

Bürgerinitiative Pro-Lichtwiese

(V.i.S.d.P.: Paul Bernd Spahn, Ohlystraße 74, Darmstadt)



Sperrfrist: 1. Februar 2017 (einschließlich)

PRESSEERKLÄRUNG

Die Lichtwiesenbahn als „Millionengrab“:

Mit „alternativen Fakten“ geplant!

Besorgte Darmstädter Bürger und Steuerzahler haben am 18. Januar 2017 eine „Bürgerinitiative Pro-Lichtwiese“ gegründet.

Als Sprecher wurde gewählt: Paul Bernd Spahn, Darmstadt

Als Sprecherin wurde gewählt: Eva Nehmzow, Darmstadt

Die Initiatoren der Bürgerinitiative halten es für notwendig, die Öffentlichkeit und die politischen Entscheidungsträger auf die horrende Verschwendung von Steuermitteln hinzuweisen, die das Projekt kostet. Eine teure Infrastruktur (Investitionskosten ca. 30 Mio. Euro) wird für eine effektiv nur 460 Meter im Jahresmittel genutzte Strecke vorgehalten; die Zeitersparnis im Vergleich zum Fußweg beträgt nur 7-8 Minuten. Von den Investitionskosten könnte man die 40 E-Busse kaufen, die die HEAG mobilo bis 2025 benötigt. Das würde die Schadstoffbelastung der Stadt deutlich senken.

Von den jährlichen Betriebskosten des Straßenbahnprojekts von 1,8 Mio. Euro könnte man Eltern mit Kleinkindern die Gebühren für ca. 1.700 Kita-Plätze erlassen.

(Wir bitten die Spezialisten, die Berechnungen zu überprüfen und ggf. zu widerlegen.)

Hinzu kommen tiefe Eingriffe in Natur und Umwelt. Wir wundern uns und sind tief enttäuscht, dass gerade ein Grüner Oberbürgermeister Zerstörung von Natur forciert.

Insgesamt hat die Bürgerinitiative 15 gewichtige Gründe, die Straßenbahn über die Lichtwiese abzulehnen. Diese sind in der Anlage näher ausgeführt.

Die Bürgerinitiative möchte den „Schildbürgerstreich Lichtwiesen-Straßenbahn“ zu Gunsten eines zukunftsfähigen E-Bus-Konzepts verhindern und wird das Projekt ggf. vom Verwaltungsgericht überprüfen lassen.

Die Bürgerinitiative ist über die Web-Adresse <http://pro-lichtwiese.de> zu erreichen.

Verteiler:

1. Darmstädter Echo, Annette Wannemacher, awannemacher@darmstaedter-echo.de; Daniel Baczyk, dbaczyk@darmstaedter-echo.de; Patrick Körber, pkoerber@darmstaedter-echo.de
2. Frankfurter Allgemeine Zeitung, Rainer Hain, darmstadt@faz.de
3. Hessischer Rundfunk, Hessenschau, onlineredaktion@hessenschau.de
4. Bund der Steuerzahler Deutschland e.V., Berlin, info@steuerzahler.de
5. Bund der Steuerzahler Hessen e.V., Wiesbaden, presse-hessen@steuerzahler.de
6. Deutscher Städtetag, post@staedtetag.de
7. Hessisches Ministerium der Finanzen, Dr. Thomas Schäfer (per Brief)
8. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Tarek Al-Wazir (per Brief)
9. Hessisches Ministerium für Wissenschaft und Kunst, Boris Rhein (per Brief)
10. Regierungspräsident Darmstadt, Heinz Seeger, Heinz.Seeger@rpd.hessen.de
11. Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement, Gerd Riegelhuth, gerd.riegelhuth@mobil.hessen.de; Dr. Wolfgang Schwanzer, wolfgang.schwanzer@mobil.hessen.de
12. Die Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Darmstadt, stavo@darmstadt.de
13. Der Oberbürgermeister der Stadt Darmstadt, Jochen Partsch, oberbuergemeister@darmstadt.de
14. Der Stadtkämmerer, André Schellenberg, stadtkammerer@darmstadt.de
15. Der Bürgermeister der Stadt Darmstadt, Rafael Reißer, buergermeister@darmstadt.de
16. Der Präsident der TU Darmstadt, Professor Dr. Hans Jürgen Prömel, praesident@tu-darmstadt.de
17. Die HEAG mobilo, Michael Dirmeier und Matthias Kalbfuss, info@heagmobilo.de
18. Zentrum für integrierte Verkehrssysteme, Dr. Peter Sturm, sturm@ziv.de

