diesem Quartier und zu Anlagen des öffentlichen Verkehrs gab inklusive der Anordnung von Wendeschleifen.

Per Grundsatzbeschluss im August 2019 kam, wie gesagt, an das Mobilitäts- und Tiefbauamt und uns, die HEAG mobilo, dieser Auftrag, dieses neue Ludwigshöhviertel mit einer leistungsfähigen Anbindung vor allem für den Umweltverbund zu erschließen und die Straßenbahn als Rückgrat des ÖPNV im öffentlichen Verkehr in der Stadt Darmstadt und der Region in dieses

Quartier zu bringen und so eine nachhaltige, zukunftsfähige, die Verkehrswende stützende Erschließung zu gewährleisten.

So war es Aufgabe, innerhalb dieses Projekts nicht noch einmal sämtliche Varianten, die im Vorfeld schon verworfen worden sind, neu zu planen und neu zu bewerten, sondern es war der Mehrheitswunsch per Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, dass wir eine Durchbindung durch das Quartier gestalten mit einer Verbindung dieser zwei Straßenbahnhauptstrecken und gemeinsam prüfen, wo eine betriebliche Wendeschleife unter Anbetracht und Einbeziehungen sämtlicher Rahmenbedingungen und mit möglichst wenig Flächenverbrauch gewährleistet werden kann.

Dazu sind im erstem Step mehrere Varianten entwickelt worden, die im Grunde zwei Hauptvarianten beinhalteten, die noch mehrere Untervarianten hatten. In der Gesamtabwägung gab es dann eine Vorzugsvariante. Die Vorzugsvariante sah neben der Durchbindung vor, die Wendeschleife, die heute schon an der Tonakademie, an der Lichtenbergschule vorhanden ist, weiter auszubauen, um eine bestehende, schon heute genutzte Fläche weiter zu nutzen und nicht neuen Flächenverbrauch inklusive Waldrodung für eine Wendeschleife an der heutigen Haltestelle Marienhöhe zu schaffen.

Auf Basis dieses Beschlusses, der im Februar 2021 getroffen worden ist, ist dieses Projekt weitergegangen in eine Entwurfsplanung und dann in eine Genehmigungsplanung. Diese Genehmigungsplanung ist Grundlage dieses Planfeststellungsverfahrens und ist zum Abschluss gekommen per Beschluss im Herbst 2022, mit dieser genehmigten Planung in das Planfeststellungsverfahren zu gehen.

(Projektion: Präsentation „Anbindung Ludwigshöhviertel“, Folie 5, siehe Anlage 1)

Diese Planung – Sie haben sich alle damit beschäftigt; ich denke, ich muss sie nicht mehr im Detail vorstellen – ist das, worauf wir uns die nächsten drei Tage konzentrieren, gemeinsam mit Ihnen, um all Ihre offenen Fragen zu beantworten. Es ist eine zweigleisige Wendeschleife im Bereich der Lichtenbergschule/Tonakademie als betriebliche Wende, dann eine Durchbindung über das Quartier bis über die Cooperstraße hinunter zur Heidelberger Straße und unten an der Heidelberger Straße ein Gleisdreieck für die Straßenbahn mit insgesamt vier Haltestellen: ein Haltestellenpaar in der Cooperstraße und ein Haltestellenpaar in der Heidelberger Landstraße.

Mit im Projekt dabei ist die Erschließung der Cooperstraße für den IV, sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Rad- und Fußverkehr, in einem kombinierten Verfahren gemeinsam mit der Stadt Darmstadt zum Anschluss an die Heidelberger Landstraße.

(Projektion: Präsentation „Anbindung Ludwigshöhviertel“, Folie 6, siehe Anlage 1)

Hier noch ein Überblick über den Planungsstand und die einzelnen Entwicklungsstufen in dieser Planung. Wir haben ein Planungskonzept gehabt, in dem wir mehrere Varianten abgewo-

gen haben. Wir haben darauf aufbauend eine Entwurfsplanung gemacht und eine Genehmigungsplanung. Wir befinden uns heute im Planfeststellungsverfahren. Sofern es ein Baurecht gibt, also einen positiven Planfeststellungsbeschluss, sind die nächsten Schritte die Ausführungsplanung und dann der Bau mit dem Ziel, bei positivem Beschluss dieses Quartier möglichst zügig, möglichst noch im Zuge der Erstbesiedlung mit einer Straßenbahn zu erschließen und somit für die neuen Bewohnenden im neuen Quartier möglichst frühzeitig die Nutzung einer Straßenbahn zu ermöglichen. – So weit von unserer Seite eine kurze Vorstellung dieses Projekts. – Vielen Dank.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Vielen Dank, Frau Tschann. – Gibt es zu dem Vorhaben an sich Verständnisfragen, die wir zu Beginn noch klären können? – Ja, bitte.

Simone Schramme (Einwenderin):

Sie haben eben gesagt, dass andere Varianten vorher einfach verworfen worden sind. Aber aus welchen Gründen? Sind wirklich alle verworfen worden oder nur ruhen gelassen? Ich sage einmal, es ist uns unklar, aus welchen Gründen diese Varianten nicht berücksichtigt worden sind. Sie sagen: „verworfen“, aber dafür gibt es auch keine Begründung. Dazu hätten wir gerne mehr Informationen, warum dieses Varianten ausgeschlossen wurden, und zwar detailliert. Nicht, dass Sie einfach sagen, es wurde verworfen, sondern wir hätten gerne fundierte Begründungen dafür, warum die nicht infrage kamen. Das habe ich leider nirgendwo gefunden. Können Sie dazu etwas weiter ausführen?

Astrid Samaan (Vorhabenträgerin):

Ich gehe davon aus, Sie sprechen insbesondere von der Variante Verlängerung der Straßenbahn mit Wendeschleife in der Jefferson-Siedlung, weil sie in diesem Stadium nicht mehr berücksichtigt wurde.

Sie ist in der Rahmenplanung als eine mögliche Variante aufgeführt mit einem Shuttlebus-Verkehr, weiterführend in die Lincoln-Siedlung. Das war eine von verschiedenen Varianten, die in der Machbarkeitsstudie vorgestellt wurden. Im weiteren Planungsverlauf wurde begonnen, eine zunächst überschlägige Nutzen-Kosten-Untersuchung zu erstellen. Das ist erforderlich, damit die Maßnahme gefördert werden kann. Straßenbahnmaßnahmen sind förderfähig.

Ich will jetzt nicht im Detail ins Verfahren gehen. Aber es gibt einen sogenannten Nullfall, und es gibt Mitfälle mit vielen komplexen Bestandteilen. Sie müssen dann einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor ergeben. Bei der überschlägigen Berechnung hat sich bei dieser Variante gezeigt, dass hier kein positiver Faktor zu erwarten ist. Das kann man von der Logik her begründen, wenn man genauer hinschaut.

Was fließt unter anderem in die Nutzen-Kosten-Untersuchung ein? Das sind natürlich Kosten für den Betrieb. Wenn ich Parallelverkehre habe – das hätte ich in dem Fall mit der Straßenbahnlinie entlang der Heidelberger Straße und einem Bus, der parallel durch die Lincoln-Siedlung geht –, dann wirkt sich das negativ auf den Nutzen-Kosten-Faktor aus.

Dann muss man auch immer sagen: Es soll ein autoarmes Quartier sein. Das heißt, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und auch der ÖPNV sollen gefördert werden. Die Erfahrungen zeigen: Wenn Menschen mehrfach umsteigen müssen – sprich: von der Straßenbahn in einen Shuttlebus –, wird das nicht so angenommen, als wenn man mit der Straßenbahn durchfahren kann.

Dann sind natürlich auch die Überlegungen zur Quartiersentwicklung weitergegangen. Mittlerweile ist fürs Ludwigshöhviertel ein Nahversorger vorgesehen; der kann das Quartier selbst versorgen. Zum Shuttlebus: Wir haben mittlerweile den HeinerLiner, der mehr ist als ein liniengeführter Shuttlebus, nämlich ein individuelles On-Demand-Shuttle-Angebot, das das quasi ersetzen würde.

Das sind die Faktoren. Ich schaue einmal zu meinem Kollegen, Herrn Kurrer, der die Nutzen-Kosten-Untersuchung betreut hat, ob ich einen wichtigen Punkt vergessen habe.

So weit zur Historie. Deshalb ist es schon vor dem Bebauungsplanverfahren ausgeschieden. So ergab sich dann diese Freihaltetrasse im Bebauungsplan. Weitere Varianten in dem Bereich hat Frau Tschann vorstellt, bzw. das liegt dem Planfeststellungsverfahren zugrunde: Wendeschleife oben oder Gleisdreieck. – Ich weiß nicht, ob ich damit die Antwort gegeben habe.

Simone Schramme (Einwenderin):

Gehen in die Nutzen-Kosten-Berechnung nicht auch die Baukosten ein? Ich denke, dass die Baukosten für die Variante, die Sie jetzt gewählt haben, sehr viel höher sind. Ich meine, ein Kostenfaktor in der heutigen Zeit sind auch Waldverluste. Wurde das auch bei Ihrer Nutzen-Kosten-Analyse berechnet oder nur die Betriebs- oder Baukosten? Was haben Sie da berücksichtigt?

Astrid Samaan (Vorhabenträgerin):

Da gebe ich gleich an meinen Kollegen weiter. Nur so viel: Es gibt ein standardisiertes Verfahren. Die aktuelle Version der Standardisierten Bewertung heißt 2016+. Jeder, der Fördermittel bekommen möchte, muss dieses Verfahren anwenden. Man kann nicht davon abweichen, und dort gehen ganz viele Dinge ein, auch Baukosten. Aber ich gebe an Herrn Kurrer weiter. Er kann es detaillierter erläutern.

Michael Kurrer (Vorhabenträgerin):

In die sogenannte Nutzen-Kosten-Untersuchung gehen die Betriebskosten und natürlich auch die Baukosten ein. Sie werden auf dem aktuellen Preisstand angesetzt. Wie Frau Samaan schon sagte: Die Strecke vom Ludwigshöhviertel bis zur Heidelberger Straße ist etwa 1 km oder 1,5 km. Die Wendeschleife in der Jefferson-Siedlung hätte genau die gleiche Entfernung gehabt, aber auch die Wendeschleife im Gebiet, was die Baukosten dementsprechend höher setzt. Unter anderen dadurch ist die Variante ausgeschieden.

Sie hat natürlich auch nicht den hohen Nachfrageeffekt. Durch die Durchbindung haben wir einen deutlichen Nachfrageeffekt. Man kann damit schneller vom Ludwigshöhviertel in die Stadt gelangen, als wenn ich die Wendeschleife im Ludwigshöhviertel hätte. Es ist eine deutliche Verbesserung des Angebots.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Vielen Dank. – Das geht jetzt ein bisschen in die Richtung von Einwendungen und Argumenten. Von daher würde ich jetzt in die Erörterung der Privateinwendungen einsteigen. Sie hatten die Möglichkeit, sich in eine Rednerliste einzutragen. Diese werden wir sukzessive abarbeiten. Auf Platz 1 der Rednerliste steht die Interessengemeinschaft Bessunger Kiesgrube, Herr Brühl und Herr Schindler. Beginnen Sie bitte.

Frank Schindler (Einwender):

Kurz zum Ablauf. Wir hatten bei unseren Einwendungen verschiedene Fragen gestellt, die teilweise beantwortet wurden und teilweise auch nicht, weswegen wir durchaus Nachfragen haben. Werden die dann gleich beantwortet, oder wird das erst gesammelt am morgigen Tag erfolgen?

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Wir können das auch sukzessive nach und nach machen. Das ist vielleicht besser.

Frank Schindler (Einwender):

Ich weiß natürlich nicht, ob unsere Einwendungen allen vorliegen oder ob man sie auf die Monitore werfen kann. Das wäre bei uns das Schreiben E13. Ansonsten müsste ich das für alle ändern kurz zusammenfassen.

Ich fasse das kurz zusammen. Unsere Frage war zum Gleisdreieck Cooperstraße/Heidelberger Straße wegen der großen Flächenversiegelung, die dort stattfindet. Ihre Antwort, sowohl von der HEAG als auch von der Stadt Darmstadt: „Durch die geplante Versickerung der Niederschlagswässer im Versickerungsbecken ...“

Da hat sich für mich gerade jetzt in diesem heißen Sommer – und bei den letzten heißen Sommern, die wir hatten – die Frage gestellt: Wie kann man überhaupt mit Niederschlägen rechnen? Macht das überhaupt Sinn? Ist das in irgendeiner Art und Weise realistisch?

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Darf ich nachfragen, in welche Richtung Ihre Frage tendiert? Verstehe ich es richtig: Sie fragen, ob solch ein Versickerungsbecken überhaupt noch Sinn macht in Sommern, in denen wir keinen Regen haben?

Frank Schindler (Einwender):

Ja, mehr oder weniger. Es geht darum, dass durch die Flächenversiegelung dem umliegenden Wald das Wasser abgegraben wird. Da soll stattdessen dieses Versickerungsbecken gebaut werden, das aber nur dann Sinn ergibt, wenn es überhaupt Niederschläge gibt.

Susanne Weimar (Vorhabenträgerin):

Wir haben die Umweltplanung erstellt. Zum einen sind die Straße und die Straßenbahntrasse, wenn sie denn umgesetzt und gebaut sind, das ganze Jahr da. Das heißt, wir haben nicht nur die heißen Sommer zu berücksichtigen, sondern sind rund ums Jahr vor Ort. Rund ums Jahr werden dort alle Niederschlagswässer gesammelt und versickert. Wir haben verschiedene Möglichkeiten geprüft. Es gibt aber Verpflichtungen aus den Gesetzen und Richtlinien, dass wir Wasser nicht einfach so von der Straße oder der Straßenbahntrasse seitlich in die angrenzende Landschaft versickern dürfen, sondern das muss vorher durch eine solche Versickerungsanlage gefiltert werden. Das ist Punkt 1.

Punkt 2 ist, dass durch den Versatz der Cooperstraße, der geplant ist, der Anschluss an die Heidelberger Straße und an die jetzige Franklinstraße vorgegeben ist. Gleichzeitig hat man versucht, über die Streckenführung der Straßenbahn auf der heutigen Cooperstraße den Flächenverbrauch so weit wie möglich zu minimieren. Die dazwischenliegende Fläche bot sich für die Versickerung an, weil wir zum einen ein Versickerungsbecken brauchen und das zum anderen der tiefste Punkt ist. Wir können das Wasser nur dort sammeln, wo die Geländehöhe das hergibt. Deswegen bot sich diese Fläche an.

Aus Umweltsicht ist es von daher sinnvoll und geboten, das Wasser vor Ort zu reinigen und dann wieder zu versickern, weil es dem gesamten Grundwasserleiter vor Ort wieder zur Verfügung steht.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Danke. – Ich denke, dazu können wir kurz noch etwas als Aufsichtsbehörde sagen.

Thomas Flath (RP Darmstadt):

Thomas Flath, Technische Aufsichtsbehörde. Es fällt auf, dass bei Ihrem Entwurf im Bereich des Gleisdreiecks eine Versiegelung der Gleisanlage stattfindet und kein Rasengleis vorgesehen ist. Welche Begründung gibt es für diese Planung?

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Innerhalb des Gleisdreiecks, aber auch innerhalb der Haltestellenbereiche wurde eine Befestigung der Flächen aus betrieblichen Gründen vorgesehen, damit die Zuwegung zu den Weichen möglich ist, Revisionsarbeiten stattfinden können. Darüber hinaus hat man in der Vergangenheit feststellen dürfen, dass sich gerade in Haltestellenbereichen eine Verschmutzung feststellen lässt. Hintergrund für die Befestigung ist, dass die Reinigungsarbeiten besser durchgeführt werden können.

Im Gleisdreiecksbereich an sich ist es grundsätzlich so, dass aufgrund der beweglichen Weichenteile und der technischen Anlagen zur Weiche die Erreichbarkeit für die Wartungsarbeiten unter anderem der HEAG mobilo gegeben sein muss.

Frank Schindler (Einwender):

Genau darum ging es mir: um die Versiegelung der Fläche an und für sich, weniger um die Notwendigkeit des Sickerbeckens. Aber wir kommen im Laufe des Tages sowieso noch zu allem Möglichen.

Ich mache weiter mit unserem Einwand Nr. 3. Hier geht es um die Ausgleichsfläche des zu erwartenden Waldverlustes. Es wird geantwortet: Die Waldrodung wird an anderer Stelle westlich Darmstadts kompensiert. Das haben wir hier: Gehaborner Hof. Dabei ist hier keine Größe der Ausgleichsfläche angegeben. Ich frage aus gutem Grund, und zwar haben am 03.03. die Freien Wähler über eine Anfrage in der Stadtverordnetenversammlung sich aufzeigen lassen, was es seit 2017 an Waldrodungen und an dazugehörigen Ausgleichsflächen gab. Die Ausgleichsflächen haben noch nicht einmal 50 % ausgemacht. Gerade jetzt im Zuge des vom Bundesgesundheitsminister vorgeschlagenen Hitzeschutzplans für Deutschland sollte man überlegen, ob man da nicht eine andere Strategie anwendet und Waldrodungen erst dann vornimmt, wenn die Ausgleichsflächen zu 100 % stehen.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Susanne Weimar (Vorhabenträgerin):

Ich werde den Punkt übernehmen. Geben Sie mir bitte fünf Minuten. Ich suche Ihnen die genaue Flächengröße heraus. Sie ist in den Unterlagen angegeben. Wir haben hier einen forstrechtlichen Ausgleich zu bringen. Das haben wir zusammen mit den Forstbehörden und dem heute noch aktuellen Flächeneigentümer Hessen-Forst abgestimmt.

(Karin Mühlenbock [Einwenderin]: Die sind nicht Flächeneigentümer!)

– So ist es mir dargestellt worden.

(Karin Mühlenbock [Einwenderin]: Die sind der Bewirtschafter, aber nicht der Eigentümer der Fläche!)

– Ich würde die Stadt Darmstadt bitten, gleich noch etwas dazu zu sagen. – Wir haben mit Hessen-Forst gesprochen und mit dem Grünflächenamt der Stadt Darmstadt. Da ist uns diese Fläche am Gehaborner Hof empfohlen worden als forstrechtliche Ausgleichsfläche. Die Fläche war aktuell, als wir draufgeschaut haben, eine Brachfläche mit ruderalen Arten, mit Staudenfluren. Sie soll aufgeforstet werden. So ist es uns beschrieben worden. So hat die Stadt das geplant. Die Stadt hat das in der Hand und kann diese Flächen für ihre eigenen Projekte als forstrechtlichen Ausgleich ansetzen. Das ist in diesem Fall geschehen.

Rein rechtlich besteht die Verpflichtung, diesen forstrechtlichen Ausgleich im Naturraum zu erbringen. Das wäre ein weitaus größerer Suchraum gewesen. Von daher hat sich es für uns angeboten, das auf dem Gebiet der Stadt Darmstadt durchzuführen, damit der Ausgleich so dicht wie möglich am Eingriffsort erfolgt.

Frank Schindler (Einwender):

Vielen Dank.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Frau Bosch hatte sich dazu gemeldet. Sie ist Leiterin des Grünflächenamtes.

Anke Bosch (Vorhabenträgerin):

Ich kann versuchen, zu ergänzen. Es ist ein Einwurf gekommen, das sei keine Fläche von Hessen-Forst. Es könnte vielleicht sein, dass es aus folgendem Grund zu Irritationen kommt – das will ich erklären –: Die Fläche, die westlich der Heidelberger Straße liegt, ist eine Stadtwaldfläche, aber die Fläche, die östlich der Heidelberger Straße liegt, ist eine Fläche von Hessen-Forst. Das ist die Fläche, in die eingegriffen wird, weshalb es eventuell für diejenigen, die das Projekt als Bürgerinnen und Bürger durchlesen, zu Irritationen kommt. Diese Flächen sind in einem geplanten Flächentausch, aber der Flächentausch ist noch nicht vollzogen. Deshalb ist es im Moment noch eine Fläche von Hessen-Forst. Ich hoffe, das hilft zur Erklärung.

(Zuruf)

– Die Fläche gehört Hessen-Forst. Das ist ein Staatsforst.

(Karin Mühlenbock [Einwenderin]: Hessen-Forst bewirtschaftet die Fläche, ist aber nicht Eigentümer!)

Da, wo Staatsforst steht, ist der Flächenbewirtschafter Hessen-Forst. Andere Kategorien haben wir nicht.

(Karin Mühlenbock [Einwenderin]: Stimmt! Das ist okay!)

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Vielleicht kann ich das kurz aufklären. Nach den gesetzlichen Regelungen ist es vorgeschrieben, dass jede Fläche, die gerodet wird, ausgeglichen wird durch eine Neuanpflanzung von Wald, durch eine Wiederaufforstung. Wir als Planfeststellungsbehörde und im Regierungspräsidium als obere Forstbehörde werden das auch kontrollieren. Das heißt, es wird keinen Planfeststellungsbeschluss geben, wenn es nicht eine 1:1-Ersatzaufforstung geben wird.

Was die Eigentumsverhältnisse angeht, ist das vollkommen egal. In dem Moment, wo die Ersatzaufforstung planfestgestellt wird, ist sie auch umzusetzen, egal wer Grundstückseigentümer ist. Das spielt in der Planfeststellung keine Rolle.

(Karin Mühlenbock [Einwenderin]: Hessen-Forst hat keinen eigenen Wald!)

– Da Sie jetzt nicht ins Mikrofon reden, wiederhole ich Ihre Feststellung. Sie sagen, Hessen-Forst hat keinen eigenen Wald. – Wie gesagt, es spielt für uns keine Rolle. Diese Fläche ist verfügbar. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, diese Ersatzaufforstung zu leisten. In dem Moment, in dem das planfestgestellt wird, ist die Fläche auch verfügbar. Das ist in der Planfeststellung so: Auch wenn ein Grundstück Dritter in Anspruch genommen wird, dann kann man das zur Not auch enteignen, was hier aber keine Rolle spielt, da sich die Beteiligten einig sind.

Frank Schindler (Einwender):

Dann mache ich weiter. Ich komme zu unserem Punkt 8. Da war die Frage aufgekommen durch die momentan mangelnden Fachkräfte auf dem Markt, gerade was Straßenbahnschaffner etc., also das Personal, angeht, ob es in dem Zusammenhang überhaupt sinnvoll ist, auf Straßenbahnen zu setzen und nicht eventuell auf Alternativen.

Wir haben zur Antwort bekommen: Es ist nicht zu erwarten, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme zu wenige Fahrerinnen und Fahrer für die Anbindung des Ludwigshöhviertels zur Verfügung stehen. – Ich will das verbinden mit einer anderen Frage, nämlich den Kosten für die Straßenbahnen. Die HEAG mobilo hat als Unternehmen sicherlich so etwas wie eine Finanzplanung, einen Forecast, der besagt, soundso hoch werden die Kosten sein. Dass das natürlich nur semi funktioniert, sieht man an der Lichtwiesenbahn.

Mich würde interessieren: Es wird behauptet, das Personal steht zum Zeitpunkt zur Verfügung. Es wird behauptet, die Kosten sind fest. Es wird behauptet, wir bekommen in Zukunft Niederschläge. Ich hätte gerne Ihre Glaskugel, um dort hineinzugucken.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Wir planen üblicherweise nicht mit einer Glaskugel, sondern aufgrund von Fakten.

Frank Schindler (Einwender):

Die würde ich gerne einmal sehen, die ganzen Daten, die zu diesen Ergebnissen führen, dass z. B. in drei oder vier Jahren eine ausreichende Anzahl von Fachkräften zur Verfügung steht.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Das ist etwas, was mit einem Vorlauf geht, indem gemeinsam mit der Personalabteilung, mit der Unternehmensführung und mit dem zuständigen Dezernenten die entsprechenden Wirtschaftsplanungen und dann entsprechenden Zielsetzungen in gemeinsames Tun münden. Das mündet am Ende des Tages darin, dass neue Fahrerinnen und Fahrer ausgebildet werden. Wir können keine Menschen einstellen, die schon einen Straßenbahnführerschein haben, sondern es ist nach Betriebsordnung Straßenbahn so, dass jeder Betrieb selbst seine Straßenbahnfahrenden ausbilden muss. Aus dem Grund haben wir immer einen entsprechenden Vorlauf. Da sind wir in den Planungen mit drin.

Das läuft immer zeitversetzt voraus. Demensprechend bilden wir heute schon aus und stellen Fahrerinnen und Fahrern neu ein. Das machen wir schon eine ganze Weile, weil schon vor zwei oder drei Jahren ein neues Verkehrskonzept gemeinsam mit den Aufgabenträgern beschlossen wurde, das eine gewisse Verkehrsleistung für die Zukunft sukzessive mit in der Bestellung enthalten hat. Entsprechend sind unsere Wirtschaftspläne und unser Handeln darauf aufgebaut.

Frank Schindler (Einwender):

Aber es kann nicht garantiert werden, dass es genügend Leute gibt, die bei so einem Ausbildungsangebot zugreifen.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Natürlich kann das nicht garantiert werden. So etwas wie eine Corona-Krise und eine Ukraine-Krise, und was sonst vielleicht noch kommt, kann man nicht von vornherein mit einplanen. Diese Glaskugel gibt es nicht. Aber es gibt wirtschaftliches Handeln, und daran hält sich die HEAG mobilo gemeinsam mit den Aufgabenträgern in der Stadtwirtschaft.

Martin Brühl (Einwender):

Ich bin auch Vorsitzender der Interessengemeinschaft Bessunger Kiesgrube. Ich vermisse hier etwas. Sie sprachen gerade von Krise. Es gibt die Klimakrise und den Rückgang der Artenvielfalt. In dem Planungsgebiet sind z. B. 18 Fledermausarten, alle auf der roten Liste. Ich habe auch eine Antwort bekommen, mit der ich aber nicht zufrieden bin. Die Natur wird hier durch dieses Bauvorhaben bewusst an die Wand gedrückt. Es werden 10.000 m² Wald gerodet. Da muss man fragen: Wie viel tragen diese 10.000 m² Wald bei, um CO₂ einzusparen gegenüber einer Straßenbahn? Das ist für mich ein wichtiger Punkt, der gar nicht behandelt wird.

Es geht auch um die Artenvielfalt. Wir sind sehr vertraut mit dem Gebiet. Dort sind schutzwürdige Tier- und Pflanzenarten. Allein durch die Bebauung des Ludwigshöhviertels werden sie noch mehr gestört und einem Stress unterzogen. Falls Sie es heute im „Echo“ gelesen haben: Der UN-Generalsekretär Guterres hat mahnende Worte gesagt, dass wir uns alle in der Klimakrise befinden. Wir müssen schauen, dass wir das gestemmt kriegen. Ich sehe mit Flächenversiegelung und Rodung von Wald nicht die Lösung. Es ist für mich ein Unding, dass man nicht einmal das gebacken kriegt. Wir sitzen hier zusammen und sagen, es war alles ganz gut, aber – –

Die Variante, von der Sie gerade gesprochen haben, fand ich wesentlich besser. Sie ist in den Planungsvorstellungen übrigens nirgendwo aufgeführt worden. Wenn diese Wendeschleife in der Jefferson-Siedlung gewesen wäre und es einen Shuttlebus gegeben hätte, da hätte ich mit mir reden lassen. Das wäre wunderbar gewesen. Dann hätte es keine Waldrodung gegeben. Aber es geht hier nur um Profit und Ausnutzung von Flächen.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Das ist meines Erachtens der ganz falsche Weg. Da müssen wir uns zusammensetzen und auch einmal Klartext reden. – Danke schön.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Vielleicht kann die Vorhabenträgerin zum Thema Artenschutz ein paar Ausführungen machen, welche Maßnahmen dort vorgesehen werden.

Susanne Weimar (Vorhabenträgerin):

Ja, natürlich ist das ein wertvoller Wald. Das haben wir gesehen. Er befindet sich momentan in einem recht schwierigen Zustand, was den Wald selbst angeht, weil unter anderem die Trockenschäden dort zu Buche schlagen. Nichtsdestotrotz hat er einen sehr hohen Wert für

den Naturschutz, für den Artenschutz. Wir haben die Fledermäuse dort kartiert. Wir haben Erfassungen durchgeführt. Wir haben auch geprüft, welche Höhlenbäume direkt im Eingriffsbereich liegen würden und ob sie genutzt werden, unter anderem als Winterquartier für Fledermäuse. Wir haben in der Planung vorgesehen, dass wir wieder Waldränder aufbauen, die dann wieder Funktionen für diese Arten übernehmen, z. B. als Nahrungsbiotope, als Jagdbiotope.

Es wird im Rahmen dieser Planung randlich in den Wald eingegriffen. Das heißt, es verbleibt noch ein Stück Wald, sodass dort Rückzugsorte sind. Weiterhin haben wir vorgesehen, zusätzliche Nisthilfen bzw. Fledermauskästen für diese Tiere aufzuhängen, um den Verlust an Lebensraum, an Habitaten, an Teillebensräumen aufzufangen und auszugleichen. Alles in allem kommt das Artenschutzgutachten zu dem Ergebnis, dass man es vertreten kann, dass es trotz allem für die Arten nachher noch ein Lebensraum bleibt.

Ich würde das Ganze vielleicht den Varianten gegenüberstellen, die es sonst gibt. Wir versiegeln hier, aber das Wohngebiet entsteht auf einem Bereich, der vorbelastet war. Dort war ein Kasernengelände. Wir sind also nicht dabei, auf der grünen Wiese zu bauen. Zweitens führen diese Anbindung und der autoarme Gedanke in diesem Wohngebiet dazu, dass wir auch dort CO₂ einsparen, weil wir nicht auf die grüne Wiese planen und jedem sein Auto vor die Tür stellen, sondern weil es hier sehr viel Angebot für CO₂-armen Verkehr gibt.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Ich würde noch einen Schritt zurück gehen. Wir haben hier keine Planung auf der grünen Wiese, sondern wir hatten einen verdichteten, belasteten Raum, der schon genutzt worden ist. Der Auftrag war, dort Wohnen für die stark wachsende Stadt zu entwickeln. Diesen Auftrag haben wir angenommen.

Wohnen kann dort nur entwickelt werden – das ist das Ziel der Stadt –, wenn es klimafreundlich ist und im Rahmen dessen auch autoarm. Mit dieser Prämisse, ein autoarmes Quartier zu entwickeln, sind wir in die Planungen hineingegangen. Das war die Grundlage. Daraus hat sich diese Variante, die wir jetzt haben, entwickelt. Das war der ganz starke Rückhalt: Wohnen kann dort in dieser Anzahl nur entstehen, wenn es autoarm ist. Damit haben wir alle Maßnahmen begründet, die notwendig sind, damit Mobilität möglich ist. Denn es bringt nichts, wenn wir nicht die entsprechenden Verkehrsmittel, Mobilitätsmanagement, auch Infrastruktur, also die Nahmobilität, bereitstellen, weil die Bewohner sonst gelehrt sind, wieder auf den motorisierten Verkehr zurückzugreifen.

Frank Schindler (Einwender):

Die Argumente, die Sie jetzt genannt haben, sprechen aber alle nicht gegen eine Wendeschleife im Ludwigshöhviertel und auch nicht dafür, warum man jetzt die Cooperstraße benutzen soll. Das ist hier genau der Punkt. Wir haben nichts gegen eine Straßenbahn per se. Wir sind nur gegen die Art und Weise, wie sie derzeit geplant ist.

Da ist die Argumentation vonseiten HEAG mobilo, dass man eine alternative Route im Falle von Störungen hat, was übrigens so auch nicht stimmt. Ich wohne in der Heidelberger Straße. Es gab letztens einen Feuerwehreinsatz bei mir gegenüber, wo die gesamte Stromverbindung bis nach Eberstadt abgeschaltet wurde. Da hätten wir die Umgehung überhaupt nicht erreichen können. Von daher ist das auch nur graue Theorie.

Wie gesagt, diese Argumentation für die Straßenbahnschienen über die Cooperstraße und die Verlegung der Cooperstraße, das ist unser Problem, und das steht den von Ihnen genannten Argumenten gar nicht im Weg.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Mit dieser Durchbindung ermöglichen wir es einfach, das Gebiet anzuschließen, und zwar von beiden Seiten. Damit habe ich einen deutlichen Mehrwert. Ich komme von Norden in das Gebiet über die Bessunger Straße wie auch vom Südwesten. Damit kann das Gebiet erschlossen werden, und bei Störung z. B. auf der Bessunger Linie habe ich immer noch die Möglichkeit, das Gebiet mit dem ÖV zu erschließen und auch weiter die Straßenbahn fahren zu lassen. Das waren die Überlegungen zur Durchbindung zur Heidelberger Straße.

