Bürgerinitiative Pro-Lichtwiese

(Sprecher: Paul Bernd Spahn, Ohlystraße 74, Darmstadt)

An den Präsidenten
Von Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement
Herrn Burkhard Vieth
Wilhelmstraße 10,
65185 Wiesbaden

30. April 2018

Betreff: Straßenbahnstrecke zum TU-Campus Lichtwiese in Darmstadt; insbesondere Mängel des NKK

Prüfung weiterer Kriterien der Förderwürdigkeit.

Ihr Schreiben vom 27.4.2016 an die HEAG mobilo GmbH (Dr. Wolfgang Schwanzer)

Unser Schreiben vom 3.2.2017 an Sie.

Mail von Herrn Bertram am 9.2.2017 an Herrn Spahn

Schreiben von Herrn Vieth am 24.11.2017 an Frau Nehmzow

Sehr geehrter Herr Präsident,

vielen Dank für Ihr Schreiben und die darin enthaltenen Klarstellungen über den Prüfungsumfang bzgl. Nutzen-Kosten-Untersuchung vom 15.02.2016 der HEAG mobilo zur Lichtwiesenbahn. Leider konnten unsere Zweifel an der ordnungsgemäßen Ausarbeitung des Lichtwiesenprojekts in der Zwischenzeit nicht beseitigt werden. Auch haben wir die von Ihnen angekündigte Stellungnahme von HEAG mobilo zu unseren Ausführungen bisher nicht erhalten. Wir müssen unsere Argumentation daher ohne Kenntnis dieser Stellungnahme weiter entwickeln:

1. Mängel des Verfahrens beim Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Projekts

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) des Vorhabenträgers war zwar ein Thema in der Erörterung des Planfeststellungsantrages, jedoch nicht deren Gegenstand. Die Leiterin des Erörterungstermins hatte hierzu folgenden Hinweis gegeben (Protokoll S. 74):

> *„Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und die Einhaltung der Haushaltsgrundsätze, die Sparsamkeit, die übrigen Haushaltsgrundsätze etc., spielen im Planfeststellungsverfahren aus rechtlicher Sicht überhaupt keine Rolle…*
>
> *Relevant im Planfeststellungsverfahren ist die Frage, ob die Mittel für die Finanzierung des Vorhabens überhaupt bereitstehen. Wenn die Mittel nicht bereitstehen, gibt es kein*

Planfeststellungsinteresse und insofern auch kein Verfahren. Wenn aber die Mittelbereitstellung gesichert ist, dann ist damit die Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zunächst einmal beendet…

Bei der Planrechtfertigung stellt sich die Frage: Wie wird das riesige Verkehrsbedürfnis, das die Universität durch die 10.000 Studierenden und Beschäftigten erzeugt, überhaupt bewältigt? … Da kann sich der Vorhabenträger auf die NKU stützen, er muss es aber nicht. Die in der NKU erhobenen Zahlen können auf diesem Wege benutzt werden, um die Planrechtfertigung zu begründen. Die NKU selbst ist aber nicht Gegenstand des Verfahrens."

Wir konnten in Folge bei der Anhörung beim RP in Darmstadt durch die Aussagen der Vertreter der von HEAG mobilo und des ZIV, den Eindruck gewinnen, dass z.B. technische Eingangsdaten (wie etwa die fehlerhafte Bildung eines Mittelwertes aus verschiedenen Fahrgastzählungen) nicht zu den Prüfungsaufgaben des RP gehört. Ansonsten wäre ja, wie auch nun im PTV-Gutachten erwähnt, die Vernachlässigung der erheblich geringeren Fahrgastzahlen in den Semesterferien aufgefallen[1]. Wir sind in unserer Mail vom 14.11.2017 davon ausgegangen, dass auch Sie die NKU nur auf verfahrenskonforme Durchführung des Projekts prüfen.

Nun sieht das Haushaltsgrundsätzegesetz in § 6, Abs. 2 vor, das für „alle finanzwirksamen Maßnahmen ... angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen" sind. Das gilt zwar nicht unbedingt für das Planungsverfahren, wohl aber für Stadtkämmerer und für alle Bundes- und Landeszuschüsse bewilligenden Träger öffentlicher Haushalte. Es kann unter rechtlichen Aspekten nicht angehen, dass sich jede dieser für die Freigabe von Haushaltsmitteln zuständigen Instanzen auf ein Gutachten beruft, das im Zuge der Vorbereitungen des Projekts von einem interessengebundenen Auftraggeber eingeholt wurde. An irgendeiner Stelle muss der Mittelgeber nachfassen und ggf. unabhängige Gutachter hinzuzuziehen, wenn ernste Zweifel am ermittelten NKK auftauchen und begründet werden können.

Im Übrigen lag zum Zeitpunkt der Erörterung der NKU-Bericht den Einwendern noch nicht vor, er wurde erst nach diesem Termin von HEAG mobilo auf deren Website veröffentlicht. Auch dies kann man als Verfahrensfehler ansehen.

