

Straßenbahn Ludwigshöhviertel: Der politische Hintergrund

Der Projektkomplex aus Ludwigshöhviertel (Bebauungsplan S 26), zweigleisiger Straßenbahntrasse entlang der Cooperstraße herunter zur Heidelberger Straße sowie Planstraße A als direkte Walddurchquerung hin zur B3-Umgehung (Karlsruher Straße) verfolgt drei Ziele, die zugleich grundsätzliche Fragen aufwerfen:

1. Im Ludwigshöhviertel (LHV) soll am heute noch beschaulichen Waldrand ein hochverdichtetes Wohnquartier entstehen, dessen Charakter man in der Region sonst eher in Kernräumen wiederfindet (z.B. Europaviertel Frankfurt, Zollhafen Mainz), nicht aber in einer solchen Randlage. Einen ersten Eindruck von dieser Wohneinheitenmaximierung auf engstem Raum vermittelt eine Visualisierung der Investoren. Hinter den eng gestellten Wohnkisten mit fünf Geschossen + Staffelgeschoss wirken die wenigen denkmalgeschützten und deshalb nicht abgerissenen ehemaligen Kasernen am zentralen Platz wie niedliche Fremdkörper aus einer vergangenen Zeit:



Warum wird eine solche Verdichtung in einer Ortsrandlage geplant, die sich im gesamten Umfeld eher durch eine lockere Bebauung auszeichnet?

2. Der Verzicht auf eine Straßenbahndschleife am Süden des Quartiers macht deutlich, dass eine Anbindung dieses Stadtteils an die Darmstädter City über die die von Norden kommende und bislang an der Tonakademie endende Bessunger Linie 3 nicht mehr geplant ist. Statt dessen sollen die ÖPNV-Verkehre auf einer neuen Straßenbahntrasse die Cooperstraße herunter abgewickelt werden – mit unbekanntem Ziel, weil die Planfeststellungsunterlagen darüber keine Auskunft geben. Warum diese aufwändige neue Trasse, wenn es eine einfache und kostengünstige Verlängerungsmöglichkeit für die Linie 3 gibt?
3. Wesentliche Verkehrserschließung für den neuen Stadtteil soll zudem die Planstraße A werden, die quer durch den Westwald in gradliniger Verlängerung einer ebenfalls in den Wald verschobenen Cooperstraße den Weg für erhebliche motorisierte Individualverkehrsmengen aus den drei Parkhäusern des Quartiers in das überörtliche Straßennetz freimachen soll. Warum dieser Straßenausbau durch den Wald, wenn die Grünen in Berlin den dortigen Verkehrsminister für jeden Straßenausbau unter Beschuss nehmen?

Diese Verkehrsinfrastrukturplanungen signalisieren, dass die erwarteten Verkehre aus dem Quartier erheblich sein und weit über das Quartier hinausweisen werden. Welche Verkehre könnten das sein? Die Planfeststellungsunterlagen zur Straßenbahn (das Verfahren zur Planstraße A ist noch nicht eingeleitet) verraten dazu nichts - obwohl das zur Kerninformation gehören würde. Schätzen wir also ab und beschränken uns auf die wichtigste Komponente, den Berufsverkehr:

Erwerbsfähigkeit wird in einschlägigen Statistiken für die Altersgruppen von 15 bis unter 65 angenommen. Nach dem Datenreport 2021 (Tabelle 2.19) machen diese Altersgruppen in Darmstadt **gut 70 %** der Bevölkerung aus. Für Deutschland ist eine **Erwerbstätigkeit** in diesen Altersgruppen von **75,8 %** ermittelt (Pestel-Institut, Bauen und Wohnen in der Krise, Januar 2023, S. 14). Im Ludwigshöhviertel sollen einmal „über 3000 Menschen“ wohnen (<https://www.ludwigshoehviertel.de/>). Rechnen wir mit 3.100 (Menschen (Beleg folgt), so ergibt sich eine **Erwerbstätigenzahl von rund 1650 Personen**. Fast alle müssen raus und wieder rein, weil die wenigsten als Verkäuferin im kleinen Supermarkt arbeiten werden, der in den erhalten gebliebenen Kasernenbauten eingerichtet werden soll.