Simone Schramme (Einwenderin):

Zu Ihren Betriebsstörungen haben wir von der Westwaldallianz eine Anfrage gestellt: Wie viele Betriebsstörungen gibt es jährlich? – Wir haben als Antwort erhalten: elf. Aber es wurde weiterhin ein Geheimnis daraus gemacht, welcher Art die Betriebsstörungen sind. Sind das schwere Verkehrsunfälle, oder steht dann einmal zehn oder 15 Minuten ein Auto auf den Gleisen, das dann weggehievt wird?

Also muss man erst einmal gucken: Es gibt pro Jahr elf Störungen. Dann muss man sortieren, wie viele der Störungen überhaupt eine Umleitung notwendig machen, weil die Strecke für Stunden gesperrt ist. Das wissen wir jetzt nicht. Ich gehe davon aus, dass bei diesen elf Störungen viele leichte Fälle dabei sind.

Wenn einmal oder zweimal im Jahr für drei bis vier Stunden diese Strecke gesperrt ist, dann rechtfertigt das nicht die Rodung von insgesamt 22.000 m² Wald in der heutigen Zeit. Ich meine, die Gesetze wurden früher gemacht. Die Stadt Darmstadt hat z. B. bei der Art der Waldbewirtschaftung umgedacht, angepasst an den Klimawandel und die neue Zeit. Genauso muss man auch bei sämtlichen Bauprojekten beachten, was der Klimawandel bedeutet. Wir haben keine Winter mehr. Die Winter sind ein bis zwei Monate. Ansonsten haben wir sehr lange Sommer mit wenig Niederschlägen. Das heißt, es wird heißer, und Darmstadt ist eine der heißesten Städte in Deutschland. Das müssen wir uns überlegen.

Ich habe die UVP ganz durchgelesen. Darin wird prognostiziert, dass es, wenn dort der Wald gerodet wird, zu einer Erwärmung dieses Gebietes kommt. Was bedeutet das dann für die Leute, die dort leben und dorthin ziehen werden? Hitzetod?

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Wenn wir hier über Zahlen von Rodungsflächen sprechen: 22.000 m² entspricht, glaube ich, nicht der Wahrheit. Ich meine, es sind ca. 8.000 m².

Simone Schramme (Einwenderin):

Das ist das eine Projekt. Aber die UVP berücksichtigt beide Projekte, Cooperstraße und Planstraße. Darauf beziehe ich mich. Die UVP nimmt es in der Gesamtheit, und deshalb nehme ich es jetzt auch in der Gesamtheit. Diese Aufspaltung – mal ist die Planstraße draußen, mal ist sie drin – finde ich nicht so günstig; denn in der UVP ist sie drin. Darauf beziehe ich mich.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Aber für dieses Vorhaben spielt die Planstraße keine Rolle. Hier geht es nur um den Bau der Straßenbahntrasse. Das und die Verlegung der Cooperstraße ist Gegenstand der Planfeststellung.

Simone Schramme (Einwenderin):

Die UVP liegt für beide Gebiete vor, und darauf beziehe ich mich, wenn es um die Natur geht. Was Sie hier trennen, interessiert mich deshalb nicht. Ich bin für die Natur hier.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Die Interessenvertretung Bessunger Kiesgrube ist noch dran. Gibt es weitere Wortmeldungen? – Keine. Dann fahren wir mit der Rednerliste fort. Herr Siebert.

Michael Siebert (Einwender):

Wir haben eine umfangreiche Einwendung eingebracht. Ich hoffe, dass wir sie systematisch, abschnittsweise durchgehen können. Allerdings hat mich ein bisschen verwirrt, was eben gelaufen ist. Wenn das Regierungspräsidium verlauten lässt, dass für dieses Verfahren die Planstraße A keine Rolle spielt, dann ist das eine Vorfestlegung, die sich bei Ihnen in den Köpfen offenbar verankert hat, die wirklich absolut nicht in Ordnung ist.

Darauf werden wir noch in ausführlicher Art und Weise zu sprechen kommen; denn diese Planstraße A ist, wenn man das recht betrachtet – da sollten Sie noch einmal Ihre Unterlagen studieren –, der Angelpunkt der ganzen Veranstaltung, um die es hier geht. Wenn Frau Schramme eben von 22.000 m² Wald gesprochen hat, die gerodet werden sollen, dann bezieht das natürlich die Flächen mit ein, die von der Planstraße in Anspruch genommen werden und die eng mit diesem Verfahren zusammenhängen. Aber darauf will ich später noch zu sprechen kommen, weil das ein anderer Abschnitt in meiner Einwendung ist.

Ich fange zunächst mit der Zusammenfassung an, die wir unserer Einwendung vorangestellt haben. Da ist es bezeichnend, wie HEAG mobilo darauf reagiert. Es kommt eine ganze Reihe von Schlagworten, die in keiner Weise ausgefüllt werden, geschweige denn, durch Unterlagen

untermauert werden. Dann ist der weitere Kurs der Bearbeitung der Einwendung bei Folgepunkten, die konkret werden, so: siehe oben. – Aber oben steht nichts. Oben stehen nur Schlagworte.

Da steht etwa: Die Planung, die hier verfolgt wird, soll die Verkehrswende einleiten. – Ich habe in der ganzen Sache nirgendwo etwas gefunden, was eigentlich Ihr Begriff von Verkehrswende ist. Besteht sie nur aus der Straßenbahn? Dann sollten Sie vielleicht nachschauen, wie der Modal Split aussieht und welchen Anteil daran die Straßenbahnen haben. Das kommt in Ihren Unterlagen aber auch nicht vor, weil Sie auf jegliche Zahlen verzichten.

Zur Verkehrswende gehören doch nach Erkenntnissen vieler Leute, die sich damit beschäftigen und sich gut damit auskennen, ganz andere Modelle. Die können vielleicht bei Ihrem HeinerLiner anfangen. Aber die gehen zu autonom betriebenen Fahrzeugen in dichtem Takt, die natürlich in Bereichen fahren, in denen keine Straßenbahn fährt, weil sie nicht so viele Fahrgäste transportieren können. Aber den Aspekt, dass Straßenbahnen ein Massenverkehrsmittel sind, dass man also schaut, wo man die Fahrgastpotenziale hat, die eine Straßenbahn sinnvoll füllen, haben Sie überhaupt nicht betrachtet.

Vorhin kam in der Diskussion – auch wieder so ein Querschläger – die Sprache auf die NKUs. Sie haben behauptet, mit den NKUs aus 2014 und 2016 hätten Sie Varianten, die früher in der Diskussion waren, ausgeschlossen. Sie haben nicht vorgelegt, welche Varianten das waren. Da wird vage von irgendeinem Bus oder was auch immer geredet. Kein Mensch weiß, was Sie eigentlich bearbeitet und ausgeschlossen haben. Zum anderen ist es wohl so, dass, wenn Sie damals wirklich eine NKU – sogar nur überschlägig – gemacht haben, dann nach den alten Regeln.

Jetzt versuchen Sie aber, das neue Projekt in einer NKU durchzudrücken, die den neuen und sehr viel schwächeren Regeln folgt. Nach den neuen Regeln ist eine Straßenbahn an sich schon so ökologisch, dass sie nichts kostet, sondern nur Nutzen bringt. Aber die Frage, wie Ihre Straßenbahn mit elektrisch betriebenen Bussen oder gar autonom betriebenen elektrischen Bussen konkurrieren kann, ist höchst offen.

Die Nachweise, dass diese Alternativen sorgfältig abgeprüft wurden, müssen Sie erst einmal bringen. Ich hätte gedacht, dass Sie wenigstens bis zum Erörterungstermin all diese beanstandeten, fehlenden Unterlagen nachliefern. Das haben Sie aber nicht getan. Warum nicht? Liegt es daran, dass das RP bereits festgelegt ist durch eben diese Aussage: „Die Planstraße A spielt keine Rolle“? Ist das der Hintergrund, dass Sie sich allzu sicher sind, dass Sie hier nichts vorlegen müssen, was Ihre Planung irgendwie untermauert?

Wir wenden uns nicht gegen den Straßenbahnausbau. Wir wenden uns gegen diese Spange zwischen Ludwigshöhviertel und Heidelberger, die erheblich in den Wald eingreift. Aber das Schutzgut Wald oder das Thema Klimaentwicklung spielt in den ganzen Unterlagen überhaupt keine Rolle. Vorhin wurde davon geredet, ob die Ausgleichsfläche da draußen, weit weg in Weiterstadt genügend groß ist. Ich erinnere mich, dass der NABU gesagt hat, die muss im Grunde doppelt so groß sein, weil das mit dem Wald neben diesen intensiv bewirtschafteten

Äckern überhaupt nicht funktioniert. Außerdem wächst der Wald erst mal. Der ist vielleicht in 70 Jahren ein Ersatz für das, was Sie heute wegholzen wollen.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Das heißt, an erster Stelle muss doch stehen: Ist dieser Waldeinschlag vermeidbar? Das ist doch die entscheidende Frage. Können wir unsere Konzepte so ausrichten, dass wir diesen Wald nicht einschlagen müssen? Es ist doch nicht zwangsläufig, dass Sie in den Wald reingehen. Aber die Gründe werden wir noch erörtern.

Was wollen Sie jetzt machen? Auf der einen Seite heißt die Themenstellung hier „Anbindung Ludwigshöhviertel“. Auf der anderen Seite aber wollen Sie diese Spange zwischen diese beiden Punkte setzen, die nach Ihrer Ansicht in Zukunft alle möglichen Linienmodelle ermöglicht, neben denen, die man jetzt schon hat. Sie haben weder für den jetzigen Iststand ein Linienmodell vorgelegt, geschweige denn, irgendwelche Überlegungen vorgelegt, wie denn diese zukünftigen Linienmodelle aussehen könnten. Aber das ist doch zwingend. Wenn ich so eine teure Infrastruktur baue, dann muss ich doch zuallererst einmal wissen: Wie fahre ich darauf? Dazu muss man wissen: Welche Fahrgastpotenziale erschließe ich eigentlich?

Ich will nur einmal aus meiner persönlichen Perspektive etwas sagen. Ich habe vor drei Jahrzehnten maßgeblich daran mitgewirkt, dass eine Straßenbahn in Darmstadt gebaut wurde, die ein großer Erfolg geworden ist, nämlich die Straßenbahn nach Kranichstein. Damals haben wir uns vor allem intensiv darum gekümmert: Wo sind die Fahrgastpotenziale, die diese Straßenbahn so auslasten, dass sie wirklich Massen transportiert und wir da keinen Kleinbus mehr einsetzen können? Deswegen haben wir sie durch die ganzen Flächen im Bürgerpark Nord hindurchgeführt, mit den Schulen, die dort sind, mit den Sportanlagen, mit dem Messplatz usw., und haben in Kranichstein eine völlig neue Trassierung gegenüber der früheren HEAG-Planung gemacht, die einen Neubaustadtteil zentral angebunden hat. Mit all diesen Puzzleteilen ist es gelungen, eine Linienführung zu konzipieren, auf der dann wirklich sehr viele Leute diese Straßenbahn bis heute in Anspruch nehmen – das heißt, bis vor zwei Jahren. Denn inzwischen hat die HEAG mit ihrer grandiosen Planung diese Straßenbahn eingestellt, die ein Erfolg war.

Das ist doch der Ansatz. Potenzialermittlung: Wo ist die beste Linie? Kann ich die mit einer Straßenbahn bedienen? Brauche ich dieses leistungsfähige Verkehrsmittel, oder aber sind andere Dinge gefragt? All das haben Sie nicht vorgelegt. Ich frage mich, wie unter normalen Umständen ohne solche Planungsgrundlagen überhaupt eine positive Entscheidung für Ihr Projekt ergehen kann, das Sie hier vorhaben. Das ist doch unmöglich. Es kommt mir vor, als ob Sie eine Spielzeugeisenbahn bauen und hinterher mal schauen, wie man darauf fahren kann. Nur ist das keine Spielzeugeisenbahn, sondern ist ein Zig-Millionen-Projekt, in das wir hier investieren. Da muss doch vorher sorgfältig geprüft sein, ob das überhaupt einen Sinn ergibt.

Ich möchte deswegen noch einmal zu den Anfängen der ganzen Planung zurückkommen und bitte die Regie, meine erste Folie an die Wand zu werfen. Das ist „2011-05_Rahmenplanung“.

(Projektion: 2011-05_Rahmenplanung-Bessungen.jpg, siehe Anlage 2)

Das ist der Ausgangspunkt der ganzen Veranstaltung: die Rahmenplanung Bessungen-Süd von 2011. Da wurden die Möglichkeiten offen erörtert. Zum einen hat man als kleinste Variante gedacht – das ist die V 1 mit den zwei schrägen Strichen links daneben –, wir fahren nur in das zukünftige Quartier mittenrein und müssen dann sicherlich da irgendwo wenden. V 2 fährt weiter bis in die Jefferson-Siedlung und muss da nach Lage der Dinge, weil wir nun mal diese Ein-Richtungs-Fahrzeuge haben, eine Wendeschleife vorsehen. Mit der Variante V 3 ist bereits das in die Planung hineingegeben worden, was hierbei jetzt herauskommen soll, nämlich diese Spange zur Heidelberger Straße. Ich meine, diese drei Varianten hätten sorgfältig untersucht werden müssen, mit ihrer Linienführung und ihren Fahrgastpotenzialen ausgewiesen; und dann wollen wir einmal sehen, was die NKU dazu bringt.

Variante V 1 würde wahrscheinlich ausscheiden, sage ich jetzt einmal, weil es nicht schön ist, mitten im Quartier diese Wendeschleife zu haben – einfach einmal so vom Ansatz her gedacht. Provisorisch gedacht; gleichwohl wäre ich der Meinung, dass man es ordentlich überprüfen muss.

Variante V 2 ist exzellent und war eigentlich immer das, was wir seit Jahrzehnten in der Stadt Darmstadt planerisch gedacht haben, wenn einmal diese Kasernen frei werden. Denn sie erschließt nicht nur die beiden Quartiere, was Ihre Variante gar nicht tut, sondern sie erschließt auch noch das, was da unten in Eberstadt mit dranhängt, und insbesondere sehr schön das Institut Marienhöhe, das Sie auch abhängen.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Denn Ihre Haltestelle ist davon viel weiter entfernt, als wenn man da an der Endhaltestelle aussteigt und gerade 300 m zur Schule hinaufläuft. Das heißt, diese Variante hat sehr viele Vorzüge, ist einfach zu bauen – keine Steigung und nichts dergleichen, im frei geräumten Gelände einfach zu bauen –, also auch nicht sonderlich kostenintensiv, und würde nach meiner groben Abschätzung aus dem dort entstehenden Quartier wahrscheinlich so viel Publikum bekommen, dass es sich auch lohnt. Selbst das will ich nicht beschwören, sondern es ist eine Frage, ob man das prüft.

Wenn Sie aber jetzt Ihre Variante V 3 durchsetzen und Bahnen in alle Himmelsrichtungen – weiß der Kuckuck, wohin – fahren lassen wollen, dann hat das natürlich auch den Effekt, dass sich das Fahrgastpotenzial, das wir in diesem Quartier haben – übrigens kleiner als mit V 2; denn den Süden hängen Sie schon wieder ab und erschließen ihn unzureichend –, also das verbleibende Fahrgastpotenzial, auf zwei Richtungen verteilt.

Unsere 3, verlängert in die Jefferson-Siedlung, hat den Effekt, dass wir sämtliche Leute auf einer klar erkennbaren Linie in die Stadt transportieren, wo sie am Luisenplatz in alle Richtungen weiter umsteigen können. Ihr Konzept hat zur Folge, dass die Fahrgastpotenziale, die Sie nicht benannt haben, in zwei Richtungen verteilt werden und damit von vornherein zu einer schlechteren Auslastung führen.

Jetzt enthält der damalige, durchaus kluge Plan aber noch etwas anderes, nämlich eine grüne Linie. Diese grüne Linie soll eine Busbeziehung darstellen – wir haben das einmal Shuttlebus genannt –, die eine ganz andere Aufgabe hat, als eine möglichst große Vielzahl von Fahrgästen in die Stadt zu transportieren; denn sie bedeutet quasi eine Binnenerschließung im Süden. Sie fängt bezeichnenderweise ganz am rechten Rand bei den dortigen Sportanlagen an – das waren offenbar richtig kluge Leute, die das gemacht haben – und geht dann in die Lincoln-Siedlung rüber. Das heißt, die Leute können alle mit dem Bus‘chen, das da hin- und hertuckert oder vielleicht später einmal autonom fährt, bis zu den Sportanlagen kommen. Dann erschließt sie das Quartier, verknüpft mit der Heidelberger Straße, dem dortigen Tram-System, durchfährt die Lincoln-Siedlung auch in Bereichen, die erkennbar nicht von der Straßenbahn erschlossen werden – das zeigen die damals eingetragenen Radien um die beiden Haltestellen herum, dass Sie nicht die gesamte Lincoln-Siedlung abdecken –, und führt weiter zum Bessunger Marktplatz, ein ganz wichtiges Verkehrsziel zum Einkaufen, und was weiß ich, was man da noch alles machen kann.

Der Stadtplanung ist es bis heute nicht gelungen, eine interessante, attraktive Fußwegebeziehung aus dem Ludwigshöhviertel zu dem Bessunger Marktplatz hinzukriegen. Ein Shuttlebus, der diese Linie abfährt, würde die Leute prima dorthin bringen.

Wenn ich jetzt darum bitten dürfte, drei Folien weiter zu schalten. – Danke sehr.

(Projektion: Alternativkonzept Shuttle-Bus Ludwigshöhviertel.jpg, siehe Anlage 3)

Das haben wir jetzt daraus gemacht, also die Einwender, indem wir diesen damaligen Vorschlag aufgegriffen haben. Sie sehen, mit der Verlängerung der 3 in die Jefferson-Siedlung wird ein Ausbaukonzept betrieben, das diese ganze Siedlung und den Nordrand der Villenkolonie und die Schule auf der Marienhöhe wunderbar erschließt.

Die grüne Linie haben wir noch etwas verlängert, oben links in der Ecke, was man jetzt natürlich schwer sehen kann. Um es zu erläutern: Sie geht durch den Bessunger Marktplatz hindurch und führt dann nach unserer Vorstellung bis zum Südbahnhof. Warum? Sie haben überhaupt keine Überlegungen angestellt, welche Verkehre Sie da eigentlich abwickeln wollen.

Ich will nur eine Sache herausgreifen. Von den Berufstätigen, die hier in Darmstadt wohnen, pendelt die Hälfte aus dem Stadtgebiet Darmstadts aus. Das heißt, ungefähr 30.000 von den hier wohnenden Berufstätigen arbeiten auch in der Stadt – die brauchen natürlich auch Verkehrsbeziehungen, das kommt hinzu –, und etwa dieselbe Größenordnung pendelt aus dem Stadtgebiet aus. Das ist ein typisches Merkmal dieser Rhein-Main-Region: ein unglaublich miteinander verflochtener Raum. Die Leute werden sich wahrscheinlich eine der teuren Wohnungen da kaufen oder mieten, wo er meinetwegen in Frankfurt bei einer Bank und sie in Heidelberg bei der Klinik arbeitet. Diese Geschichte schreit natürlich danach, dass die Leute das alles mit dem Auto erledigen.

Auf Ihr autoarmes Viertel kommen wir noch, auf die vielen Parkplätze, die Sie da in Ihrer Ausführungsplanung vorgesehen haben. Das ist nämlich überhaupt nicht autoarm, was Sie da

wirklich planen. Aber offenbar müssen diese Schablonen wie „autoarm“ als Ersatz dafür dienen, einmal belastbare Zahlen vorzulegen. Denn das würde ich auch gern einmal sehen: Wie verteilt sich eigentlich das Fahrgastaufkommen auf die 3.500 Fahrräder, die Sie da vorschreiben, oder auf die gut 1.000 Stellplätze, die Sie in den Parkhäusern und drum herum vorsehen, oder auf den Rest, den vielleicht die Straßenbahn noch mitnehmen darf? Das haben Sie alles nicht dargestellt.

Aber dieser regionale Aspekt, nur einer von vielen Aspekten, die man bei der Mobilitätsanalyse berücksichtigen müsste, diese riesig hohe Auspendlerquote, ändert sich auch mit den ganzen Neubauquartieren nicht. Das ist keine historisch gewachsene Größe, im Gegenteil. Die Leute siedeln sich hier an mit der Perspektive, aus Darmstadt auszupendeln. Das heißt, Sie müssen denen Angebote machen, wie sie da herauskommen.

Das ist der Grund, warum wir den Südbahnhof mit reingenommen haben. Das ist ein Angebot, mit einem wunderbar die Fläche erschließenden Shuttlebus die Leute einzusammeln, die am Südbahnhof an das überregionale Verkehrssystem angeschlossen werden, damit wenigstens ein Angebot in die Richtung passiert. Denn, bis Ihre Straßenbahn einmal den Hauptbahnhof erreicht hat, das dauert ewig. Das ist nicht attraktiv. Dieses Viertel ist eine völlige Randlage in Darmstadt.

Wir kommen vielleicht noch einmal auf den Großen Frankfurter Bogen zu sprechen, der auch in unserer Einwendung drinstand. Da wurde doch allen Ernstes behauptet, dieses Quartier sei ein Bestandteil des Großen Frankfurter Bogens. Der definiert sich nach Herrn Al-Wazir auf die Art und Weise: Alles, was in einer halben Stunde mit dem Schienen-ÖPNV in Frankfurt ist, ist der Bereich, in dem wir Wohnungen bauen. – Gut, vom Hauptbahnhof aus ist es kürzer. Aber bis Sie mit der Straßenbahn dahin gekommen sind, das sprengt jedes Qualitätskriterium dieser Wohngebiete im Frankfurter Bogen und scheidet deswegen damit aus.

Also, beschäftigen Sie sich bitte einmal damit, welche realen Verkehrsbedürfnisse in diesem Viertel entstehen und wie man sie geschickt befriedigen kann. Dann beschäftigen Sie sich einmal mit diesem Vorschlag: eine leistungsfähige Linie mit der Linie 3 und ihrer Verlängerung, die das gesamte Gebiet erschließt plus Eberstadt-Nord, und eine in die Fläche gehende, feinteilig erschließende Shuttlebusverbindung, die aber auch solche Aspekte wie Einkaufen und regionale Anbindung mit berücksichtigt. Das haben Sie alles nicht gemacht, und das ist zu beanstanden. Es ist auch zu beanstanden, dass diese Unterlagen nicht einmal bis zum Erörterungstermin vorgelegt worden sind, was Potenzialuntersuchungen und Linienführungskonzepte angeht.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Ich würde gern dem Vorhabenträger die Möglichkeit zur Erwiderung geben, insbesondere was die Linienkonzepte angeht.

Astrid Samaan (Vorhabenträgerin):

Ich würde einmal anfangen – denn es war sehr viel, was Sie vorgebracht haben –, und ich denke, die Kollegen ergänzen dann noch.

Ich möchte einmal generell auf die nicht vorgelegten Unterlagen, Konzepte eingehen, die sich letztendlich – alles, was Sie sehen wollen und wünschen – in der NKU wiederfinden. Die NKU liegt im Moment bei Hessen Mobil zur Prüfung; deshalb können wir sie nicht veröffentlichen. Nach der Prüfung geht sie in die normalen politischen Gremien, und dann wird sie selbstverständlich veröffentlicht. Nur, so viel kann man sagen: Wenn diese NKU keinen Erfolg hätte, also wenn sie nicht größer 1 wäre, dann hätten wir uns die Einreichung sparen können. So weit nur zu den Randbedingungen.

Natürlich liegen der NKU Linienkonzepte und Zahlen zugrunde. Wir haben die Entwicklungszahlen aus dem Ludwigshöhviertel, und darüber wird ein Verkehrsaufkommen für alle Verkehrsmittel berechnet. Besonders wichtig: Wir sprechen immer von einem autoarmen Quartier. Wir reden aber nicht nur so davon, sondern wir tun alles dafür. Wir haben für das Verkehrsaufkommen einen IV-Anteil von 27 % angenommen. Das kommt im Prinzip dem entgegen, der im Masterplan 2030+ festgelegt wurde.

(Michael Siebert [Einwender]: Entschuldigung, ich habe Sie nicht verstanden! Was ist das für eine Zahl?)

– 27 % für den motorisierten Individualverkehr, also fast analog den 25 %, die im Masterplan 2030+ angestrebt werden.

Ihr Plan mit den drei Varianten ist der Plan aus der Rahmenplanung. Das hatte ich vorhin bereits gesagt. In einem frühen Stadium der Nutzen-Kosten-Untersuchung, einer überschlägigen Nutzen-Kosten-Untersuchung, wurden diese Varianten untersucht. Es ist durchaus üblich, dass man erst einmal eine überschlägige Nutzen-Kosten-Untersuchung macht, um zu schauen: Hat das überhaupt Erfolg, oder kann man sich das Ganze sparen?

Dann wurde das fortgeschrieben, es wurde eine konkrete Nutzen-Kosten-Untersuchung für 2016 gemacht. Wie Sie selbst angesprochen haben: Dann wurde die standardisierte Bewertung aktualisiert; sie heißt jetzt 2016+. Natürlich sind wir verpflichtet, diese auch anzuwenden.

(Michael Siebert [Einwender]: Auch auf die alten Varianten anzuwenden, die Sie immer ausgeschlossen haben, aber sicher doch!)

– Die haben wir ausgeschlossen. Vielleicht kann man noch einmal das Bild mit Ihrem Variantenvorschlag auflegen, bzw. das Bild vorher.

(Projektion: 2011-05_Rahmenplanung-Bessungen.jpg, siehe Anlage 2)

Die haben wir ausgeschlossen, zum einen, aber nicht nur, weil häufiges Umsteigen nicht eine Förderung der ÖPNV-Nutzung bewirkt.

(Michael Siebert [Einwender]: Wo ist denn da häufiges Umsteigen?)

– Wenn ich einen Shuttlebus habe, kann ich nicht vom Ludwigshöhviertel bis herunter nach Eberstadt und bis zum Hauptbahnhof fahren, was ich durch das neue Konzept habe. Das stellen wir Ihnen gleich noch einmal vor.

(Christiane Worgull [Einwenderin]: Ich kann doch zum Hauptbahnhof fahren!)

– Ich kann mit dem neuen Konzept auch andersherum zum Hauptbahnhof fahren.

(Michael Siebert [Einwender]: Was ist das neue Konzept?)

– Lassen Sie mich bitte ausreden. Ich habe Ihnen auch zugehört.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Entschuldigung. Bitte lassen Sie doch jetzt die Vorhabenträgerin aussprechen.

Astrid Samaan (Vorhabenträgerin):

Bei der Kosten-Nutzen-Untersuchung müssen wir schauen in dem Ohne- und Mit-Fall, dass ein Faktor größer 1 erreicht werden kann. Wenn das nicht der Fall ist, brauchen wir nicht weiterzurechnen. Das war bei der Variante mit dem Shuttlebus – das war ein kürzerer Shuttlebus als das, was Sie jetzt hier eingetragen haben – nicht gegeben. Ein Grund dafür ist auch, dass der Shuttlebus so, wie er ursprünglich gedacht war, Parallelverkehr zur Straßenbahn auf der Heidelberger Straße abbildet. Bei Ihrer Variante – man sieht es ganz deutlich – ist es ein Parallelverkehr innerhalb des Ludwigshöhviertels und auch parallel zur Heidelberger Straße und im Prinzip auch parallel zur Linie 1. Das ist nicht förderfähig. Die Fahrgäste werden auf den Linien quasi gegenseitig abgegriffen.

(Michael Siebert [Einwender]: Mit Verlaub, Sie haben das nicht verstanden! – Christiane Worgull [Einwenderin]: Es geht um die Förderung, sonst nichts!)

– Ich versuche, Ihnen zu erklären, was die Grundlage für die Nutzen-Kosten-Untersuchung ist

(Michael Siebert [Einwender]: Das wissen wir, wir sind hier doch nicht sonst wo!)

und warum diese Variante, ursprünglich aus der Rahmenplanung, nicht mehr weiterverfolgt wurde.

(Michael Siebert [Einwender]: Dann legen Sie das doch einmal vor, meine Güte, und zwar unter gleichen NKU-Regeln und nicht mit verschiedenen NKU-Regeln! Die alten Regeln waren viel schlechter, da lässt sich leicht etwas ausschalten! Außerdem haben Sie wahrscheinlich diesen Shuttle wieder isoliert betrachtet und nicht als Kombinationsangebot mit der 3-Verlängerung! Legen Sie das doch einmal vor, damit man Unterlagen hat, über die man reden kann!)

– Ich habe Ihnen gerade gesagt, wo die Nutzen-Kosten-Untersuchung im Moment liegt. Wir können nicht etwas veröffentlichen, was erstens nicht endgeprüft ist und zweitens nicht von der Politik zumindest zur Kenntnis genommen ist.

(Michael Siebert [Einwender]: Dann hätten Sie dieses Verfahren nicht einleiten dürfen, wenn Sie die Unterlagen nicht haben! Dann muss es eingestellt werden; das haben wir auch beantragt!)

Simone Schramme (Einwenderin):

Ja, dann verschieben wir das. Ich würde jetzt beantragen: Wenn uns die Sachen nicht vorliegen, dann können wir auch nicht entsprechend argumentieren, und dann können Sie uns hier sonst was erzählen. Warum haben Sie das Verfahren eröffnet? Dann machen Sie das bitte erst dann, wenn alle Unterlagen allen zugänglich sind. Ich sage mal, genau so, wie ich das gesagt habe: Ich musste mühselig drankommen: „elf Betriebsstörungen im Jahr“. Das ist ja wohl eine Lachnummer, sage ich mal so, wegen elf Betriebsstörungen so viel Wald abzuholzen, und noch nicht einmal wird uns die Art und Weise erklärt. Genauso fehlen uns hier wieder viele Unterlagen und Zahlen. Mir wurde geschrieben: Die Kosten-Nutzen-Analyse ist geheim, die können wir Ihnen nicht schicken. – Ja, danke. Was sitze ich dann hier, wenn mir die Zahlen fehlen? Dann kann ich doch gar nicht mit Ihnen entsprechend argumentieren. Deshalb möchte ich, dass dieses Verfahren verschoben wird, bis ich alle Unterlagen habe und die studieren und prüfen kann. Dann kann ich hier mit Ihnen ganz anders diskutieren. Jetzt muss ich Ihnen immer glauben, einfach Goodwill, dass die Kosten-Nutzen-Analyse das nicht ergeben hat – wobei wir bei der Lichtwiesenbahn gesehen haben, wie toll diese Kosten-Nutzen-Analysen sind.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Ich würde jetzt für die Planfeststellungsbehörde gern etwas dazu sagen. Die NKU interessiert uns als Planfeststellungsbehörde überhaupt nicht. Die ist für uns überhaupt nicht maßgeblich, sondern da wird die Frage beantwortet: Ist etwas förderfähig oder nicht?

Aber was wir als Planfeststellungsbehörde machen müssen, das ist eine Alternativenprüfung. Deswegen erwarten wir von der Vorhabenträgerin hier in diesem Termin, dass Sie etwas zur Alternativenprüfung sagen. Dann können Sie nicht sagen – da kann ich die Verärgerung hier ein Stück weit verstehen –, das sind Unterlagen, die sind geheim.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Wenn Sie diese Überlegungen hier nicht darlegen, dann sind die Unterlagen für die Planfeststellungsbehörde nicht vollständig.

(Simone Schramme [Einwenderin]: Das heißt, es gibt keine Kosten-Nutzen-Analyse, und dann können wir jetzt wieder nach Hause gehen?)

– Nein. Uns interessiert diese Nutzen-Kosten-Analyse überhaupt nicht, sondern wir brauchen für die Planfeststellung eine Alternativenprüfung. Dann spielen bei den Alternativen natürlich

auch die Kosten eine Rolle. Aber die spielen eben auch nur eine Rolle. Da sind alle Belange einzustellen, die für so ein Vorhaben notwendig sind. Deswegen ist es notwendig für die Planfeststellung, dass Alternativen vom Vorhabenträger geprüft werden und das auch nachvollziehbar dargelegt wird.

(Michael Siebert [Einwender]: Darf ich da noch einmal einhaken? – Christoph von Eisenhart Rothe [Schutzgemeinschaft Deutscher Wald]: Entschuldigung, ich habe mich schon relativ lang gemeldet! – Michael Siebert [Einwender]: Ich bin aber im Augenblick noch als Einwender dran! Irgendwie ist es halt so, leider!)

