

Jörg Muscheid
Ohlystraße 72
64285 Darmstadt

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung

17. November 2016

Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

**ÖPNV-Zuschuss des Landes Hessen
Ausbau der Straßenbahnlinie 2 („Lichtwiesenbahn“) in Darmstadt**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Stadt Darmstadt plant zusammen mit der HEAGmobilo die Anbindung des TU-Campus ‚Lichtwiese‘ an den ÖPNV. Die bisherige Buslinie (KU) soll durch eine neue Trassenführung der Straßenbahnlinie 2 (Lichtwiesenbahn) ersetzt werden. Die wesentliche Grundlage zur Finanzierung der Baumaßnahme ist der Zuschuss des Landes Hessen.

Ich schreibe Ihnen diesen Brief in Absprache und im Namen einer Gruppe Darmstädter Bürgerinnen und Bürger, die in dieser Investition den falschen Einsatz öffentlicher Mittel sehen. Wir schlagen eine nach unserer Auffassung verkehrspolitisch günstigere Alternative zu der geplanten Baumaßnahme vor.

Begründung unserer Einwendungen:

1. Kosten

- Die ursprüngliche Planung sah einen Betrag von 8,32 Mio. € für eine Strecke von 1330 m vor – mit Wendeschleife und ohne Fahrzeuge. (Nach Google Earth beträgt die Entfernung allerdings nur 1050 m).
- Die Kosten belaufen sich nach jetzigem Stand auf 16,7 Mio.€, wie oben mit Wendeschleife ohne Fahrzeuge.
- Nach inoffiziellem ‚on dit‘ und menschlichem Ermessen, wird dieser Kostenrahmen nicht eingehalten werden.

Seite 2 zum Schreiben an das HMWEVL vom 17. 11. 2016

- In der Summe sollen also nach dem bisherigen Planungsstand ca. 15,9 Mio. € für einen Kilometer der Trasse aufgewendet werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich anmerken, dass in jüngster Zeit in Mainz eine Linie über ca. 9200 m mit drei Wendeschleifen und einer Überführung für ca. 90 Mio. € gebaut wurde. Das entspricht einer Bausumme von ca. 9,8 Mio. €/km.

Die bedeutend höheren Kosten in Darmstadt resultieren unter anderem aus den Anforderungen der TU Darmstadt im Hinblick auf eine teilweise erschütterungsarme bzw. erschütterungsfreie Trassenführung im Bereich einzelner Institute. Eine Alternative zu dieser Planung – sie wird später aufgezeigt – könnte neben anderen Vorteilen diese Kosten erheblich reduzieren.

- Sollte die Lichtwiesenbahn gebaut werden, sind bei der heutigen Buslinie (K), - die dann wie bisher erhalten bleiben muss - Investitionen in Höhe von geschätzten 3 – 4 Mio. € erforderlich, da in Zukunft Elektrobusse zur Reduzierung der Schadstoffbelastung eingesetzt werden sollen – dies ist für Darmstadt geplant.

2. NKU-Faktor

Die Fahrgastzahlen wurden vor ca. drei Jahren durch das Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme (ZIV) im Rahmen der Machbarkeitsstudie ermittelt. Die Methoden der Erhebung waren im Hinblick auf eine differenzierte Ermittlung der Daten mehr als zweifelhaft (keine Differenzierung nach Zielen: Wohngebiete, Studentenwohnheime, zwei Gymnasien in der Nachbarschaft, TU-Institute).

In diesem Zusammenhang verweise ich auf einen absolut negativen - und für das ZIV peinlichen - Kommentar im ‚Darmstädter Echo‘ vom Januar 2016.

Der NKU-Faktor muss nach unserer Auffassung neu ermittelt werden.

Zum einen sollten die Fahrgastzahlen exakt und nachvollziehbar erfasst werden, zum anderen ist zu berücksichtigen, dass die Anbindung an das Böllenfalltorstadion – Spielstätte des SV Darmstadt 98 – über eine Haltestelle ‚Kletterhalle‘ entfallen wird. Der Neubau des Stadions wird an anderer Stelle erfolgen.

Langfristig rechnet die TU Darmstadt im Hinblick auf die demografische Entwicklung und veränderte Ausbildungsformate („Studium 4.0“) mit zurückgehenden Zahlen der Studierenden.

Abschließend betonen wir nochmals, dass wir es für zwingend notwendig erachten, die NKU-Grundlagendaten sauber und nachvollziehbar zu ermitteln und auf ihre Plausibilität zu überprüfen.

