

Paul Bernd Spahn, Ohlystraße 74, 64285 Darmstadt, pbspahn@mac.com

**Offener Brief zur Straßenbahnlinie 2
Von Darmstadt nach Schilda ist nicht weit!**

An die Darmstädter Stadtverordnetenversammlung
vertreten durch die Vorsitzenden der Fraktionen (per Email und Post)
und den Magistrat der
der Wissenschaftsstadt Darmstadt (per Post)
vertreten durch den Oberbürgermeister und andere Leitende von Dezernaten

cc: Darmstädter Echo (Redaktion)
Darmstädter Tagblatt (Redaktion)
FAZ (Redaktion Rhein-Main)

Darmstadt, den 12.05.15

Sehr geehrte Damen und Herren Stadtverordnete;
sehr geehrter Damen und Herren des Magistrats:

Die Darmstädter Lilien streben nach ganz oben! Gut so! Die politische Elite Darmstadts, quer durch die Parteienlandschaft hindurch – ausgenommen die notorischen Querulanten aus der politischen Schmuttel-Ecke –, scheint derweilen im Abseits zu wetteifern und holt sich Lehren bei den Schildbürgern. „Uffgebasst!“

Einer der Pläne unserer Stadtlenker ist die künftige „Erschließung“ des TU-Campus Lichtwiese (als ob der nicht längst erschlossen wäre). Das Aparte daran: Es wird wohl in Darmstadt den ersten Universitätscampus Deutschlands mit Straßenbahn geben. (Man stelle sich das mal auf dem Adorno-Platz der Frankfurter Universität vor!) Nein, im Ernst: Die Buslinie K ist ja „verspätungsanfällig“ und lässt sich schneller nicht mehr takten. Dafür gibt es ja die Standards gemäß NVP. (Anderswo ist man da flexibler, aber bei uns herrscht eben Ordnung.)

Konsequenz: Stellen wir doch besser die Buslinie K ganz ein (oder reduzieren sie möglichst einschneidend)! Dafür wird künftig die Straßenbahnlinie 2 auf der Höhe der Jahnstraße nach Osten abbiegen und nördlich der Sportanlagen des Hochschulstadions auf zweigleisiger Trasse zur „Erschließung der TU“ ansetzen. Nach ca. 1 km (oder 10 Minuten Fußweg) ist Schluss; dann kehrt sie wieder um. Für die einfache Strecke braucht sie nur zwei Minuten. Das ergibt immerhin eine Ersparnis von acht Minuten netto!

Dieses sensationelle Ergebnis erhalten Darmstadts Obere zum Schnäppchenpreis von geschätzten 8,3 Millionen Euro allein für die Trasse; dazu kommen noch rund 3 Millionen netto für Fahrzeuge. Klar, das Umfeld der Mensa muss auch noch etwas umgestaltet werden, aber was macht das schon: Die Mensa ist sowieso schon betagt und eine Sanierung ohnehin fällig, und so „sollten die entstehenden erheblichen Kosten auch nur zum Teil der Straßenbahn angelastet werden“ (Machbarkeitsstudie des ZIV vom 08.05.2013).

Und die lächerlichen Betriebskosten? Wer will denn da pingelig sein und genau nachrechnen, wo doch die Stadt das Geld hat und die Vorteile für die Studierenden auf der Hand liegen? Die Fahrgastzahl wurde schließlich blitzsauber mit einer RMV-Zählung aus dem Jahr 2010 belegt und mit dem kapitalen Bevölkerungsanstieg, dem wir entgegen bangen, extrapoliert. Aber sind die RMV-Angaben denn verlässlich? Liegt nicht an der Haltestelle Hochschulstadion noch die Georg-Büchner-Schule? Und gibt es in diesem Bereich nicht auch einige Wohnheime für Studierende? Und wie soll man die Nutzer von Sporteinrichtungen und im Sommer die Badegäste des Stadions kalkulieren (Anwohner und Besucher des Friedhofs einmal nicht gezählt)? Hierzu erklärt ZIV eigensinnig: „eine Differenzierung zu den Aussteigern an der Haltestelle Hochschulstadion liegt uns nicht vor“ (Email vom 5.2.2015 an einen der Verfasser). Aber das stellt die Seriosität der Studie natürlich keineswegs in Frage!

In den USA hätte man auf Kosten der Hochschule von der Straßenbahnhaltestelle zum Campus wohl einen Pendelbus (*shuttle*) eingesetzt – mit hoher Frequenz und Flexibilität bei den Haltestellen. (Die „elektromagnetische Verträglichkeit“ eines solchen Fahrzeugs ist übrigens unbestritten.) Das kann die TU nicht machen, weil sie keine Einnahmen aus Studiengebühren hat. Vielleicht aber wäre es möglich gewesen, zumindest vorübergehend einen Shuttle einzusetzen, um immerhin echte Nutzerzahlen für die geplante Strecke zu bekommen. Gewiss: Daran hätte man nichts verdienen können, und so wird wieder einmal der Steuerzahler ausgenommen – getreu nach Datterich: „Den kennt mer vielleicht melke ...“

Und was sagen die Darmstädter Bürger und Bürgerinnen dazu? Eine Umfrage ergibt, dass das Konzept mehrheitlich begrüßt wird. Man nimmt lieber Einschnitte bei den Kita-Plätzen, bei sozialen Leistungen, bei der Sanierung von Schulgebäuden und sonstiger kommunaler Infrastruktur in Kauf als auf die „Erschließung des Campus“ durch 1 km Straßenbahnlinie zu verzichten. Dadurch wird ja auch der Spaziergang über die Lichtwiese bei mit 50km/h vorbeirauschenden Straßenbahnen künftig noch viel aufregender. Und was macht es schon, wenn ein paar Bäume den elektrischen Oberleitungen weichen müssen? Letztere genügen ja allemal „hohen gestalterischen Ansprüchen“ (ZIV) und umweltverträglich ist das Projekt sicher auch. Keine Frage! (Sollen da nicht neulich ein Wachtelkönig und ein Feldhamsterpärchen gesichtet worden sein?)

Da ist der Weg von Darmstadt nach Schilda nicht weit. Wohl kaum noch was zu machen. Die Route ist schon abgesteckt! Selbst Datterich bekennt resignierend: „Ja, da wahß kah Staatsmann e gescheit Antwort druf.“ Vage Zuversicht ruht jetzt auf dem Planfeststellungsverfahren. Vielleicht darf ja dort noch nachgedacht werden!

Prof. Herbert von Wehrden und Prof. Dr. Paul Bernd Spahn, Ohlystraße.