Christoph von Eisenhart Rothe (Schutzgemeinschaft Deutscher Wald):

Ich habe einen Antrag zur Tagesordnung. Ich beantrage hiermit aufgrund der Aussage von Frau von Knebel, die Veranstaltung so lange zu unterbrechen, bis die Antragstellerin die nötigen Unterlagen vorlegt und hier in der Veranstaltung erläutert. Sollte das heute nicht geschehen, muss zu einem neuen Termin eingeladen werden. Bis dahin bitte ich die Sitzung zu unterbrechen, bis das RP über meinen Antrag entschieden hat. – Danke.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Gut. Wir werden – –

Michael Siebert [Einwender]:

Zur ergänzenden Begründung dieses Antrags: Ich hatte vorhin schon darauf hingewiesen – da wurde aber nicht darauf eingegangen –, dass die NKUs von 2014 und 2016, in denen die uns nicht bekannten, weil nicht vorgelegten, Varianten ausgeschieden wurden, nach alten Regeln stattgefunden haben, die NKU, die jetzt aber dem Land Hessen vorgelegt worden ist, nach neuen Regeln, die sich gewaltig unterscheiden, durchgeführt worden ist. Damit sind schon allein aus diesem formalen Grund diese beiden Untersuchungen überhaupt nicht vergleichbar. Wenn, dann müssen Sie alles nach den gleichen Standards prüfen. Das ist der eine Punkt.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Der zweite Punkt ist der: Es geht gar nicht darum, dass hier aus sachlichen Gründen bestimmte Varianten ausgeschlossen worden sind. Man muss nur den allerersten Satz von HEAG mobilo lesen, der auf unsere Einwendung hin formuliert worden ist. Er bezieht sich ulkigerweise auf die Wendeschleife Jefferson-Siedlung, obwohl das gar nicht der Einstieg unserer Einwendung war. Aber das ist der HEAG-mobilo-Einstieg. Da heißt es:

Die dargestellte Variante mit einer Wendeanlage im Quartier
– das meint die Jefferson-Siedlungs-Variante mit der Wendeschleife –
ist aufgrund der jetzigen Randbedingungen nicht realisierbar.

Was heißt das denn? Das ist doch nicht gerade die Aussage, dass Sie das geprüft und für schlecht befunden haben oder für NKU-unwürdig befunden haben, sondern das sind externe Gründe, die zu dieser Entscheidung geführt haben. In den Unterlagen kann man sie auch irgendwo nachlesen. Wenn es jemand nicht glaubt, würde ich es irgendwann bei Gelegenheit, wenn ich Zeit habe, noch einmal herausuchen. Das war nämlich eine der vorhin schon so sanft angedeuteten politischen Vorgaben, die hier die entscheidende Rolle gespielt haben, dass diese Spange bis zur Heidelberger Landstraße durchgedrückt wurde. Denn es heißt dort klipp und klar, dann würde man auf ein Baufeld in der Jefferson-Siedlung verzichten müssen. Das ist der Grund: die Maximierung von Baufeldern in diesem Quartier. Darüber haben wir uns weitgehend ausgelassen, das ist alles zu Papier gebracht, da muss ich nicht alles wiederholen. Aber die Maximierung von Bauflächen in dem Quartier – das ist der Grund, warum Sie auf die Wendeschleife da oben verzichtet haben, und nicht die Abwägung verschiedener Varianten im Rahmen einer gleichwertigen NKU.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Simone Schramme (Einwenderin):

Darf ich noch sagen: Dann möchte ich auch weitere Informationen über die Betriebsstörungen. Das musste ich mir mühselig über Anträge in der Stavo usw. zusammensuchen. Geheim ist weiterhin, welcher Art die Betriebsstörungen sind. Das wurde uns nicht mitgeteilt, ist auch geheim. Das kann nicht sein. Ihr Hauptargument für die jetzige Streckenführung ist, dass bei Betriebsstörungen ausgewichen werden muss. Da muss man wissen, wie viele Betriebsstörungen es gibt und welcher Art die sind, ob das wirklich so oft vorkommt und so gravierend ist, dass man deshalb unbedingt diese Streckenführung braucht.

Es gab noch andere Sachen, die nicht erläutert wurden; da muss ich noch überlegen. Da melde ich mich gleich noch einmal.

Dann habe ich noch eine Frage: Haben Sie Methoden der Agroforstwirtschaft für die Versickerung geprüft? Man kann eventuell auf diese Versickerungsanlage verzichten, wenn man Methoden der Agroforstwirtschaft einsetzt. Das ist ganz neu, kommt aus Frankreich. Haben Sie das geprüft? Das würde ich auch gern wissen.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Wir haben den Antrag von Herrn von Eisenhart Rothe. Ich würde ihn auch gern gleich bescheiden. Wir werden diese Erörterung hier nicht unterbrechen. Der Sinn der Erörterung ist ja, die Einwendungen zu besprechen, und es gibt noch eine ganze Reihe anderer Punkte zu besprechen, sodass es durchaus Sinn macht, weiterzumachen.

Im Übrigen haben wir noch zwei Tage. Es kann durchaus sein, dass vielleicht die Vorhabenträgerin uns morgen oder übermorgen noch etwas zur Alternativenprüfung sagt.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Könnten Sie mir noch einmal die erste Folie von Herrn Siebert einblenden?

(Projektion: 2011-05_Rahmenplanung-Bessungen.jpg, siehe Anlage 2)

Wenn ich Ihnen genau zugehört habe – bitte korrigieren Sie mich –, haben Sie gesagt, Sie hatten damals in Ihrer Zeit als Bürgermeister an den Planungen zur Neubaustrecke und der Realisierung der heute erfolgreichen Strecke nach Kranichstein mitgewirkt. Sie haben gesagt, dass Sie sich dabei sehr viele Gedanken gemacht und sehr intensive Abwägungen insbesondere über Linienführungen vorgenommen haben. Gleiches haben wir gemacht, wenn auch nicht alles exklusiv in diesem Projekt hier, trotzdem, so wie Sie es selbst in diesem Bild darstellen. Dieses Bild stammt aus dem Rahmenplan aus 2011, meine ich, was deutlich zeigt, dass seit 2011 immer wieder zwischen HEAG mobilo, der Stadt und allen Verantwortlichen aufseiten der Fachämter gemeinsam darüber diskutiert, geplant und abgewogen wurde, was die beste Entwicklung für die Stadt Darmstadt und für diese zwei Quartiere ist.

Seit 2011 sind 13 Jahre vergangen, und seit 13 Jahren entwickelt sich diese Stadt weiter. Ich bin zwar Verkehrsplanerin und keine Stadtplanerin. Aber wenn ich mich aus der Vergangenheit richtig erinnere, war zu dem Zeitpunkt, als der Rahmenplan gemacht wurde, noch nicht klar, in welcher Dimension die Stadt Darmstadt wachsen wird.

(Michael Siebert [Einwender]: Ich bitte Sie, das ist längst klar gewesen – außerdem nicht in diesem Gebiet! Jochen Partsch hat gesagt: Ich baue 10.000 Wohnungen in Darmstadt!)

– Ich habe Sie ausreden lassen, und ich würde mir wünschen, wenn Sie mich an dieser Stelle auch ausreden lassen.

(Michael Siebert [Einwender]: Ich will nur korrigieren!)

– Möchten Sie noch weiter reden, oder darf ich reden?

(Michael Siebert [Einwender]: Ja!)

2011 hat sich die Welt noch anders dargestellt, als sie sich heute vor unserem planerischen Hintergrund darstellt. Ja, es gibt diese drei möglichen Varianten der Führung einer Straßenbahn und auch von Busführungen, die parallel dazu stattfinden können. Wie Sie selbst gesagt haben, ist die Variante 1 verworfen worden, weil sie vom Erschließungswert her nur den Bereich der Cambrai-Fritsch, aber nicht der Jefferson-Siedlung mit abgedeckt hätte.

Ja, wenn man isoliert nur dieses Quartier anschaut, dann mag die Variante 2 die beste Variante sein

(Waltraud Baumann [Einwenderin]: Sehr gut!)

– wenn man isoliert dieses Quartier betrachtet.

(Waltraud Baumann [Einwenderin]: Das ist das Thema!)

Nur, unsere Aufgabe ist es, nicht nur dieses Quartier isoliert mit einer Anbindung zu betrachten, sondern ich meine, Sie selbst haben in Ihren Einwendungen vorgeworfen, dass in der Vergangenheit Möglichkeiten der Resilienzschaffung für das Straßenbahnnetz in Darmstadt,

das immer noch originär sternförmig auf den Luisenplatz zuführt, sämtliche Möglichkeiten, Alternativen zu planen oder weiterzuverfolgen, unterlassen wurden. Wieso an anderen Stellen, wie z. B. der Heimstättensiedlung, Planungsprozesse nicht weitergelaufen sind oder Projekte nicht zur Umsetzung gekommen sind, vermag ich nicht zu sagen; das lag vor meiner Zeit.

Doch aus dem Rahmenplan von 2011 heraus bis heute können wir sagen, mit dem Gesamtblick auf die Stadt und das zunehmende, deutlich beschleunigte Wachstum innerhalb der Stadt, dass wir uns als HEAG mobilo gemeinsam mit dem Aufgabenträger auch außerhalb dieses Projekts selbstverständlich immer wieder damit beschäftigt haben: Wie kann der ÖPNV – der Teil der Verkehrswende ist, aber nicht allein die Verkehrswende ist, sondern seinen Beitrag leisten muss – seinen Beitrag zu dieser Verkehrswende leisten?

Auch die Erschließung des Ludwigshöhviertels wird die Verkehrswende als Einziges nicht herbeiführen, sondern sie ist nur ein kleines Puzzleteil in einem großen gemeinsamen Tun, das wir mit der Stadt Darmstadt, mit dem Magistrat der Stadt Darmstadt, gemeinsam an dieser Stelle leisten.

So wurde vor drei Jahren gemeinsam mit dem Magistrat und mit den Aufgabenträgern ein neues Verkehrskonzept in die Wege geleitet. Dieses Verkehrskonzept soll 30 % mehr Leistung im ÖPNV in der Zukunft bringen. Auf der Basis dieses Verkehrskonzepts gab es dann die Zielsetzung, dass über die Anbindung des Ludwigshöhviertels diese Zielsetzung gestärkt und mit unterstützt wird.

Wenn man sich diese drei Varianten anschaut: Ja, die Variante 2 wird in der Jefferson-Siedlung vielleicht etwas mehr Abdeckung geben. Aber was ich nicht erreiche, ist, dass sich dieses Quartier mit seiner Erschließung in ein Gesamtnetz einfügt, das eben nicht nur isoliert an dieser Stelle einen Mehrwert bringt, sondern insgesamt, für das ganze Straßenbahnsystem in der Stadt Darmstadt und damit auch fürs Ludwigshöhviertel, einen Mehrwert bringt.

Wenn ich jetzt auf die Betriebsstörungen komme: Wir haben noch einmal aktuell heute Morgen unser betriebliches Meldesystem auswerten lassen, und unsere erneute Recherche hat tagesaktuell ergeben, dass wir im Schnitt einmal in der Woche eine Störung haben. Was ist eine Störung? Eine Störung kann – ja, leider immer noch – ein größerer Verkehrsunfall sein, wie wir ihn zuletzt südlich der Haltestelle Marienhöhe hatten, wo wir einen Personenunfall hatten, wo selbstverständlich in so einem Fall das Fahrleitungsnetz temporär für den Rettungseinsatz ausgeschaltet wird. Das ist eine größere Störung.

Ja, da gebe ich Ihnen recht, dann kann auf dem südlichen Ast nichts mehr fahren. Nur, das bedeutet, wenn ich an dieser Stelle einen solchen Unfall habe, dass auf einer Strecke von 7,2 km, nämlich von der Rheinstraße bis zum Betriebshof Frankenstein, keine Straßenbahnen mehr verkehren können – nicht, weil auf den ganzen 7,2 km kein Strom ist. Wir haben öfter Trenner, also Strecken, die sich einzeln abschalten lassen. Es gibt Bereiche entlang von diesen 7,2 km, die trotzdem immer noch Strom hatten. Aber aufgrund unseres Straßenbahntyps – das sind nämlich keine Zwei-Richtungs-Fahrzeuge, sondern Ein-Richtungs-Fahrzeuge –

steht der Betrieb auf diesen ganzen 7,2 km, alles, was zwischen Rheinstraße und dem Betriebshof Frankenstein ist. Und das ist eine große Strecke, eine lange Strecke.

Alle Menschen, die in der Zeit – – Wie lang hat die Störung gedauert? Zwei Stunden in dem Fall. Zwei Stunden lang ist auf diesem Streckenabschnitt nichts gefahren.

(Simone Schramme [Einwenderin]: Busse!)

– Darf ich ausreden? Wenn Sie warten, bis meine Sätze fertig sind, dann kommt es vielleicht.

(Zuruf: Sie hat sie nicht unterbrochen, das war klar zu verstehen!)

Wenn wir solche größeren betrieblichen Störungen haben, ist es natürlich immer unser erstes Ziel, die Störung möglichst schnell wieder zu beseitigen. Jetzt habe ich einen Unfall, wo ich nicht genau weiß, wie lang eine Unfallaufnahme dauert. In so einem Fall wird in der Regel von unserer Leitstelle immer geprüft, ob irgendein Ersatzverkehr kurzfristig auf die Beine gestellt werden kann, der für die Fahrgäste, die an den Haltestellen stehen und warten, eine Lösung bringt. Nur, für eine Strecke von 7,2 km – ich weiß nicht genau, wie viele Busse man dort bräuchte, um in der Zeit, in der keine Straßenbahnen fahren, genau das Gleiche an Infrastruktur oder an Angebot zur Verfügung zu stellen. Das schafft auch eine HEAG mobilo nicht, weil wir eben wirtschaftlich arbeiten und nicht für solche extremen Fälle Busse und Fahrer da sitzen oder herumstehen haben, die nur darauf warten und sonst nichts anderes zu tun haben.

Das bedeutet, dass wir bei solchen Großstörungen immer nur einen Bruchteil dessen, was an Störung da ist, auch mit einem Angebot decken können. Deswegen ist es selbstverständlich unser Ziel, auch über dieses Projekt die Möglichkeit zu generieren – ich meine, das ist ein Zeitpunkt, den man an der Stelle legitim mit betrachten sollte, müsste und dürfte, was wir auch getan haben –, dass man für diese 7,2 km zwischen Rheinstraße und Betriebshof Frankenstein, und wir haben an der Haltestelle Marienhöhe ungefähr die Hälfte dieser Strecke, eine Ausweichstrecke hat, sodass man, wenn man eine Störung hat, wie z. B. südlich der Haltestelle Marienhöhe, die Möglichkeit hat: Hätten wir die Anbindung schon, wie wir sie geplant haben, hätte man alle Straßenbahnen, die von Norden kommen, die in Richtung Eberstadt oder Alsbach unterwegs gewesen wären, über die Cooperstraße in die Wendeschleife an der Lichtenbergschule schicken können, dort eine Kurzwende machen lassen und betrieblich wieder auf die Heidelberger Straße zurückführen können.

Es ist nicht Ziel, diese Verkehre alle durch Bessungen zu leiten. Das würde passieren, wenn man nur ein Gleisdreieck macht, aber keine Wendeschleife innerhalb dieses Gebiets, egal wo sie ist, mit baut. Nur durch eine zusätzliche Wendeschleife zu diesem Gleisdreieck an der Heidelberger Straße/Cooperstraße besteht genau diese Möglichkeit, dass man flexibel auf solche Störungen reagieren kann und eben nicht Alt-Bessungen noch zusätzlich mit Bahnen belastet, sondern möglichst nahe am ursprünglichen Betrieb bleibt.

Wir haben selbstverständlich außer diesen Großstörungen noch andere Störungen. Ich habe gerade eben gesagt, wir haben im Schnitt wöchentlich eine Störung. Diese Störungen, wenn man sie im Mittel auswertet, dauern in der Regel im Schnitt eine Stunde. Sie dauern zwischen 20 Minuten bis zu mehreren Stunden, je nachdem, was ich für Störungen habe oder was ich

für Unfälle habe. Störungen beinhalten nicht nur gravierende Verkehrsunfälle, sondern sind teilweise auch ohne unser Verschulden im Netz vorhanden. Das fängt mit parkenden Fahrzeugen an, geht über Feuerwehr- und Polizeieinsätze, Krankeneinsätze. Gerade in Eberstadt in den engen Straßen kommt es immer wieder mal vor, dass auch Krankenfahrzeuge zu einer kurzfristigen Störung führen. All das sind Ereignisse, die dazu führen, dass ein Fahrplan und ein Takt durcheinanderkommen können.

Ein Gleisdreieck an der Stelle mit einer Wendeschleife im Bereich der Lichtenbergschule – – Idealerweise wäre die Wendeschleife selbstverständlich an der Heidelberger Straße unten; doch in Abwägung von allem, insbesondere der Naturaspekte, haben wir gemeinsam die Entscheidung getroffen, dass es ausreichend ist, auch für die verkehrliche Qualität im ÖPNV, diese Wendeschleife nicht zulasten der Umwelt betrieblich bestmöglich an der Heidelberger Straße unten zu errichten, sondern dazu eine Fläche zu nutzen, die heute schon mit einer Wendeschleife belegt ist, und durch den Ausbau dieser Wendeschleife, die heute eingleisig ist, zukünftig zweigleisig sein soll, die Möglichkeit zu haben, aus allen Richtungen diese Kurzwenden zu machen, zukünftig auch Kurzwenden für Verstärkerfahrten, z. B. im Schülerverkehr morgens und abends, aber eben auch Kurzwenden für irgendwelche Taktstörungen.

Der Vorwurf war auch immer wieder, dass wir isoliert und unabhängig von irgendwelchen Fahrplankonzepten oder Fahrgastpotenzialen irgendeine – wie hieß es? – „All you can eat“-mäßige Planung machen. Das machen wir selbstverständlich nicht.

Als wir 2019 vom Magistrat und von der Stadtverordnetenversammlung den Auftrag bekommen haben, dieses Projekt, diese Anbindung ins Ludwigshöhviertel zu machen, war allen klar, wenn man es noch gemeinsam realisieren möchte: Nachdem der Kauf der Fläche von der Cambrai-Fritsch und der Jefferson-Siedlung nach langen Verhandlungen Anfang 2019 endlich vollzogen wurde, meine ich mich richtig zu erinnern, oder Ende 2018, war es Wunsch des Magistrats, möglichst zeitnah zur Bebauung ein gutes ÖPNV-Angebot im Ludwigshöhviertel zu haben. Dieses gute ÖPNV-Angebot war seit jeher über die Rahmenplanung auch mit in der Abwägung und in schon damals erfolgten Potenzialanalysen eben eine Straßenbahn- und keine Bus-Erschließung.

Über diese Klarheit, dass wir innerhalb einer kürzesten Zeit, in der die Bebauung stattfindet, von Beginn an mit der BVD New Living dafür zu sorgen haben, dass wir im Gleichklang mit dem Wohnungsbau sind, war auch klar, dass man gewisse Planungsabläufe parallel fahren muss. Das mag von Nachteil sein, dass wir jetzt in dem einen Verfahren vielleicht noch nicht so weit sind oder der Abschluss noch nicht da ist. Das hat aber zum anderen auch den Vorteil: Während bei der Lichtwiesenbahn kritisiert worden ist, dass eine Nutzen-Kosten-Analyse weit im Voraus gemacht wurde und dann die Baukosten anders waren als in der Nutzen-Kosten-Analyse, hatten wir bei dem Projekt hier in einer parallel verlaufenden Potenzialabschätzung, die dann selbstverständlich auch Grundlage der Nutzen-Kosten-Untersuchung war, gemeinsam immer die aktuellsten Daten und Fakten, die in alle Projekte mit eingegangen sind.

(Michael Siebert [Einwender]: Fertig?)

– Nein, ich bin noch nicht fertig.

Zusätzlich zu dem, was gemeinsam – – Herr Kurrer, helfen Sie mir: Wann ist das neue Verkehrskonzept gemeinsam mit dem Magistrat beschlossen worden, 2020?

(Michael Kurrer [Vorhabenträgerin]: Das müsste 2020 gewesen sein, ja!)

2020 als Teil der Verkehrswende wurde dieses neue Verkehrskonzept beschlossen, auch von der Stadtverordnetenversammlung 2021, das 30 % mehr Leistung im ÖPNV für die Stadt Darmstadt mit sich bringen soll.

Können wir auf das Notebook hier oben auf dem Podium wechseln?

(Projektion: Betriebskonzept mit Straßenbahn über die Cooperstraße, siehe Anlage 4)

Dieses neue Verkehrskonzept beinhaltet, wie Sie wissen, auch die Linie 2, aber auch die Schnelllinie 10, die von Griesheim kommt. Das heutige Verkehrskonzept ist so gestaltet, dass, wenn das Ludwigshöhviertel mit seiner Straßenbahnanbindung kommt, es dieses heutige Verkehrskonzept modular ergänzt. Es ist vorgesehen – und dafür auch das Gleisdreieck –, dass die Linien 3 und 7 dann das Ludwigshöhviertel bedienen, aber auch gleichzeitig die Linie 7 als neue Direktverbindung Bessungen mit Eberstadt und dem Hauptbahnhof verbindet. Gemeinsam sorgen die Linienkombinationen und die neuen Fahrwege dafür, dass sich mit den bestehenden Linien und mit zusätzlichen Fahrten und zusätzlichen Takten, nämlich vom heutigen 15- und 30-Minuten-Takt auf einen 10-Minuten-Takt, aus allen Stadtteilen eine gute Verbindung sowohl zum Luisenplatz als auch zum Hauptbahnhof ergibt. Diese Maßgabe ist Teil des neuen Verkehrskonzepts, weil wir heute die Situation haben, dass wir nicht Direktverbindungen aus allen Stadtteilen zum Luisenplatz gleichermaßen wie zum Hauptbahnhof haben. Wie gesagt, das ist Teil des neuen Verkehrskonzepts, das auch Teil dessen ist, wie die Stadt Darmstadt gemeinsam mit der HEAG mobilo die Verkehrswende mit stützen möchte.

Dieses Konzept mit der Durchbindung oder der Verknüpfung der Stammstrecken der Linie 3 und der Linien 1, 6, 7 und 8 zusammen ergibt zukünftig die Möglichkeit, die Linie 3 über das Quartier hinaus zu verlängern und somit auf der Stammstrecke eine bessere Verbindung und einen dichteren Takt zwischen der heutigen Haltestelle Marienhöhe und der Rheinstraße zu machen, aber auch z. B. mit der Linie 7 als neue Schullinie entlang von Bessungen die einzelnen Schulen besser zu erreichen. So gibt es dann insgesamt, sowohl für das Ludwigshöhviertel als auch für Bessungen, in Bessungen auch auf der Stammstrecke der Linien 1, 6, 7 und 8, einen optimalen Takt im 10-Minuten-Takt sowohl zum Luisenplatz als auch zum Hauptbahnhof.

Zusätzlich haben wir die Situation, dass Auslastungen, die heute in den Bahnen sind, besser verteilt sind. Zum Beispiel Straßenbahnen, die heute von Süden hochkommen, sind insbesondere in der Hauptverkehrszeit sehr voll; und Straßenbahnen, die von der Stadtmitte die Linie 3 langkommen, sind leer. Die können dazu genutzt werden, dass sie durch das Ludwigshöhviertel durchfahren, dann herunter zur Heidelberger Straße und wieder in Richtung Norden fahren

und damit auch zusätzliche Kapazitäten für Bessungen entlang der Heidelberger Straße und somit ein verbessertes Fahrgastangebot auch für die Bessunger im Bereich von Bessungen-West bieten.

(Frank Schindler [Einwender]: Darf ich kurz dazu fragen?)

– Ja, fragen Sie.

Frank Schindler (Einwender):

Die Frage bezieht sich darauf: Hatten wir nicht vorhin darüber gesprochen, dass es in Alt-Bessungen nicht zu einem Mehrverkehr seitens der Straßenbahn kommen wird?

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Genau. Wir haben heute einen 10-Minuten-Takt in Alt-Bessungen, und dieser 10-Minuten-Takt wird zukünftig auch durch dieses System da sein. Also, es wird keinen dichteren oder keinen weniger dichten Takt geben. Er wird sich nur anders ergeben.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Entschuldigung, nur ein kurzer Hinweis: Bitte bei Wortmeldungen immer den Namen angeben.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Mein Name ist Christiane Worgull. Ich wohne in Bessungen in der Ludwigshöhstraße in dem eingleisigen Bereich, der Ihrer Meinung nach auf meine Frage hin nicht relevant ist. Eben haben Sie aber gesagt, es ist alles relevant, wo es angebunden wird. Deswegen gehe ich jetzt darauf ein.

Sie meinen also, die Linie 3 und die Linie 7 fahren dann abwechselnd, und jede fährt dann quasi im 20-Minuten-Takt, dass alle zehn Minuten eine andere Linie bei mir an der Straßenbahnhaltestelle vorbeikommt? Oder fährt jede Linie im 10-Minuten-Takt? Wie kann ich das verstehen? Haben Sie dabei eingepreist, dass auf der Ludwigshöhstraße eine ganz lange Strecke nur einspurig ist?

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Wie ich eben gesagt habe: Wir haben heute auf der Linie 3 in Alt-Bessungen einen 10-Minuten-Takt, der sich nur aus der Linie 3 ergibt. Zukünftig werden wir einen 10-Minuten-Takt haben, der sich aus der Überlagerung zweier Linien ergibt. Es ist richtig, ja, die Linie 3 fährt dann alle 20 Minuten und die Linie 7 auch, und zusammen ergeben sie einen 10-Minuten-Takt. Damit haben Sie die gleiche Qualität wie heute, ohne einen Mehrverkehr.

(Christiane Worgull [Einwenderin]: Zusätzlich zu den Straßenbahnen, die umgeleitet werden müssen, wenn Unfälle sind!)

– Wie ich eben gesagt habe: Je nachdem, wo die Unfälle stattfinden, ist es nicht Ziel, Bahnen, die von Norden oder von Süden auf der Stammstrecke auf der Heidelberger kommen, dann alle über Alt-Bessungen in die Stadt zu leiten, sondern es ist Ziel des Betriebs, immer möglichst

nahe an dem Fahrplan oder an dem Takt zu bleiben, an den Fahrrelationen zu bleiben, die vor der Störung da waren. Das ergibt sich daraus, dass in so einem Fall – wenn ich jetzt weiter bei diesem Unfall bleibe, der südlich der Haltestelle Marienhöhe war – die Straßenbahnen, die von der Rheinstraße herunterkommen, eben nicht auf der Heidelberger Straße stehen bleiben müssen, sondern weiterhin diesen Ast entlang der Heidelberger Straße bedienen können, dann zwischen der Cooperstraße und der Rheinstraße. Diese können übers Ludwigshöhviertel in die Wendeschleife umgeleitet werden, wenden dort, fahren übers Ludwigshöhviertel wieder heraus und dann wieder in Richtung Norden auf der Heidelberger Straße. Damit haben Sie keine Belastung; aber in der Heidelberger Straße unten für die, die an der Haltestelle Landskronstraße oder Bessunger Straße einsteigen, wirkt sich diese Störung nicht aus, sondern die haben dann weiterhin das Fahrplanangebot, das sie hätten, wenn diese Störung nicht da wäre. Diese Störung ist in dem Fall eben nur in dem Bereich südlich des Gleisdreiecks Cooperstraße spürbar.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Ganz so stimmt das ja nicht, was Sie mir da vorgerechnet haben, wo die langfahren und wo die Störungen sind. So einfach geht es nicht.

Wann soll denn die Straßenbahnlinie 3 respektive dann auch die 7 im schmalen Ludwigshöhviertel ausgebaut werden? Die ist jetzt schon am Limit. Der 10-Minuten-Takt ist jetzt so schlimm, das ist nicht mehr zum Aushalten. Die Straßenbahn fuhr heute Morgen um 4:30 Uhr das erste Mal, vielleicht auch schon früher. Ich war nicht so schnell vorne am Fenster, dass ich gesehen habe, wie viele Personen da transportiert wurden. Es ist nicht mehr zum Aushalten. Der Lärm ist enorm gestiegen dadurch, dass die Straßenbahnschienen in diesem Bereich im wahrsten Sinne des Wortes aus dem letzten Loch pfeifen. Durch diesen erhöhten Verkehr werden diese Straßenbahnschienen zusätzlich belastet, und die sind runter. Wann wollen Sie die erneuern?

Der Magistrat hat beschlossen, dass es erneuert werden soll, ohne Planfeststellungsverfahren, ohne nix. Das heißt, Sie können jetzt die Straßenbahnlinie einfach bauen, wie Sie wollen; es passt keiner auf. Bezüglich Lärmschutz wird überhaupt nicht geschaut; und nach Gehwegen und Fahrradwegen wird überhaupt nicht geschaut, wenn Sie es einfach mal eben wieder so bauen. Es ist auch von einer versetzten zweispurigen, ineinander verschränkten Schienenführung die Rede gewesen – ich weiß nicht, ob die noch gilt oder nicht –, um Weichen zu sparen. Wann wollen Sie das machen? Dann fährt die Straßenbahn eh zwei Jahre lang da nicht durch.

(Michael Siebert [Einwender]: Ich müsste mich wieder mal zu Wort melden als jemand, der eigentlich immer noch den Einwendungspart spielt!)

– Entschuldigung.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Das, was jetzt hier vorgetragen worden ist, ist auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Von daher – –

(Simone Schramme [Einwenderin]: Ich möchte auch noch etwas dazu sagen!)

– Nein. – Ich würde jetzt gern mit der Rednerliste fortfahren. Herr Siebert, Sie sind noch dran.

(Michael Siebert [Einwender]: Genau, danke sehr!)

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Ich war noch nicht ganz fertig, ich habe noch eines. Verzeihen Sie es mir, dass ich meine Gedanken zwischendrin auch mal sortieren muss, weil Ihre Einwendungen oder die Wortbeiträge ein sehr großes Spektrum an Fragen und Aspekten aufwerfen, die ich natürlich sehr gerne beantworten möchte; aber ich kann es nur eines nach dem anderen.

Ich war immer noch daran, dass ich gesagt habe: Wir haben selbstverständlich zu jeder Zeit und auch schon, bevor dieses eigentliche Projekt der Anbindung des Ludwigshöhviertels 2020 begonnen hat, gemeinsam mit dem Magistrat der Stadt Darmstadt, mit dem Mobilitäts- und Tiefbauamt immer wieder Verkehrsanalysen und Potenzial- und Fahrgastanalysen gemacht. Das ist in den Planungszielen gemündet, die diesem Projekt zugrunde lagen. In diesen Planungszielen war der Wunsch der Stadt Darmstadt beinhaltet.

Ja, es besteht grundsätzlich die Möglichkeit, in der Jefferson-Siedlung eine Wendeschleife zu machen. Aber unter Abwägung sämtlicher verkehrlicher Aspekte haben wir die Durchbindung mit dem Gleisdreieck und einer betrieblichen Wendeschleife als Prüfauftrag bekommen. Hierzu haben wir eine umfangreiche Variantenabschätzung gemacht, wo diese betrieblichen Wendeschleifen innerhalb dieser Strecke angebaut werden können. All diese Grundlagen haben wir im Projekt geliefert.

Was die Störungen anbelangt, habe ich es vorhin schon kurz gesagt: Es sind Unfälle, falsch Parkende, aber auch Baumaßnahmen. Störungen können auch sein, dass ich irgendetwas an der Infrastruktur habe, was zu Betriebsstörungen führt, die immer wieder Fahrtausfälle oder auch umfangreiche SEVs zur Folge haben. Betriebsbaumaßnahmen haben wir zum Glück in dem Umfang nicht so viele. Aber wir hatten jetzt eine Baumaßnahme, was die Fernwärmeleitung anbelangt im Bereich vom Luisenplatz. Da kann der Planer von der E-Netz immer wieder schauen, wann er im Schatten bauen kann. Aber auch solche Baumaßnahmen sind leichter zu machen.

Die Durchbindung führt auch dazu, dass, wenn Störungen sind, die Hauptwerkstätten am B-Tor und am Frankenstein besser erreichbar sind, einfach dadurch, dass ich eine Ausweichmöglichkeit über das Ludwigshöhviertel habe, entweder über Alt-Bessungen oder wieder zurück mit Kurzwenden.