Bürgerinitiative Pro-Lichtwiese

(V.i.S.d.P.: Paul Bernd Spahn, Ohlystraße 74, Darmstadt)

Im Januar 2017



Fünfzehn gute Gründe gegen die Lichtwiesen-Straßenbahn

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt und die HEAG mobilo planen eine 1,3 Kilometer lange Straßenbahnlinie von der Haltestelle Hochschulstadion bis in die Mitte des Campus Lichtwiese. Davon entfallen 200 Meter auf die Abzweigung in den Lichtwiesenweg und eine Wendeschleife.

Im Rahmen des Erörterungstermins des Planfeststellungsverfahrens zur Lichtwiesenbahn konnten gewichtige Bedenken der Bürger und flagrante Ungereimtheiten nicht beseitigt werden. Widersprüchlichkeiten wurden deutlich, blieben aber unbeachtet. Daher haben besorgte Bürger der Stadt die Bürgerinitiative „Pro-Lichtwiese“ gegründet, die sich für den Campus mit Freizeitwert einsetzt.

Wir sind davon überzeugt, dass sich eine Umsetzung des Projekts aus vielen Gründen verbietet, im Besonderen der schönere Nutzen, mangelnde Sicherheit, mögliche Haftungsansprüche der TUD, schwere Eingriffe in die Umwelt und Nachteile für andere Verkehrsteilnehmer.

Ziel der Bürgerinitiative ist es, die Öffentlichkeit über Nachteile und Ungereimtheiten des geplanten Straßenbahnprojekts zu informieren und Anregungen zu geben, über Alternativen zum Erhalt des Naherholungsgebiets Lichtwiese nachzudenken.

Im Einzelnen gibt es gegen das Straßenbahnprojekt folgende Einwände:

1. Fehlende Grundversorgung; geringer Auslastungsgrad

Straßenbahnen eignen sich hervorragend für den Anschluss bevölkerungsreicher Stadtviertel an ein bestehendes Verkehrsnetz. So gesehen wurde die Chance, das Woogsviertel zusammen mit dem TUD Campus Lichtwiese mitzuerschließen, vertan. Ein Projekt mit hohen Kapitalkosten ist nur für eine Grundversorgung mit hohem Auslastungsgrad vertretbar. Dies ist bei dem Projekt Lichtwiesenbahn nicht der Fall. Die geplante Ausbaustrecke von nur 1,1 km wird im Jahresmittel **effektiv nur zu 42% genutzt** (Semesterferien; Wochenenden). Die vergleichsweise hohen Projektkosten von ca. 30 Mio. Euro (Tabelle 1) müssen daher auf eine faktisch genutzte Strecke von nur 460 Metern bezogen werden (ca. 65,200 Euro/m). Der Zeitgewinn gegenüber dem Fußweg zur jetzigen Haltestelle Hochschulstadion beträgt dabei nur etwa 7-8 Minuten netto.

Tabelle 1: Investitionskosten

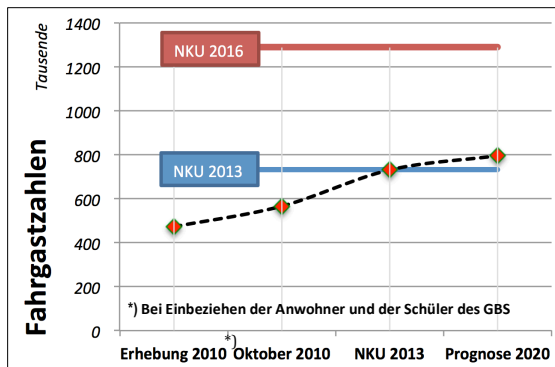
	Million €
Reine Baukosten (Stand: 2015)	15,0
Zuzüglich:	
a) Erhöhung Baukosten (2% p.a., bis 2018)	1,0
b) 10% Zuschlag für Planung und Vorbereitung	1,6

c) Unvorhergesehenes (10%)	1,8
d) Zusätzliche Anforderungen aus dem Abstimmungsprozess mit Grundstücksbesitzer Technische Universität Darmstadt (geschätzt)	0,5
e) Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes, Grünflächen und der städtebaulichen Belange (geschätzt)	0,6
Fahrzeuge	
Drei Straßenbahnen mit Anhänger	10,5
Investitionskosten	31,0
- Neun Busse	-2,9
Investitionskosten (bei Wegfall der Busse)	28,1