Die Arbeitsplatzkonzentrationen in Darmstadt liegen fern vom Ludwigshöhviertel und weit verstreut, etwa im stark wachsenden westlichen Gewerbegebiet, im Norden bei Merck und auf der gewerblichen stark verdichteten Knell oder auf der ebenso wachsenden TU-Lichtwiese.

Zudem werden keineswegs alle zukünftigen LHV-Bewohner irgendwo in Darmstadt arbeiten. Trotz Zuwanderung sinkt die Auspendlerquote nicht, sondern steigt eher an. Aktuell liegt sie bei fast 50 %. Genau: 48,7 % aller in Darmstadt wohnenden Berufstätigen pendeln aus dem Gemarkungsgebiet Darmstadt heraus, weil ihre Arbeitsplätze weit verstreut irgendwo in der Region-Rhein-Main liegen (Statistik aktuell 04/2022). Solch komplexe Verkehrsbeziehungen sind ein Merkmal der Wachstumsregion. Legt man nur diese 48,7 %-Quote zugrunde, so errechnet sich die Zahl der regionalen **Auspendler** aus dem Ludwigshöhviertel mit gut **800**. Wahrscheinlich wird diese Zahl bei den Neubürgern im Viertel sogar noch höher liegen, weil man bei der Bestandsbevölkerung davon ausgehen kann, dass sich Wohnort und Arbeitsplatz mit der Zeit ein wenig angenähert haben.

Wenn sich die großen Pendlerzahlen auf weit gestreute Verkehrsbeziehungen in Stadt und Region verteilen, wird ihre Bündelung auf Öffentliche Nahverkehrslinien schwierig. Deshalb sind ja auch die Straßen so voll, deshalb werden auch die zukünftigen LHV-Berufstätigen auf ihr Auto zugreifen, um ihre Arbeitsplätze zu erreichen. Und deshalb will man ihnen nicht nur drei Großgaragen, sondern auch die „Planstraße A“ bauen, damit sie aus ihrer Wohnrandlage in die Region gelangen, auch wenn sie alsbald doch nur auf überlastete Verkehrsknoten stoßen.

Ursache dieser zusätzlichen Verkehre sind also die Randlage des neuen Quartiers, seine übermäßige Verdichtung und die komplexen Verkehrsbeziehungen in der Wachstumsregion. Randlage und Verdichtung präsentiert der Investor, die Bauverein AG, auf seiner Website ohne jede Scham als dicht in den Wald geklemmte Klötzchenpackung:



Warum will man dies Viertel mit diesen Verkehrsfolgen so bauen?

Die Antwort findet sich in einem Projekt, das den Grünen Hessischen Wirtschaftsminister und die Grüne Darmstädter Stadtregierung eint: Ungeachtet aller Probleme des Klimawandels, der durch das kapitalistische Wachstum herbeigeführt wurde, und ungeachtet der eindeutigen Diagnose, dass die Wachstumsregion Rhein-Main dem global prognostizierten Klimawandel bereits weit vorausseilt, hält diese grüne Polit-Achse an ihrem Wachstumskurs fest und will den „**Großen Frankfurter Bogen**“ (GFB).