Michael Siebert (Einwender):

Dann will ich einhaken, wo ich vorhin angefangen hatte. Denn mein Thema war ein ganz anderes. Ich habe beanstandet, dass sämtliche Planungsgrundlagen, was Fahrgastpotenziale und Linienentwicklung angeht, hier fehlen und nicht vorgelegt worden sind. Sie sind dann auf den Themenbereich Störungen abgewandert – auch ein interessantes Thema. Darüber können wir auch diskutieren, aber es war nicht mein Thema.

Ich kann dazu nur so viel sagen: Auch dazu haben Sie nichts vorgelegt. Natürlich wäre es möglich, dass Sie die Anzahl der Störungen, Störungstyp, Abhilfemöglichkeit angeben, wann ein Bus infrage kommt, wann tatsächlich der Fall gegeben ist, dass die Straßenbahn umgeleitet wird, ohne verstärkt durch die Ludwigshöhe in ihrem eingleisigen Betrieb zu fahren. All das haben Sie gar nicht gemacht. Wenn Sie jetzt von irgendeinem Einzelfall erzählen, dass eine 7,2 km lange Strecke gestört war, ist das nett anzuhören. Es ist aber keine Planungsgrundlage, dass so ein Fall eintritt. Wenn das einmal in zehn Jahren stattfindet, baue ich dafür keine Trasse. Insofern sind Sie hier die klare Darstellung von Planungsgrundlagen schuldig geblieben.

Irgendwie verheddern Sie sich auch. Gehen wir zurück in die Vergangenheit, wo wir jetzt wissen, ob etwas gut gelaufen ist oder nicht. Mit viel Aufwand haben Sie das Gleisdreieck Frankfurter Straße betrieben und gebaut, damit flexibel, resilient – was auch immer die Schlagworte sind – in der Zeit, wo in der Frankfurter Straße diese Kanalbaustelle ist – nebenbei auch die Straßenbahnerneuerung, die aber viel weniger Zeit beansprucht hat als der Kanal –, ein Schaukelbahnbetrieb zwischen Kranichstein und Arheilgen über dieses Dreieck stattfinden könnte. Das war Ihre Flexibilitätsvorstellung.

Wir haben diese Schaukelbahn zwischen Kranichstein und Arheilgen schön gefunden, weil sie endlich diese beiden Stadtteile miteinander verbunden hat und für beide Stadtteile eine direkte Nordbahnhof-Anbindung gebracht hat. Diese Straßenbahn ist – daran denken viele nicht – auch innerörtlich ungeheuer wichtig. Die alten Leute aus dem Altenheim in der Borsdorffstraße gehen am Sonntag gerne in das ökumenische Gemeindezentrum. Das heißt, das Gehen ist metaphorisch gemeint; denn sie wollen die Straßenbahn nutzen, weil sie gar nicht mehr so weit gehen können. Die sind jetzt völlig lahmgelegt, weil sie nicht mehr dorthin kommen. Die Stimmen aus dem Altenheim sagen: Ich fahre schon lange nicht mehr in die Stadt, weil ich nicht mehr dorthin komme. – Das ist Ihre Leistung durch Ihre Flexibilität, dass Sie ganze Stadtgebiete abhängen, aber dafür eine teure Infrastruktur bauen, die hinterher nicht betrieben und nicht genutzt wird.

Deswegen möchte ich belastbare Unterlagen von Ihnen sehen, was Ihre Störungen angeht und Ihre Konzepte dagegen.

Wir hatten Ihnen in unseren Einwendungen sogar eine Brücke gebaut. Die Wendeschleife Jefferson-Siedlung haben Sie aus externen, sachfremden Gründen verworfen, da dort ein Wohngebäude hin soll, wobei eine grüne Wendeschleife dort schön auf eine Wiese gelegt werden könnte. Da haben wir ihnen eine Brücke gebaut und gesagt: Im Grunde könnte man

diese Wendeschleife für Ihre Betriebsbedürfnisse im Störfall nutzen. – Darauf sind Sie gar nicht eingegangen, weil Ihnen das wieder nicht in den Kram passt.

Aber einmal durchzuspielen, wofür diese Wendeschleife an der Tonakademie sinnvoll wäre, das passiert einfach nicht. Wenn wirklich eine Störung nördlich der Cooperstraße stattfindet, soll dann der ganze Eberstädter Straßenbahnreigen zur Tonakademie geleitet werden, wo die Leute dann stranden und vielleicht in ein Konzert gehen könnten, das abends erst stattfindet? Ich weiß nicht, was das für einen Sinn geben soll. Durchleiten wollen Sie sie ja nicht, weil Sie dort nur den eingleisigen Abschnitt haben.

Diese ganzen Problemfälle müssen durchgespielt werden und bewertet werden, ehe man sagt, man baut dafür eine Infrastruktur, ohne dass man weiß, wer damit fährt. Das ist doch das Problem, das Sie haben, dass Sie die Unterlagen nicht ordentlich aufbereitet haben.

Diese wolkigen Dinge, die eben gezeigt wurden mit den Linienkonzepten, hat die Welt jetzt zum ersten Mal gesehen. Sie waren jedenfalls nicht Bestandteil der damaligen Vorlage, die dieses Verkehrskonzept beinhalten sollte. Insofern ist das ein Manko, dass dies hier nicht mit einer ordentlichen Unterfütterung vorgelegt worden sind.

Ich möchte aber bitten, die letzte von meinen acht Folien an die Wand zu werfen.

(Projektion: Strab-Basisnetz_62.jpg, siehe Anlage 5)

Das ist der Linienplan von HEAG mobilo, wie er in Zukunft aussehen soll, der auch nicht Bestandteil der Verfahrensunterlagen hier ist. Das muss man auch wieder dazu sagen. Das wird einem auch vorenthalten, was die sich da so vorstellen. Schauen Sie sich diese Kästchen an – für die Qualität kann ich nichts, das liegt an der Vorlage –, die ukrainisch-farbene Route durchs Ludwigshöhviertel, das Linienbündel von 3 und 7, das dort fährt. Die 3 fährt, vereinfacht gesagt, einfach im Kreis. Die 7 fährt nach Eberstadt. Ob das im Sinne der Eberstädter ist, dass sie, wenn sie in die Stadt wollen, erst einmal durchs ganze Ludwigshöhviertel geschunkelt werden und durch ganz Bessungen hindurch, das wage ich einmal zu bezweifeln. Auch dazu wären Fahrgastpotenziale zu ermitteln.

Aber schauen wir auf ein Detail. Diese beiden Linien, die blaue und die gelbe, sind mit einem kleinen Schildchen geklammert, auf dem „10 Minuten“ steht. Das heißt, zusammen bringen die zehn Minuten. Jede von den beiden – das hatten Sie eben auch schon zugestanden – fährt im 20-Minuten-Takt. Was machen die Fahrgäste jetzt? Ich war es in Kranichstein gewohnt, als die HEAG dort noch Straßenbahnen fahren ließ, dass ich einfach zur Straßenbahnhaltestelle gehen kann, und dann kommt innerhalb von drei oder vier Minuten eine Bahn, weil es damals noch ein 7,5-Minuten-Takt war, der jetzt auch der Vergangenheit angehört.

Man konnte einfach hingehen, stieg ein und wusste, man landet in der Stadt. Bei dem, was Sie hier vorhaben, muss ich ständig mit dem Smartphone – gedruckte Fahrpläne gibt es nicht mehr – vor der Nase durch die Gegend wandern und schauen, wann die nächste Bahn, und zwar in die richtige Richtung, kommt. Nicht, dass ich versehentlich in die gelbe Linie einsteige und in Eberstadt lande, wo ich doch eigentlich zur Neckarstraße wollte und die blaue Linie

nehmen müsste. Die fährt dann zu einer anderen Zeit. Das heißt, die Sachlage wird unübersichtlich, und der Takt wird wesentlich schlechter, weil die Direktlinien, die Sie sich als neues Kuckucksei ausgebrütet haben, immer woandershin fahren.

Wenn ich jetzt blöderweise die gelbe Linie genommen habe, will aber nicht nach Eberstadt, sondern zur Neckarstraße, dann muss ich in der Heidelberger Straße umsteigen in irgendwas, was aus Eberstadt kommt. Das heißt, Sie produzieren das Umsteigeproblem, was wir beim Bus nicht haben, weil wir natürlich nicht davon ausgehen, dass der Bus wie in Arheilgen nur alle halbe Stunde fährt, sondern als kleiner Shuttlebus ständig unterwegs ist, die Leute einsammeln kann und wir wieder den alten Idealzustand vorfinden, dass ich an der Heidelberger Straße aussteige, wo ständig eine Bahn kommt, in die ich einsteigen kann, um dorthin zu kommen, wohin ich will.

Das heißt, Ihr scheinbares Flexibilisierungskonzept ist vom Takt und vom Umsteigen her eine Verschlechterung des jetzigen Zustands und darüber hinaus betrieblich aufwendig. Wie viele Leute wollen denn wirklich über das Ludwigshöhviertel nach Eberstadt oder in die andere Richtung? Sie haben keine einzige Zahl vorgelegt, um das zu unterfüttern, was Sie an Konzepten vorgelegt haben. Natürlich kann ich am Computer sitzen und diese bunten Balken in der Gegend herumschieben. Dann kommt immer irgendetwas dabei heraus. Aber ob das tragfähige Planungsgrundlagen für eine ganz teure Infrastrukturmaßnahme sind, dazu haben Sie nichts gesagt.

Deswegen ist der Antrag der Schutzgemeinschaft nach wie vor aktuell, dass man dieses Verfahren hier beendet und Sie entweder in sich gehen und eine andere Planung machen oder aber verlässliche Unterlagen vorlegen.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Ich fange vielleicht bei Ihrer Brücke an, die Sie uns in Ihrer Einwendung vermeintlich geliefert haben. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie gesagt, wir sollen, wenn wir die Durchbindung nach unten denn schon machen, dann wenigstens die Wendeschleife im Bereich der Jefferson-Siedlung machen. Habe ich das richtig verstanden?

(Michael Siebert [Einwender]: Das war so eine Idee!)

Natürlich ist das eine Idee, die wir auch kurzfristig geprüft und abgewogen haben. Das kommt genau zu dem Ergebnis, dass sie deutlich flächenintensiver und mit deutlich mehr Eingriffen und deutlich negativeren Auswirkungen verbunden wäre, sowohl hinsichtlich der Flächen, die dann für Wohnungsbau zur Verfügung stehen, als auch unter dem Strich für die nutzbaren Flächen. Wenn ich eine Wendeschleife zusätzlich dort, wo ich heute Wohnungsbau machen kann, einrichte, dann versiegele ich eine Fläche für eine Verkehrsanlage, die ich an einer anderen Stelle deutlich effizienter herstellen kann.

(Michael Siebert [Einwender]: Eine Wendeschleife kann doch begründet werden, die ist doch nicht versiegelt!)

Wie ich bereits eingangs gesagt habe: Rein aus betrieblicher Sicht wäre eine Wendeschleife – – Wir haben mehrere Stufen. Damit ich dieses Verkehrskonzept machen kann, das Sie jetzt freundlicherweise zeigen, das genau das wiedergibt, was ich vorhin gesagt habe, dass ich in Bessungen mit zwei Linien einen 10-Minuten-Takt habe, brauche ich zum einen ein Gleisdreieck im Bereich der Cooperstraße. Damit ich möglichst flexibel auf diesem Streckennetz bin und sowohl im Störfall als auch hinsichtlich Verstärkerfahrten morgens in der Spitze für Schülerfahrten diese Kurzwenden machen kann, brauche ich in diesem Bereich mindestens eine Wendeschleife.

Diese Wendeschleife wäre, wenn ich es rein betrieblich aus Sicht der HEAG mobilo betrachte, idealerweise im Bereich des Gleisdreiecks Cooperstraße. Diese Variante haben wir im Rahmen dieses Projekts geprüft. Wir haben sie sowohl liegend als auch aufrecht geprüft, also in Nord-Süd-Ausrichtung als auch in West-Ost-Ausrichtung. Beide Varianten haben als Ergebnis, dass sie einen großen Eingriff in die nördliche Waldfläche in Richtung Bessunger Kiesgrube beinhalten. Das ist ein erheblicher Eingriff in schützenswerten Naturraum, und wir haben von Beginn an mit der oberen Naturschutzbehörde besprochen, dass das eine kritische Variante ist. Wir haben sie trotzdem geprüft, weil sie aus betrieblicher Sicht das Optimale wäre: dort, wo ich die häufigsten Störungen habe, direkt die betrieblichen Wenden zu machen. Dann würde ich den Verkehr auch nicht in Bereiche leiten, wo er vielleicht nicht hingehört.

Wir haben auch kurz geprüft, ob im Bereich der Jefferson-Siedlung, wenn man ein Gleisdreieck macht, eine Wendeschleife sein kann. Aber in Abwägung gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt, diese Fläche für Wohnungsbau zu nutzen, ist die Entscheidung relativ zügig dahin gehend gefallen, dass man eine Fläche, wo heute schon eine Wendeschleife ist, für dieses Straßenbahnnetz ertüchtigt und weiter ausbaut, um gleichzeitig zum Gleisdreieck noch die betrieblichen Möglichkeiten zu haben, Kurzwenden zu machen. In Summe aller Eingriffe, die für dieses Projekt erforderlich sind – ja, wir haben Eingriffe in Naturraum durch dieses Projekt; es geht nicht ohne Eingriffe, das ist uns klar – –

(Zurufe: Doch! – Michael Siebert [Einwender]: Das ist nicht wahr!)

– Nicht, wenn man die Planungsziele verfolgt, wie sie uns die Stadt – –

(Michael Siebert [Einwender]: Das ist eine Vorgabe, die Sie statuieren!
Sie entscheiden doch nicht unabhängig!)

Das ist eine Vorgabe, die – ich habe es mehrfach erwähnt – abgeleitet wurde im Gesamtkontext der Stadtentwicklung inklusive der Verkehrsentwicklung.

(Zuruf: Vielleicht war der Auftrag ein schlechter!)

Diese Variante, wie sie heute für den Planfeststellungsantrag vorliegt, ist eine optimierte Variante, die eben nicht das Ich-wünsch-mir-was-HEAG-mobilo-Konzept ist, sondern alle Belange berücksichtigt, sowohl städtebaulich als auch verkehrlich, als auch kostenmäßig/betrieblich/verkehrsmäßig, aber vor allem auch – das war uns von Beginn an ein wichtiges Anliegen; deswegen haben wir die obere Naturschutzbehörde von Beginn an in der Beteiligung gehabt – den Aspekt Natur und Umwelt.

Dieser war von Beginn an mit dabei. Wer bei der ersten Planungsbegleitrunde von Ihnen mit dabei war – ich meine, einzelne von Ihnen waren dabei –, die wissen, dass Frau Weimar von Beginn an immer dabei war und immer offen und transparent gezeigt hat und auch die Abwägungen erläutert hat, wie wir in den einzelnen Planungsschritten vorgegangen sind.

Ja, wir haben hier eine Variante. Wir sind hier in einem Erörterungstermin, wo es um Einwender geht. Deswegen haben Sie alle einen Einwand gegen dieses Projekt. Aber es gibt auch vieles, was genau für diese Varianten spricht. Dass es eben ganz viel gibt, das für die Varianten spricht, spricht auch dafür, dass es mehrere Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung gab. Wir leben in einer Demokratie, in einer Mehrheitsdemokratie, wo Stadtverordnete eine Möglichkeit haben, über Projekte zu entscheiden. Es gab letztmalig letztes Jahr im Sommer den Mehrheitsbeschluss, dass wir genau mit dieser Planung, wohl wissend, was sie mit sich bringt in Abwägung von allem, in eine Genehmigungsplanung gehen sollen. Und das tun wir.

All die Aufgaben, die Sie uns vorwerfen, haben wir gemacht,

(Michael Siebert [Einwender]: Wo denn?)

und zwar hat die Stadt Darmstadt sie seit 2011, seit dem Rahmenplan gemacht.

(Michael Siebert [Einwender]: Das ist nicht wahr! Das haben die nie in einer Magistratsvorlage veröffentlicht, was Sie jetzt behaupten! Ich muss mich dazu noch einmal melden!)

Michael Siebert (Einwender):

Wir hatten da ja auch die NKU-Problematik erörtert und diese verschiedenen NKU-Richtlinien, die zur Anwendung gekommen sind und damit zur Nicht-Vergleichbarkeit der früheren Berechnungen mit der heutigen NKU führen. Da wollte ich auf einen Aspekt hinweisen.

Frau von Knebel, Sie haben es auch zitiert, dass eine NKU nicht verpflichtend vorzulegen ist zu unserer Einwendung. Aber es ist doch eine gefestigte Rechtsprechung, dass eine NKU eine geeignete Grundlage ist, um die Wirtschaftlichkeit eines Projektes nachzuweisen. Dieses Kriterium müssen Sie schließlich prüfen: Ist das am Ende eine wirtschaftliche Sache, oder lassen Sie am Ende Straßenbahnen durch die Gegend fahren, in denen kein Mensch sitzt? Das müssen wir hier doch wohl auch beurteilen.

Dann muss man darauf hinweisen: Die NKU hat auch wieder Planungsgrundlagen. Sie kommt ja nicht vom Himmel gefallen, sondern es müssen Daten eingepflegt werden, die letztlich zu dem Bruch führen, der so oder so ausgehen kann. Die entscheidende Planungsgrundlage der Stadt Darmstadt für solche Dinge ist nun einmal das städtische Verkehrsmodell. Mit dem kann man, weil es die Strukturdaten der Stadt und das ganze Verkehrsnetz einbezieht und die Verkehrsarten unterscheidet, Prognosen machen. Wenn ich eine neue ÖPNV-Linie neu hineinlege, kann mir das Verkehrsmodell eine Prognose machen, welchen Nutzen diese neue Verkehrslinie haben kann.

Nun liegt aber genau diese Planungsgrundlage ganz offensichtlich im Argen. Das kann man nur sehr indirekt dem Erläuterungsbericht entnehmen. Da steht irgendwo: Eigentlich hätten wir gerne die NKU nach den neuen Richtlinien schon längst vorgelegt, weil die so günstig sind für Straßenbahnen, wenn man einmal die E-Busse im Vergleich beiseitelässt. Sie schreiben aber:

Diese Aktualisierung setzt die Fortschreibung des Verkehrsmodells der Wissenschaftsstadt Darmstadt auf den Status quo 2019 und den Prognosehorizont 2030 voraus.

Aber dieses Verkehrsmodell gibt es bisher nicht.

Das ist deshalb interessant, weil der Auftrag für die Fortschreibung dieses Verkehrsmodells bereits 2018 erteilt worden ist. Eigentlich sollte die Sache innerhalb eines Jahres abgearbeitet sein. Eigentlich sollte dann ein Erläuterungsbericht kommen, der die Planungsgrundlagen dieses Verkehrsmodells darstellt und auch seine Weiterentwicklung deutlich werden lässt. – All das liegt bisher nicht vor. Ich weiß nicht, wie Sie Ihre NKU hingekriegt haben.

Aber jedenfalls kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Stadt Darmstadt im Augenblick ein belastbares, korrekt funktionierendes Verkehrsmodell hat, durch das Sie all Ihre lustigen Planungen, die Sie da haben – mal so herum, mal so herum, mal in die, mal in jene Richtung –, hindurchschicken können. Sie müssen damit testen, ob das brauchbare Linien für ein Massenverkehrsmittel Straßenbahn sind. Aber dabei hakt es offenbar, und deswegen kriegen wir auch die NKU nicht.

Ich bin mir sicher, dass in früheren Verfahren immer diese Plänchen an das RP geliefert wurden, wo dann in Kästchen stand: Nullfall soundso viele Fahrten, Mitfall soundso viele Fahrten. Dort gewinnen wir etwas, dort verlieren wir etwas. – Das erst sind Informationen, aufgrund derer man beurteilen kann, ob sich so eine Geschichte überhaupt lohnt, wenn man das macht. Also auch das ist als Planungsgrundlage zu beanstanden, dass das Verkehrsmodell der Stadt Darmstadt nicht vorliegt und damit auch keine Daten liefert, die hier überprüft werden können.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Kann ich darauf gleich eingehen?

Michael Siebert (Einwender):

Gerne; dann haben wir wenigstens einen Punkt.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Natürlich haben wir ein Verkehrsmodell; denn ohne dieses Modell könnten wir gar keine Planung machen. Das ist doch die Basis all unseres Tuns. Wir haben also ganz viel.

Wir haben natürlich auch eine Potenzialabschätzung, und wir haben, wie Sie den Einwendungen von Hessen Mobil entnehmen, eine Stellungnahme, dass das positiv ist. Damit ist die Grundlage gelegt. Wir haben die Zahl, wir haben das Potenzial, und von Hessen Mobil gibt es dazu auch schon eine Befürwortung.

Michael Siebert (Einwender):

Entschuldigung. Es ist mir auch bekannt, dass hier ein Verkehrsmodell existiert. Das ist seit den Neunzigerjahren entwickelt worden auf Grundlage des regionalen Verkehrsmodells, das damit verknüpft worden ist. Das ist mir alles bekannt. Natürlich hat die Stadt Darmstadt eines. Aber dessen Prognosehorizont ist abgelaufen. Deswegen muss es erneuert werden, und das ist auch eine Auflage von Hessen Mobil, dass Sie Ihr Verkehrsmodell auf den aktuellen Stand bringen. Aber bisher liegt das nicht vor, tut mir leid.

Wenn Sie ständig insistieren, dass die Vorabstimmung mit Hessen Mobil dazu führt, dass sie das alles sehr wohlwollend sehen, kann ich nur sagen: Wir haben in der Vergangenheit hier eine politische Schiene gehabt, die vom Wirtschaftsministerium über das Regierungspräsidium in die Magistratsverwaltung gegangen ist. In der spricht man natürlich so etwas ab. Das ist völlig klar. Da bin ich nicht blauäugig. Aber gerade deshalb möchte ich diese Unterlagen sehen, dass man ihnen auf den Zahn fühlen kann, ob da mehr drinsteckt als nur politische Vereinbarungen, sondern tatsächliche Sachverhalte.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Entschuldigung, darauf muss ich kurz erwidern. Wir sind keine Politiker. Wir sind Planer, und wir planen im Auftrag der Stadt für die Bürger der Stadt. Das machen wir nach den besten Grundlagen, die wir haben. Wir machen es nicht politisch, sondern so, wie wir den Auftrag bekommen, und das machen wir für Sie, nicht für uns.

(Michael Siebert [Einwender]: Ja, wie Sie den Auftrag bekommen, und der ist politisch!)

Aber ich würde gerne noch einmal an Herrn Kurrer geben, der unser Experte in Bezug auf Modellierung ist und dazu etwas sagen kann.

Michael Kurrer (Vorhabenträgerin):

Das Verkehrsmodell der Stadt Darmstadt ist jetzt fortgeschrieben auf den Prognosehorizont 2030. Es war auch Vorgabe von Hessen Mobil, dass dieser Prognosehorizont für alle aktuellen NKUs angewendet werden muss. Daraufhin ist das Verkehrsmodell auf 2030 fortgeschrieben worden. Wie Sie schon richtig gesagt haben: Die Strukturdaten sind fortgeschrieben worden, sprich: die Einwohnerzahlen sind dementsprechend angepasst worden auf jetzt knapp 172.000, die im Jahr 2030 in Darmstadt leben werden. Es sind auch genau die Strukturdaten, die im Bereich Ludwigshöhviertel zugrunde gelegt wurden, also auch diese 3.000 Einwohner, die 2030 im Ludwigshöhviertel leben werden.

Warum wurde das Modell immer weiter fortgeschrieben? Ganz einfach, weil das neue Verkehrskonzept erst noch eingearbeitet werden musste, weil früher, wie es im Status quo jetzt ist, die Linien ganz anders verlaufen gegenüber dem neuen Verkehrskonzept. Deswegen war es auf Forderung von Hessen Mobil zwingende Grundlage, dieses neue Verkehrskonzept in das Verkehrsmodell einfließen zu lassen. Im Verkehrsmodell ist auch der aktuelle Fahrplan

hinterlegt. Ich weiß also genau, welche Taktungen existieren, welche Dienstzeiten dem ganzen Modell zugrunde liegen. Das bedeutet, durch den Erzeugungsmechanismus wird dann auch die Nachfrage ermittelt.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Ich habe noch eine Frage. Was wir gerade sehen, was ist das eigentlich? Das ist eine Unterlage gewesen, die Sie, Herr Siebert, haben präsentieren lassen. Deswegen meine Frage: Um was handelt es sich dabei? Was ist hier abgebildet?

Michael Siebert (Einwender):

Das ist unten als Quelle ausgewiesen: Darstellung HEAG mobilo, das zukünftige Grundnetz, das man sich dort so vorstellt, an dem die dort basteln. Ich habe mir sagen lassen, dass es sogar schon relativ lange vorliegt. Ich habe es leider erst später aus einer anderen Quelle bekommen. Ich kann gerne auch sagen, woher ich es bekommen habe. Aber es wäre die Aufgabe der Antragsteller gewesen, so etwas hier vorzulegen. Da die das nicht gemacht haben, ersetze ich das quasi, aber nicht im Sinne, dass ich auf die Weise einen Rechtsfehler heilen will, sondern deutlich machen will, was hier alles fehlt.

Die Quelle dieser Darstellung stammt aus der Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Wixhausen von dem Düsseldorfer Büro Spiekermann und ist denen schon vor längerer Zeit von der HEAG zur Verfügung gestellt worden.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Vielen Dank. – Jetzt meine Frage an die HEAG: Ist das die aktuelle Planung?

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Das ist mit eine aktuelle Überlegung für die Erschließung oder für das neue Verkehrskonzept. Ich weiß allerdings nicht, woher Herr Siebert es hat. Vom Büro Spiekermann?

Michael Siebert (Einwender):

Nein. Die Machbarkeitsstudie Straßenbahnverlängerung Wixhausen ist, wie man auch der Presse entnehmen konnte, schon seit ein paar Wochen in der Welt, ist vom Magistrat veröffentlicht worden, und in der Studie ist es abgebildet. Ich habe keine Undercover-Drähte in das Büro Spiekermann gesponnen, sondern habe es ganz normal einem vom Magistrat veröffentlichten Studienpapier entnommen.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Jetzt habe ich noch eine Frage, wenn ich das so sehe. Wenn ich jetzt, aus Alt-Bessungen kommend, zum Hauptbahnhof will, um z. B. nach Frankfurt zu fahren, konnte ich mich bisher im 10-Minuten-Takt in eine Straßenbahn setzen und zum Hauptbahnhof fahren. Das wird zukünftig nicht mehr möglich sein?

(Michael Siebert [Einwender]: Nein!)

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Doch, Sie können es. Einmal geht es über Alt-Bessungen, und das andere Mal geht es über das Ludwigshöhviertel. Über das Ludwigshöhviertel nach unten wird es, soweit ich weiß, fahrplanmäßig sogar die eine oder andere Minute kürzer sein.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Nehmen wir an, ich steige am Bessunger Leuchtturm ein und will zum Hauptbahnhof. Das kann ich im Moment alle zehn Minuten machen. Ich habe eine Fahrtzeit von zehn Minuten und bin dann am Hauptbahnhof. Wie soll das künftig sein? Wenn ich die 3 nehme und so fahre, wie ich immer fahre, müsste ich am Schloss umsteigen?

Michael Siebert (Einwender):

Es ist sogar noch schlimmer. Die 3 hat zwischen Schloss und Luisenplatz eine Lücke. Wahrscheinlich ist eine Schlossumfahrt damit gemeint, dass es keine komplette Acht ist in dem Konzept.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Oder wenn ich auf der gegenüberliegenden Seite einsteige, durchs Ludwigshöhviertel durchfahre mit der 3, dann komme ich auch nicht umsteigefrei bis zum Hauptbahnhof?

Michael Siebert (Einwender):

Doch, mit Stadtrundfahrt. Sie fahren zurück zum Luisenplatz, dann über Willy-Brandt-Platz und kommen von Norden her irgendwann beim Hauptbahnhof an.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Okay, jetzt sehe ich es. Gut.

(Wortmeldung)

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Bitte den Namen nennen.

Rainer Goßmann (Einwender):

Mein Name ist Rainer Goßmann. Ich habe eine Frage zu diesem Linienkonzept. Wie wirkt sich diese neue Linie 7 im 20-Minuten-Takt nach Eberstadt auf die Linie 8 aus, die nach den bisherigen Planungen nach Eberstadt fahren soll? – Vielen Dank.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

In der Planung wird es die Linie 8 zukünftig gegebenenfalls nicht mehr in der Form geben, wie es sie heute gibt, sondern es wird neue Linien geben. Die Linie 6, die von Alsbach kommt, wird zukünftig im 10-Minuten-Takt verkehren. Im Bereich von Eberstadt wird die Kombination aus den Linien den gleichen Takt geben, den es heute gibt, inklusive der Linie 6, die als Schnelllinie weiterhin fährt.

Heute fährt die Linie 6 erst ab Eberstadt als Schnelllinie. Die wird auch zukünftig im Bereich ab Eberstadt als Schnelllinie verkehren, aber auch zusätzlich den Ast von Alsbach mit bedienen.

Rainer Goßmann (Einwender):

Aber die Linie 8 ist wichtig für diejenigen, die nicht an den Schnelllinien-Haltestellen wohnen, wie z. B. in meinem Fall. Soll ich in Zukunft mit der Linie 7 über Alt-Bessungen zum Luisenplatz fahren? Das wäre eine riesige Verschlechterung im Vergleich zu heute. Das kann ich mir gar nicht vorstellen. Die Linie 8 ist eine Ergänzung zur Linie 6. Die Linie 6 interessiert viele Leute gar nicht, die in Eberstadt wohnen. Insofern verstehe ich dieses Linienkonzept überhaupt nicht.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Sehen Sie mir nach, dass ich als Infrastrukturplanerin Ihnen nicht das gesamte neue Verkehrskonzept in all seinen Dimensionen und in all seinen Takten, wie es hier dargestellt ist, in der Form erläutern kann, wie Sie jetzt fragen. Hierzu bräuchten wir jemanden vom Betrieb. Da ist heute niemand mit dabei. Wenn es dazu dezidiert Fragen gibt und das Regierungspräsidium möchte, dass auf sie eingegangen wird und das neue Verkehrskonzept vorgestellt wird, dann müssten wir das nachholen und für morgen oder für Mittwoch jemanden vom Betrieb mit dazuholen, der es im Detail erläutert.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Herr Siebert, eine kurze Frage. Können Sie ungefähr abschätzen, wie lange Sie noch Redezeit benötigen? Wir beabsichtigen, eine kleine Pause zu machen für unsere Stenografen.

(Michael Siebert [Einwender]: Gute Idee! Das dauert bestimmt noch länger!)

Okay, dann würde ich die Verhandlung kurz unterbrechen. Für eine Viertelstunde? – Dann würden wir uns um 16:50 Uhr wieder hier treffen.

(Zuruf: Wie lange wird es insgesamt?)

– Es gibt keine Ende-Zeit, aber sieben, halb acht spätestens.

(Unterbrechung: 16:37 bis 16:55 Uhr)

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Meine Damen und Herren, es ist schon fünf vor fünf. Wir setzen jetzt den Erörterungstermin fort. Herr Siebert, Sie haben das Wort.

Michael Siebert (Einwender):

Das faktische Fehlen sämtlicher Planungsgrundlagen haben wir nun hinreichend erfahren, und ich bin auch der Ansicht, dass die fehlenden Unterlagen – die Befunde des Verkehrsmodells, die NKU, die Fahrgastpotenzialuntersuchungen, die daraus folgenden Linienführungen etc. für tragfähigen Straßenbahnbetrieb – alle hätten mit der Einreichung des Planfeststellungsantrags

vorgelegt werden müssen, spätestens jedoch zum Erörterungstermin, und zwar in Form von schriftlich prüfbareren Unterlagen und nicht von Erzählungen, die per Powerpoint-Folie an die Wand projiziert werden. Das wäre unzureichend.

Insofern steht auch noch der Antrag der Schutzgemeinschaft im Raum, der die angemessene Reaktion darstellt.

Ich möchte jetzt das Thema verlassen und ein weiteres gewichtiges Thema ins Spiel bringen. Dazu bitte ich die Regie darum, aus meiner Sammlung die Anlage B_02_09 an die Wand zu werfen.

(Projektion: b_02_09_Ausschnitt-A3.jpg, siehe Anlage 6)

In diesem Verfahren werden nach § 78 Abs. 1 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz zwei Vorhaben in einem Planfeststellungsverfahren zusammengefasst, wo auch noch das Verfahren zum Straßenbahninfrastrukturausbau als führendes Verfahren ausersehen wurde und damit das Verfahren bestimmt, während das parallele Straßenbauverfahren Cooperstraße quasi damit verbunden wird. Man hat sich auf die Vorschrift bezogen, die ich eben genannt habe – § 78 Abs. 1 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz –:

Treffen mehrere selbstständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, so findet für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt.