2. Sachliche Mängel bei der Ermittlung des Nutzen-Kostenkoeffizienten (NKK)

Die Schwächen der NKU herauszuarbeiten und zu begründen war einer der Ziele unserer Arbeit als BI – neben der Entwicklung von alternativen, zukunftsweisenden Verkehrskonzepten bei Berücksichtigung von innovativen Technologien (neue Verkehrsmittel; künstliche Intelligenz; digitale Navigationswerkzeuge; „*on-demand*"-Steuerung, Punkt-zu-Punkt-Verkehrssysteme der nächsten Generation; S-Bahn-Ringkonzept ergänzt durch Zubringerbusse (*e-shuttles*) als erweiterungsfähiges dezentralisierendes Modell für Darmstadt[2]; sowie

[1] Die Vertreter des ZIV kamen bei der Anhörung bzgl. dieser Frage auch sehr in Verlegenheit.

[2] Ergänzend wäre hier anzufügen, dass die Stadt Darmstadt beim dritten Bürgerforum zum Masterplan 2030+ am 24.04.2018 im Vortrag von asp Architekten, Stuttgart, als wachsende „Sternstadt" oder als „wachsende Ringstadt" zu Diskussion gestellt wurde. In der Schlussrunde wurde als Ergebnis des Abends unmissverständlich festgestellt, dass Darmstadt bis 2030 nur als Ringstadt mit bis zu 23.000 Personen weiter wachsen kann. Hierfür sind mit dem Bahnring vom Südbahnhof über den Hauptbahnhof, Nordbahnhof, Ostbahnhof und Bahnhof Lichtwiese ideale Voraussetzungen gegeben. Dieses U kann im Süden z.B. durch eine Elektrobuslinie geschlossen werden. Die vorhandenen Bahnhöfe sollten durch mehrere Bahnhöfe ergänzt werden, die als Docking-Stellen für Zubringerbusse

schließlich die Integration des MIV mit dem ÖPNV). Relevant für die Bewilligung von Haushaltsmitteln für ein Einzelprojekt wie die Lichtwiesenbahn, das leider völlig außerhalb solcher umfassenden zukunftsweisenden Verkehrskonzepte steht, ist jedoch vornehmlich der Nachweis seiner Wirtschaftlichkeit, die von uns nach wie vor bestritten wird.

a) Fehlerhafte Fahrgastzahlen -

Wie Ihnen bereits detailliert ausgeführt, geht die NKU 2016 von einer Nachfrage von 6.000 Fahrgästen im Jahresmittel aus.[3] Mit dieser Zahl kommt das ZIV bei 43 Wochen zu 5 Tagen auf ein Jahresergebnis von 1.290.000 Fahrgästen. Eine Korrektur für die vorlesungsfreie Zeit wurde dabei nicht vorgenommen.

Wir haben uns daher erlaubt, eigene Erhebungen der Fahrgastzahlen durchzuführen und fotografisch zu dokumentieren. Des Weiteren bestehen erhebliche Zweifel an der Projektion der Fahrgastzahlen in die Zukunft. Sie halten einem Plausibilitätstest nicht Stand. Die Ergebnisse dieser Überlegungen und Recherchen wurden Ihnen früher bereit detailliert dargelegt[4] und brauchen hier im Einzelnen nicht wiederholt werden. Nach Korrektur um diese statistisch verzerrten Ausgangszahlen reduziert sich der NKK allein wegen falscher Fahrgastzahlen auf einen Bereich von 0,64 bis 0.75.

Als Folge dieser Zweifel hatte die DADINA für die vergangenen Wintersemesterferien 2018 eine Fahrgastzählung in Auftrag gegeben. Es muss verwundern, dass Frau Baudezernentin Boczek diese bisher noch nicht vorhandene – und überhaupt erste Fahrgastzählung für die Semesterferien – auf die kommenden Sommersemesterferien 2018 verschoben hat. Offenbar besteht die Besorgnis, dass sich die von der BI berechneten erheblich geringeren Fahrgastzahlen vor der Förderzusage durch Ihr Haus bestätigen könnten.

Weiterhin fällt auf, dass die HEAG mobilo die Verkehrsdichte der Busse zur Lichtwiese jüngst gesteigert hat. Man hat offenbar eingesehen, dass es problematisch ist – und die Berechnungen der BI mittelbar bestätigen würde –, wenn in den Ferien nur 4 Busse pro Std. zur Lichtwiese fahren – statt 10 Busse pro Std. während der Vorlesungszeit. Daher wurde das Angebot in den Wintersemesterferien 2018 verdoppelt, um einen entsprechend hohen Bedarf zu suggerieren. Als Folge fuhren während dieser Zeit sehr viele leere oder fast leere Busse zur Lichtwiese, was wir fotografisch dokumentieren konnten.

Wir haben die leeren oder fast leeren Busse, die im Laufe eines Vormittags zur Lichtwiese fahren, stichprobenartig für Sie erfasst und zusammengestellt[5]. Ein erster Auszug aus dieser Dokumentation liegt dem Schreiben als Anlage bei. Damit können wir klar aufzeigen, dass die Auslastung in den Semesterferien erheblich geringer ist als während Vorlesungszeit und somit der für die NKU verwendete Mittelwert von 6.000 Fahrgästen pro Tag deutlich unterschritten wird. Allein damit sinkt der NKK unter 1,0, wie bereits in unseren früheren Stellungnahmen ausgeführt.

---

dienen. Die Lichtwiesenbahn ist in diesem Konzept überflüssig, da die Studierenden vom Hauptbahnhof und anderen Orten kommend die Lichtwiese über die S-Bahn schneller erreichen können.

[3] Dies bestätigt auch das zusätzliche Gutachten von PTV auf Seite 16.