„Hessen wächst“ diagnostiziert der Hessische Wirtschaftsminister, als wäre das eine Naturkonstante und politisch nicht beeinflussbar, und leitet daraus ab: „Insgesamt 367.000 Wohnungen werden bis 2040 in Hessen gebraucht“ (<https://www.grosser-frankfurter-bogen.de/wohnungsbedarf-in-hessen/>). Die will der Wirtschaftsminister zu 83 % in Südhessen bauen lassen. Dass in ungefähr gleicher Größenordnung im

ländlichen Raum Wohnungen leerfallen, erwähnt er nicht – obwohl er auch für diese innerhessischen Abwanderungsräume zuständig ist, in denen ein ÖPNV bei schwindender Bevölkerung immer schwieriger zu organisieren ist, was weitere Abwanderung befördert. Er konzentriert sich allein auf seinen „Großen Frankfurter Bogen“, der alle Gemeinden umfassen soll, „die innerhalb von maximal 30 Minuten mit S- oder Regionalbahn vom Frankfurter Hauptbahnhof aus erreichbar sind.“ Vermutlich hat er mit dieser Blickrichtung vom Frankfurter Hauptbahnhof aus den Rückreiseverkehr der Berufspendler im Blick, die – in diesem großen Bogen wohnend – erst einmal nach Frankfurt zur Arbeit *einpendeln*. Die Region um Frankfurt soll also für die Unterbringung der im Zentrum der Wachstumsregion arbeitenden Menschen funktionalisiert werden.

Darmstadt ist in diesem Frankfurter-Bogen-Bündnis mit dabei und will sich als Musterschüler erweisen: In der letzten seiner zwei sechsjährigen Amtszeiten wollte der nun scheidende Oberbürgermeister 10.000 Wohnungen gebaut haben, obwohl Darmstadts proportionaler Anteil am Frankfurter Bogen nur gut 12.000 Wohnungen für den vier mal so langen Zeitraum „bis 2040“ betragen würde (83 % südhessische Wohnungen von insgesamt 367.000 für ganz Hessen, davon 4 % entsprechend des Bevölkerungsanteils Darmstadts an der Gesamtbevölkerung im Regierungsbezirk Darmstadt führen zu rechnerisch 12.184 Neubauwohnungen).

Auf der Landes-Website zum „Großen Frankfurter Bogen“ wird zuallererst der Darmstädter Oberbürgermeister mit seinen Wachstumsvorstellungen zitiert:

*Zu den 30 Partnerkommunen gehören auch Darmstadt, Erzhäusen, Karben und Hanau. In **Darmstadt** steht die Entwicklung des Ludwigshöhviertels im Vordergrund. Es liegt zwischen den Stadtteilen Bessungen und Eberstadt und soll als Wohngebiet entwickelt werden. Vorgesehen ist ein Quartier für Menschen aller Alters- und Einkommensklassen. Rund 3.100 Menschen sollen hier in den nächsten Jahren ein Zuhause finden. **Oberbürgermeister Jochen Partsch:** „Die Wissenschaftsstadt Darmstadt unterstützt den Ansatz der Hessischen Landesregierung, Wohnungsbau in der Rhein-Main-Region entlang der Linien des ÖPNV zu fördern, ausdrücklich. Auf den Konversionsflächen im Süden von Darmstadt, auf dem Lincoln-Areal und im Ludwigshöhviertel, schaffen wir rund 3.400 neue Wohnungen, ohne einen Quadratmeter Wald oder Flur zu verbrauchen. Dies ist der Darmstädter Weg einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung.“*

Diese Projekte „verbrauchen keinen Quadratmeter Wald oder Flur“? Das ist so grob falsch, dass es als fette grün-populistische Nachhaltigkeitslüge eingeordnet werden muss. Schon die Straßenbahntrasse parallel zur verschobenen Cooperstraße sowie die Planstraße A als angeblich notwendige Verkehrs-Infrastruktur vernichten mehrere Hektar Wald. Aber auch die isoliert betrachtete Planung des Ludwigshöhviertels kann diese Nachhaltigkeits-Behauptung nicht stützen. Obwohl sich die Planer alle Mühe gegeben haben, die geforderten dicht gedrängten Baumassen eng um die bestehenden Wälder herumzuplanen, fällt die Waldbilanz negativ aus:

Wald und waldähnliche Flächen im LHV-Plangebiet werden von 32.057 m² im ehemaligen Bestand auf 17.803 m² im Endausbau sinken (Umweltbericht zum Bebauungsplan S 26, Ludwigshöhviertel, S. 69).