Nun könnte man sagen, das sei hier erfüllt. Das sehe ich aber durchaus nicht so; denn die Cooperstraße ist eine existente, leistungsfähige Anbindung des Ludwigshöhviertels, über die, als das noch Kasernen waren, reger Verkehr zwischen Lincoln-Siedlung und Cambrai-Fritsch-Kaserne abgewickelt wurde, den diese Straße ohne Probleme aufnehmen konnte. Zur Frage der zukünftigen IV-Belastung müssen wir uns noch einmal detaillierter an anderer Stelle unterhalten. Das will ich erst einmal ausklammern.

Man könnte das einfach so lassen oder die Straße erneuern; das ist aber eine andere Frage. Das macht man aber nicht. Aber wenn man das kurz durchspielt, ist es doch so: Wenn man unbedingt diese Spange will, die zur Heidelberger Straße herunter führen soll, wobei wir die Notwendigkeit nach wie vor bestreiten, dann könnte man sie auch neben die Cooperstraße bauen, links oder rechts, was einen Waldeingriff zur Folge hätte, den wir auch nicht wollen. Aber man könnte es. Man könnte dieses Planfeststellungsverfahren Straßenbahninfrastruktur ohne jede Cooperstraße machen.

Warum macht man das aber nicht, sondern hat die Cooperstraße eingebunden? Die Ursache liegt ganz woanders. Die Ursache liegt – das wird im Grunde im Erläuterungsbericht relativ deutlich gesagt – darin, dass man eine versatzfreie Kreuzung an der Heidelberger Straße haben möchte.

Versatz mit was? Das Stadtplanungsamt hat eine hilflose Stellungnahme – die haben sich ansonsten meistens ausgeschwiegen und sich nur der HEAG angeschlossen – abgegeben und hineingeschrieben, man würde da etwas mit der Franklinstraße vorhaben und mit ihr eine versatzfreie Kreuzung anstreben. Nur ist das leider überhaupt nicht richtig, wie die Pläne ganz offensichtlich zeigen. Denn wenn Sie einmal den Plan anschauen, der jetzt an der Wand hängt – – Der ist leider unten abgeschnitten. Dann müssen wir gleich doch noch auf den anderen kommen. Das ist aber egal; das kann man da sehr schön sehen.

Der Zuschnitt des Raumes, der planfestgestellt werden soll, ist in diesem Plan durch eine schwarze Strichellinie dargestellt. Ohne Frage ist im Rahmen dieser Planfeststellung begehrt, dass dieser Knoten planfestgestellt wird; denn die gestrichelte Linie zieht sich – das ist hier kein genordeter Plan, sondern Norden ist links – nach unten, also nach Westen so weit in einem Bogen herum, dass der gesamte Knoten mit dieser Straße, die dort unten anschließt, erfasst ist. Jetzt ist dummerweise die Beschriftung abgeschnitten. Deswegen gehen Sie bitte auf die nächste Folie. Ich hoffe, da sieht man es besser.

(Projektion: c_03_01_02_uvp_bestands_u_konfliktuebersichtsplan_
Ausschnitt-A4.jpg, siehe Anlage 7)

Da wird deutlich, dass dort unten „Planstraße A“ steht. Mit dieser Planstraße A soll diese verschobene Cooperstraße verbunden werden. Das ist aber ein völlig eigener Planungsansatz. Der hat mit der Straßenbahn überhaupt nichts zu tun. Es geht hier darum, eine Straßeninfrastruktur genehmigt zu bekommen, die ganz andere Ziele verfolgt, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind. Vielmehr geht es darum, die Planstraße A, die von der Heidelberger Straße weiter nach Westen bis zur B-3-Umgehung geführt werden soll, quasi zu präjudizieren und hier Fakten zu schaffen, dass diese Planstraße A im Nachklapp irgendwie auch noch das Verfahren durchlaufen kann.

Wenn man dann auf die Folie 3 springen könnte.

(Projektion: 2021-0334_MV_A4_Vorzugsvariante-3.jpg, siehe Anlage 8)

Das ist eine Darstellung der Planstraße A, wie sie als Vorzugsvariante aus verschiedenen betrachteten Varianten bereits vom Magistrat beschlossen worden ist. Ich habe das Datum nicht mehr im Kopf; ich kann es von hier aus auch nicht lesen. Aber das liegt schon eine ganze Weile zurück. Auch hier wird deutlich, dass nach rechts hin die verschobene Cooperstraße als Kreuzungsobjekt begehrt ist.

Die Verschiebung der Cooperstraße nach Süden ist untrennbar damit verbunden, dass man vorhat, von der Heidelberger Straße nach Westen hin diese Planstraße A bauen zu wollen. Das führt auch zu dem, was am Anfang schon angeklungen ist mit den 22.000 m² Waldabholzung, dass hier das Präjudiz geschaffen wird, um noch einmal knapp 2 ha Wald zu kassieren, damit diese Planstraße gebaut wird.

Peter Gooß (Einwender):

Darf ich Danke schön sagen für die, die diese Planstraße haben wollen? Die Eberstädter fahren dann nach Frankfurt zum Einkaufen, und die Schüler fahren zum Teil dann auch nach Frankfurt. Da würde ich mal überlegen, ob man nicht auch ein kleines bisschen an die Nutzer denken muss, die die Planstraße benutzen, um billiger einzukaufen. Eberstadt verliert dabei. Eigentlich müsste der Protest von der Geschäftswelt kommen. Die Leute, die in Bessungen sind, kaufen nicht mehr in der Stadt ein. Die steigen einfach in den Zug nach Frankfurt.

Die Eberstädter – ich bin selbst in Eberstadt zu Hause – stehen oft da und sagen: Wo fährst du denn hin? – Die fahren nach Frankfurt zum Einkaufen. Das wollen wir eigentlich nicht. Wir beklagen uns ja, dass die Stadt Darmstadt leer wird, dass es fehlt an Substanz. Die Geschäfte sind alle keine richtigen Geschäfte mehr. – Entschuldigung.

Michael Siebert (Einwender):

Danke. – Die Einlassung vom Stadtplanungsamt – ich habe die Ziffer nicht im Kopf, wo die das behaupten – besagt, das sei eigentlich ein Knoten mit der Franklinstraße. Aus anderen Plänen kann man ersehen – – Da sieht man es sehr schön, dass die Franklinstraße von der Planstraße A zukünftig nach Norden abzweigen soll, also gar nicht mehr auf den Knoten an der Heidelberger Straße geführt ist. Deswegen ist dieser Einwand einfach absurd.

Im Übrigen ergibt es sich auch aus dem Erläuterungsbericht ganz eindeutig. Da wird gesagt:

Vorab durchgeführte Verkehrsgutachten haben aufgezeigt, dass die Entwicklung der Konversionsflächen in der beabsichtigten Größenordnung nur mit Realisierung der sogenannten „Planstraße A“ zwischen B 3 und Heidelberger Straße südlich der Lincoln-Siedlung erfolgen kann, ...

Damit schafft man sich diesen versatzfreien Knoten.

„Nur“ ist völliger Blödsinn. Man hätte diese Straße, wenn man wirklich eine B-3-Anbindung haben wollte, auch in dem Bebauungsplan für die Lincoln-Siedlung darstellen oder vielmehr festsetzen können. Dann hätte man das Problem ohne Waldeinschlag gelöst. Aber hier geht es so: Die Lincoln-Siedlung hat man fertig gemacht. Jetzt macht man das Ludwigshöhviertel fertig, und mit der Salomitaktik wird irgendwann der Sachzwang erzeugt, dass man die Planstraße A noch braucht.

Aber diese angeblich durchgeführten Verkehrsgutachten sind auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Obwohl sie in dem Verfahren zitiert werden, sind sie nicht vorgelegt worden, so dass man sich damit auch nicht auseinandersetzen kann. Ergo: Wenn hier § 78 Abs. 1 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz überhaupt irgendwo eine Rolle spielt, dann hätte das Verfahren Cooperstraße mit dem Verfahren Planstraße A verbunden werden müssen, weil sie einen innigen Zusammenhang darstellen, ohne den sich alles andere nicht erklärt.

Wir werden dann in der nächsten Runde – ich will das nicht mehr so lange machen – sehen, wenn wir uns gleich einmal diesen Knoten genauer anschauen, dass die Straßenbahn im

Grunde nur als Vehikel dient, die Cooperstraße nach Süden zu drücken, damit man zu dem versatzfreien Knoten mit der Planstraße A kommt, und das ist der eigentliche Sinn dieser ganzen Planung.

Die Stadt Darmstadt hat diese Straßenbahnspange zwischen Ludwigshöhviertel und Heidelberger Landstraße vorgegeben. Das ist hinreichend deutlich von verschiedenen Mitarbeitern der Ämter gesagt worden. Es wurde vorgegeben: So wollen wir das haben, HEAG mobil plane es einmal durch! – Aber der Hintergrund ist, dass die Cooperstraße nach Süden verschoben werden soll, damit dieses Straßensystem hergestellt werden kann.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Astrid Samaan (Vorhabenträgerin):

Dann fange ich einmal an; mein Kollege wird dann ergänzen. – Zur Planstraße sage ich nichts. Sie haben die Pläne gezeigt; die sind öffentlich aus der Vorplanung. Aber die Planstraße ist nicht Inhalt dieses Planfeststellungsverfahrens.

(Peter Gooß [Einwender]: Das ist ja der Trick!)

– Nein, das ist nicht der Zweck. Meine Amtsleiterin hat vorhin ausgelegt, in welchem Auftrag wir was bearbeiten und dass wir hier nicht irgendwie bezwecken, irgendetwas hinterrücks zu machen.

Ich möchte trotzdem fachlich erläutern. Der Versatz – Sie kennen ihn, wenn Sie vor Ort gefahren sind – ist nicht die Abwicklung eines normalen Knotenpunkts mit einer sicheren Verkehrsabwicklung. Es kommt immer wieder der Verweis: Früher, als die Amerikaner da waren, da hat doch auch alles geklappt, und es waren bestimmt viel mehr. – Wir haben keine Zahlen aus der damaligen Zeit, aber das Verkehrsverhalten der Amerikaner war sowohl zeitlich als auch räumlich anders. Sie hatten ihre Spitzenstunden nicht zu unseren Spitzenstunden, und sie hatten als Ziel in der Regel die Lincoln-Siedlung oder die Kelley-Barracks, vielleicht noch Kentucky Fried Chicken. Ansonsten haben sie sich in der Stadt wenig bewegt. Das heißt, die Verteilung des Verkehrsaufkommens kann man in keiner Art mit dem vergleichen, was zukünftig Bewohner in der Lincoln-Siedlung haben.

Es geht bei dieser Verschiebung darum, zum einen eine leistungsfähige Abwicklung – und zwar nicht nur für den MIV, sondern eben auch für den ÖPNV, aber auch für die Nahmobilität – und zum anderen genügend Sicherheit räumlich wie auch zeitlich in der LSA-Programmierung zu schaffen. Dazu gebe ich an meinen Kollegen weiter.

Gerfried Edelmann (Vorhabenträgerin):

Ich möchte die Technik bitten, die beiden Folien zu der LSA zu zeigen.

(Projektion: LHV_LSA.pdf, Folie 1, siehe Anlage 9)

Frau Samaan hat es eben schon angedeutet. Es muss sich hier von der Planstraße gelöst werden; denn dieser Knotenpunkt, wie er hier zu sehen ist, ist, vereinfacht gesagt, ein Unglücksfall. Wir haben einen weit auseinandergezogenen Arm von der Franklinstraße zur

Cooperstraße. Wir haben hier 35 m Distanz, die von jeder Relation aus befahren werden kann, aber eben auch im verkehrstechnischen Programm berücksichtigt werden muss. Das führt dazu, dass wir von den Umlaufzeiten bzw. den Zwischenzeiten, die Bestandteile der verkehrstechnischen Programme sind, erhöhte Werte haben, die die Attraktivität oder die Leistungsfähigkeit, aber auch die Sicherheit des ganzen Knotenpunktes beeinträchtigen. – Gehen Sie bitte auf die zweite Folie.

(Projektion: LHV_LSA.pdf, Folie 2, siehe Anlage 9)

– Diese 35 m Versatz führen dazu, dass wir enorm lange Räumwege der einzelnen Verkehrsströme haben, die über diesen Knotenpunkt fahren. Das wiederum hat zur Folge, dass die Sperrzeiten für die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer darauf aufbauen und erst verzögert freigegeben werden kann. Erst mit einer Angleichung der Knotenpunktarme schaffen wir einen leistungsfähigen Knotenpunkt, weil die Umlaufzeiten reduziert werden können.

Wir schaffen aber auch einen sicheren Knotenpunkt, weil diese enormen Versatzlängen, die längere Rotphasen für die gesperrten Arme bewirken, dazu führen, dass es Rotläufer oder Rotfahrer gibt. Das wollen wir nicht. Das können wir mit einem gegenüberliegenden Knotenarm reduzieren.

Was ich hier zeigen möchte, ist, dass wir im Bestand Zwischenzeiten von bis zu 14 Sekunden haben, die darauf zurückzuführen sind, dass die Konfliktzonen, die in diesen Balken dargestellt sind, enorm weit auseinander liegen. Auch das kriegen wir erst mit gegenüberliegenden Knotenarmen gelöst.

Gerade in der heutigen Zeit und auch zukünftig wollen wir in diesem Kreuzungspunkt die Straßenbahn fahren lassen und die Autos fahren lassen. Wir wollen aber auch den Radverkehr fahren lassen, und wir wollen die Fußgänger laufen lassen. All das geht natürlich heute, ist aber in der Leistungsfähigkeit sehr viel besser abzubilden, wenn die Knotenarme gegenüberliegen. Das ist erst mit dem Verschieben der Cooperstraße möglich.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Ich habe eine Frage direkt zu dem, was Sie eben gesagt haben. Wenn Sie vielleicht die Folie zeigen könnten, wo man das zukünftige Gleisdreieck sieht, dann können Sie bitte messen, wie lange man – –

(Es wird eine Folie projiziert.)

– Nein, nicht diese. Es gibt vom Regierungspräsidium verschiedene große Pläne. Da steht „Heidelberger Straße“ drauf. Wir hatten vorhin darüber gesprochen. Dann könnte man die Zeichnung sehen, wie die Straße und die Straßenbahn zur Heidelberger Straße geführt werden.

Gerfried Edlmann (Vorhabenträgerin):

Das müsste B_02_09 sein.

(Projektion: B_02_09_LP_VA_Heidelberger_Straße.pdf, siehe Anlage 10)

Christiane Worgull (Einwenderin):

Sie hatten eben etwas von 14 Sekunden gesagt.

Gerfried Edelmann (Vorhabenträgerin):

Das war die Zwischenzeit, die zwischen den einzelnen Verkehrsströmen erforderlich ist, in der quasi das eine Fahrzeug den Knotenpunkt räumt, bevor das nächste Fahrzeug in der Folgephase den Knotenpunkt befahren kann.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Bei Linkabbiegung, oder was?

Gerfried Edelmann (Vorhabenträgerin):

Nein, es kommt auf die Relationen an.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Dann haben wir hier das Schaubild. Wenn ich von rechts, also von Süden, von Eberstadt mit dem Fahrrad komme oder auch zu Fuß, muss ich an der Kreuzung stehen. Wie weit laufe ich, bis ich am Ende der ganzen Überwege bin? Wie viele Meter sind das?

Gerfried Edelmann (Vorhabenträgerin):

Meinen Sie, am Ende des Gleisdreiecks?

Christiane Worgull (Einwenderin):

Ja, bis ich wieder auf festen Boden komme, wo ich keine Ampelanlage und sonst nichts berücksichtigen muss. Das sind deutlich mehr als 35 m.

Astrid Samaan (Vorhabenträgerin):

Ja, das stimmt. Aber ich habe zwischendurch Auffangflächen, wo ich mich aufhalten kann. Das ist einfach eine andere verkehrstechnische Anlage. Es geht um die Verkehrssicherheit. Diese 14 Sekunden brauche ich, ich muss da so lange frei halten, und das geht von meiner gesamten Leistungsfähigkeit ab.

Hier habe ich kleinere Wege, kleinere Strecken. Ich kann also viel schneller Fahrzeugfolgen hintereinander abfließen lassen. So ist der Knoten leistungsfähiger, und ich kann ihn schneller bewältigen.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Wenn ich jetzt mit der Straßenbahn von Eberstadt komme und nach oben in Richtung Cooperstraße will, dann bin ich nicht schnell, sondern relativ langsam, weil ich gerade von der Haltestelle losfahre. Gut, vielleicht gebe ich Gas, um Schwung zu nehmen, das weiß ich nicht. Ich bin dann schon unterwegs; ich brauche dann eine Weile. Ich habe auch eine lange Straßenbahn; die ist 43 m lang. Die ist länger als die jetzigen.

Ich werde also mit der Straßenbahn alle zehn Minuten und mit zusätzlicher Taktung diesen Kreuzungspunkt zusätzlich verstopfen. Mit diesen Straßenbahnen fahre ich da hoch und behindere den ganzen Rad- und Fußverkehr. Das ist eine relativ schnelle Fahrradstraße. Da heizen die Eberstädter gerne in Richtung Stadtmitte. Das finden sie gut; das sollen sie auch machen. Aber die werden gezwungen, ein- oder zweimal zu halten und längere Zeit zu warten, bis sämtliche Straßenbahnen vorbei sind, die im Mobilitätssystem infrage kommen – und dann haben wir noch eine Betriebsstörung oder was. Das ist schon ziemlich voll mit den Dingen, die Sie hier zusätzlich hineinbringen wollen.

Da hätte ich gerne eine Art Simulation oder würde gerne gesagt bekommen, wie das im richtigen Leben ablaufen soll.

Umsteigen will man dann auch noch. Man muss auch sehen, dass viele Leute gar nicht gewillt sind, ewig an so einer Ampel zu stehen; die laufen dann doch bei Rot. Wenn Sie sich das anschauen: Um an diesem Gleisdreieck rüberzugehen, muss ich mich nach rechts und nach links richtig umschaun und sehen, ob eine Straßenbahn kommt. Jetzt steht da eine an der Haltestelle. Ich weiß nicht, ob die abbiegt oder nicht. Diese Blinkerchen nehmen die Leute nicht wahr. Also, das ist ein ganz neuralgischer Gefahren- und Unfallschwerpunkt, den ich nicht unterschätzen würde.

Diese Linie an der Heidelberger Straße, auch an der Landskronstraße und weiterführend: Wie viele Tote gab es da schon, wie viele Schwerverletzte gab es da schon? Das wüsste ich gern. Das wird durch die erhöhte Taktung und durch die erhöhte Verkehrsstruktur noch um ein Vielfaches erhöht, das geht nämlich exponentiell.

Michael Siebert (Einwender):

Eigentlich war ich dran, und ich würde gern wieder zum Thema zurückkommen.

Es geht darum: Welche Pläne prädisponieren oder präjudizieren das, was hier im Augenblick als weitere Salamischeibe begehrt ist? Ich weiß nicht, was Sie da eben gezeigt haben, diese beiden Pläne. Das war von hier hinten nicht zu erkennen. Aber Sie haben, wenn ich das recht gesehen habe, keine Verkehrslasten auf die diversen Spuren draufgemalt, sodass man erkennen könnte, wie viel aus der Cooperstraße wirklich in die Franklinstraße rein oder wieder raus will.

Ich vermute, auch wenn Sie keine Zahlen aus der Amizeit haben, was da für ein Verkehr abgewickelt wird: Der Individualverkehr aus dem Ludwigshöhviertel in die Lincoln-Siedlung hinein dürfte minimal sein. Das heißt, hier gibt es kein Verkehrsbedürfnis für eine versatzfreie Kreuzung. Diese Gutachten, die immer wieder im Raum stehen, sind, wie gesagt, nicht vorgelegt worden. Eines konnte ich mir irgendwo beschaffen. Da ist mir aufgefallen, dass dort lediglich die Knoten im Norden, also Rüdeshheimer Straße und Landskronstraße, betrachtet wurden. Dann habe ich eingewandt: Na ja, wie sieht es denn mit dem Eberstädter Knoten aus? Der ist doch nun auch nicht von der Hand zu weisen. Wenn ich schon eine Verbindung zur B 3 rüber mache, dann gibt es auch einen genügenden Teil von Leuten, die nach Eberstadt runter z. B.

auf die A 67 oder auf die A 5 wollen, weil die von mir vorhin bereits angesprochenen Regionalverkehre im Grunde das Bedeutsamste sind, was mit dem Auto abgewickelt wird.

Dann kommt hier in der Replik – ich weiß nicht, wer es war, mobilo oder Stadtplanungsamt – die Antwort: Nein, die Verkehrsbeziehung nach Süden gäbe es gar nicht. – Es ist zwar nicht untersucht worden, behauptet man aber einfach so. Der Verkehr würde sich hauptsächlich nach Norden orientieren. – Na gut, wenn das so wäre, dann müssen die in der Cooperstraße in ihrer jetzigen Lage gerade nach rechts abbiegen und sind da, wo sie hinwollen. Also, das stimmt hinten und vorne nicht, was Sie da im Augenblick vortragen.

Wenn man aber wirklich einen Knoten mit der Franklinstraße gehabt hätte, wäre es ein Leichtes gewesen, im Rahmen der Bebauungsplanung Lincoln-Siedlung diesen Knoten so zu machen, dass die Franklinstraße auf der richtigen Höhe liegt. Das hat man aber nicht gemacht, sondern will sie später noch weiter nach hinten legen. Aber damit hat man einen Sachzwang geschaffen, der auch darauf hinwirken soll, dass die Cooperstraße verlegt wird. Diese wahre Begründung ist im Grunde hinreichend deutlich geworden aus den Äußerungen der städtischen Mitarbeiter oder der mobilo-Mitarbeiter, die sich immer ein bisschen zähmen müssen: dass es hier ganz klare Vorgaben der Stadt gegeben hat, die auf diese Straßenbahnspange zwischen Ludwigshöhviertel und Heidelberger abzielen, weswegen alle anderen Varianten verworfen wurden. Es sind sachfremde Gründe, die in der Individualverkehrsführung liegen.

Noch ein Satz zu der Frage: Das ist mit den Amis nicht vergleichbar. Wir haben heute andere Verhältnisse, ein stärkeres Verkehrsaufkommen in Spitzenstunden usw. – Dann machen Sie doch einmal eine Modal-Split-Analyse. Sie haben behauptet, Sie wollen den MIV auf 27 % reduzieren. Das wird zwangsläufig kommen; denn die meisten Stellplätze werden in diesen drei riesigen Parkhäusern untergebracht. Die sind aber eine automatische Drossel für Individualverkehr, weil die nicht alle gleichzeitig losfahren können. Wenn die sich aus ihren fünf Etagen allmählich nach unten bewegen, um das Parkhaus zu verlassen, tröpfeln sie der Reihe nach da heraus. Das heißt, wir haben ein unglaublich gedrosseltes IV-Aufkommen und jedenfalls keine Belastungssituation auf dem Knoten Cooperstraße. Aber auch das wird nicht untersucht.

Die Zahlen stimmen auch nicht. Da könnte man wieder sagen, oder man könnte es nachweisen: Sie weisen im Grunde in der Ausführungsplanung viel mehr Stellplätze aus, als der Bebauungsplan eigentlich hergibt. Das ist so, das kann man gut zeigen. Also sind es doch wieder mehr Autos. Dann ist das aber mit dem autoarmen Viertel wieder eine Legende, die Sie ständig zelebrieren. Wenn knapp 1.000 oder 920 Autos in den drei Parkhäusern stehen, ist das Viertel nicht autoarm.

Sie müssen endlich etwas vorlegen, wo alle Verkehrsträger wirklich einmal zusammen abgewogen werden und man wirklich sehen kann: Welcher Verkehr wird denn von den vielen Fahrrädern gemacht, wer geht zu Fuß zum Einkaufen ins Quartierszentrum, und was bleibt neben dem motorisierten Verkehr, den Fahrrädern und den Fußgängern überhaupt noch für den ÖPNV übrig? Da wird man zu dem Ergebnis kommen, das ist nicht viel, und dann lohnt sich auch diese Straßenbahn nicht. Aber all das fehlt ja.

Es fehlt aus gutem Grund, weil offenbar bei der Verkehrsplanung für die Straße andere Leute zuständig waren als bei der Verkehrsplanung für den ÖPNV. Das eine waren die Straßenfreaks, das andere waren die ÖPNV-Freaks, und das wurde überhaupt nicht aufeinander abgestimmt. Aber Tatsache ist: Es sind bereits jede Menge Fakten geschaffen worden. Der Zugschnitt des Planfeststellungsbereichs zeigt auch, dass man ganz klar auf diesen Knoten Planstraße A hinarbeitet. Deswegen gehört dieses Verfahren hier eingebunden. Dann gehört auch dazu, dass eine einheitliche, zusammenhängende UVP für den gesamten Planungsbereich gemacht wird und die nicht auch so geschnipselt wird: Ein bisschen UVP hier oben, und dann kommt irgendwann die UVP für die Planstraße. – Nein, auch das gehört zusammen.

Wir betrachten dieses Verfahren hier als ein Präjudiz für einen Waldeinschlag, der weit über das hinausgeht, was da parallel zu den beiden Trassen, die im Augenblick hier konkret geplant werden, beabsichtigt ist.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Astrid Samaan (Vorhabenträgerin):

Ich sage mal etwas. Natürlich gibt es dazu Berechnungen, und zwar liegt dem Bebauungsplan, der in der Offenlage war, auch eine Verkehrsuntersuchung zugrunde. Die geht von einem Modal Split, ich hatte es vorhin gesagt, von 27 % IV aus. Das ist das eine.

Das autoarme Quartier wird nicht nur so dahingesagt, sondern das ist bereits heute mit einer Einschränkungs- und Verzichtssatzung sowie mit bestimmten Bedingungen im städtebaulichen Vertrag verfestigt. Dazu gehören neben einem gut ausgebauten ÖPNV als Rückgrat natürlich hochwertige Fahrradabstellanlagen, Fahrradinfrastruktur sowie, ähnlich wie in Lincoln geplant, ein bewohnerspezifisches E-Car-Poolingsystem. Insofern ist das nicht nur so dahingesagt, sondern das ist erforderlich.

Ich muss mich jetzt ein bisschen sortieren, weil Sie so viel gesagt haben. Ein Punkt war: Warum verschiebt man die Cooperstraße nach Süden und hat nicht die Franklinstraße nach Norden verschoben? Das war ein Einwand, oder? Das hätte man im Rahmen des Bebauungsplans regeln können. – Ich weiß nicht, Frau Laute vom Stadtplanungsamt kann vielleicht etwas dazu sagen.

(Michael Siebert [Einwender]: Das war eine Nebenbemerkung, die müssen wir nicht unbedingt vertiefen, weil es doch klar ist, dass es nicht um die Franklinstraße geht!)

Annette Laute (Vorhabenträgerin):

Die Franklinstraße und der Knoten, wie er sich jetzt auf der Karte darstellt, ist der Bestand. Wenn wir die Franklinstraße nach Norden verlegt hätten – Sie sehen noch die Gebäude auf der Karte ganz unten im Anschnitt –, hätten wir Bestandsgebäude abreißen müssen. Das war sicherlich nicht im Sinne der Wohnbauentwicklung, die wir auf der Lincoln-Siedlung als Nachnutzung einer Wohnbausiedlung gewollt haben.

Astrid Samaan (Vorhabenträgerin):

Dann hatten Sie noch gesagt, dass das Verkehrsaufkommen derzeit, also mit der Franklinstraße, oder die Fahrbeziehung Ludwigshöhviertel–Lincoln-Siedlung gering oder nicht so hoch ist. Das mag sein. Trotzdem ist eine verkehrssichere Führung nötig – das hat Herr Edelmann eben sehr ausführlich dargelegt, finde ich; da können Sie gern noch einmal fragen, wenn etwas unklar ist –, um eine sichere Kreuzung für alle Verkehrsteilnehmer zu machen. Wir haben heute auch die Straßenbahn, die in der Heidelberger Straße fährt, die auch noch bevorrechtigt geführt werden muss. Aus diesen Gründen macht die Beseitigung des Versatzes Sinn.

Gerfried Edelmann (Vorhabenträgerin):

Ich will gerade noch einmal das Thema ansprechen, wo Sie meinten, dass der Verkehr nach Süden nicht existierte. Sie hatten es etwas anders formuliert, und ich weiß, in den Erwiderungen waren wir auch anders darauf eingegangen. Das Verkehrsmodell bildet die Belastungen in Richtung Norden ab. Deswegen ist die Untersuchung der Knotenpunkte nach Norden gelaufen und nicht nach Süden – weil dort eine Mehrbelastung nicht stattfindet.

(Michael Siebert [Einwender]: Es wäre schön, wenn wir die Unterlagen noch kriegen würden, die Sie gerade zitieren! Das wäre sehr interessant!)

Simone Schramme (Einwenderin):

Ich möchte auch noch etwas sagen. Sie sagten erst, dass die Unterlagen hier vorgestellt werden. Aber ich brauche auch Zeit, um mich eingehend damit zu befassen. Wenn das jetzt hier mal kurz gezeigt wird – das weiß ich ja nicht – oder wenn Sie hier z. B. von einem Fall reden mit den ganzen Betriebsstörungen, dann muss man sich das detailliert anschauen, sich damit auseinandersetzen und erst einmal prüfen und schauen, ob das so ist, welche Fragen man noch dazu hat oder was man noch nachfordert. Insofern finde ich es wirklich schwierig, das in diesen paar Tagen abzuhandeln. Wir sitzen hier, wir haben viele Unterlagen nicht. Jetzt wird uns irgendetwas präsentiert; genaue Daten hat man dann immer noch nicht. Selbst wenn ich die morgen oder übermorgen bekomme, muss ich mich erst einmal da durcharbeiten und damit befassen. Insofern finde ich das Ganze sehr schwierig und ziemlich verzerrt.

Ich weiß jetzt nur nicht, wie man diese Problematik lösen kann; denn ich kenne mich mit den Verfahren nicht aus. Das ist eine Frage an Sie, Frau von Knebel. Ich fühle mich dadurch sehr benachteiligt mit meiner Argumentation und den Sachen, die ich dann hier vorbringe.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Vielleicht kann ich einmal prinzipiell etwas zum Planfeststellungsverfahren sagen. Der Sinn des Planfeststellungsverfahrens ist, dass diejenigen, die von einem Vorhaben betroffen sind, durch die Planunterlagen in der Lage sind, ihre Betroffenheit zu erkennen und aufgrund dieser Erkenntnis eine Einwendung zu formulieren. Ich nenne vielleicht einmal das Beispiel von Frau Worgull, die entlang der Linie 3 wohnt und die jetzt die Befürchtung hat, dass durch dieses

Vorhaben noch mehr Straßenbahnen fahren als jetzt. Das ist eine persönliche Betroffenheit. Die haben Sie hier geäußert, und die Fragen haben Sie auch gestellt.

Die Fragen, die wir jetzt diskutieren: „Was ist das Planungsziel, wie ist eine Linienführung, macht es Sinn, diesen Versatz zu beseitigen?“, das sind Punkte, da ist zumindest für mich jetzt nicht erkennbar, dass es um eine persönliche Betroffenheit geht. Das heißt, die Unterlagen, die jetzt vorliegen, sind natürlich schon so, dass Sie eine Einwendung erheben konnten und dass Sie Fragen stellen konnten. Aber ob eine Beantwortung dieser Fragen nun tatsächlich am Ende dazu führt, dass Sie noch einmal beteiligt werden müssen, daran würde ich jetzt einmal ein Fragezeichen machen. Das wäre eben nur, wenn sich daraus eine persönliche Betroffenheit ergibt.

Es ist vollkommen berechtigt, dass Sie diese Fragen stellen; und das sind auch Fragen, die wir als Planfeststellungsbehörde uns stellen müssen. Nur, wenn die Fragen beantwortet sind, dann ist es nicht Sinn des Planfeststellungsverfahrens, dass Sie das noch einmal kontrollieren können. Deswegen sage ich das ganz ehrlich. Wir müssen es jetzt nicht abschließend entscheiden. Aber wenn noch Unterlagen nachgeliefert werden würden, dann müssten wir uns das anschauen und dann entscheiden, ob wir noch einmal in eine Beteiligung gehen. Aber das führt nicht automatisch dazu, dass es noch einmal eine Beteiligung gibt.