[4] *These 1: Wirtschaftlichkeit der Lichtwiesenbahn und ihre Förderwürdigkeit*, Diskussionspapier der BI Pro-Lichtwiese, August 2017.

[5] Zwischen 7.41 Uhr bis 13.41 Uhr fahren ca. 5,5 Std x 8 Busse/Std = 44 Busse. 25 Busse davon waren so gut wie leer. Dies entspricht ca. 56%.

b) Nicht-plausible Zahlen für die Umsteiger vom MIV auf den ÖPNV

Seit unserem Schreiben an Sie vom 3.2.2017 haben wir uns naturgemäß weiter mit der NKU beschäftigt insbesondere mit der bei weitem wichtigsten Nutzenkomponente, den Umsteigern vom PKW auf den ÖPNV. Diese Komponente macht allein ca. 80% des Nettogesamtnutzens des Projekts aus[6].

Der Ermittlung dieses Nutzens liegt angeblich eine Simulation über den Einzugsbereich der Lichtwiesenbahn zu Grunde. Für jeden Außenstehenden bleibt eine solche „Simulation" naturgemäß eine „*black box*", in die wir mit unseren Mitteln nicht einsehen konnten. Trotz dieser Abschottung der Nutzenkomponente „PKW-Umsteiger" konnten wir die Ergebnisse freilich einer Plausibilitätsprüfung unterziehen. Selbst für günstigste Annahmen für den durch eine Streckenverlängerung von einem Kilometer bewirkten Umstieg von PWK-Fahrern auf den ÖPNV sinkt der NKK danach auf ca. 0,60.

Das Projekt ist somit erwiesenermaßen nicht förderungswürdig.

Da wir diese Plausibilitätsüberlegungen bisher nicht publiziert haben, sollen sie im Folgenden etwas detaillierter dargelegt werden.

In Tabelle 12 des NKU-Berichts (S. 40) wird behauptet, die Anzahl der Fahrten im MIV je Werktag gingen im Mitfall um 378 zurück, die Fahrten im ÖV nähmen ungefähr im gleichen Umfang (381) zu. Eine Begründung für diese erhebliche tägliche Verlagerung vom MIV zum ÖV wird nicht gegeben. Sie ergibt sich auch nicht „einfach so" aus dem möglicherweise zugrunde gelegten Verkehrsmodell.

Eine für die weitere Berechnung des NKK besonders relevante Zahl findet sich in der letzten Zeile dieser Tabelle 12: „MIV-Verkehrsleistungen in Personen-km/Werktag" mit der Quantifizierung auf 8.973. Dividiert man diese angeblich wegfallenden Personenkilometer durch die zuvor angegebene Anzahl der wegfallenden MIV-Fahrten, so ergibt sich eine **durchschnittliche Fahrtenlänge von 23,7 km** (= 8.973/378). Auch für diese mehr als erstaunliche Zahl wird keine Begründung geliefert.

Das ist wohl auch kaum möglich. Denn wie soll eine 1,1 km lange Straßenbahn-Neubaustrecke zahlreiche MIV-Fahrten von durchschnittlich fast 24 km ersetzen? Selbst über die Streckenlänge der künftigen Linie 2 zwischen Hauptbahnhof und Lichtwiese verlängert sich das geplante ÖPNV-Angebot lediglich auf ca. 4,8 km und nicht auf 24 km. Auch die Herkunft der Fahrgäste zur Lichtwiese lässt eine solche Streckenlänge der angeblich durch das neue ÖPNV-Angebot ersetzten MIV-Fahrkilometer nicht zu: Die Verkehrspinne auf S. 39 des NKU-Berichts zeigt, dass drei Viertel der Lichtwiesenrelationen im Stadtgebiet Darmstadt liegen und somit wesentlich kürzere Strecken abdecken – eine darüber hinausgehende „Netzwirkung" ist also ebenfalls ausgeschlossen.

Auf Blatt 11 der Anlagen zum NKU-Bericht werden die angeblich eingesparten MIV-Verkehrsleistungen von 8.973 Personenkilometern pro Werktag in 2.243.000 eingespar-

[6] Nur am Rande sei erwähnt, dass die „Standardisierten Bewertung", für im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu finanzierenden Verkehrsprojekte angewendet wurde, maßgebliche Prinzipien des Haushaltsgrundsätzegesetzes verletzt (insbesondere die Bruttoveranschlagung – die NKU saldiert Nutzen und Kosten – oder die Vollständigkeit und Einheit – die NKU lässt Kosten unberücksichtigt, die in Nebenhaushalten anfallen). Die Schwächen des Verfahrens sind in Fachkreisen unbestritten. Zudem wurde das Verfahren im März 2017 geändert.

te PKW Betriebskilometer/Jahr umgerechnet. Daraus wird dann eine Summe von € 606.000 eingesparten PKW-Betriebskosten abgeleitet.

