

# Konzept einer Lichtwiesenbahn–Alternative

---

## Kritik der aktuellen Planung

Einer der fragwürdigsten Aspekte der aktuell geplanten „Lichtwiesenbahn“ ist aus meiner Sicht, dass der lediglich 1,1 km lange Neubaustrecken-Abzweig zur TU Lichtwiese nur um den Preis eines ansonsten redundanten Betriebs auf bereits belasteten Strecken zu haben ist. Für die kurze Stichtanbindung sollen dann die zusätzlichen Bahnen ca. 3.750 m auf Strecken fahren, die bereits gut bedient werden.

Da zwei sieben-Minutentakte auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Jahnstraße kaum machbar und finanzierbar sein werden (in Starklastzeiten wäre ein sieben-Minutentakt zum Böllenfalltor und einer zur Lichtwiese nötig), wird es zur Ausdünnung der Straßenbahnanbindung zum Böllenfalltor kommen. Dieser Knoten verlangt aber einen dichten Takt, damit möglichst vielen Buseinpendlern eine attraktive Umsteigemöglichkeit in die Stadt angeboten werden kann. Gute ÖPNV-Angebote für den Haupt-Einpendlerstrom aus dem Osten Darmstadt sind eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Lösung des Problems, dass die meisten Arbeitsplätze im Zentrum sowie im Westen der Stadt liegen, die Pendler hingegen hauptsächlich aus den östlichen Gebieten kommen.

Selbstverständlich ist auch ein elementares Gebot jeglicher ÖPNV-Planung, dass man immer auf gute Netzverknüpfungen zu achten hat, verletzt, wenn die Lichtwiesenbahn nicht bis zum Haltepunkt der Odenwaldbahn geführt wird. Der im Zuge der Planungsdiskussion angeführte Einwand, am Haltepunkt Lichtwiese würden nur 156 Personen am Tag aussteigen, weshalb ein Durchbau der neuen Straßenbahn nicht lohne, ist aus mindestens vier Gesichtspunkten inakzeptabel:

- Zum einen sollte man sich fragen, warum die Fahrgastprognosen nicht realisiert werden konnten, die den Bau dieses Haltpunktes mit Kosten von über 2 Mio. € begründet hatten, und aus der sich aufdrängenden, aber nie durchgeführten Analyse Konsequenzen ziehen. Immerhin ist diese Verbindung zwischen Hauptbahnhof und TU-Lichtwiese die schnellste von allen.
- Zum anderen ist natürlich jede Netzverknüpfung mit Fahrgastzuwächsen verbunden, so dass sich ein Argumentieren mit Ist-Daten verbietet.
- Ferner ist angesichts des Erfolgs der Odenwaldbahn eine Taktverdichtung begründet und anzustreben, so dass diese Strecke noch attraktiver werden kann.
- Und schließlich böte die Heranführung der Straßenbahn an den Odenwaldbahn-Haltepunkt Lichtwiese die Möglichkeit, dass Einpendler aus dem Odenwald diese Straßenbahn nützen können, um über die neue attraktive Strecke in die Stadt zu gelangen. Eine solche Nachfrage würde zudem die Strecke auch im Gegenstrom zu den Studentenfahrten stärker auslasten.

In der Vorplanungsphase wurde noch eine alternative Führung der Neubaustrecke durch das Gervinerviertel erwogen. Diese Variante wurde aber alsbald vor allem mit dem Argument verworfen, dass eine Einfädelung der Straßenbahntrasse in die Rossdörfer Straße an deren Enge auf dem ersten Abschnitt ab Roßdörfer Platz scheitern müsse. Dieser nicht ganz falsche Gedanke hat dann aber jedes weitere Nachdenken über bessere Lösungen abgeschnitten.

Das ZIV-Gutachten, mit dem die Lichtwiesenbahn-Planung im Jahre 2013 begann, nennt explizit die *beiden* Standorte der TU, an denen mit einem „starken Anstieg der Studierendenzahlen“ zu rechnen sei und die deshalb besser mit öffentlichem Nachverkehr versorgt werden müssten: Lichtwiese und Botanischer Garten (S. 9). Es ist offensichtlich, dass mit der jetzt verfolgten Planung der Standort „Botanischer Garten“ nicht bedient wird. Ergo müssen weiterhin Busse dessen Bedienung sicherstellen.