Michael Siebert (Einwender):

Frau von Knebel, darf ich Ihnen da widersprechen? Es ist diese merkwürdige Geschichte, dass Bürgerinitiativen häufig vorgeworfen wird, sie würden ihre persönlichen Interessen verfechten. Das wird im politischen Raum ständig als Vorwurf erhoben. Dabei sind wir es, die sich hier für Gemeinbelange einsetzen und die Zeit opfern in diesem merkwürdigen überhitzten Reisezeitfenster, in dem wir im Augenblick den Erörterungstermin machen müssen. Wir setzen uns dafür ein, dass dieser Wald erhalten bleibt – aus übergeordneten Klimaschutzgründen. Dieser Belang spielt bei den Antragstellern offenbar überhaupt keine Rolle, wenn ich mir das anschauere, wenn diese Planstraße A der nächste Schritt für das ganze Vorhaben ist.

Die persönliche Betroffenheit, die Sie jetzt ansprechen, ist eine ganz andere. Da wird uns quasi juristisch abgezwungen, einen möglichst handfesten Betroffenheitsgrund darzustellen, dass wir uns überhaupt an dem Verfahren, im Zweifel auch an dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren, beteiligen können. Aber wenn das Gericht hinterher die persönliche Betroffenheit in irgendeiner Weise sieht, etwa darin, dass es hier Einwender gibt, die unmittelbar neben dem Wald wohnen, der hier geholzt werden soll – das könnte möglicherweise auch dazu führen, dass ein Verwaltungsgericht sagt, hier gibt es eine unmittelbare Betroffenheit –, kommt spätestens dann, wenn die Zulässigkeit bejaht worden ist, alles auf den Tisch, also auch diese Planungsfehler und diese Präjudizien, die hier im Augenblick geschaffen werden sollen, damit ein ganz anderes Projekt durchgedrückt wird, das eigentlich hier in den Zusammenhang hineingehört, weswegen diese beiden Planfeststellungsverfahren, das für die Cooperstraßenverschiebung und das für die Planstraße A, verbunden werden müssen, nicht aber das von der

Straßenbahn und der Cooperstraße. Da ist die Straßenbahn wirklich nur das Vehikel, um das Ziel zu erreichen, die Cooperstraße zu verschieben.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern – Frank Schindler
[Einwender]: Darf ich kurz dazu noch?)

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Nein, wir machen mit der Rednerliste weiter, und Herr Siebert ist immer noch an der Reihe.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Ich würde gern noch etwas zur Verschiebung der Cooperstraße sagen. Unabhängig davon, wo eine Wendeschleife liegt, hatte ich in meinen vorhergehenden Ausführungen, zumindest aus meiner Sicht, deutlich gemacht, dass das Ziel, den zukünftig in dem Quartier Wohnenden einen bestmöglichen ÖPNV anzubieten, mit ein Grund ist, weshalb man nicht nur eine Verlängerung der Linie 3 gemacht hat, sondern in Abwägung der Vor- und Nachteile einer Verlängerung und einer Durchbindung am Ende gemeinsam zu der Entscheidung gekommen ist, dass eine Durchbindung einen deutlichen Mehrwert gibt, nicht nur für das Ludwigshöhviertel, sondern in der Betrachtung für das gesamte Netz des ÖPNV, der Straßenbahnen in der Stadt Darmstadt.

Wenn ich bei dieser Durchbindung bin und die Cooperstraße herunterfahre, dann gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten, oder eigentlich gibt es drei Möglichkeiten, wobei eine Möglichkeit den Grundsätzen der ÖPNV-Bevorrechtigung und der Flüssigkeit des ÖPNV widerspricht, nämlich: Man könnte sich faktisch überlegen, ob man die Straßenbahn gemeinsam mit der Cooperstraße führt, im sogenannten Mischverkehr. Wenn man sich jetzt aber die BOStrab und die Grundsätze der ÖPNV-Planung anschaut, dann sind Mischverkehre von schienengebundenem und Kfz-Verkehr nachteilig, was die Bevorrechtigung angeht, weil eine Straßenbahn dann immer hinter irgendeinem Kfz steht. Damit bräuchte ich mehr Flüssigkeit auf der gesamten Strecke. Damit die Straßenbahn schnell vorwärtskommt, müsste ich auch den MIV flüssig machen; und das ist genau das, was ich nicht möchte, sondern ich möchte besonders viele eigenständige Bahnkörper haben, um, wenn ich schon Schienenverkehr habe, die Verkehre der Straßenbahn möglichst zügig, bevorrechtigt und sicher, ohne Überschneidung oder Verflechtung mit dem IV, abzuwickeln.

Aber auch aus betrieblichen Gründen ist so eine Kreuzungssituation im Mischverkehr rein technisch und nach den Vorgaben der BOStrab nicht abwickelbar. Deswegen scheidet diese Variante aus unserer Sicht in der Abwägung schon mal aus.

Dann verbleiben noch zwei weitere Varianten, nämlich: Die Cooperstraße bleibt dort, wo sie heute ist, und wird in der Form weiterhin für den IV genutzt. Das heißt: Wo kommt die Straßenbahn hin? Die Straßenbahn müsste dann nördlich in den Waldbereich eingreifen, und damit bin ich näher an dem schützenswerteren Wald und näher an der Bessunger Kiesgrube dran als in der Variante, die wir jetzt gewählt haben, nämlich, die Straßenbahn auf der heutigen

Cooperstraße laufen zu lassen und die Cooperstraße nach Süden zu verschwenken. Das ist ein ganz unabhängiger Grund, das hat mit der Planstraße A überhaupt nichts zu tun.

Wenn man diese zwei Varianten gegenseitig abwägt, entweder die Straßenbahn nach Norden oder die Cooperstraße nach Süden zu verschieben – das haben wir auch umweltrechtlich bewertet –, ist diese Variante, was den Umweltfaktor anbelangt, die deutlich verträglichere, die mit den deutlich geringeren Eingriffen in den Wald und mit den deutlich geringeren Auswirkungen auf die Natur. Auch das ist ein Grund dafür, weshalb die Cooperstraße nach Süden verschoben wird und die Straßenbahntrasse auf der heutigen Achse der Cooperstraße zu liegen kommt – ganz unabhängig davon, ob eine Planstraße A vielleicht irgendwann einmal kommt oder nicht kommt.

(Rechtsanwalt Dr. Lason Gutsche: Dazu würde ich gern etwas sagen, bitte!)

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Entschuldigung, wir haben uns entschieden, dass wir jetzt keine Zwischen– –

Rechtsanwalt Dr. Lason Gutsche:

Lassen Sie mich bitte zu dieser einen Sache etwas sagen; denn es ist schlicht die Unwahrheit. Ich war dabei, ich war bei dieser Planungsbegleitrunde zur Planstraße und zu dieser Anbindung an den Knoten. Es ist ganz eindeutig gesagt worden, die Verschwenkung der Cooperstraße hat den Zweck des versatzfreien Anschlusses an die Planstraße A. Das hat die Stadt Darmstadt so dargestellt. Sie waren damals auch dabei. Wenn Sie jetzt hier sagen, das habe damit überhaupt nichts zu tun, dann sage ich Ihnen, da sagen Sie die Unwahrheit, ganz klar. Das muss ich Ihnen sagen, und das finde ich leider sehr traurig, dass Sie sich an diese Gegebenheit nicht erinnern. Ich hatte damals schon darauf hingewiesen, dass hierfür der gesamte Wald dort oben gerodet werden muss. Auf die Frage, ob es wirklich sein muss, dass man wie bei den Straßen von San Francisco – das war damals mein Beispiel – direkt in die Planstraße A herunterheizen kann, hieß es von der Stadt, das sei das notwendige Übel.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Eines noch. Vielleicht gibt es eine Aufzeichnung davon; dann können wir das klären. Ansonsten versichere ich das hier anwaltlich, dass es genau so gesagt wurde.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Vielleicht mag es so gesagt worden sein. Ich habe jetzt hier ausgeführt, weshalb es ganz unabhängig von einer Planstraße A Gründe gibt, weshalb die Verschwenkung der Cooperstraße nach Süden, wenn es eine Durchbindung für die Straßenbahn gibt, die umweltverträglichste Variante ist. Das ist so, und diese Abwägung haben wir getroffen. Natürlich spricht die Verlegung nach Süden mit dafür, dass man einen gemeinsamen Knotenpunkt hat. Das ist ein Aspekt, der mit dafür spricht. Aber, wie gesagt, rein aufgrund der Naturschutzeingriffe ist die Verschiebung nach Süden die umweltverträglichere Variante.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Herr Siebert, eine Frage von mir. Wenn man jetzt einfach einmal die Anbindung der Straßenbahn an die Heidelberger Straße unterstellt – das war der Punkt, den wir vorhin diskutiert haben; nehmen wir einmal an, man kommt zu dem Ergebnis, das wäre eine gute Idee –, dann wäre die Frage: Wie wäre denn Ihr Vorschlag, wie man das realisieren soll, wenn ich das jetzt einmal als gesetzt annehme?

Michael Siebert (Einwender):

Sie wissen, dass ich das nicht als gesetzt annehmen würde.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Aber als Hypothese.

Michael Siebert (Einwender):

Klar, ich mache auch ganz gern hin und wieder hypothetische Überlegungen. Ich hatte auch vorhin eine Brücke gebaut, was die Möglichkeit angeht, dass man die Wendeschleife an einer sinnvollen Stelle, nämlich in der Jefferson-Siedlung, gegebenenfalls als Option nimmt, um dort auch für diesen Störungsverkehr eine Wendungsmöglichkeit zu schaffen. Wobei dann z. B. auch die Frage auftaucht: Reicht dann da ein eingleisiger Betrieb aus?

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Herr Siebert, ich will diese Diskussion nicht noch einmal führen.

Michael Siebert (Einwender):

Ich komme schon auf Ihren Punkt. Diese Option ist deshalb wichtig, weil man auch überlegen kann – wenn der Störungsfall wirklich dazu führt, dass man irgendwelche Bahnen da oben im Ludwigshöhviertel enden lässt –, dass vielleicht auch ein eingleisiger Betrieb ausreicht. Das sind gerade 350 m oder so, um die es da geht, also unwesentlich länger als das Stück im oberen Bessungen, wo man dann einen Störungsbetrieb wirklich auf einem Gleis abwickeln könnte. Das wäre jetzt meine hypothetische Option, dass man doch eine Durchbindung für diesen viel beschworenen Störungsfall macht; denn der andere ist nicht nachgewiesen. Dann könnte man dieses Gleis nördlich der jetzigen Cooperstraße bauen, weil der Wald dort sowieso schon durch diesen schräg laufenden asphaltierten Radweg usw. schwer zerschnitten ist. Damit hätte man das Problem vielleicht eingegrenzt.

Ich bezweifle, dass dieses Monstrum, das wir da an der Wand sehen und auf das wir noch zu sprechen kommen müssen, die umweltverträglichere Lösung gegenüber diesem Fall wäre, dass man für den Störungsfall einen eingleisigen Abzweig schafft, der dann da oben wenden kann, und für diesen Fall den Bereich nördlich der jetzigen Cooperstraße nimmt, sodass der ganze Bereich, der jetzt in Anspruch genommen werden soll, eben nicht in Anspruch genommen werden muss. Das wäre eine Variantenabwägung, mit der man wirklich waldschonend denken würde und nicht plötzlich sagen würde, das wäre die ökologischste Variante.

Dieser Verweis, das würde näher an die Bessunger Kiesgrube rücken, ist wohl ein bisschen arg weit hergeholt. Ich will daran erinnern, dass dieselben Planer eine gigantische Wendeschleife in diesem Bereich vorgehabt haben; und da kam dieser Einwand, dass das an die Bessunger Kiesgrube heranrückt, auch nicht. Jetzt wird er plötzlich aus dem Hut hervorgezaubert, weil man diese Variante retten will, wo man keinen sorgfältigen Alternativenvergleich durchgeführt hat.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Kann ich darauf etwas sagen? Das war schon ein ganz klares Argument für uns, diese Wendeschleife nicht nach Norden zu verlegen, weil es auch an die Kiesgrube grenzt. Das war auch die Abwägung, dass wir mit der bestehenden Cooperstraße in der jetzigen Lage und einer Straßenbahnführung nördlich davon zu nah an diese Kiesgrube gehen würden. Wir hatten auch diskutiert: Was wäre, wenn man die Straßenbahn südlich verlegen würde? Das hätte die Folge, dass wir auf jeden Fall die Straße hätten queren müssen. Das ist von uns nicht befürwortet worden.

Aber unabhängig von diesen Planungen noch einmal ganz klar: Der Knotenpunkt in seiner jetzigen Form ist nicht sicher. Wenn wir das Ludwigshöhviertel zukünftig anbinden, binden wir es natürlich mit der Straßenbahn und mit den Radwegen an, aber wir haben auch eine straßenseitige Anbindung. Die muss auch gewährleisten, dass das sicher ist. Mit der Zunahme des Verkehrs aus dem Ludwigshöhviertel – wir rechnen zukünftig mit 2.000 Kfz – kann der Knotenpunkt in der jetzigen Form nicht abgewickelt werden. Daher müssen die Furten, also die gegenüberliegenden Fahrstreifen, angepasst werden.

(Michael Siebert [Einwender]: 2.000 Kfz-Fahrten erwarten Sie jetzt aus Ihrem autoarmen Viertel, aus dem Ludwigshöhviertel? – Rechtsanwalt Dr. Lason Gutsche: In die Franklinstraße?)

– Nein, nein. Das ist eine Knotenstrombelastung.

(Michael Siebert [Einwender]: Sie haben doch gesagt, aus dem Ludwigshöhviertel kommen 2.000 Kfz-Fahrten!)

– Entschuldigung, lassen Sie mich ausreden. – Wir haben eine Mehrbelastung an dem Knotenpunkt. Es gibt mehr Verflechtungen dort, und deshalb müssen wir den anders aufbauen. Eine Anbindung des Ludwigshöhviertels ohne die südliche Cooperstraße wäre auch nicht möglich. Nur eine Abwicklung des gesamten Verkehrs über die Ludwigshöhstraße

(Michael Siebert [Einwender]: Das hat keiner gefordert!)

– ich meine nur, das hätte man sich auch überlegen können – wäre nicht möglich. Da wir diese Mehrbelastung im Süden haben, müssen wir auch als Folge den Knotenpunkt anpassen.

Michael Siebert (Einwender):

Wie kommen Sie jetzt auf Ihre 2.000 Kfz-Fahrten, die plötzlich im Raum stehen?

(Simone Schramme [Einwenderin]: Die stehen der UPV, 2.200! Wo die Zahl herkommt, weiß ich auch nicht!)

– In der was, bitte?

(Simone Schramme [Einwenderin]: In der UVP steht, 2.200 Kfz werden angenommen! – Waltraud Baumann [Einwenderin]: 700 bis 2.000! – Simone Schramme [Einwenderin]: Nein, 2.200!)

Da ist eine enorme Spanne von 700 bis Zweitausend-noch-was drin, die sich kein Mensch erklären kann. Es wird auch nicht erklärt, wie die Zahlen zustande kommen. Das ist eine Spannweite, die ist jenseits jeglicher Planungsmöglichkeiten.

Michael Kurrer (Vorhabenträgerin):

Dazu kann ich gern etwas sagen. Diese 2.100 Kfz-Fahrten: Wir wissen, dass im Ludwigshöhviertel kein Durchgangsverkehr geduldet wird. Wir wollen nicht diesen Schleichverkehr von der Cooperstraße in das Ludwigshöhviertel haben, sondern die sollen schließlich auch über die Heidelberger/Rüdesheimer Straße fahren.

Wir erwarten im Ludwigshöhviertel etwa 3.000 Einwohner. Wenn wir jetzt ansetzen, wir haben etwa 3,8 Wege pro Tag – das ist statistisch belegt aus der neuen Untersuchung der SrV –, dann kommen wir etwa auf diesen Wert von 2.100. Mit den 3.000 zu 2.100 kommen wir etwa auf einen Wert von 800; bzw. wenn wir die 800 durch die Zahl der Einwohner dividieren, kommen wir etwa auf einen Anteil von 27 %, was auch im Ludwigshöhviertel angenommen wird. Die Zahlen sind rechnerisch belegt und kommen, wie gesagt, aus dem Verkehrsmodell der Stadt Darmstadt.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Wir fahren jetzt bitte mit der Rednerliste fort. Herr Siebert, Sie sind noch am Zug.

Michael Siebert (Einwender):

Es wird immer unklarer, was diese Verkehrsmengen und diese Zahlenjongliererei angeht. Aber da jetzt dieser Plan da oben hängt, will ich doch noch einmal im Detail darauf eingehen.

Wir sehen im Grunde eine sehr opulente Anlage, um es einmal vorsichtig zu sagen, die sich daraus zusammensetzt, dass die Cooperstraße auf diesen Knoten mit der Planstraße verschoben wird, dass die Straßenbahn auf der jetzigen Cooperstraße trassiert wird; und dann bleibt, oh Wunder, immer noch eine Fläche übrig, mit der wir irgendetwas anfangen müssen. Dann haben sich irgendwelche Leute ausgedacht, dass man da noch Versickerungsbecken reinlegt, damit das alles optisch schön gefüllt ist. Auf diese Versickerungsbecken müssten wir vielleicht noch einmal im Detail eingehen; denn hier ist jede Alternative außen vor geblieben, und man hat sich eine problematische technische Konstruktion ausgedacht, die jedenfalls eine Funktion erfüllt: dass sie nämlich als Hebel zur Verschiebung der Cooperstraße noch mit ins Gelände eingebaut worden ist.

Alle anderen Elemente sind auch im Detail im Grunde so angelegt, möglichst viel Platz zu verbrauchen. Ich frage mich irgendwann einmal: Wieso brauche ich eigentlich in dem Endstück Cooperstraße eine Straßenbahnhaltestelle, wieso überhaupt? Was soll denn da passieren? Rundherum ist der Wald, den Sie noch stehen lassen; da kommen aber keine Fahrgäste her. Die Leute aus der Lincoln-Siedlung wollen wohl nicht alle dorthin laufen, damit sie ins Ludwigshöviertel fahren können. Da schätze ich das Fahrgastpotenzial auch relativ gering ein. Das gehen die besser zu Fuß. Es ist auch gesünder, die paar Meter da hochzulaufen. Also, wofür eigentlich eine Straßenbahnhaltestelle an der Stelle? Die hat überhaupt keinen Sinn. Die hat allenfalls einen Sinn als Umsteigehaltestelle, und zwar deshalb – das hatte ich vorhin schon erläutert –, weil Ihr Konzept, das Sie nicht herausrücken wollten, das ich dann hier anbieten musste, davon ausgeht, dass man im 20-Minuten-Takt einmal rechts und einmal links fährt, also im genordeten Sinne einmal nach Süden nach Eberstadt und alle 20 Minuten nach Norden zurück zur Stadt.

Wenn da oben jemand falsch einsteigt und gar nicht nach Eberstadt, sondern in die Stadt will, dann hat er schlechte Karten, weil er da aussteigen muss, über dieses ganze Gebilde an den Versickerungsbecken vorbei, über die Cooperstraße hinweg zu dieser verschobenen Haltestelle entlang der Heidelberger Straße laufen muss, um sich dann die Bahn nach Norden vorzunehmen. Das ist nicht attraktiv. Sie werben immer mit Attraktivität, umsteigefrei. Hier ist genau das Gegenteil der Fall. Die Straßenbahnhaltestelle hat allein einen Grund als Umsteigehaltestelle, und sonst nichts.

Im Grunde könnten Sie darauf verzichten; denn die Bahnen, die nach Süden fahren, können doch auch an der neuen Haltestelle südlich von der Planstraße-A-Kreuzung halten und den Leuten Umstieg in eine andere Richtung ermöglichen. Oder die Leute, die nach Norden wollen und umsteigen wollen, können die Haltestelle Lincoln-Siedlung benutzen, dort ein paar Hundert Meter weiter nördlich. Dann hätte man einen Umstieg jeweils am Bahnsteig; das wäre attraktiv – aber nicht ein Umstieg, der einen Marsch durchs Gelände erforderlich macht. Deswegen ist diese Haltestelle da im Grunde völlig unnütz, mitsamt ihren Bahnsteigen und all ihrem Flächenverbrauch, und vor allem auch mit ihrer Versiegelung; denn das ist dann natürlich keine Rasengleisstrasse mehr, sondern in dem Bereich, wo die Haltestelle ist, wird das Gleis entsprechend gepflastert oder asphaltiert werden.

Gleiches gilt für das Konstrukt auf der anderen Seite, neben der Cooperstraße. Da haben Sie vorgesehen, für den Schienenersatzverkehr eine Bushaltestelle anzulegen, die natürlich auch von den Bahnsteigen her jede Menge Platz braucht und den Straßenraum und den Waldflächenverbrauch – davon muss man eigentlich reden – noch weiter ausweitet. Ich habe es nicht glauben wollen, aber ich habe es nachgemessen: Sie haben tatsächlich vor, an dieser Bushaltestelle Gelenkbusse halten zu lassen, die als Schienenersatzverkehr da irgendwie halten sollen. Weiß der Kuckuck, wohin die fahren sollen. Diese Darstellung ist Planfeststellungsinhalt, wenn das genehmigt werden sollte, dass Sie da Ihre Gelenkbushaltestelle bekommen. Wer soll die eigentlich nutzen, wer soll denn dahin umsteigen? Auch hier sind es nicht die

Lincoln-Bewohner, sondern irgendwelche Leute, die aus anderen Bahnen in der Nord-Süd-Richtung kommen, die vielleicht da einsteigen wollen.

Aber die große Preisfrage ist die: Wie sollen diese Gelenkbusse überhaupt durch dieses autoarme und von der Verkehrsplanung her eher autofeindlich konstruierte Ludwigshöhviertel hindurchkommen? Da reizt es mich schon, kurz noch einmal auf eine andere Folie umzuspringen, nämlich die zweite in meiner Galerie.

(Projektion: b_02_09_Ausschnitt-A3.jpg, siehe Anlage 6)

Wenn wir da einmal in die Mitte hereinscrollen können, dann sehen wir, dass in der Hauptachse des Ludwigshöhviertels in dieser Grün-Rot-Schraffur die Straßenbahnfreihaltung dargestellt ist; und daneben ist ein riesenbreiter roter Verkehrspfad. Wenn man in die Legende schaut – da müssen Sie jetzt nicht reinscrollen; es sei denn, es glaubt mir keiner –, steht zu dieser roten Strecke „Radweg“. Der ist so breit, dass das ein Radweg in beide Richtungen ist. Wenn man im Bebauungsplan für die 3.100 Bewohner 3.500 Fahrradstellplätze vorschreibt – es ist tatsächlich so; da müssen mehr Fahrradstellplätze hergestellt werden als die Zahl der Bewohner –, dann erwartet man doch aus dieser Perspektive, dass die alle Rad fahren, und bietet denen auch eine Infrastruktur an. Okay, dann fahren die mit ihren vielen Rädern durch ihr Viertel hindurch.

Aber in der Legende steht noch etwas anderes. Da steht nicht nur „Radweg“, sondern da steht auch noch „SEV“, Schienenersatzverkehr. Da hat man sich doch tatsächlich gedacht: Wenn diese Gelenkbusse da unten ihre Haltestelle haben, dann müssen die irgendwie auch durch das Viertel hindurch; da nehmen wir einfach den Radweg und lassen diese Gelenkbusse auf dem Radweg in dem Viertel fahren. – Ich habe meinen Augen nicht getraut, als ich das gesehen habe. Der ADFC hat es wohl auch noch nicht getickt, sonst wären die längst gegen diese Planung Sturm gelaufen. Wobei diese Gelenkbusse nicht einmal im Gegenrichtungsverkehr fahren können. Das können die Radfahrer, aber nicht die Gelenkbusse, weil es dafür nicht breit genug ist. Das heißt, Sie wollen allen Ernstes, wenn einmal ein längerfristiger Ausfall der Straßenbahnen stattfindet – auch da rechnet man offenbar ständig damit –, diese Gelenkbusse durch das Viertel auf dem Radweg fahren lassen.

Man hat relativ geschickt diesen Bereich des Radweges aus dem Planfeststellungsverfahrens-zuschnitt herausgenommen. Aber können wir den Plan ein bisschen nach unten schieben – Entschuldigung, ich meinte nach oben? Da gibt es das Problem: Wie kommen diese Gelenkbusse um die Ecke, weil es über den zentralen Platz keine Trasse gibt, auf der irgendetwas fahren kann außer einer Straßenbahn. Dann hat man durch die Verbreiterung dieses roten Weges so einen Wendehammer konstruiert, der den Bussen helfen soll, da um die Ecke zu kommen, damit sie sich irgendwie durch die Windungen dieses Viertels weiter bis zur Ludwigshöhstraße durchkämpfen können.

Meines Erachtens hat man den Wendehammer mit in die Planfeststellungsgrenzen einbezogen, sodass sich das RP auch darüber Gedanken machen muss, wie es mit dieser Konzeption

umgehen will, die Verkehre dort abzuwickeln. Ich halte es für hellen Wahnsinn, in einem solchen Viertel, das darauf konzipiert worden ist, möglichst kein Auto einigermaßen geradlinig da durchkommen zu lassen, mit Gelenkbussen einen Schienenersatzverkehr machen zu wollen. Deswegen ist auch die ganze Haltestelle da unten völlig sinnlos.

Jetzt könnten wir zu der alten Folie zurückkommen, mit der ich eingestiegen bin, die die Situation an der Cooperstraße zeigt. Das war ungefähr der fünfte Plan in meiner Galerie.

(Projektion: c_03_01_02_uvp_bestands_u_konfliktuebersichtsplan_Ausschnitt-A4.jpg, siehe Anlage 7)

Auch diese Gelenkbushaltestelle ist wirklich völlig überzogen. Unsere kleinen, elektrogetriebenen Shuttlebusse können die Cooperstraße benutzen und überall halten. Aber so eine Planung aufzubauen, die überhaupt nicht durchführbar ist, wo die Busse überhaupt nicht in dem Viertel fahren können, die hier vorne halten sollen, dient auch wieder nur dem Effekt – sage ich jetzt mal, wenn ich es nicht „Zweck“ nennen will –, diesen Raum auszuweiten, mit dem in den Wald eingegriffen wird.

Bei der Gelegenheit will ich auch noch den dritten Teil dieses Monstrums – – Nein, man muss noch dazusagen: Die ganze Konstruktion führt auch dazu, dass die Situation für die Lincoln-Siedlung noch ungünstiger wird. Im Augenblick ist die Haltestelle ungefähr da, wo dieses Gleisdreieck entstehen soll, also rechts von der aktuellen Cooperstraße. Wer aus der Lincoln-Siedlung da einsteigen will – da liegt das eh schon an der Ecke –, der muss einmal die Heidelberger durchqueren und ist an der Haltestelle. In Zukunft ist es so, dass die Lincoln-Leute erst einmal über die Planstraße A rüber müssen und da auf das Signalgrün warten müssen; dann gehen sie um die Ecke, warten auf Signalgrün über die Heidelberger Straße, um endlich diese Haltestelle erreichen zu können, die auch noch 100 oder 200 m weiter weg von ihrer Siedlung ist. Das heißt, es ist auch unattraktiv.

Diese eine Haltestelle ist völlig überflüssig, die andere neue ist überflüssig, die Haltestelle mit den Gelenkbussen ist völlig verkorkst. Jetzt bleibt nur noch diese Beckenlandschaft in der Mitte.

Dazu will ich einfach nur sagen: In unserer Einwendung haben wir eine Alternative dargestellt, wie man die Entwässerung der Cooperstraße machen könnte. Interessanterweise ist genau dieser Absatz aus dem Einwendungstext in der Synopse nicht aufgenommen worden, der fehlt dort. Das muss ich jetzt beanstanden. Entsprechend hat auch die Antragstellerseite keinen Grund gehabt, darauf einzugehen. Vielleicht gehen wir morgen mit den Technikern noch einmal auf dieses Thema ein; das wäre zur zeitlichen Entlastung des heutigen Abends praktisch.

Da kommt sieben-, achtmal der Vermerk, dass unser Vorschlag rechtlich nicht zulässig sei. Der Vorschlag, den wir gemacht haben, ist ganz einfach: Die Sinkkastengalerie, die entlang der Cooperstraße wahrscheinlich eh neu zu bauen ist, entwässert man ab Sinkkasten jeweils seitlich in den Wald, indem man einen kleinen Graben in den Wald hinein modelliert, wo sich das Wasser verteilen kann und den Bäumen dort zugutekommt. Das wäre waldschützend,

-schonend und -fördernd, dass man das Wasser, das dort entsteht, im Gelände lässt. Stattdessen wird hier ein Konzept verfolgt, wo man mit diesen drei Versickerungsbecken versucht, an einem einzigen Punkt das Wasser ins Grundwasser herunterzudrücken und verschwinden zu lassen. Das nützt dem Wald nichts, das nützt auch dem Grundwasser nichts, weil hier gerade die Rheingrabenkante verläuft und das eh im tiefen Untergrund versinkt. Das HLNUG schätzt die Grundwasserstände hier bei 30 m oder so etwas. Also, da ist überhaupt kein Effekt mit dem Wasser zu erzielen, außer dass es weg ist.

Dann kommt noch dazu, dass das alles technisch höchst fragwürdig geplant ist, weil die Vorbehandlungsanlage, die da angeblich geplant sei, gar nicht existiert, diese Wahnsinnskonstruktion mit diesem Rigolensystem, die unter der neuen Cooperstraße gebaut werden soll. Oder sollen wir morgen darauf eingehen? Das wäre doch etwas für den Techniker beim RP, dass wir das morgen einmal erörtern; ich weiß es nicht. Das ist sowieso ein Aberwitz, was man da vorhat.

Dieser einfache Gedanke, das Wasser nach den Seiten in den Wald fließen zu lassen: Selbst wenn irgendjemand sagt, das setzt sich mit der Zeit zu – das ist ja der Fall; die Schwebstoffe hemmen die Versickerungsleistung in solchen Gräben –, dann schabt man die alle zehn Jahre einmal aus, und dann ist die Versickerungsleistung wieder gegeben. Das kann man alles machen. Aber diese Alternative wurde überhaupt nicht untersucht. Und warum nicht? Weil man diesen Platz so schön brauchen kann, um die Cooperstraße nach Süden zu schieben. Das ist immer wieder derselbe Hintergrund, der sich natürlich mit anderen sachlichen Argumenten irgendwie verkleistern lässt. Aber es ist immer wieder derselbe Hintergrund, dass dieses Monstrum, das da geplant ist, mit der überflüssigen Straßenbahnhaltestelle, mit der überflüssigen Bushaltestelle und mit den Versickerungsbecken, nur dazu dient, die Cooperstraße da hinten in die richtige Lage mit der Planstraße zu bringen. Das ist der größtmögliche Waldeingriff, der an der Stelle überhaupt denkbar ist, und nicht der verträglichste.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Unser Planer würde gern etwas zur Entwässerung sagen. Das ist ein wesentlicher Punkt; der kam auch in anderen Einwendungen vor. Ich gebe das Wort einfach einmal weiter.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Das Entwässerungskonzept der Cooperstraße sieht im Grunde genommen so aus, dass das Oberflächenwasser über Sinkkästen gesammelt wird, über eine Transportleitung von der Cooperstraße in Richtung der Heidelberger Straße geführt wird und dann entsprechend den Versickerungsbecken zugeführt wird.

Warum wird das Wasser vorher gesammelt, warum wird das Wasser vorher nicht dem Waldbereich zugeführt? Das sind die gesetzlichen Regelungen und Bestimmungen, die für die Behandlung von Oberflächenwasser gelten. Dementsprechend muss eine vorgeschaltete Be-

handlung von Regenwasser erfolgen. Dies erfolgt im Bereich der Versickerungsbecken beispielsweise über eine Versickerung durch eine entsprechend dicke belebte Bodenzone, hier von 20 bis 30 cm. Ergänzt wird der Knotenpunktbereich um die von Ihnen angesprochenen Rigolen. Sie haben gesagt, Sie haben den Punkt der Regenwasserbehandlung nicht finden können. Diese sind unter anderem der Anlage zu den koordinierten Trassenplänen zu entnehmen. Ich müsste noch einmal schauen, welche das war; aber das ist in Analogie zu sehen. Da sind diese Versickerungsbecken dargestellt, da sind auch die vorgeschalteten Filtrations- und Sedimentationsanlagen zu erkennen.

(Michael Siebert [Einwender]: Können Sie das einmal zeigen?)

– Ja, das können wir gern. Bitte einmal die Anlage B_04_09 aufmachen.