3. Alternativplanung

In der Machbarkeitsstudie wurde u. a. eine Trassenführung von der Haltestelle ‚Luisenplatz‘ durch die Roßdörfer-Straße untersucht. Bei dieser Streckenführung wurde aber nicht das Abbiegen der Linie 2 berechnet, sondern es wurde eine komplett neue Linie vom Hauptbahnhof bis zum Campus Lichtwiese hinzu-gefügt.

Diese – nach unserer Auffassung – sinnvolle Streckenführung wurde somit im Vergleich mit der ‚Lichtwiesenbahn‘ unnötig verteuert.

Die Streckenführung durch die Roßdörfer-Straße ist nach unserer Auffassung nur unzureichend analysiert und vorzeitig ‚ad acta‘ gelegt worden; einzelne Argumente sind nicht stichhaltig und im Einzelnen nicht nachvollziehbar.

Die Kosten für den Bau einer Bahn durch die Roßdörfer Straße dürften ca. 23,4 Mio. € für eine Strecke von ca. 2050 m betragen und damit bei knapp über 11,4 Mio. € pro Kilometer liegen. (Im Vergleich zu mehr als 15 Mio. € bei der ‚Lichtwiesenbahn‘)

Die erheblichen Einsparungen von Betriebskosten durch die Einstellung einer Buslinie (K) sind dabei nicht berücksichtigt; sie dürften bei ca. 400.000 € im Jahr liegen.

Bei der Bewertung der Investitionskosten für die ‚Lichtwiesenbahn‘ ist der folgende Punkt besonders wichtig:

Laut Magistratsbeschluss vom 24. 6. 2015 wird die neue Strecke ‚Lichtwiesenbahn‘ nur an Werktagen betrieben, d. h. an 104 von 365 Tagen verkehrt keine Bahn. Es kann in der vorlesungsfreien Zeit ebenfalls auf die Bahn verzichtet werden, da der noch bestehende K-Bus den Campus Lichtwiese wegen der weitaus geringeren Fahrgastzahlen problemlos bedienen kann. Grob (mit Sommer- und Winterferien) gerechnet ist die ‚Lichtwiesenbahn‘, fast in der Hälfte des Jahres unnötig bzw. nicht ausgelastet.

Die Bahn durch die Roßdörfer-Straße könnte hingegen an 365 Tagen verkehren und zwar für alle Bewohner des Woogs- und Gervinusviertels, für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem Campus Lichtwiese/Botanischer Garten und für die Studierenden.

Der bessere NKU-Wert für die ‚Lichtwiesenbahn‘ im Vergleich zur Variante ‚Roßdörfer-Str.‘ ist bei höheren Kosten der Trasse pro Kilometer, bei höheren Betriebskosten, geringerem Fahrgastaufkommen und geringeren Nutzungszeiten nicht nachvollziehbar.

Wir bezweifeln, dass das zeitlich begrenzte Fahrgastaufkommen bei der NKU-Berechnung entsprechend berücksichtigt wurde.

4. Kurzer Hinweis auf weitere Vorteile der Variante ‚Roßdörfer-Straße‘

Neben der nicht unerheblichen Kosteneinsparung pro Kilometer Bahntrasse, der besseren Anbindung des Woogs- und Gervinusviertels und des Entfallens einer Buslinie (K) könnten sich in Zukunft Vorteile bei einer Weiterentwicklung des ÖPNV im Darmstädter Osten ergeben.

Nicht zuletzt wird beim Entfallen der ‚Lichtwiesenbahn‘ eine Erhöhung des Gefährdungspotentials für die Schüler der Georg-Büchner-Schule vermieden; diese Gefährdung besteht schon jetzt in hohem Maße

5. Fazit

Wir sind der Auffassung, dass bei Realisierung der vorliegenden Planung zur ‚Lichtwiesenbahn‘ die Zuschüsse aus Steuermitteln des Landes Hessen nicht optimal eingesetzt werden.

Aus diesem Grunde bitten wir um eine vergleichende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, bei der u. U. die Kompetenzen des Hessischen Rechnungshofes genutzt werden sollten. Der Rechnungshof sollte unter dem Aspekt der optimalen Verwendung von Steuermitteln zu Rate gezogen werden. Diese Prüfung sollte nach unserer Auffassung nicht nur kurzfristige betriebswirtschaftliche Aspekte umfassen, sondern auch die langfristige Verkehrsentwicklung im Osten Darmstadts berücksichtigen.

Im Übrigen - dies betrifft nicht den jetzigen konkreten Stand der Planung – vermischen wir ein von der Technischen Universität Darmstadt entwickeltes Konzept, das auf neueren verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen zur Anbindung ihres Campus beruht; zumindest könnte der Einsatz von E-Bussen diskutiert werden.

Eine Kopie dieses Schreibens senden wir an den Hessischen Landesrechnungshof und die Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung Darmstadt

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Jörg Muscheid