In der abschließenden Berechnung des NKK (Tabelle 12, S. 48; bzw. E1, S. 81) sind diese € 606.000 der mit Abstand wichtigste Nutzenfaktor – und zugleich der Nutzenfaktor ohne jede Begründung. Selbst wenn man die längste Strecke zugrunde legt, auf der die Lichtwiesenbahn betrieben wird (4,8 km Streckenlänge der zukünftigen Linie 2 statt der in der Berechnung zugrunde gelegten 23,7 km), reduzieren sich die Ansätze – bei Beibehaltung des (unbegründeten) Rückgangs von 378 MIV-Fahrten/Tag – wie folgt:

Ersetzte MIV-Fahrtenlänge (km)	23,7	⇨	4,8
Wegfallende Fahrten im MIV je Werktag	378	⇨	378 (unverändert)
MIV Personen-km/Werktag	8.973	⇨	1.814
PKW-Betriebskosten (T€/Jahr)	606	⇨	120
NKK	**1,66**	⇨	**0,59**

Der vom NKU-Bericht ermittelte NKK ergibt sich also vor allem aus einer unrealistischen Annahme zu den Fahrtenlängen, die angeblich durch die Lichtwiesenbahn ersetzt werden. Der näher an der Realität orientierte, in der vorstehenden Tabelle abgeschätzte NKK verschlechtert sich zudem weiter, weil auch den Nutzenpositionen „Unfallschäden“ und „CO_2-Emissionen“ die überhöhten Annahmen zu wegfallenden MIV-Fahrten zugrunde liegen. Soweit dieser Einwand zum Zähler des NKK-Bruchs.

c) Zusammenfassung der Nutzenkomponenten

Lässt man die Kostenseite einmal außen vor und beschränkt sich lediglich auf die bewerteten Nutzen für das Projekt, so ergibt sich folgendes Gesamtbild:

Nutzen-Kosten-Indikator	**Mitfall NKU 2016**	**Mittels Korrekturfaktoren angepasst *)**	
Korrekturfaktoren für Reisezeit)*		*0,557*	*0,608*
Reisezeitdifferenzen im ÖV			
- Schüler	1,26	1,26	1,26
- Erwachsene	239,47	133,38	145,60
Saldo der Pkw-Betriebskosten	605,69	120,00	120,00
Korrekturen für PKW-Umsteiger		*(siehe vorstehende Berechnung)*	
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur des ÖV im Ohnefall	11,11	0	0
Saldo der ÖV-Gesamtkosten ohne Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur des ÖV im Mitfall	-287,2	-287,20	-287,20
Saldo der Unfallschäden	100,23	55,83	60,94
Saldo der CO2-Emissionen	81,81	45,57	49,74
Saldo anderer Emissionskosten	20,43	11,38	12,42
Summe der monetär bewerteten Einzelnutzen-Salden = Nutzen in T€/Jahr	772,80	80,22	102,76
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur des ÖV im Mitfall = Kosten in T€/Jahr	466,8	466,80	466,80
Nutzen-Kosten-Verhältnis	**1,66**	**0,17**	**0,22**
*) Zu den Details siehe unser Papier "These 1: Wirtschaftlichkeit ...", *op.cit.*			

d) Kosten

Was den Nenner des NKK-Bruchs angeht, also den Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur, so nennt die NKU auf S. 11 eine Investitionssumme für die zweigleisige Trassierung von 11,432 Mio. Euro. In Blatt 12m der Anlagen wird gar nur eine Summe von 10,523 Mio. Euro angesetzt, aus der sich dann ein Kapitaldienst von € 466.800 /Jahr ergäbe. Dieser wurde auch bei der Berechnung des NKK im Nenner eingesetzt.

Bereits beim Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren vom 6.12.2016 war unwidersprochen von einer Investitionssumme von 16,8 Mio. Euro die Rede. Es ist evident, dass die sich daraus ableitenden wesentlich höheren Kapitalkosten den NKK weiter eklatant verschlechtern.

Bei all dem wird für die Lichtwiesenbahn selbst ohne die Risiken auf der Kostenseite real ein so miserabler NKK erreicht (ca. 0,2 siehe nebenstehende Tabelle), dass eine Finanzierung des Vorhabens aus unserer Sicht völlig ausgeschlossen sein muss.

Auch führt das Verfahren der „Standardisierten Bewertung“ dazu, dass der NKK durch die Saldierung von Kosten mit bewertetem Nutzen mathematisch verzerrt wird. Ein Übriges tut die Vernachlässigung von mit dem Projekt verbundenen Kosten, die in Nebenhaushalten versteckt sind, etwa für Sicherungsmaßnahmen gegen elektro-magnetische und akustische Störungen oder Vibrationen im Umfeld von sensiblen Forschungseinrichtungen[7], für den Umbau der Mensa oder für die zusätzlich erforderlichen Verkehrsmittel. Berücksichtigt man allein die offenbar erforderliche Anschaffung von drei zusätzlichen Straßenbahnen für das Projekt, so darf man getrost von einer Investitionssumme von rund 30 Millionen Euro ausgehen. Die Verengung des Blickwinkels auf die reinen Baukosten und deren gesonderte Bezuschussung verstellt damit den Blick auf die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojekts.

3. Fehlende Anbindung des Bahnhofs TUD Darmstadt

Hessen Mobil hat gefordert, dass die Trasse der Lichtwiesenbahn bis zum Bahnhof Lichtwiese zu sichern ist (Schreiben vom 7.4.2016, S. 2, Ziff. c):

> Sie schrieben damals: *„Zur Wahrung der Option auf eine spätere Weiterführung zur RB-Station Lichtwiese sollte die dafür erforderliche Trasse gesichert werden.“*

Auch von vielen Einwendern wurde eine solche Verlängerung gefordert; als TÖB hatte insbesondere die IHK eine solche Verlängerung ins Zentrum ihrer Einwendungen gestellt (Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren, Protokoll S. 7).