(Projektion: B_04_09_GLT_Heidelberger_Straße.pdf, siehe Anlage 11)

Am Plan dargestellt: Hier im Kreuzungsbereich bzw. im Einmündungsbereich der Cooperstraße zur Heidelberger Straße befinden sich die Boxrigolen. Diese Boxrigolen stellen einen unterirdischen Versickerungsraum dar. Das Wasser, das im Kreuzungsbereich der Heidelberger Straße bzw. im Einmündungsbereich der Cooperstraße anfällt, wird über entsprechende Anschlussleitungen, Sinkkastenleitungen gefasst, wird vorgeschaltet in einer Sedimentationsanlage und einer Filtrationsanlage in Form einer Regenwasserbehandlung behandelt und wird dann unterirdisch zur Versickerung in die Boxrigolen eingeleitet.

Warum haben wir diese zwei Systeme der Entwässerung? Hintergrund ist die vorhandene Topografie draußen in der Örtlichkeit. Ein Versickerungsbecken wird oberflächlich mit Wasser beaufschlagt, worüber dann auch die Versickerung stattfinden kann. Das heißt, wenn Wasser in tieferen Bereichen gefasst und gesammelt wird, was im Normalfall in dem Knotenpunkt hier ist, haben wir nicht mehr die Höhenentwicklung, um das dem Versickerungsbecken zuzuführen. Während, wenn wir aus der oberen Cooperstraße kommen, sind wir im Gelände deutlich höher und haben die Möglichkeit, das Wasser über die entsprechenden Versickerungsanlagen, über die Versickerungsbecken der Versickerung zuzuführen.

Die Versickerungsbecken sind in der Dimensionierung nicht willkürlich gewählt, sondern nach gängigen Regelwerken und Vorschriften dimensioniert und vormessen.

(Michael Siebert [Einwender]: Ich würde gern einmal zwischenfragen, damit die Themen beieinanderbleiben!)

– Gern.

(Michael Siebert [Einwender]: Welche Anlage haben Sie jetzt da vorne projiziert?)

– Sie sehen momentan in dem Bereich die beiden Anlagen.

(Michael Siebert [Einwender]: Nein, ich meine die Nummer! B_04_08, oder?)

– Das ist die Anlage B_04_09.

(Michael Siebert [Einwender]: Wenn man einmal die B_04_08 einblenden könnte, die würde besser passen!)

– Das können wir auch gern machen.

(Projektion: B_04_08_GLT_Cooperstraße_West.pdf, siehe Anlage 12)

Michael Siebert (Einwender):

Sie schreiben auf unseren Vorschlag hin: „Die Versickerung erfolgt über Rigolensystem ... inklusive vorgeschalteter Regenwasseraufbereitung mittels Filtrations-/Sedimentationsanlage (Bauwerk S_N 202).“ Wenn wir uns jetzt da hineinscrollen, ist das Bauwerk S_N 202 schlichtweg lediglich der Neubau des Rigolensystems und keine Vorbehandlungsanlage.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Nein, das ist als Gesamtanlage zu verstehen. In dem Fall wurde unter S 06 die gesamte Rigole beziffert, und zu dieser Rigolenbox gehören eben auch die vorgeschaltete Sedimentationsanlage und der Filtrationsschacht als Regenwasserbehandlungsanlage. Das ist als Gesamtanlage zu sehen.

Michael Siebert (Einwender):

Wenn ich das im besiedelten Bereich mache, wo ich wenig Platz habe, und mein Regenwasser unterbringen möchte, ist das eine ganz nette Geschichte. Sie müssen allerdings Sorge tragen, dass Sie da drankommen, dass Sie da spülen können, um die Sedimentation in der Anlage wieder rückzuführen und die Anlage überhaupt betriebsfähig zu halten.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Genau. Deswegen befinden sich die Zustiege zu diesen Sedimentationsschächten und auch zu den Revisionsschächten im öffentlichen Raum, wo ein Zustieg jederzeit möglich ist. So findet man diese Systematik auch im gesamten städtischen Raum der Stadt Darmstadt.

Michael Siebert (Einwender):

Es ist schon großartig, dass Sie noch einen Platz für Ihre Einstiegsluke gefunden haben. Aber die Frage ist doch: Ist es wirklich sinnvoll, so ein wartungsanfälliges Gebilde, so ein Konstrukt unter die Cooperstraße einzubauen – diese Anlage liegt unterhalb der Cooperstraße bzw. unterhalb des Radweges –, wenn man die Möglichkeit hat, das Wasser seitlich in den Wald zu versickern?

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

In dem besagten Bereich, wenn Sie die Rigole ansprechen, haben wir keine Möglichkeit, dieses Wasser in den Wald zu bekommen. So, wie ich es gerade gesagt habe, ist diese Rigole eine unterirdische Versickerungsanlage, die sich hier in dem Einmündungsbereich befindet. Diese wird gespeist durch Sinkkästen. Sinkkästen haben eine Aufbauhöhe von ca. 1,5 m. Das heißt, wir befinden uns 1,5 m unter der Geländeoberkante; das angrenzende Gelände ist aber

Geländeoberkante. Das heißt, wir sind 1,5 m zu tief, um das ganze Wasser im Freispiegel dem angrenzenden Wald zur Verfügung zu stellen.

Darüber hinaus auch da noch einmal der Hinweis: Das ist nicht zulässig, weil im Vorfeld genau dieses Regenwasser entsprechend behandelt werden muss, bevor es irgendeinem Grundwasserleiter zugeführt werden darf und kann.

Michael Siebert (Einwender):

Da würde ich, mit Verlaub, noch einmal rückfragen wollen. Jeder Jurastudent im ersten Semester bekommt von seinem Tutor die Anmerkung zu hören, wenn er so eine Bemerkung liest wie die, die Sie mehrfach in die Synopse geschrieben haben, „rechtlich nicht zulässig“: Wo ist die Norm? – Das hätten wir gern einmal gewusst, wo die Norm ist.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Das ist die DWA ATV 153, das ist ein Regelwerk. Es wird ja protokolliert, das können Sie gern nachlesen.

Michael Siebert (Einwender):

Und wie haben Sie sich mit der Norm auseinandergesetzt? Diese Systeme, die wir da als Alternative empfohlen haben, nach diesem Keyline Design, wo man entlang der Höhenlinien in die Fläche hineingeht und das Wasser dort zu halten versucht, sind gängige Praxis. Warum geht die hier plötzlich nicht? Oder was müsste man machen, damit man dieses einfache System hier realisieren kann? Darüber hätte man sich doch einmal Gedanken machen müssen, statt diese Becken da anzulegen oder gar noch im untersten Abschnitt dieses anfällige Rigolensystem unter die Straße zu bauen. Das ist doch die aufwendigste Lösung.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Ich bin mir nicht sicher, ob wir vom Gleichen sprechen. Ich habe angesprochen, dass wir über zwei Entwässerungssysteme sprechen. Ein Entwässerungssystem sind die Versickerungsbecken. Diese Versickerungsbecken werden beaufschlagt durch das Oberflächenwasser der oberen Cooperstraße; so nenne ich sie jetzt einmal. Die Versickerungsboxen oder Rigolenboxen, die wir hier im Einmündungsbereich der Cooperstraße zur Heidelberger Straße sehen, sind unterirdisch, und das ist ein zweites System. Also, es sind zwei Entwässerungssysteme, von denen wir sprechen.

Michael Siebert (Einwender):

Das ist mir schon klar. Weil die Becken bereits in der Hangentwicklung liegen, können sie natürlich nur von den weiter oben liegenden Sinkkästen gespeist werden. Das ist doch ganz klar.

(Nicolai Thern [Vorhabenträgerin]: Genau!)

Den unteren Abschnitt, der da nicht mehr aus dem natürlichen Gefälle heraus reinlaufen kann, leiten Sie in die Rigolen. Das ist mir alles klar.

Im Augenblick läuft das alles wahrscheinlich in den Schmutzwasserkanal. Es mag sein, dass der untere Abschnitt ein Planungsproblem darstellt. Aber jedenfalls für den gesamten Verlauf der Cooperstraße – der ist sehr viel länger – ist es überhaupt nicht zwingend, das Oberflächenwasser in diese Becken zu leiten.

(Nicolai Thern [Vorhabenträgerin]: Doch!)

Das können Sie sehr wohl nach rechts und links raus in den Wald regeln und damit dem Wald einen guten Dienst erweisen.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Auch da, wie ich gerade erwähnt habe: Aufgrund des Geländeverlaufs und aufgrund des Gradientenverlaufs der Straße ist es so, dass wir uns im Einschnittbereich befinden. Das heißt, selbst wenn wir das Wasser aus der Cooperstraße irgendwo oberflächlich sammeln, können wir nicht direkt in die seitlichen Waldgebiete einleiten, sondern, wenn wir das überhaupt machen würden, dann müssten wir vorher noch eine gesonderte Regenwasserbehandlungsanlage vorschalten. Diese Situation haben wir dahin gehend aufgelöst, dass wir über das Versickerungsbecken, über die Versickerung in einer 20 bis 30 cm belebten Bodenschicht genau diese Regenwasserbehandlung tatsächlich gewährleisten und dementsprechend dann der Versickerung zuführen dürfen.

Michael Siebert (Einwender):

Aber diese Bodenschicht ist doch bei den Grabenentwässerungssystemen auch gegeben, die man im Zweifel, wenn sie zuschlammt, abschälen und erneuern kann. Das ist doch kein Unterschied.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Ja, mit einem Unterschied. Sie reden gerade von einer Straße in Dammlage. Wir befinden uns aber nicht in Dammlage, sondern wir befinden uns im Einschnittbereich, und da haben wir links und rechts die eine und andere Mulde an der Cooperstraße mitlaufend, aber die wird ausschließlich mit dem Wasser aus der Böschung beaufschlagt. Eine Entwässerung des Oberflächenwassers aus der Straße ist dahin gehend nicht möglich.

Ich glaube, Sie hatten noch eine zweite Frage zur Konzeption der Haltestellen. Da würde ich gerne an die Kollegin von der HEAG mobilo, Frau Köhn übergeben.

Dr. Toni Köhn (Vorhabenträgerin):

Könnten wir bitte den Plan von den Haltestellen gezeigt bekommen? Sonst lässt es sich so schwer erklären.

(Projektion: B_02_09_LP_VA_Heidelberger_Straße.pdf, siehe Anlage 10)

Die Frage war, warum wir diese beiden Bahnsteige neben dem Versickerungsbecken haben. Die kurze Antwort ist: damit die Fahrbeziehung zwischen Norden und Ludwigshöhviertel einen Ein- bzw. Ausstieg hat. Also hier zwischen links und oben auf dem Plan.

Die etwas längere Antwort ist, dass wir hier verschiedene Varianten geprüft haben. Es ist auch in unserem Interesse, nicht mehr Haltestellen und Bahnsteige als nötig einzuplanen. Wir haben hier z. B. überlegt, ob es auch möglich ist, mit drei Bahnsteigen zu arbeiten, also nördlich, östlich und südlich des Gleisdreiecks jeweils einen Bahnsteig zu haben. Das hätte aber zur Folge, dass dann die Umsteigebeziehungen sehr lang sind.

Wir haben auch geprüft, ob wir die Haltestelle, die jetzt entlang der Cooperstraße zum Ludwigshöhviertel geht, auch entlang der Heidelberger Straße planen können, also praktisch nördlich und südlich des Gleisdreiecks. Auch hier wäre eine Umsteigebeziehung länger gewesen. Bei allem, was wir nördlich des Gleisdreiecks geplant hätten, hätten wir ein Risiko gehabt, dass wir von der Lincoln-Siedlung aus ein wildes Queren über die Heidelberger Straße hätten.

Deswegen war das, sowohl was den Fahrgastkomfort als auch Sicherheit und, soweit ich mich erinnere, auch den Flächenbedarf, den Waldeingriff angeht – auch das haben wir mit berücksichtigt –, die sinnvollste Lösung.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Ich habe noch eine Frage zu diesen Haltestellen für den Schienenersatzverkehr. Sind das Haltestellen, die zur Planfeststellung beantragt sind? Frau Tschann, Sie nicken?

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Ja, die sind im Planfeststellungsverfahren mit drin, alle dargestellten Haltestellen.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Gut.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Herr Siebert.

Michael Siebert (Einwender):

Ich hätte jetzt Lust, mit meiner Sache aufzuhören und anderen Einwendern Gelegenheit zu geben, sich auch noch äußern zu können. Vielleicht könnte ich morgen oder übermorgen auf Punkte zurückkommen, die noch nicht behandelt worden sind; denn es ist doch eine gewisse Konzentrationsleistung erforderlich, die ich alter Kerl nicht mehr stundenlang bringen will.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Dann ist Frau Baumann als Nächste an der Reihe.

Waltraud Baumann (Einwenderin):

Mein Name ist Waltraud Baumann, und ich bin von der Bürgerinitiative „Waldverteidigung Besungen Süd“. Mir ist aufgefallen: Bei der ganzen Situation, die wir hier diskutiert haben, gab es Punkte, die ins Detail gingen, oder Punkte, die in größerem Rahmen beleuchtet wurden. Mir wird deutlich, es geht eigentlich in diesem Verfahren speziell um zwei Knotenpunkte. Der

eine ist für die Straßenbahn, öffentlicher Verkehr. Der andere Knotenpunkt ist für den motorisierten Verkehr. Bei dem zweiten ist es so – es wurde eben ausgiebig diskutiert –, dass die Planstraße im Hinterkopf ist. Es heißt auch: Planstraße A muss berücksichtigt werden. Also ist es klar: Es geht nicht nur um die Cooperstraße, sondern es geht wirklich um diesen Knotenpunkt für den IV.

Deshalb ist der Titel, der hier steht: „Anbindung Ludwigshöhviertel“ – so habe ich das ursprünglich auch verstanden – nicht ganz zutreffend, sondern es geht um diese beiden Knoten. Da sind noch andere Ziele im Hintergrund, nicht nur die Anbindung des Ludwigshöhviertels.

Dann habe ich mir die UVP angeschaut. Dort werden verschiedene Schutzgüter abgewogen. Ich als Einwanderin und Betroffene, weil ich in Eberstadt-Nord wohne und nicht allzu weit von diesem Gebiet, wo der Wald reduziert werden soll, habe die Befürchtung, dass sich für mich das Klima verändert. Wenn ich mir die UVP anschau, wird mir das ziemlich deutlich. Dort ist ein Auszug aus der Klimafunktionskarte, und damit ist deutlich gezeigt, dass genau in diesem Gebiet Frischluftentstehung bzw. Kaltluftbahnen sind.

Genau in dem Bereich, über den wir hier reden, ist die Cooperstraße im Moment ein kleiner Strich, der da hindurchgeht. Wenn die Planung wie vorgesehen durchgesetzt wird, dann wird der Wald, der für mich als Naherholung und als Klimaschutzzone dient, erheblich reduziert. Das ist nicht nur mein Eindruck, sondern es wird in der UVP z. B. auf Seite 79 ganz klar gesagt:

Aufgrund der erheblichen Zunahme an versiegelter Fläche und damit an Fläche mit Überwärmungspotenzial ist der Eingriff in das Schutzgut Klima als erheblich zu bewerten.

Das heißt doch für mich: Wenn dieser Eingriff als erheblich zu bewerten ist und es nicht nur mein subjektiver Eindruck ist, sondern objektiv festgestellt wurde, dann muss doch das Ziel sein, diesen Eingriff möglichst zu minimieren. Es muss hier doch eine Abwägung getroffen werden: einerseits optimale Anbindung des Verkehrs, andererseits soll Wald möglichst erhalten bleiben. Dabei haben wir einen Vorschlag gemacht, wie das Ludwigshöhviertel entsprechend mit der Straßenbahn angebunden werden kann, und zwar, wie wir es sehen, optimal; denn die Abwägung ist mit diesem Vorschlag gegeben.

Der zweite Punkt. Wenn es denn so ist, dass wirklich, wie es aussieht, die Cooperstraße nur ein erster Schritt für diesen großen Knoten ist, dann wird praktisch der Individualverkehr befördert. Eigentlich ist es doch das Ziel, ihn zurückzudrehen. Ich als Mitglied des Klimaschutzbeirats kann sagen: Wir haben immer heftig darum gerungen, wie man das möglichst reduziert. Wir wissen doch auch, dass mehr Straßen mehr Verkehr produzieren. Wenn ich das anbiete, dann wird es auch angenommen werden.

Dann ist doch das eigentliche Thema damit gegeben, nämlich, dass wir Umwelt schützen möchten, den Wald erhalten wollen, aber auch die Mobilität auf einer anderen Schiene realisieren wollen. Ich bitte noch einmal das Regierungspräsidium, dies zu bedenken, dass es hier um die Abwägung dieser Güter geht. Das ist mir wichtig wegen des Klimas. Darmstadt, so heißt es, ist mit eine der heißesten Zonen. Also wäre es geboten, hier nachzudenken und die

Prioritäten in diese Richtung zu setzen, dass jeder Baum, den wir hier brauchen, erhalten wird, dass wir dafür ringen. Die Bürgerinitiative ringt darum, dass jeder Baum hier erhalten bleibt. – Danke.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Vielen Dank, Frau Baumann. – Als Nächste auf der Einwenderliste steht Frau Worgull.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Guten Tag! Ich habe das „Darmstädter Echo“ vor Jahren abbestellt, weil ich mich immer aufgeregt habe, egal was ich gelesen habe. Das war auch gut so. – Jetzt habe ich es wieder angefangen mit „Echo Online“ und sehe, was mit dem Ludwigshöhviertel bzw. erst einmal mit Cambrai-Fritsch und Jefferson passiert.

Ich möchte es Ihnen morgen in Bildern zeigen, damit Sie das einmal sehen, wie so etwas mit Bürgerbeteiligung zu Anfang besprochen wird, wie die Bürger beteiligt wurden, wo gesagt wurde: Na ja, man soll nicht allzu viel von den Kasernengebäuden stehen lassen, nicht, dass man zu viel Gedenken hat. Andere sagen, es gibt Veröffentlichungen, dass die Kasernengebäude in einem baulich sehr guten Zustand sind. Die Kapelle ist in allen Plänen drin. Es wurde von der Stadt, vom Magistrat der Antrag gestellt, dass die vier Gebäude, die in der Mitte stehen bleiben, abgerissen werden könnten. Jetzt wird vor dem Wald auch kein Halt mehr gemacht – und vor den Bessungern, die da schon lange wohnen, auch nicht mehr.

Jetzt reicht es mir einfach, und jetzt muss ich mich zu Wort melden. Egal, was man sagt, man kriegt das Wort im Mund herumgedreht. Sage ich: Anbindung des Ludwigshöhviertels, es wird an die Ludwigshöhstraße, die einspurig ist, angebunden, dann kriege ich hier zur Antwort: Ist nicht im Planfeststellungsverfahren drin. – Ja, was denn nun? Soll es nun angebunden werden irgendwohin, oder soll es angebunden werden ins Nirgendwo? Man muss doch wissen, wohin es angebunden wird, was denn da ist. Sie wollen auch keine Brücke bauen, die ins Nirwana geht oder sonst wohin. Also muss man doch wissen, wo es hingeht.

Hier ist es so, dass Sie auf der einen Seite aus Eberstadt kommen mit vier oder fünf Spuren, keine Ahnung; es können noch ein paar mehr werden. Dann wird wahlweise der doppelte Kreislauf benutzt, oder es geht durch das Ludwigshöhviertel.

Wissen Sie, wie breit der Gehweg ist in der einspurigen Straße? Haben Sie sich damit beschäftigt, wohin die Anbindung geht? Wissen Sie das? Können Sie mir das sagen?

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Der Gehweg in dem Bereich ist etwa 1,20 m breit, 1,10 bis 1,20 m.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Und auf der anderen Seite?

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Da ist noch weniger.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Das heißt, es gibt einen einseitigen Gehweg, den ich jeden Tag mehrfach nehme, weil ich mit dem Hund spazieren gehe oder weil ich zu meiner Garage will, da ich mein Auto nicht auf der Straße parke, oder weil ich zu meinem Fahrrad will oder weil ich Freunde besuchen möchte. Daher weiß ich genau, was auf dieser Straße los ist. Die Menschen, die da oben alle wohnen, sollen dann zu uns herunterlaufen, oder am besten verfrachtet man sie alle in die Straßenbahn.

Ich meine, Straßenbahn ist gut und schön, aber es kostet auch Geld. Ich muss mir erst ein Ticket kaufen. Wenn wir die Mobilität umlenken wollen, dass wir vom Individualverkehr weg wollen, dann müssen wir den Menschen auch etwas bieten. In Darmstadt wird immer nur auf die Straßenbahn gesetzt, aber nur da, wo es beliebt. Warum gibt es die Straßenbahn zum Ostbahnhof nicht mehr? Das wäre doch viel besser. Es wäre eine super Anbindung zur Marienhöhe. Dann hätten wir das Schwimmbad, wir hätten das Finanzamt, wir hätten die Jugendherberge, den Ostbahnhof, Oberfeld, Marienhöhe und die Krankenhäuser auch noch. Da haben Sie viel mehr Potenzial, da können Sie viel mehr Individualverkehr einsparen, als wenn Sie für das Ludwigshöhviertel die armen Bäume dort wegholzen. Ich weiß überhaupt nicht, was das soll.

Dann hatten Sie gesagt: Wenn da so viele Menschen wohnen, braucht man diese Anbindung. Ab wie vielen Menschen braucht man denn diese Anbindung? Bis zu wie vielen sind die Menschen in der Lage, eigenständig zu überlegen, dass sie mit dem Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen? Wo ist der Break-even-Point der Bevölkerungsdichte oder der Menge der Menschen, die in diesem Viertel wohnen, wo Sie so viele verkehrliche Optionen brauchen?

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Ich will darauf eingehen. Jeder Weg hat ein bestimmtes Reisezeitpotenzial. Je nachdem, wie weit weg mein Ziel ist, wähle ich das passende Verkehrsmittel. Man geht davon aus, dass Wege von einer halben Stunde zumutbar sind. In dieser Zeit kann ich mit dem Fahrrad 5 bis 6 km fahren. Das ist in einem hügeligen Gelände ein bisschen herausfordernd. Aber im Rahmen der vermehrten Pedelec-Nutzung erweitert sich dieser Radius. Ich kann 3 km zu Fuß gehen, und mit der Straßenbahn ist es entsprechend mehr. Je nachdem, wie meine Ziele sind, nehme ich das entsprechende Verkehrsmittel.

Wenn ich im Ludwigshöhviertel wohne, und ich möchte zum Hauptbahnhof, dann werde ich nicht zu Fuß dorthin laufen. Dann werde ich entweder das Fahrrad oder die Straßenbahn nehmen. Das sind die Faktoren, die das beeinflussen, die dann nachher unseren Modal Split steuern.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Das war nicht meine Frage. Ich weiß, was Sie meinen. Sie lenken vom Thema ab. Meine Frage war; denn Sie hatten vorhin selbst gesagt: Da so viele Menschen dort wohnen werden, ist es erforderlich, eine Straßenanbindung in zwei Richtungen zu realisieren, sowohl nach Eberstadt als auch nach Bessungen. Das haben Sie vorhin gesagt.

Meine Frage ist: Wie viele Menschen müssen es denn sein? Ist der Break-even-Point bei 3.100, oder ist er bei 2.800 oder bei 5.000 oder bei 1.200?

Wir haben z. B. das Martinsviertel. Wie viele Menschen wohnen da, die wirklich top mit dem Fahrrad herumfahren, die ihre Autos abgeschafft haben, die jetzt von tollen Projekten träumen? Die haben auch keine Straßenbahn, die da quer hindurchgeht. Das ist einfach eine Art und Weise, was man den Menschen anbietet, was sie für ein Wohnumfeld haben. Wenn ich alleine sehe, dass dort fünf Stockwerke hinkommen, wo es einen – ich weiche vom Thema ab, ich weiß – Plan von AS+P gibt, einen Siegerentwurf, der ganz anders aussieht, was wollen Sie von den Menschen?

Sie denken überhaupt nicht daran, was sie an Sinnen brauchen, an Sehen, an Luft zum Atmen. Sie meinen, wenn Sie 2,50 m Radweg machen und er rot markiert ist, dann wird er schon genommen. Das ist super, Fahrradstadt Darmstadt. – Nein, so ist es nicht. Gucken Sie sich die Fahrradwege in Amsterdam an, gucken Sie sich die Fahrradwege in Helsinki oder in Kopenhagen an. Sie haben ja sonst so tolle Ideen. Dort sind sie nicht so, wie wir sie hier ständig bauen, was anscheinend das Neueste ist.

Jetzt ist es idyllisch, von da oben herunterzulaufen. Ich bin neulich dort entlanggelaufen. Die Zeit verging wie im Flug. Es gibt Untersuchungen: Wenn der Weg gut gestaltet ist, läuft man auch gerne einmal zehn Minuten länger. Wenn Sie den Weg aber so gestalten, wie Sie ihn gestalten mit 2,50 m Radweg und 2 m Fußweg, und daneben fährt die Straßenbahn hoch und runter, wie sie gerade will – ich wüsste auch gerne einmal die Geschwindigkeit, mit der sie da fährt –, und auf der anderen Seite fahren die Autos, dann laufe ich mitten auf der Verkehrshauptschlagader. Da laufe ich garantiert nicht, da setze ich mich ins Auto, wenn ich keinen Bock habe zum Straßenbahnfahren. Das machen Sie mit den Menschen.

Wenn Sie wollen, dass sie Fahrrad fahren und zu Fuß gehen, dann brauchen Sie gute, schön ausgeführte Wege. Oder die Sternenallee, was ist das denn? Das wird keine Allee. Sie können sie bitte einmal zeigen, mit dem Kreisel. Ich bitte darum.

(Projektion: B_02_05_LP_VA_Sternenallee.pdf, siehe Anlage 13)

Es gibt noch einen anderen Plan, aber nehmen wir den einmal. – Da hinten diese Punkte mit den dunkelgrauen Kreisen darum. Was soll das sein? Direkt neben der Straßenbahntrasse, obendrüber und untendrunter.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Das sind geplante Bäume.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Aha. Wie nahe sind die an den Straßenbahnschienen? Ist das überhaupt realistisch? Was werden denn das für Bäume? Die beschatten dann die Straßenbahn, oder was? Wofür ist das denn gut? Die Menschen wollen beschattet werden, wenn sie da entlanglaufen, wenn sie sich begegnen, wenn sie sich begrüßen, wenn die Kinder spielen. Was ist das denn, bitte schön?

Oder ich komme von der Cooperstraße hoch mit dem Fahrrad – abgesehen davon, dass wir noch nicht geklärt haben, wie ich da links herüberkomme –, komme in die Allee, die erst einmal keine Allee ist, weil da erst einmal die Riesenstraßenbahnhaltestelle ist. Auch wenn ich mit dem Fahrrad hochfahre, wie komme ich denn links herüber? Da ist plötzlich der Fahrradweg weg. Dann muss ich irgendwie über den Gehweg, oder ich fahre dann auf der Straße. Wie haben Sie sich das denn für den Fahrradweg vorgestellt? – Ich habe noch ein paar andere Fragen, aber das können Sie bitte erst einmal beantworten.

Es gibt noch einen besseren Plan mit den Wegen. Aber wo wir das haben, noch besser: Untendrunter, ganz unten ist ein Bahnübergang ins Ludwigshöhviertel. Im Abstand von wie vielen Metern ist das? Wenn ich da stehe, vom Ludwigshöhviertel ausgehend, und ich will da überlaufen, ist da eine Ampel? Die ist wieder rot. Dann habe ich wieder keinen Bock, zu warten. Ich bin ja alt genug. Dann gucke ich links, und dann kommt die Straßenbahn gerade mal so eben um die Ecke geheizt in irgendeinem Tempo, keine Ahnung, sieht mich nicht, und ich sehe sie nicht, und dann bin ich umgefahren. Superidee. Das ist sicherheitstechnisch nicht in Ordnung, so dicht diese Querung zu machen.

Außerdem ist diese Straße da unten relativ schmal. Da unten sollen auch sämtliche Autos entlanggeführt werden, die in die Quartiersgarage kommen. Die ist direkt untendrunter; sie ist dort noch nicht einmal eingezeichnet. Deswegen gibt es den Bahnübergang. Untendrunter ist die Quartiersgarage. Kennen Sie Ihre Pläne nicht? Sie gucken gerade so ungläubig. Die ist direkt darunter.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Ich habe nur versucht, einen anderen Bildausschnitt zu finden.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Vielleicht kurz zur Differenzierung. Gegenstand der heutigen Planfeststellung ist, glaube ich, ausschließlich die Gleistrasse, in der wir uns in dem Abschnitt bewegen.

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Entschuldigung, man versteht Sie nicht. Sie müssen bitte ins Mikrofon sprechen.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Ich versuche, mich zu bessern. – Was wir für die Planfeststellung eingereicht haben und was auch Gegenstand dieser Planung ist, ist der eigentliche Gleiskorridor in dem Bereich, wo wir uns hier befinden. Die Bereiche drum herum sind dem B-Plan zugeordnet, und es sind Fragestellungen, die den B-Plan betreffen.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Ich glaube, es geht noch. Da unten diese Straße ist komplett – – Nicht komplett, aber der Bahnübergang ist eingezeichnet. Wo bin ich denn vom Thema abgewichen?

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Sie sind nicht vom Thema abgewichen.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Aber warum belehren Sie mich dann? Ich bin doch nur in dem Plan, den Sie haben. Ich habe nur Fragen gestellt, ganz konkret zu Ihrem Gleisdreieck und zur Fahrbahn. Die Fahrbahn ist auch mit dabei. Wenn Sie nicht für die Fahrbahn zuständig sind, muss jemand von den Fahrbahnen sich melden.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Ich habe versucht, respektvoll auf Ihre Antwort zu antworten. Deswegen wäre es super, wenn Sie auch respektvoll mir gegenüber – –

Christiane Worgull (Einwenderin):

Ich weiß nicht, was Sie von mir wollen.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Ich weiß es gerade auch nicht.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Ganz kurz eine Unterbrechung, Frau Worgull. Bitte stellen Sie einfach – –

Christiane Worgull (Einwenderin):

Meine Frage lautet, wie sicher dieser Bahnübergang da unten sein soll für Fußgänger und für Fahrräder, wenn man bedenkt, dass da oben diese Straßenbahn direkt nach unten kommt und nicht weit entfernt ist. Das ist meine konkrete Frage.

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Es handelt sich hier um einen technisch gesicherten Bahnübergang.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Der kann sein, wo er will? Er hat keinen Mindestabstand zu 90-Grad-Kurven? Gibt es dafür keine Vorschrift?

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Nein. Der ist technisch gesichert gemäß den gängigen Regelwerken. Da gibt es keine besonderen – –

Christiane Worgull (Einwenderin):

Wie ist der gesichert? Mit Ampeln?

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Entschuldigung. Da würden wir von der technischen Aufsicht gerne etwas dazu sagen.

Thomas Flath (RP Darmstadt):

Seitens der Technischen Aufsichtsbehörde über die Straßenbahnen kann ich Ihnen versichern, dass die Planung geprüft ist, und seitens der Technischen Aufsichtsbehörde bestehen bezüglich des Bahnübergangs keinerlei technische Bedenken, auch keine Sicherheitsbedenken. Das nehmen Sie bitte so zur Kenntnis.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Na, dann ist ja gut. Okay.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Was die Begrünung in unserem Planungskorridor anbelangt, ist das mit abgebildet, was Sie hier farblich sehen. Es ist laut B-Plan vorgesehen, und so haben wir das auch umgesetzt, eine Begrünung, die parallel zur Gleistrasse vorhanden ist. Selbstverständlich haben wir die Anordnung der Bäume sowohl mit der Technischen Aufsichtsbehörde als auch mit dem Grünflächenamt der Stadt Darmstadt intensiv diskutiert und abgestimmt. Auch was die Bäume anbelangt, ist es im Umweltgutachten mit dem Umweltamt und dem Grünflächenamt abgestimmt. Es trägt dazu bei, dass zusätzlich zu dem grünen Gleis, das wir in dem Bereich haben, in dem Fall eine Begrünung der Mitte entlang der Sternenallee vorhanden ist.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Sie nehmen billigend in Kauf, dass die Ecke von dem Gebäude an der 90-Grad-Kurve einen erhöhten Lärmpegel hat? Der Lärmpegel wurde simuliert. Ich weiß jetzt die Dezibel nicht. Meine Frage lautet: Wird da gemessen oder überlegt, wenn eine Straßenbahn vorbeikommt oder wenn Begegnungsverkehr ist?