2. Jämmerliches Nutzen-Kosten-Verhältnis

Kein Wunder, dass das Verhältnis von Nutzen zu Kosten (NK) bei dem schlechten Auslastungsgrad erbärmlich ist! Zwar wird offiziell ein NK-Verhältnis von 1,66 gehandelt; dieses ist aber seit 2012 faktisch unverändert geblieben, obwohl sich die Kostenschätzungen für das Projekt bereits bis 2015 um zwei Drittel erhöht hatten. Eine sorgfältigere Analyse der Berechnungen entblößt empörende systematische Fehler und abstruse „alternative Fakten“. Allein die Fahrgastzahlen können nicht überzeugen und erscheinen deutlich überhöht (siehe Grafik 1). Die für die NK-Untersuchung (NKU) 2016 benutzten Zahlen liegen um 75% über denen der NKU für 2012.

Grafik 1: Projektionen der Fahrgastzahlen



Eigene Untersuchungen ergeben einen NK-Faktor von bestenfalls 0,92 für das Straßenbahnprojekt (bei wohlwollender Analyse), während der Koeffizient für eine E-Bus-Lösung bei 3,2 liegen dürfte.

3. Herabwürdigung des Campus und des international renommierten Skulpturengartens

Die TUD hat – wie viele amerikanische Universitäten – das besondere Privileg, ihren Lichtwiesen-Campus zugleich als fabelhaften Landschaftspark nutzen zu können, was zur Muße, Entspannung, Kommunikation und kreativer-reflexiver Reflexion einlädt. Auch der seine Freizeit gestaltende oder Erholung suchende Bürger profitiert von dieser Konstellation. All dies würde dem Straßenbahnprojekt dauerhaft geopfert. Der unter Beteiligung namhafter nationaler und internationaler Künstler geschaffene Skulpturengarten würde beschädigt.

4. Schädigung der Umwelt, Minderung des Freizeitwerts und Störung des Mikroklimas

Im Erläuterungsbericht zum Antrag auf Planfeststellung wird eigens auf projektbedingte „Gefährdungen des Grundwassers“, „Beeinträchtigungen des Mikroklimas und der luft-hygienischen Situation“ sowie die Minderung des Freizeit- und Erholungswerts durch „Verlust von Bäumen, Gehölzen, Gebüsch, Hecken und anderen Grünpflanzen“ sowie Veränderungen des Landschaftsbilds hingewiesen. Diese Bedenken wurden im weiteren Planungsverfahren einfach beiseite gelegt.

5. Nachteile für Studierende

Vordergründig werden größere Bequemlichkeit und Zeitgewinne für anreisende Studierende betont, obwohl Zeitgewinne wegen des Wegfalls der KU-Bus-Verbindung fraglich sind. Das eliminiert nun leider auch die Verbindung TUD/Alexanderstraße – Schloss. Deutlichere Nachteile für Studierende ergeben sich aber im Verhältnis zu flexibleren und kostengünstigeren Alternativen, insbesondere dem Einsatz von E-Bussen. Deren Takt und Routenführung können erheblich besser auf die unterschiedliche Bedarfslage angepasst werden, wodurch Zeitverluste minimiert werden. Nebenbei würde sich diese Alternative selbst dann noch rechnen, wenn jedem Studierenden beim Einsteigen in den Bus ein Gutschein über €3 für Mensa-Essen ausgehändigt würde.

6. Gefährdung von Forschung und Lehre

Natur- und ingenieurwissenschaftliche Forschung ist im Besonderen auf exakte Messergebnisse angewiesen. Messgeräte können durch Erschütterungen, elektromagnetische oder akustische Störungen im Bereich der erweiterten Trasse empfindlich beeinträchtigt werden. Solche Störungen werden von den Betreibern des Projekts in Abrede gestellt. Dennoch hat sich die Universität vorsichtshalber rückversichert, dass die HEAG mobilo (d.h. die Stadt) für potentiell eintretende Schäden aufkommt. Das macht das Projekt völlig unkalkulierbar.