Diese fast halbierende Negativbilanz will der Umweltbericht zum Bebauungsplan S 26 mit diesem Satz beschwichtigen:

Der Rückgang beim Nutzungstyp Wald / waldähnliche Flächen vermittelt einen falschen Eindruck, da Teilbereiche hiervon in Maßnahmenflächen (M 5 und M 6) aufgehen bzw. durch Erhaltungsbindungen (in Grünfläche G 2 und in WA D1) gesichert werden, so dass sich auch hierbei keine relevante Veränderung ergibt.

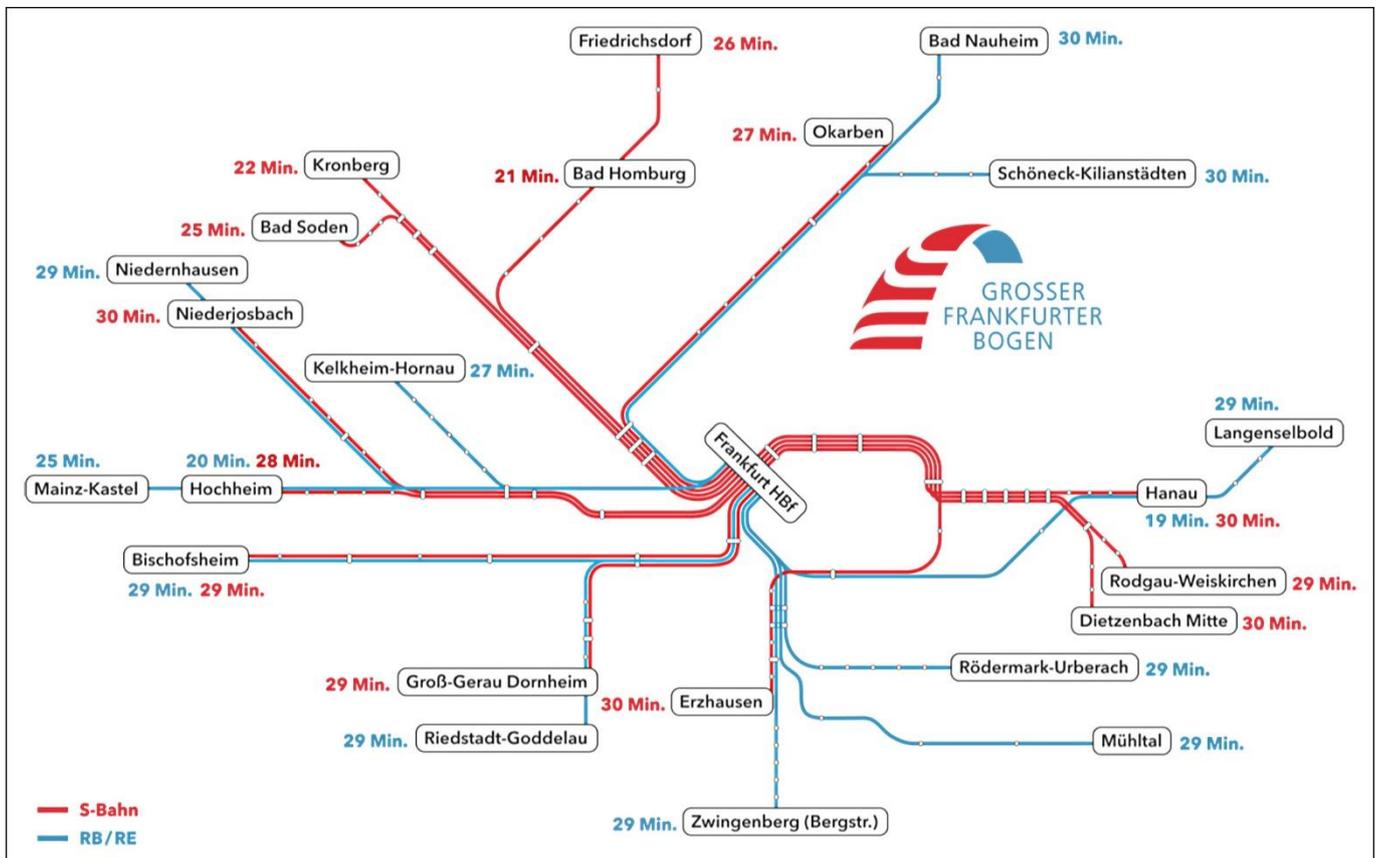
Rechnen wir nach, wie diese Flächenbilanz tatsächlich aussieht:

Gebiet	Fläche in m ²	Anmerkungen	Seite i.d. Quelle
M 5	9.266	„Maßnahmegebiet“, v.a. östlicher Quartiersrand zum Wald	142
M 6	574	„Maßnahmegebiet“, kleine Fläche östlich des südlichen Straßenwendehammers	142
G 2	756	„Grünfläche 2“, darin „Anteil Waldmeister-Buchenwald“. Nördlich dieses Zwickels wird eine sehr viel größere Waldbestandsfläche	141

		dieses Typs für Wege und Versickerungsbecken (Ziff. 13.6 der Festsetzungen) gerodet.	
WA D1	1.280	„Allgemeines Wohngebiet D 1 – westliche Wohn-Enklave an der Cooperstraße	135
Restwald (Planung)	17.803	gem. Tabelle 25	69
abzgl. Bestandswald	-32.057	gem. Tabelle 25	69
Bilanz	-2.378	oder knapp ein Viertel Hektar Waldverlust – selbst bei Anrechnung der „Maßnahmegebiete“	

„Kein Quadratmeter“ (Partsch) ist etwas gänzlich anderes. Dabei ist noch gar nicht daran gedacht, wie ein „Waldmeister-Buchenwald“-Fleckchen von 758 m² unter dem Siedlungsdruck von 3.100 unmittelbar benachbarten Bewohnern nach kurzer Zeit aussehen wird.

Die Website zum „Großen Frankfurter Bogen“ (GFB) zeigt in einer Schienenverkehrs-Liniengrafik auf, wie weit das Wachstumsgebiet reichen soll:



An der von Frankfurt nach Süden führenden Main-Neckar-Bahn ist Zwingenberg ganz unten als südlichster ‚Außenposten‘ eingetragen, weil der nur stündlich verkehrende RE 60 von dort in 29 Minuten Frankfurt erreicht. Darmstadt ist nicht eingetragen, wohl weil der besagte RE 60 vom Hauptbahnhof nach Frankfurt nur 19 Minuten benötigt. Die S-Bahn (S 3 von Darmstadt nach Frankfurt) ist aus anderem Grund nicht als rote Linie bis Darmstadt verlängert: mit einer Fahrzeit von 38 Minuten zwischen den Hauptbahnhöfen Darmstadt und Frankfurt verfehlt sie die GFB-30-Minuten-Grenze klar. Deshalb erscheint hier Erzhausen als Grenzort.

Nun liegt das Ludwigshöviertel nicht am Hauptbahnhof, sondern weitab. Wäre es durch innerörtlichen ÖPNV so mit dem Darmstädter Hauptbahnhof zu verknüpfen, dass die 30 Minuten Anforderung des „Großen Frankfurter Bogens“ einzuhalten ist?

Die Linie 3 durch Bessungen hindurch benötigt heute ab Lichtenbergschule 19 Minuten zum Hauptbahnhof, hinzu kämen 2 bis 3 Minuten Verlängerung ins neue Quartier, insgesamt also 21 bis 22 Minuten. Berücksichtigt man nur ca. 5 Minuten Umsteigezeit am Hauptbahnhof, so käme man via Linie 3 und RB 60 in **48 Minuten** zum Frankfurter Hauptbahnhof. Das sprengt die 30-Minuten Grenze des „Großen Frankfurter Bogens“ klar.