Matthias John-Tschoeppe (Vorhabenträgerin):

Dafür gibt es Vorschriften. Wir haben eine 90-Grad-Kurve. Da sind Kurvenzuschläge zu nehmen. Es gibt standardisierte Modelle – das ist die Schall 03, die Berechnungsvorschrift auch für Straßenbahnen. Dort setzt man Züge für den Tagzeitraum an und für den Nachtzeitraum.

Da sind wir wieder bei dem Betriebskonzept. Es gibt genaue Zugzahlen. Lassen Sie mich gucken. Es sind 188 Züge im Tagzeitraum, 40 Züge im Nachtzeitraum. Die sind die Grundlage für die Bemessung. Das ist alles berechnet.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Entschuldigung, wie viele waren das?

Matthias John-Tschoeppe (Vorhabenträgerin):

188 Züge im Tagzeitraum und 40 Züge im Nachtzeitraum. Das ist aber auch den Unterlagen zu entnehmen. Das entspricht dem Verkehrskonzept der Stadt Darmstadt.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Von wann bis wann ist Nacht?

Matthias John-Tschoeppe (Vorhabenträgerin):

Der Nachtzeitraum ist von 22 bis 6 Uhr, der Tagzeitraum entsprechend von 6 bis 22 Uhr. Das ist nach der 16. BImSchV genau festgelegt.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Meine Frage war: Ist das jetzt eingleisiger Verkehr oder zweigleisiger, also mit Begegnung oder nur ein Zug?

Matthias John-Tschoeppe (Vorhabenträgerin):

Es wird standardisiert ein äquivalenter Dauerschallpegel, ein Mittelungspegel über den Tagzeitraum genommen. Es sind auf beiden Gleisen Züge verteilt, 188 durch 2, und die sind verteilt. Es ist ein standardisiertes Verfahren.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Aber wenn ich dort stehe und nicht standardisiert höre, dann kann es lauter sein.

Matthias John-Tschoeppe (Vorhabenträgerin):

Ein Einzelereignis oder einen Maximalpegel gibt es in den Berechnungsvorschriften nicht. Es ist immer ein äquivalenter Dauerschallpegel. Das ist aber alles genormt. Darüber brauchen wir nicht zu diskutieren.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Welche Norm ist das? Entschuldigung, ich bin Laie, ich weiß das nicht.

Matthias John-Tschoeppe (Vorhabenträgerin):

Kein Problem. Das ist die 16. BImSchV als Immissionsschutzverordnung, und dann ist es die Schall 03 [2012]. Das ist die Anlage 2 zur 16. BImSchV.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Dann möchte ich gerne den Karl-Plagge-Platz gezeigt bekommen. – Ach nein, noch eine Frage: Warum gibt es keinen Regelquerschnitt an der – – Nein, es gib einen, und zwar direkt in dieser Kurve. Den hätte ich gerne aufgerufen: RQ 08. Oder kann ich mir das alles sparen, weil die Technik vom RP das schon alles geprüft hat? Brauche ich darauf nicht herumzureiten? Ich frage einmal so.

(Projektion: B_06_08_RQ_08_Cooperstraße_KVP.pdf, siehe Anlage 14)

Thomas Flath (RP Darmstadt):

Ich kann Ihnen bestätigen, dass die Planung von der technischen Aufsichtsbehörde geprüft ist.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Okay, dann ist das toll so, wie es da ist. – Die ganze Trasse ist nach unten versetzt. Wie ist denn da der Boden, ist da Gestein, oder ist da Sand? Haben Sie ein Bodengutachten?

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Liegt den Planfeststellungsunterlagen bei. Das ist ein Bodengutachten, Anlage – –

Christiane Worgull (Einwenderin):

Wenn Sie es mir sagen, glaube ich es Ihnen. – Was ist da für ein Boden?

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Wir haben unterschiedliche Böden. Aber in dem Bereich haben wir teilweise auch mit Felsaufschlüssen zu rechnen bzw. mit dem Verwitterungshorizont.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Mit Felsen?

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Teils, ja. In Teilbereichen.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Das wird dann ja ein größeres Bauwerk. – Dann sieht man da ein Geländer, damit die Fußgänger geschützt sind, dass sie da nicht runterfallen. Ist das richtig, oder ist das eine Mauer?

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Das ist eine Stützmauer mit einem Geländer obendrauf.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Wie hoch ist die?

Nicolai Thern (Vorhabenträgerin):

Im Maximalwert müsste die ungefähr 1,50 m sein, wenn ich mich nicht täusche.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Na ja, aber der Mensch, der danebensteht, sieht viel höher aus. Das ist von den Relationen her kein Meter fünfzig. Aber gut, das ist anscheinend nur schematisch dargestellt.

Den Karl-Plagge-Platz würde ich gern noch einmal sehen.

(Projektion: B_02_04_LP_VA_Karl_Plagge_Platz.pdf, siehe Anlage 15)

Mir wurde jetzt versichert – ich weiß nicht, ob ich das schriftlich bekomme, wie auch immer –, dass durch Bessungen durch diesen eingleisigen Teil nicht mehr Straßenbahnen fahren als heute. Kann ich Sie da beim Wort nehmen? – Aha, es dauert.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

So, wie ich es gesagt habe: Es ist geplant im neuen Linienkonzept. Das ist etwas, was noch nicht fertig beschlossen ist, sondern eine Überlegung; denn ich kann kein Linienkonzept fertig beschließen oder genehmigen lassen, wenn ich keine Infrastruktur dazu habe. Aber das, was möglich ist, ist das, was wir vorher gezeigt haben, nämlich, dass es in Bessungen weiterhin einen 10-Minuten-Takt geben soll, der sich nur anders zusammensetzt als heute.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Zwei Linien dann bei mir, okay, die laufen auch da durch. Aber es laufen da auch noch andere Züge durch. Das heißt, der Karl-Plagge-Platz als qualitativ aufwendiger gemeinschaftlicher Bereich wird schon enorm belastet durch Schall, durch Emissionen etc., durch die Gefährlichkeit der Überquerung. Haben Sie sich dazu irgendetwas überlegt?

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Noch einmal: Wir unterscheiden hier zwischen fahrplanmäßigen Situationen und Ausnahmesituationen.

(Christiane Worgull [Einwenderin]: Das heißt?)

Fahrplanmäßig verkehren durch das Ludwigshöhviertel zukünftig, so wie es aktuell in der Überlegung ist, zwei Linien. Das sind genau die gleichen zwei Linien, die zukünftig auch durch Alt-Bessungen durchfahren sollen. Davon unbenommen ist, dass es gegebenenfalls im Schülerverkehr morgens oder nachmittags noch Verstärkerfahrten gibt,

(Christiane Worgull [Einwenderin]: Aha, wird jetzt doch mehr!)

die dann auch als Kurzwenden in der Wendeschleife wenden können. Die haben Sie auch heute schon in Alt-Bessungen, weil wir auch heute schon in der Morgenspitze und nachmittags Verstärkerfahrten auf der Linie 3 fahren. Von daher wird es in Summe nicht mehr, als Sie heute schon haben.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Aber der Karl-Plagge-Platz wird mehr abkriegen, einmal die Woche?

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

In Störungsfällen kann es sein,

(Christiane Worgull [Einwenderin]: Ja, einmal die Woche!)

dass hier Bahnen umgeleitet werden, die dann über die Wendeschleife wenden und wieder zurückfahren.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Das Gleisdreieck ist dann dazu da, dass ich in Bessungen besser angebunden bin oder auch das Ludwigshöhviertel, dass ich wahlweise in Richtung Arheilgen oder in Richtung Hauptbahnhof fahren kann? Mehr Profit habe ich ja nicht, eigentlich habe ich gar keinen Profit. Ich fahre jetzt alle zehn Minuten zum Hauptbahnhof. Was will ich in Arheilgen? Ich stehe schlechter da. Es ist ein Grundsatz der Stadt, dass sich die Menschen um so ein Viertel herum, das neu geplant wird, nicht schlechterstellen; und das ist dann der Fall. Ich bin dann schlechtergestellt, es beeinträchtigt mich, einmal in meinem Komfort, alle zehn Minuten zum Bahnhof fahren zu können, durch die ganzen Menschenmassen, die da herunterkommen; und vor allen Dingen wird die Unfallzahl in dem eingleisigen Bett, das mit Fahrradverkehr einhergeht, größer sein. Da fällt jetzt schon einmal die Woche einer hin, verliert einen Zahn, bricht sich die Nase, oder sonst etwas. Es registriert nur keiner.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Wie ich vorhin schon mehrfach gesagt habe: Diese Planung ist dahin gehend ausgelegt, dass die neue Verkehrsinfrastruktur modular in das Verkehrskonzept eingefügt werden kann, das Verbesserungen für das Gesamtnetz und eine Steigerung von 30 % mehr Leistung im Gesamtnetz vorsieht. Damit will die HEAG mobilo gemeinsam mit dem Magistrat der Stadt Darmstadt auch im Sinne des Nahverkehrsplans, der die Vorgaben gibt, wie die verkehrliche Erschließung in Darmstadt sein soll, einen Mehrwert schaffen, sodass es bessere und ausgelastetere Verbindungen gibt, sodass alle Bürgerinnen und Bürger profitieren und wir hier im Ludwigshöhviertel eine gute Anbindung für die neuen Quartiersbewohnenden in alle Stadtteile gewährleisten können.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Wenn Sie jetzt als Begründung für das Gleisdreieck und für diese Linienführung, die Sie eben angesprochen haben, die 30 % Steigerung des ÖPNV in Darmstadt anbringen, dann ist meine Frage: Haben Sie andere Stellen geprüft, die vom Preis-Leistungs-Verhältnis her vielleicht effizienter wären? Sie haben da ein Riesenbauwerk in der Cooperstraße, allein mit dem Gefälle, was Sie da an Gestein abtragen, was Sie an Unebenheiten, an Steigungen nivellieren etc. Das ist etwas anderes, als wenn ich hier einfach die Straßenbahn hinlege. Von oben sieht das alles nicht schlecht aus, aber von der Seite. Haben Sie dazu Alternativüberlegungen angestellt, oder haben Sie gesagt: „Wir bauen jetzt eh die Straßenbahn ein Stück weit neu, wir müssen das Ludwigshöhviertel anschließen; dann machen wir es gleich richtig und bauen mehr Schienen“, oder so? Das ergibt sich eigentlich auch ganz praktisch. Oder haben Sie auch andere Optionen im Boot gehabt?

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Was meinen Sie mit anderen Optionen?

Christiane Worgull (Einwenderin):

Sie haben eben die Begründung gebracht, dass Sie 30 % mehr ÖPNV wollen. Das könnten Sie auch woanders mit Zusatzmaßnahmen erreichen. Sie könnten z. B. sagen: Ich mache nur die eine Wendeschleife im Ludwigshöhviertel oder in Cambrai-Fritsch, Jefferson, oder was weiß ich, und lasse diese Verbindung nach unten bleiben. Bei dieser Verbindung nach unten spare ich richtig viel Geld, weil das richtig teuer wird; und dafür mache ich woanders eine tolle Sache, die vielleicht viel mehr bringt. – Denn die Ludwigshöh-Leute sind eh jetzt schon abgeschlossen. Wie viel will ich denn noch sonst wohin anschließen? Mehr anschließen geht fast gar nicht. Wissen Sie, was ich meine: dass Sie irgendwo das Potenzial nutzen, wo es sich viel mehr lohnt, wo Sie noch mehr Menschen als 3.000 ansprechen können.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Was Sie ansprechen, wäre im Prinzip ein Gesamtverkehrsplan für die Stadt Darmstadt, wo man alle möglichen Maßnahmen, die man sich denken kann, erfasst, abwägt, mit den Bürgern bespricht und nachher ein Ergebnis hat. Wir haben auch ganz viele Ideen, was wir verbessern könnten; und ich glaube, die sind hier auch allen hinlänglich bekannt, sei es die Straßenbahn in den Ostkreis, nach Weiterstadt. Wir hatten neulich die Straßenbahn nach Wixhausen. Wir haben Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wir haben Parkraumbewirtschaftung, wir haben Mobilitätsmanagement im Quartier. Wir versuchen, geteilte Mobilität auszurollen. Wir versuchen, die Nahmobilität mit vielfältigen Maßnahmen zu stärken. Wir haben den Radschnellweg in Wixhausen – das nur mal so kurz gesammelt.

Wir versuchen stetig, auch die Verkehrssicherheit zu verbessern. Wir versuchen, die Bahnhöfe besser anzubinden. Wir versuchen, Fahrradabstellanlagen zu machen. Das alles als Gesamtmaßnahmen, um die Mobilität der Darmstädter zu sichern. Das ist ein Baustein, woran wir oder hauptsächlich die Abteilung Mobilität arbeitet.

Hier geht es jetzt aber darum, das Quartier gut anzubinden; und daraus ergeben sich diese Lösungen. Das ist im Prinzip das, worauf Sie hinausgehen. Das gibt es, das machen wir auch. Das ist aber ein anderes Programm, das wir – die Kollegen, die jetzt nicht hier sind – auch weiter machen.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Das ist zwar jetzt nicht ganz beantwortet, aber ich nehme das jetzt mal so hin.

Astrid Samaan (Vorhabenträgerin):

Vielleicht kann ich noch etwas dazu ergänzen, weil Sie fragen: Könnte man das nicht an anderer Stelle machen? – Wie Frau Bachem gesagt hat: Es wird auch an anderer Stelle geprüft. Aber die 30 % kann ich natürlich nicht nur im Osten von Darmstadt reinholen, die muss ich stadtweit reinholen. Das ist das eine. Das andere ist: Die Heidelberger Straße liegt nun mal auch auf dem Weg zum Betriebshof nach Eberstadt. Frau Tschann hat das vorhin auch erklärt: Um die Betriebshöfe Böllenfalltor und Eberstadt zu erreichen, bietet sich das einfach als Lö-

sung an. Es würde uns in dem Zusammenhang nichts nützen, wenn wir in Arheilgen irgendetwas ausbauen würden. Prinzipiell muss man natürlich den ÖPNV überall optimieren. Aber jetzt speziell für das Betriebskonzept und für die Störungssituation ist das sinnvoll.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Wie ich gesagt habe: Das neue Verkehrskonzept ist ein Konzept für die Gesamtstadt, das die Verbesserung des ÖPNV für die Gesamtstadt im Blick hat und in der Umsetzung ist. Da ist z. B. auch die Linie 10 mit drin, die Verlegung von Linien, sodass man aus anderen Stadtteilen genauso, wie wir es hier im Ludwigshöhviertel geplant haben, eine gleichmäßige und gute Erreichbarkeit der Knotenpunkte hat, nämlich der Luisenplatz und der Hauptbahnhof. Gleichzeitig berücksichtigt dieses neue Verkehrskonzept auch das, was wir am Luisenplatz in der Situation heute haben, nämlich, dass der Luisenplatz, was den ÖPNV anbelangt, eine Belastung hat. Das sternförmige Straßennetz hat nämlich zur Folge, dass am Ende alles über den Luisenplatz fährt.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Die fahren doch dann auch alle über den Luisenplatz. Sie entspannen dadurch den Luisenplatz nicht.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Ja, aber dadurch, dass wir die Linienäste neu verlegen, schaffen wir sowohl eine gute Anbindung für alles als auch eine Maximierung der Leistung, aber trotzdem in Summe nicht in Form von Mehrverkehr für den Luisenplatz, weil es sich mehr verteilt in Richtung Hauptbahnhof und Luisenplatz.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Aber wenn Sie die Linie so führen, haben Sie doch den Luisenplatz nicht entlastet.

Astrid Tschann (Vorhabenträgerin):

Doch, den haben wir entlastet.

(Christiane Worgull [Einwenderin]: In dem Fall nicht! Wie denn?)

– Den haben wir mit entlastet,

(Christiane Worgull [Einwenderin]: Die Linien gehen doch beide über den Luisenplatz!)

weil Linien, die heute über den Luisenplatz fahren, z. B. von Norden über die Bismarckstraße fahren, um den Hauptbahnhof als Direktverbindung mit anzubinden, oder von Westen kommend auch über den Hauptbahnhof und die Bismarckstraße fahren.

(Christiane Worgull [Einwenderin]: Wir reden jetzt – –)

Frau Worgull, ich habe vorher schon gesagt, wir sind hier in dem Projekt Ludwigshöhviertel, und es gibt übergeordnete Planungen. Ich weiß nicht, ob es Sinn macht, dass wir alle übergeordneten Planungen, die es in der Stadt Darmstadt zum Verkehr gibt, jetzt im Detail diskutieren. Ganz ehrlich, da bin ich auch an der einen oder anderen Stelle einfach fachlich überfragt. Wir bemühen uns, dass wir morgen jemanden vom Betrieb dabei haben, der an der einen oder anderen Stelle noch einmal genauer zu der Konzeption des neuen Verkehrskonzepts etwas sagen kann. Aber worum es heute geht und worum es sich immer wieder dreht, ist: Warum machen wir dieses Projekt? Dieses Projekt machen wir zum einen, weil wir ein neues Stadtquartier haben und dieses neue Stadtquartier auch durch den ÖPNV erschlossen werden soll.

(Christiane Worgull [Einwenderin]: Da sind wir alle einer Meinung, die wir hier sitzen!)

– Genau. – Die Straßenbahn ist das Verkehrsmittel im ÖPNV in Darmstadt, das die höchste Leistungsfähigkeit hat. Dieses Quartier nur zu erschließen, indem ich die Linie 3 verlängere, dort wenden lasse und wieder zurückbringe, bringt nicht den Mehrwert für die Ludwigshöhvierteler und für die Alt-Bessunger, wie wenn ich im Vergleich dazu diese Durchbindung habe, weil ich aus dem Quartier heraus immer nur alles durch Alt-Bessungen durchschicken muss. Die Durchbindung zur Heidelberger Straße herunter bietet erstmalig die Möglichkeit nicht nur einer Vielfalt von Linien, sondern ich kann auch aus dem Ludwigshöhviertel entweder nach Bessungen-West herunterfahren oder in Richtung Eberstadt fahren.

Ansonsten, wenn ich nur eine Wendeschleife oben im Quartier hätte, dann hätte ich immer diesen Gap zwischen Heidelberger Straße und der Sternenallee. Um mit dem ÖPNV nach Bessungen zu kommen, müssten Sie jedes Mal durch Gesamt-Alt-Bessungen durch zum Schloss, zum Luisenplatz, die Rheinstraße und dann die gesamte Heidelberger Straße wieder herunter bis nach Eberstadt. Es wird Menschen geben, die aus dem Ludwigshöhviertel vielleicht auch nach Süden wollen. Genau für diese Menschen schaffen wir durch die Durchbindung, durch das Gleisdreieck ein Angebot. Wir schaffen auch ein Angebot, dass Menschen, die heute in Eberstadt oder in Alsbach wohnen, auch Ziele im Ludwigshöhviertel erreichen, was auch immer das für Ziele dann sind, und aus welchen Gründen auch immer, sei es auch zur Naherholung, sie in dieses Quartier reinfahren und von dort aus in die umliegenden Waldflächen gehen. Genau für diese Menschen schaffen wir eine Möglichkeit, und genau das ist der Mehrwert – –

(Michael Siebert [Einwender]: Wie viele sind das denn? Sagen Sie doch einmal Zahlen!)

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Entschuldigung, jetzt vonseiten der Planfeststellungsbehörde noch einmal ein kleiner Hinweis. Frau von Knebel hat vor einiger Zeit einige grundsätzliche Hinweise zum Planfeststellungsverfahren gegeben, und worum es hier geht. Es geht hier um persönliche Betroffenheiten, sei es durch Lärm, sei es durch Erschütterungen, gegebenenfalls auch durch Eigentum. Was Sie jetzt noch einmal ansprechen, Frau Worgull, das haben wir im Prinzip schon bei Herrn Siebert

versucht zu erörtern. Es gibt da nun mal unterschiedliche Ansichten, die wir mit Sicherheit nicht bis ins Detail hier aufklären lassen können. Ich denke auch nicht, dass dieser Termin dazu da ist, dass wir jetzt die ganzen Linienkonzepte, wie was und wo zu fahren ist, zu erörtern haben. Von daher würde ich Sie bitten, weiter Ihre persönlichen Betroffenheiten hier zur Sprache zu bringen.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Wenn ich persönlich jetzt zu dem Supermarkt will und wenn ich persönlich mit dem Fahrrad nach Eberstadt will, welche Route empfehlen Sie mir da möglichst schonend?

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Mit dem Fahrrad wird es zukünftig die Möglichkeit geben, von Bessungen durchs Quartier durch die Heinrich-Delp-Straße zu fahren.

Christiane Worgull (Einwenderin):

So genau wollte ich es nicht wissen. Wenn ich jetzt mit dem Fahrrad auf der rechten Seite fahre, eine zweispurige Fahrbahn, dann muss ich auf dem Fahrradweg an der Seite von diesen beiden Toren vorbei. Wie komme ich dann rüber in den Supermarkt? Fahre ich dann über den Karl-Plagge-Platz über die Schienen drüber, oder schiebe ich mein Fahrrad? Wie komme ich dahin? Und wenn ich im Supermarkt eingekauft habe, wie komme ich dann halbwegs sicher wieder nach Hause? Oder ist die Fahrradsituation nicht im Planfeststellungsverfahren mit drin?

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Die äußere Erschließung ist drin, die innere Erschließung ist nicht im Planfeststellungsverfahren drin.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Der Trend im modernen Städtebau ist: Bäume, Bäume, Bäume, und keine Wiesen oder Blümlchen zu pflanzen. Die Menschen brauchen Schatten, sie brauchen Luft zum Atmen. In unserer Straße wurden neulich Bäume im hinteren Bereich abgeholzt, weil da gebaut wurde, weil wir nur bauen wollen, bauen, bauen. Die Menschen brauchen Luft zum Atmen. Was glauben Sie, warum wir so viele Unterschriften dafür bekommen haben, für das Atmen, für die Bäume, für die Naherholung?

Wenn ich solche Fahrradwege sehe, die direkt neben der Straßenbahn und neben den Autos verlaufen, und wenn ich da runter- oder hochfahren soll, dann ist das mit einigen verkehrlichen Sicherheitsrisiken verbunden, so wie Sie das geplant haben. Wenn ich z. B. da oben die Cooperstraße runterheize, dann muss ich plötzlich halten. Oder ich habe Grün, dann soll ich eine Rechtskurve fahren, eine 90-Grad-Kurve, und irgendwoher kommt dann die Straßenbahn.

Wie viele Personenschäden gab es denn schon auf der Heidelberger Straße in der Vergangenheit? Vor zwei Wochen gab es erst wieder einen. Da wollen Sie noch mehr Linien entlangführen? Das wird doch nur noch schlimmer. Es gibt eine Untersuchung, welche Wege am

unfallträchtigsten sind: immer wenn Fußgänger Schienen überqueren, wenn Fußgängerampeln zeitlich länger versetzt sind, Rotphasen an hintereinanderliegenden Furten, Radfahrer, die ungebremst über die Gleise brausen könnten, Straßenbahnen an Ampelkreuzungen möglichst eigene Grünphasen bekommen. Die Landskronstraße ist schon ein tolles Beispiel. Es wird da genauso werden, noch schlimmer wird es.

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Ich habe jetzt daraus Ihre Frage nicht verstanden.

Christiane Worgull (Einwenderin):

Meine Frage war, wie viele Personenschäden es auf der Heidelberger Straße in der Vergangenheit schon gab und wie groß die waren, mit Toten und Schwerstverletzten. Hat die Frau eigentlich noch Arme und Beine, die vor zwei Wochen überfahren wurde?

Anke Bachem (Vorhabenträgerin):

Die Stadt macht immer Unfalluntersuchungen, und diese Zahlen könnten wir nachliefern. Wir haben sie jetzt nicht da. Aber die Heidelberger Straße ist eine lange Straße. Das ist aber möglich.

Verhandlungsleiterin Dr. Jana Harwart:

Es wurde bereits von Herrn Flath gesagt, dass die technische Aufsicht keine Beanstandungen an der Planung hat. Insofern, denke ich, brauchen wir den Punkt hier nicht weiter zu vertiefen.

Dann fahren wir mit der Rednerliste fort. Frau Mühlenbock.

(Simone Schramme [Einwenderin]: Die musste schon gehen! Wir dachten, das geht nur bis 17 Uhr, wir hatten da Falschinformationen! Morgen kann sie leider auch nicht!)

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Jetzt ist die Frage: Wir hätten jetzt noch ein kleines Zeitfenster. Das heißt, wenn jetzt noch jemand hier wäre, der eine Viertelstunde erörtern würde, dann wäre das ganz gut; dann müssten Sie nicht noch einmal kommen, und wir könnten die Kühle des Abends nutzen. Dann würde ich sagen, dann nehmen wir Sie jetzt noch dran.

Wir werden es morgen so machen: Wir beginnen morgen mit den Behörden und den Verbänden und danach wieder mit den privaten Einwendern. Wir machen es dann so, dass diejenigen, die sich heute auf die Liste haben setzen lassen und nicht mehr drangekommen sind, morgen den Vorrang haben und wir erst dann, wenn die Liste abgearbeitet ist, eine neue Wortmeldeliste aufmachen.

(Simone Schramme [Einwenderin]: Da können auch wieder mehrere nicht! Das heißt, viele sind morgen gar nicht da, weil wir auch die Fehl-

information hatten, so wie die Westwaldallianz, dass wir nur heute gehört werden und morgen keine Möglichkeit mehr haben! Morgen ist z. B. auch das Beteiligungsforum der DB Netz AG, wo wir hinmüssen!)

– Gut, aber wir haben eine Einladung geschrieben, eine Tagesordnung. Diejenigen, die Einwendungen erhoben haben, haben das bekommen. Wir haben es im Übrigen öffentlich bekannt gemacht. Da steht eben unmissverständlich drin, dass wir morgen auch die privaten Einwendungen erörtern und gegebenenfalls, wenn wir am Dienstag noch Wortmeldungen haben, die nicht berücksichtigt werden, auch am Mittwoch noch. Es tut mir leid, dann muss man sich darauf einstellen. Ich denke, die Einladung war unmissverständlich.

Dann machen wir es so, dann nehmen wir jetzt noch Herrn Dr. – – Ich kann den Namen nicht lesen. Sie sagen bitte selbst, wie Sie heißen; und dann haben Sie das Wort.

Rechtsanwalt Dr. Lason Gutsche:

Vielen Dank. – Mein Name ist Dr. Lason Gutsche. Ich bin Rechtsanwalt und vertrete hier Herrn Prof. Dr. Scherer, der Anwohner ist. Ich würde mich dann vielleicht tatsächlich nur auf ein paar Punkte konzentrieren, weil wir nur noch ein kurzes Zeitfenster haben und das nicht überstrapazieren sollten.

Ich möchte aber vielleicht mit einem politischen Statement anfangen. Herr Partsch hatte einmal geäußert, für den Bau und die Anbindung des Ludwigshöhviertels wird kein Quadratmeter Wald gerodet. Das ist jetzt leider nicht so. Wir reden hier nicht von einem Quadratmeter, wir reden von Tausenden von Quadratmetern, die für diese Lösung gerodet werden müssen.

Von der rechtlichen Position her – da sind wir jetzt tatsächlich im Planfeststellungsverfahren – ist der Hinweis ganz klar, weil es fast mit Händen zu greifen ist, dass diese Variante 2, die wir in der Rahmenplanvariante hatten, doch sehr vorteilhaft ist. Ich habe es mir notiert. Frau Tschann hatte selbst gesagt, die V 2 ist die beste Variante für die Anbindung des Ludwigshöhviertels. Genau darüber sprechen wir: über die Anbindung des Ludwigshöhviertels. Wenn die V 2 die beste Variante ist – Frau Bachem hatte erwähnt, dass diese Variante nach einer überschlägigen Prüfung ausgeschieden wurde –, ist das keine hinreichende Abwägung, die hätte stattfinden müssen, ganz klar. Sie haben diese Variante verworfen – unseres Erachtens auch aus völlig sachfremden Motiven.

Wir haben deutlich gemacht – leider haben Sie das nicht als Anregung verstanden –, dass man noch einmal über diese Variante nachdenken könnte. Das wäre vielleicht ein konsensueller Weg, dass man sagt, vielleicht ist doch etwas dran. Aber es geht hier offensichtlich nur darum, das durchzudrücken. Das ist sehr bedauerlich; denn Sie haben eben auch die Demokratie erwähnt. Es gab zwischenzeitlich auch Bürgermeisterwahlen. Sie wissen, dass die Variante hier mit abgestraft wurde und letztlich jetzt auch ein neuer Bürgermeister da ist, der genau über dieses Projekt noch einmal sprechen möchte, auch im Magistrat.

Aber bleiben wir beim Rechtlichen. Es hat keine hinreichende Variantenprüfung stattgefunden. Diese Variante 2 mit der grünen Wendeschleife oben in der Jefferson-Siedlung ist absolut vorzugswürdig. Noch einmal an die Adresse derjenigen, die sagen, man hätte gar keinen Wald eingriff, weil man nur versiegelte Flächen nutze: Das ist nicht wahr. Man verschiebt dadurch die Cooperstraße nach Süden, mitten in den Wald hinein. Der gesamte Wald dort wird gerodet. Und warum? Wenn man ehrlich ist, ist es die Begründung, die wir eben schon gehört haben: Man möchte keine Flächen für Bauten, die man geplant hatte, opfern. Deswegen muss die Straßenbahn nach unten. Wenn man ehrlich ist – das sehen wir auch; vielleicht kann der Kollege von dem Ingenieurbüro noch einmal seine Planunterlage aufzeigen, ich glaube, B_04_09.

Während Sie das machen, kann ich Ihnen noch einmal aus dem Beteiligungsforum berichten. Ich hatte Ihnen berichtet, dass ganz klar war: Die Planstraße A ist der Grund, warum diese Cooperstraße durch den Wald gelegt werden muss. Da hatte keine Güterabwägung stattgefunden, nichts. Es ist schlicht die Begründung, man will dort die Planstraße A im Nachgang durchbringen, und dann werden weitere Zehntausende Quadratmeter Wald geopfert. Das ist sehr schade. Ich würde mir wünschen, alle Beteiligten würden vielleicht doch einfach einmal darüber nachdenken, ob es wirklich sein muss, dass wir in der heutigen Zeit im Sinne des Klimaschutzes den Wald roden. Was für eine irrsinnige Vorstellung!

Man hat sich damals bei der Rahmenplanung Gedanken gemacht und hat diese Variante 2 mit guten Begründungen aufgenommen. Aber leider, wie gesagt, aus der Begründung, dass man dort die Baufelder nicht aufgeben möchte und natürlich auch für den Bauverein vorhalten möchte, hat man sich entschieden, dass die Straßenbahn nach unten geführt werden muss.

Könnte ich noch einmal diese Planung sehen, diese Anlage, die Sie vorhin hatten, mit den Rigolen? – Auch da ist man nicht ehrlich, wenn man sagt, das hat nichts damit zu tun. Das hat sehr wohl etwas damit zu tun. Man hat das in den Bürgerbeteiligungen noch ganz offen ausgesprochen, da war man noch ehrlich. Jetzt versucht man hier, mit Hilfsargumenten irgendwie die Franklinstraße dazu zu benutzen, dass die Franklinstraße die Begründung für den versatzfreien Ausbau wäre. – Können Sie es ein bisschen herausscrollen?

(Projektion: B_04_09_GLT_Heidelberger_Straße.pdf, siehe Anlage 11)

In dieser Vorlage sehen Sie, da unten steht ganz eindeutig – soweit ich es lesen kann –: Planstraße A. Es ist nicht die Franklinstraße, es ist die Planstraße A. Wenn wir alle im Raum ehrlich sind, geht es genau darum: Wir opfern den Wald, damit wir hier den versatzfreien Ausbau zum Anschluss an die Karlsruher Straße hinbekommen – und nichts anderes. Wenn wir nicht ehrlich sind, dann hat diese ganze Veranstaltung sowieso keinen Sinn. – Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwenderinnen und Einwendern)

Verhandlungsleiterin Christine von Knebel:

Danke schön. – Ich denke, dann machen wir für heute Feierabend, den haben wir uns alle verdient. Wir treffen uns morgen um 9 Uhr und beginnen mit den Behördenvertretern. Aber Sie sind natürlich alle herzlich eingeladen, auch morgen schon ab 9 Uhr teilzunehmen.

(Schluss: 19:19 Uhr)

Verhandlungsleitung:

[Dr. Jana Harwart]

[Christine von Knebel]

Protokollführung:

[Heike Schnier]

[Dieter Ehrenberger]