7. Überholtes Verkehrskonzept

Die Lichtwiese, als Campus der TU mit Freizeitwert für alle, braucht Fantasie und Kreativität für eine zukunftsfähige Verkehrsanbindung. Eine Straßenbahn ist sinnvoll für den Hochleistungs-ÖPNV (Schnellbahnen). Das ist hier nicht der Fall. Für den Campus würde sich ein E-Bus-Konzept besser an die sich abzeichnenden Entwicklungen im Verkehrswesen anpassen (Einsatz von „autonomen Vehikeln“, d.h. selbständig fahrenden fahrerlosen Fahrzeugen). So etwas könnte man auch ohne große Investitionen rasch realisieren oder zumindest doch testen. Andernfalls könnte die schwere und teure Infrastruktur eines bereits jetzt gestrigen Straßenbahnprojekts schon bald auf dem Schrottplatz enden.

8. Folgeschwere Sicherheitsrisiken

Das zu errichtende zweispurige Gleisdreieck für die Lichtwiesenbahn liegt unmittelbar vor der Georg-Büchner-Schule, also an einem ohnehin neuralgischen, unfallgefährdeten Punkt. Das bedeutet eine zusätzliche Gefährdung von Leib und Leben unserer Kinder. Die Sicherheitslage vor der Schule muss sich zusätzlich verschlechtern, weil die bestehende Haltestelle Hochschulstadion in Richtung Innenstadt verlegt werden muss. Dies zwingt dazu, die Nieder-Ramstädter-Straße zu verbreitern und dabei den schützenden Grünstreifen vor der Schule zu beseitigen.

Weitere Informationen unter:

<http://www.gbs-online.de/?p=3020#more-3020>

9. Verfehlte Verkehrsplanung

Darmstadt benötigt eine leistungsfähige Verbindung der Landkreise mit den Arbeitsplätzen in der Stadt. Die vorhandenen Straßenbahnlinien verkehren größtenteils in Nord-Süd-Richtung; nur die Linien 9 (Griesheim) und 4/5 (Kranichstein) erschließen Gemeinden im Osten und Westen. Dringend benötigt wären zusätzliche Linien von Roßdorf über den Ostbahnhof, Hbf. nach Weiterstadt; und vom Bahnhof Lichtwiese durch das Woogsviertel in die Weststadt/Heimstätte. Die Mittel für die Lichtwiesenbahn fehlen dann später für eine weiträumig vorausschauende, nachhaltige, leistungsfähige ÖPNV-Planung.

10. Behinderungen des Pkw-Verkehrs

Durch das Abbiegen der Straßenbahn an der Haltestelle Hochschulstadion gibt es zusätzliche Ampel-Phasen im 3,5-Minuten-Takt. Dabei wird der über die Nieder-Ramstädter-Straße ein- und abfließende Pkw-Verkehr unterbrochen, und es kommt zu Zeitverlusten und Schadstoffbelastung. In Stoßzeiten könnten Rückstaus bis zur Kreuzung Heinrichstraße den Ost-West-Verkehr empfindlich stören. Außerdem werden Schleichwege durch die anliegenden Wohnviertel dort die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

11. Zeitverluste am Böllenfalltor

Durch den Wegfall der Linie 2 am Böllenfalltor kommt es zu Zeitverlusten beim Umsteigen von den vom Mühlthal her kommenden Bussen. Zwar ist deren Fahrplan auf die Linie 9

getaktet; bei allfälligen Verspätungen bildet die Linie 2 jedoch derzeit einen willkommenen Zeit-Puffer, der künftig wegfällt.

12. Zerschneiden des Freizeitparks und des Campus

Ein durch Ketten abgetrennter Bahnkörper führt entlang der meist genutzten Verbindung zum Hochschulbad und zu den Sportstätten. Hier fahren Kinder mit ihren Fahrrädern, andere spielen Fußball oder Disk-Golf, joggen oder üben Gymnastik. Diese räumlichen Zusammenhänge werden durch die geschützte Bahntrasse zerschnitten, was einen folgeschweren Eingriff in ein „gewachsenes“ Freizeit-Areal – auch in den Campus selbst – darstellt. Bei zu erwartenden Versuchen, die Absperrungen zu umgehen, sind Fußgänger, besonders aber Kinder, spontan gefährdet.