Würde man hingegen eine direktere Straßenbahn aus dem Ludwigshöviertel zum Hauptbahnhof via Heidelberger- und Rheinstraße konzipieren, so wäre das die Linie 1, nun abgeklemmt von Eberstadt und neu im LHV (an der ausgebauten Wendeschleife Tonakademie) startend. Sie benötigt ab Lincoln-Siedlung 13 Minuten. Zuzüglich 3 Minuten ins LHV und 5 Minuten Umsteigezeit am Hauptbahnhof ergeben bei Weiterfahrt mit dem RE 60 eine Reisezeit zum Hauptbahnhof Frankfurt von 40 Minuten. Auch damit wird also die 30-Minuten-Fahrtzeit-Anforderung gerissen, aber ein Reisezeitvorteil von 8 Minuten gegenüber der Linie 3 erzielt.

Sind es diese 8 Minuten Fahrzeitverkürzung tatsächlich wert, dass man den Wald entlang der Cooperstraße rodet, Eberstadt von der Linie 1 abhängt, nur um eine unbekannte Pendlerzahl aus einer Darmstädter Randlage nach Frankfurt zu schaffen, die angesichts der klar verfehlten 30-Minuten-ÖPNV-Fahrtzeitgrenze eher das Auto nutzen wird?

All dies muss Spekulation bleiben, weil die Planfeststellungsunterlagen zur Ludwigshöhbahn weder Verkehrsanalyse noch Verkehrsprognose, weder Fahrgastpotentialanalyse noch ein daraus abgeleitetes zukünftiges ÖPNV-Liniennetz liefern. Es rächt sich, dass die Ideen zur Verkehrsinfrastruktur in der Rahmenplanung Bessungen-Süd von 2011 nicht ergebnisoffen geprüft, sondern einseitig auf die Straßenbahn-Spange entlang der Cooperstraße verengt wurden, weil man das Wachstum der Rhein-Main-Region prioritär im Kopf hat. Die Alternativen liegen auf der Hand:

- Die Idee des Rahmenplans Bessungen 2011 zu einem Shuttlebus zwischen Lincoln-Siedlung und LHV war nicht schlecht, weil dieser Bus beide Quartiere durch die innere Linienführung näher und dichter erschließen und mit der leistungsfähigen Straßenbahntrasse in der Heidelberger Straße attraktiv verknüpfen würde. Dafür könnte die bestehende Cooperstraße genutzt werden. Die mit diesem Bus verknüpfte leistungsfähige Nord-Süd-Straßenbahntrasse führt mit der Eberstädter Linie 1 direkt zum Hauptbahnhof, aber auch mit den Linien 6,7 und 8 direkt zu den Gewerbegebieten im Norden (Merck und Knell).
- Wären Stadt und HEAG mobilo dem Vorschlag der Westwaldallianz von 2012 mit einer Weststadt-Straßenbahn gefolgt, so würde auch das Gewerbeband der Weststadt über den Shuttle-Bus und diese Darmstädter Straßenbahn-Haupttrasse feinteilig erreicht. Eine Straßenbahn aus dem LHV heraus via Cooperstraße kann aber nicht gleichzeitig all diese Relationen (Hauptbahnhof, Gewerbe Nord, Gewerbe Weststadt) bedienen. Deshalb dürften Zubringer via Bus oder Rad zur Heidelberger Straße die bessere Lösung sein.
- Eine einfache Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis zu einer Wendeschleife in der ehemaligen Jefferson-Siedlung bindet das neue Quartier an das reich mit wohnbezogener Infrastruktur ausgestattete Bessungen sowie die Darmstädter City an.
- Die TU-Lichtwiese ist vom LHV per ÖPNV selbst bei Verlängerung der Linie 3 nur unattraktiv über den City-Umweg zu erreichen. Abhilfe könnte eine Verlängerung der R-Buslinie dorthin via Böllenfalltorweg schaffen.

MS | 29.01.2023