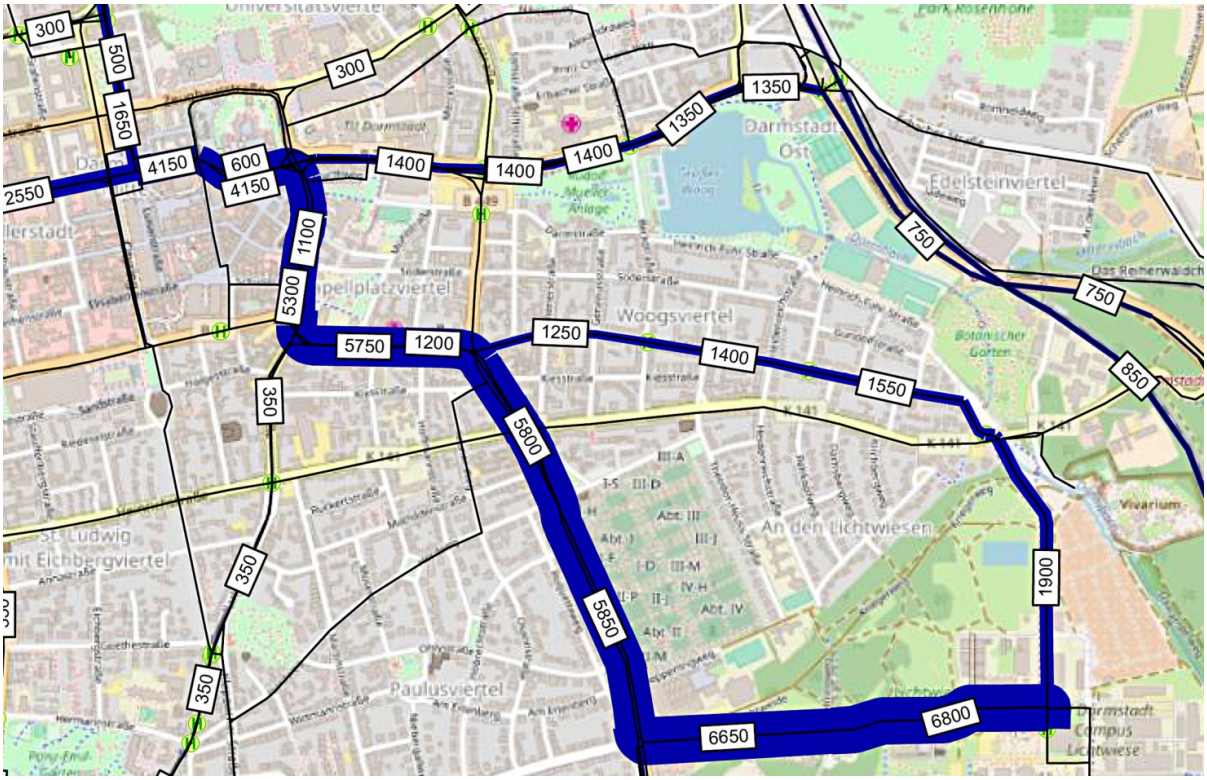
Zu diesen Forderungen konnte im Erörterungstermin keine qualifizierte Aussage gemacht werden, weil die NKU eine solche Verlängerung nicht einbezieht.

Herr Heß (Fahrgastverband Pro Bahn und ehemaliger Mitarbeiter bei der Planfeststellungsbehörde) hatte detailliert dargelegt, warum der Ostbahnhof als Umsteigeknoten zur Innenstadt wenig funktional sei, u.a. weil Fahrgäste nach Einstellung der HEAG-Linie zum Ostbahnhof auf „unzuverlässige“ und nur in längeren Takten betriebene Regionalbusse verwiesen werden (S. 51 des Protokolls).

---

[7] TU-Präsident Frömel hat eine Lösung bereits angedeutet: „Für die Messanlagen, für die es unter Umständen Probleme hätte geben können, bauen wir ein neues Labor in einiger Entfernung zur Trasse. „Echo-Online“, 20.12.2017. Man kann diese (Neben)-Kosten natürlich völlig losgelöst vom Projekt sehen, selbst wenn sie klare Folgekosten sind. Jedenfalls sind sie nicht in den NKK eingeflossen.

Im Erörterungstermin wurde vom Vorhabenträger erklärt, dass es keine belastbaren Fahrgastpotential-Daten für eine Verlängerung der geplanten Straßenbahn zur Odenwaldbahn gäbe. Erst im November 2017 wurde vom Büro Habermehl & Follmann eine Untersuchung nachgetragen, die aber keine Auswirkung mehr auf die Planung gehabt hat:



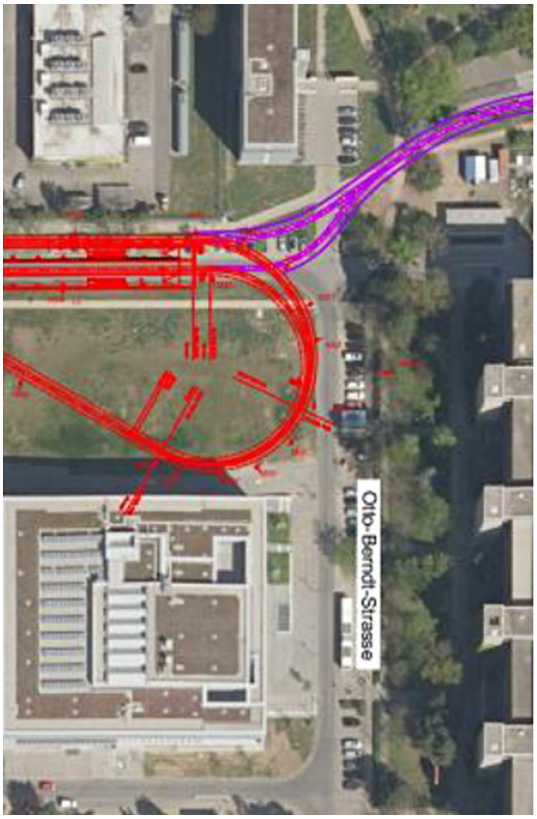
Ausschnitt aus „Räumliche Verteilung Ein- und Aussteiger Hst. Mensa Lichtwiese, Mitfall“, Habermehl & Follmann, Stand 11/2017.

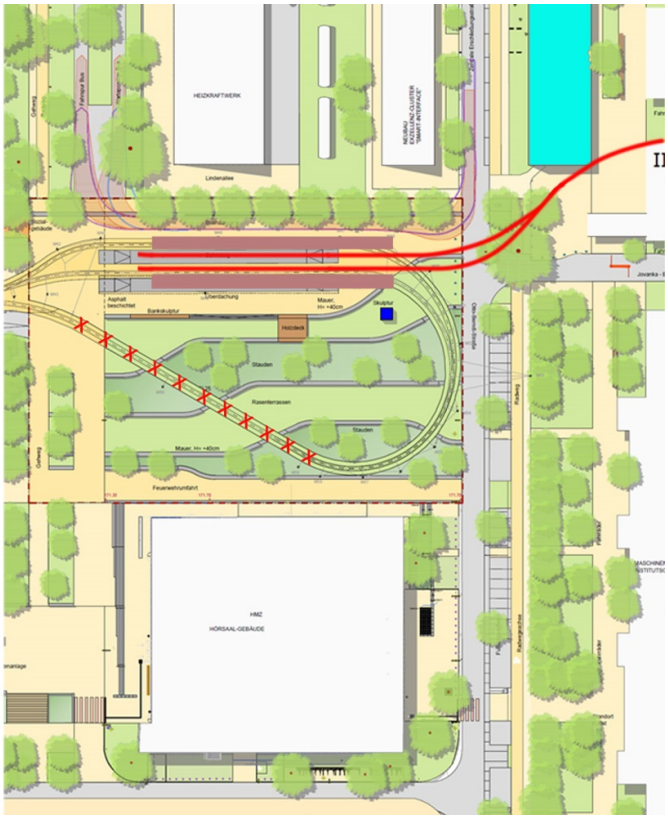
Auch diese Untersuchung krankt vor allem an dem Mangel, dass der Haltepunkt Lichtwiese nicht berücksichtigt ist. Dennoch wird ein erhebliches Fahrgastpotential von Fahrten von/zur TU-Lichtwiese über die Odenwaldbahn angenommen, die dieses Ziel ohne Verlängerung der Straßenbahn zum RB-Haltepunkt nur umwegig erreichen können. Eine in der Zukunft mögliche engere Vertaktung auf der Odenwaldbahn bis zum Haltepunkt Lichtwiese wurde in dieser Untersuchung ebenfalls nicht berücksichtigt.

Der Vorhabenträger konnte zu all dem lediglich auf eine (nicht vorgelegte) „Zusicherung“ der TU verweisen (S. 52 des Protokolls, Herr Dillmann / HEAG mobilo):

> *„Es gibt auch die Zusicherung der Universität, die wir schriftlich vorliegen haben, dass die Fläche, die eine Straßenbahn braucht, um zu dem Haltepunkt der Odenwaldbahn zu kommen, freigehalten wird.“*

Zum einen ist diese „Zusicherung“ planungsrechtlich nicht relevant. Zum anderen widerspricht der Freiflächenplan, den die TU zum Planfeststellungsverfahren eingereicht hat und der auch die Planungsabsichten der TU zur weiteren baulichen Entwicklung auf dem Lichtwiesengelände wiedergibt, dieser angeblichen „Zusicherung“. Er sieht an dieser Verlängerungstrasse ein weiteres Gebäude vor, das im nachstehenden Plan in Türkis hervorgehoben ist. Dies Gebäude würde selbst eine eingleisige Verlängerung unmöglich machen.





Links die in einer Präsentation des Vorhabenträgers im Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren dargestellte Verlängerungsoption zum RB-Haltepunkt Lichtwiese nördlich der Maschinenbau-Gebäude; rechts der von der TU vorgelegte Freiflächenplan mit Überlagerung einer möglichen Verlängerung nebst Hervorhebung des störenden, von der TU geplanten Baukörpers (in Türkis).

Mangels Erstreckung des Planfeststellungsantrages auf die Verlängerung zum RB-Haltepunkt Lichtwiese konnte diese vielfach geforderte und wichtige Netzverknüpfung nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses werden. Für eine zukunftsfähige Entwicklung des Öffentlichen Nahverkehrs in Darmstadt ist das ein erheblicher Mangel, der auch später kaum geheilt werden kann. Denn es droht seitens der TU eine Verbauung der erwogenen Verlängerungstrasse, zudem wäre ein aufwändiger Umbau der Endschleifenanlage erforderlich (siehe obige Überlagerung in den Freiflächenplan der TU).