13. Weitere Belastung des Luisenplatzes

Durch die Lichtwiesenbahn kommt es zu keiner verkehrsmäßigen Entlastung des Luisenplatzes, da der K-Bus wegen ungünstiger Linieneinführung weiter betrieben werden muss. Im Gegenteil: Akzeptiert man einmal die unterstellte Steigerung der Fahrgastzahlen um 75%, so ist auch der Luisenplatz zusätzlich belastet.

Konzepte, die die von auswärts anreisenden Studierenden bei Umgehung des Luisenplatzes besser bedienen könnten, wie die Verlängerung des R-Busses, die Anmietung einer S-Bahn vom Hauptbahnhof zur Station Darmstadt Lichtwiese oder eine S-Bus-Linie, wurden nicht ernsthaft verfolgt.

14. Duplicierung des Bürgers und Steuerzahlers

Aus der Froschperspektive der Stadtoberen ist das Projekt hoch attraktiv; denn es gibt enorme Bund/Länder-Zuschüsse zu den Baukosten. Aus der Sicht des Bürgers und Steuerzahlers sind diese Zuschüsse zweifellos mitzudenken; denn sie kommen – wie alle andern Projektkosten auch – aus dem Steuersäckel.

Schließlich wäre das Geld für die 40 E-Busse, die die HEAG-mobilo bis 2025 benötigt, schon angespart und nicht für den Aberwitz eines 30 Mio. Euro teuren Projekts verschleudert. Auch für E-Busse hält das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Zuschüsse bereit. Man könnte dann alle innerstädtischen Buslinien früher elektrisch betreiben, was die Schadstoffbelastung der Stadt vermindert. Das ist besser als drohende Fahrverbote!

15. Neue Löcher im Stadt-Etat

Bleiben wir bei den Fröschen und ignorieren einmal ganz die Baukosten (75% der engeren Projektkosten in Höhe von 16,6 Mio. Euro): dann hat der Stadtkämmerer – zusätzlich zum ungedeckten Teil der Projektkosten – noch immer für einen Betriebskostenzuschuss von jährlich 654.000 Euro gerade zu stehen; auch wird das Defizit der HEAG mobilo steigen.

Die gesamten jährlichen Betriebskosten dürften bei 1,8 Millionen Euro liegen (siehe Tabelle 2). Mit diesem Betrag könnte man z.B. den Eltern von kleinen Kindern die Gebühren für rund 1.700 Kita-Plätze erlassen.

Tabelle 2: Jährliche Betriebskosten

	Tausend €
Saldo der ÖV-Gesamtkosten ohne Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur des ÖV (lt. NKU)	287,2
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur des ÖV (lt. NKU; = 4%)	466,8
Korrektur Kapitaldienst (+ Zinsen 3%)	350,1
Afa und Finanzierung von Straßenbahnen (4% Afa + 3% Zinsen) auf €10,5 Mio.	735,0
Summe	1.839,1

So viel zur *Planung*.

Zur *Realität*: Die geschätzten Projektkosten sind seit 2013 um viele Millionen Euro gestiegen. Seit 2015 ist keine Aktualisierung mehr erfolgt. Weitere Kostensteigerungen, die die Stadt allein zu tragen hätte, darf man wohl erwarten. Auch bei bislang verschwiegenen öffentlichen Neben- oder Folgekosten und den „üblichen Kostenüberschreitungssätzen“ ist später noch mit zusätzlichen Belastungen der Stadtfinanzen zu rechnen.

Jedenfalls „ehr wie net!“



Fortschritt?

Datterich dürfte den zweifelhaften Fortschritt dank der Lichtwiesen-Straßenbahn wohl mit Spott überzogen haben: „...wieviel dehde dann iwwer die Lichtwies rahse, die wo sonst ihr Lebdaag net iwwer die Lichtwies gerahst wehrn?“

Paul Bernd Spahn

Sprecher der BI Pro-Lichtwiese

pbspahn@mac.com

Eva Nehmzow

Sprecherin der BI Pro-Lichtwiese

eva.eva@gmx.de