Überhaupt ist der Aspekt, den eine hoch verschuldete Stadt selbstverständlich in ihre Planungen einfließen lassen müsste, dass eine leistungsfähigere Straßenbahn-Neubaustrecke möglichst viele

aktuell angebotene Bus-Bedienungen ersetzt, eklatant ignoriert. Während die geplanten Lichtwieselinien redundant über die Nieder-Ramstädter Straße fahren sollen, muss das Gervinusviertel unverändert mit Bussen angebunden werden. Das kostet also im laufenden Betrieb doppelt – und das sind langfristig die entscheidenden Kosten, die aus keinem Bundesprogramm subventioniert werden. Ein Ersatz von Bussen (auf der K-Linie mit weiteren Einsatz- und Verstärkungsbussen) ist auch anzustreben, um den Luisenplatz zu entlasten.

## Eine Alternative

Ich möchte eine Trassenvariante vorschlagen, die eine Überlastung vorhandener Strecken vermeidet, vorhandene Buslinien wirksam und kostensparend durch die leistungsfähigere Straßenbahn ersetzt und das ursprüngliche Ziel der Anbindung *beider* TU-Standorte (Botanischer Garten und Lichtwiese) sowie ihre hochwertige Verknüpfung mit der TU-Stadtmitte realisiert.

Diese Trasse wäre ab Haltestelle Schloss komplett als Neubaustrecke mit neuer Linienführung zu führen. Für den westlichen Ast ist der Betrieb bis zum Hauptbahnhof auf vorhandenen Strecken trotz partieller Redundanz mit anderen Linien sinnvoll, weil zwischen Hauptbahnhof und Schloss (... TU Stadtmitte, Kongresszentrum) abgesehen von der Verstärkungslinie 2 und der umwegigen Linie 3 bislang keine direkte Straßenbahnlinie ganztätig verkehrt. Verstärkungslinien zur Lichtwiese zwecks Verbindung der Hochschulstandorte könnten aber auch ab Darmstadtium/Schlossumfahrt starten. Natürlich ist auch dieser Vorschlag nicht frei von Problemen, die sich bei einer Straßenbahnplanung im bebauten Bestand immer stellen. Ich denke aber, dass Probleme wie wegfallende Parkplätze u.a. mit etwas Anstrengung lösbar sein werden und will mich hier nicht mit diesen Sekundärfragen befassen.

Mein Vorschlag geht dahin, die neue Straßenbahn ab Schloss die Landgraf Georg-Straße hinaufzuführen. Die ca. 3,6 km lange Neubaustrecke biegt nach Halt am Jugendstilbad (Anbindung der Uni-Institute um die FHG herum, die die aktuelle Lichtwiesenbahnplanung ebenso außen vor lässt), in die Beckstraße ein. Hier bedient ein Haltepunkt die Mathildenhöhe, das Elisabethenstift und den Woog. Die Trasse folgt dann der Rossdorfer Straße und ersetzt vollständig die bisherige K-Bus-Versorgung (*auf K- und KU-Bus kann wegen der Straßenbahnführung bis zum Hauptbahnhof komplett verzichtet werden, der weitere K-Bus-Ast in die Weststadt hinein müsste angesichts der dortigen Verdichtung und des dringenden Bedarfs an einer besseren Anbindung der Heimstättensiedlung sowieso durch eine bessere ÖPNV-Konzeption/Straßenbahn ersetzt werden*).

Nach der Haltestelle Breslauer Platz (Anbindung TU-Institute, Botanischer Garten und Vivarium) sollte eine Wendeschleife eingerichtet werden, um Straßenbahnzüge in Schwachlaststudienzeiten nicht unnötig bis zur Lichtwiese fahren zu müssen. Sodann kann die Trasse in Mittel- oder Seitenlage zur Eugen-Kogon-Straße direkt in das Uni-Quartier geführt werden. Hier ist (in Abhängigkeit von Konflikten mit störanfälligen Uni-Instituten) eine Haltestelle entweder am jetzigen Halt des K-Busses oder auf dem Gelände denkbar, das die aktuelle Planung mit einer Wendeanlage verbauen will.

Selbstverständlich endet diese Trasse mit einer Endschleife am Haltepunkt Lichtwiese der Odenwaldbahn. Das dortige Landschaftsschutzgebiet – schwächster Schutzstatus überhaupt – ist kein Grund, in eine bleibende Wiese kein Schienenrund zu bauen. Ehe hier ein fragwürdiger Naturschutzeinwand angebracht wird, ist die Stadt daran zu erinnern, dass sie im stark gefährdeten Westwald, für den sie einmal Bannwaldstatus beantragt hat, allerlei Straßen- und ICE-Trassen plant.

Michael Siebert, März 2018

Anlage: Trassenverlauf mit möglichen Haltestellen auf Stadtplan