Zudem wurde der Bau des RB-Haltepunktes Lichtwiese seinerzeit mit hohem öffentlich gefördertem Mittelaufwand durchgeführt. Er hat bislang offensichtlich nicht die darin gesetzten Erwartungen erfüllen können – auch weil es an einer attraktiven Verknüpfung in den TU-Bereich hinein fehlt. Dieser Mangel kann und muss mit einer Verlängerung der Straßenbahntrasse geheilt werden, was sich schon aus dem Prinzip der Netzverknüpfung im ÖPNV ergibt.

Deshalb müssen aus unserer Sicht schon jetzt die nötigen Konsequenzen durch Hessen Mobil mittels einer Verweigerung der finanziellen Förderung des Projekts gezogen werden.

Im Übrigen ist noch zu erwähnen, dass die Fahrgäste der Odenwaldbahn durch das nicht Vorhandensein des Haltepunktes Bahnhof Lichtwiese in der Simulation noch am Ostbahnhof austeigen müssen und somit künstlich über die Stadtmitte auf die Lichtwiesenbahn geleitet

werden, was das Verkehrsaufkommen im Stadtzentrum erhöhen muss. Dem Fahrgastaufkommen für die Lichtwiesenbahn liegt somit eine fehlerhafte Simulation zu Grunde.

Ergänzend sei schließlich nachgetragen, dass die FDP-Fraktion in Darmstadt sowohl im Bauausschuss als auch im Offenlegungsbeschluss zur Änderung des Flächennutzungsplan beantragt hatte, die Trasse zum Bahnhof Lichtwiese im Flächennutzungsplan zu sichern. Dies wurde leider von der Mehrheit abgelehnt. Wir müssen daher davon ausgehen, dass es im Darmstädter Stadtparlament keine Mehrheit für die von Ihnen als erforderlich angesehene Voraussetzung für eine Förderung gibt und somit ein weiterer Grund besteht, den Antrag auf Förderung abzulehnen.

4. Aussicht auf nachträgliche Planänderung mit Rückwirkung auf den NKK

Als letzten Punkt möchten wir erläutern, weshalb wir die NKU vom 15.2.2016 für völlig unbrauchbar halten. Sie müsste für einen Förderantrag grundlegend neu überarbeitet werden.

Laut NKU sollen beide Linien – die Linie 2 und der K-Bus – die Lichtwiese zeitgleich versorgen. Beide Linien halten vor dem neuen Hörsaal und Medienzentrum, das ca. 1.000 Personen fasst. Bei Ende einer Veranstaltung ist also eine wartende Straßenbahn mit maximal 230 Plätzen schnell besetzt. Der wartende oder folgende K-Bus wird somit ebenfalls gefüllt werden, da niemand auf die in 7,5 Minuten oder 15 Minuten folgende Straßenbahn warten wird. Zusätzlich muss der K-Bus dann noch die Fahrgäste von TUD Standort Botanischer Garten aufnehmen. Die Fahrgäste aus dem anschließenden Woogsviertel werden dann nur geringe Chancen haben, diesen Bus zu benutzen, und müssen mindestens 15 Minuten auf den folgenden warten, in der Hoffnung dort einen Platz zu finden.

In der Sondersitzung des Bauausschusses am 22.11.2017 zur Lichtwiesenbahn wurde dieses Problem von Herrn Tim Huss (SPD) angesprochen. Schon der gesunde Menschenverstand legt nahe, dass es bei Inbetriebnahme der Lichtwiesenbahn weiterhin zu überfüllten K-Bussen kommen muss.

Aus mehreren Gesprächen konnten wir mitnehmen, dass dies natürlich auch den Planern und HEAG mobilo bekannt ist. Man denkt offenbar darüber nach, den K-Bus nach Fertigstellung der Lichtwiesenbahn nicht mehr bis zum Campus Lichtwiese einzusetzen, sondern am Botanischen Garten enden zu lassen. Nur so lässt sich das Problem überfüllter K-Busse lösen. Daher hat es uns auch nicht verwundert, dass Herr Kalbfuss und Herr Dirmeier (HEAG mobilo) in der Bauausschusssitzung zu diesem Thema geschwiegen haben. Nur Herr Efinger, Kanzler der TU Darmstadt, hat versucht die Situation zu beschönigen, indem er putative Annahmen über das Verhalten der Studierenden traf, die dieses Problem angeblich nicht aufkommen lassen.[8]

Aus den mit uns geführten Gesprächen konnten wir entnehmen, warum das Problem mit dem K-Bus derzeit nicht offen thematisiert werden darf. Eine Änderung der Linie K würde zum jetzigen Zeitpunkt eine Überarbeitung der NKU erforderlich machen. Daher muss das Thema bis zur Zeit nach der Genehmigung des Förderantrags gleichsam „unter dem Tisch bleiben".

Dankenswerterweise hat Frau Lau (Vorsitzende der Stadtverordnetenfraktion „Uffbasse"), die sich mit Herrn Hang ihrer Fraktion sehr engagiert in das Thema Lichtwiesenbahn eingearbeitet und hierüber mehrfach mit HEAG mobilo diskutiert hat, in einer Diskussion zur Lichtwiesenbahn in Facebook Darmstadt öffentlich mitgeteilt, dass der K-Bus nach Finanzierung

[8] Sinngemäß legte er dar, dass man heute länger auf dem Campus verweile und nicht gleich nach einer Veranstaltung, auch wenn Sie am Nachmittag liegt und keine weiteren Veranstaltungen geplant ist, in den ÖPNV steige, um in die Stadtmitte oder nach Hause zu fahren.

der Lichtwiesenbahn natürlich nur bis zum Breslauer Platz fahren soll, „(s)onst würde ja echt keiner auf die Bahn umsteigen.“ Dieser Facebook-Eintrag bestätigt nur unsere Erwartungen.

Wir gehen davon aus, dass Hessen Mobil schon aus diesem Grund vor Bearbeitung des Förderantrags eine Überarbeitung der NKU bzgl. der Linienführung des K-Busses fordern muss.

Alle diese Ihnen zur Kenntnis gebrachten Einwände gegen die Lichtwiesenbahn – und viele darüber hinaus gehenden Bedenken – hat die BI in den vergangenen 1 ½ Jahren in verschiedenen Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern der Stadt zu Tage gefördert und mit den lokalen politischen Entscheidungsträgern diskutiert. Darüber hinaus haben wir konstruktive Gegenvorschläge in die Diskussion eingebracht, die hier nichts zur Sache tun. Wir bedauern sehr, dass in Darmstadt „Bürgergespräche“ – wie an diesem Beispiel deutlich wird – nur formal geführt wurden und auf die politische Willensbildung wenig Einfluss haben.

Wir sind der Meinung, dass die Lichtwiesenbahn aus der Sicht des Landes Hessen nicht als „kleines Projekt“ behandelt werden darf, dessen Förderantrag man jetzt nur noch durchwinkt, sondern insbesondere im Hinblick auf offenkundige Mängel der NKU und wegen des weitergreifende, zukunftsweisende und tatsächlich innovative Verkehrskonzepte blockierenden Charakters des Projekts einer ernsten Nachprüfung unterzieht.

Wir vertrauen hierbei auf Ihre qualifizierte Behandlung der Angelegenheit.

Mit freundlichem Gruß

Eva Nehmzow,
Sprecherin der Bürgerinitiative

Paul Bernd Spahn,
Sprecher der Bürgerinitiative

Marcus Müller,
Mitglied der Bürgerinitiative

Michael Siebert,
Mitglied der Bürgerinitiative

Unterstützer des Schreibens *(Zeichnungsfrist: 27.-29. April 2018)*:

Joerg Fischer (Oberstudienrat i.R.)

Dipl.-Ing. Wieland Flecken (Ministerialrat i.R., ehem. Bundesrechnungshof, United Nations, European Space Agency) und Katrin Flecken

Dr. Ilse Hamsch und Dr. Karl H. Hamsch (Arzt)

Dipl.-Betriebswirt Florian Hamsch (Werbung/Marketing)

Dipl.-Ing. Hans-Henning Heinz (Architekt)

Karl-Wilhelm Heselmann

Dr. Kerstin Jung (Diplom-Biologin)

Dipl.-Ing. Karl-Theodor Kanka (Baudirektor i.R.; Städtebau-Architekt)

Dipl.-Ing. Marcus Müller (Bauingenieur)

Dr. Ernst Richter (Zahnarzt) und Gunda Richter-Ganskow

Michael Siebert (Soziologe; ehem. Bürgermeister der Stadt Darmstadt) und Monika Honekamp-Siebert

Prof. Dr. Paul Bernd Spahn (Hochschullehrer i.R., Goethe-Universität Frankfurt; ehem. OECD, IWF, Weltbank) und Sigrid Spahn (Malerin)

Prof. Dipl.-Ing. Herbert von Wehrden (Architekt) und Gudrun von Wehrden

Dipl.-Ing. Michael Ziemeck (Verkehrsingenieur, Deutsche Bundesbahn)

Inge und Arnold Zörgiebel. „Diese Bahn koppelt den Kreis Darmstadt –Dieburg von der City und Hauptbahnhof ab. Wir wollen das nicht.“

Verteiler:

1. Hessisches Ministerium der Finanzen, Dr. Thomas Schäfer (per Brief)
2. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Tarek Al-Wazir (per Brief)
3. Regierungspräsident Darmstadt, Heinz Seeger, Heinz.Seeger@rpda.hessen.de
4. Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement,
   Gerd Riegelhuth, gerd.riegelhuth@mobil.hessen.de;
   Dr. Wolfgang Schwanzer, wolfgang.schwanzer@mobil.hessen.de
5. Die Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Darmstadt, stavo@darmstadt.de
6. Der Oberbürgermeister der Stadt Darmstadt, Jochen Partsch, oberbuergermeister@darmstadt.de
7. Der Stadtkämmerer, André Schellenberg, stadtkaemmerer@darmstadt.de
8. Der Bürgermeister der Stadt Darmstadt, Rafael Reißer, buergermeister@darmstadt.de
9. Die Baudezernentin der Stadt Darmstadt, Barbara Boczek, dezernatIII@darmstadt.de
10. Die HEAG mobilo, Michael Dirmeier und Matthias Kalbfuss, info@heagmobilo.de
11. Zentrum für integrierte Verkehrssysteme, Dr. Peter Sturm, sturm@ziv.de
12. Hessischer Rechnungshof, poststelle@rechnungshof.hessen.de
13. Bund der Steuerzahler Hessen e.V., presse-hessen@steuerzahler.de
14. Darmstädte Echo
15. Frankfurter Rundschau
16. FAZ
17. IHK