

Eingabe an das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1

Darmstadt, 21. 03.2023

betr.: **Planfeststellungsantrag der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo GmbH für das Vorhaben „Anbindung des Ludwigshöhviertels“.**

Die unterzeichnenden Einwender wenden sich nicht gegen eine „Anbindung des Ludwigshöhviertels“, da dies neue Wohngebiet zweifellos einer Erschließung durch öffentlichen Nahverkehr bedarf.

Wir treten jedoch dafür ein, dass diese Anbindung durch eine Verlängerung der Bessunger Straßenbahntrasse (aktuell von der Linie 3 befahren) über die aktuelle (und rückzubauende) Wendeschleife an der Tonakademie hinaus bis zu einer neuen Wendeschleife in der Jefferson-Siedlung realisiert wird. Diese Straßenbahnverlängerung sollte durch einen Shuttle-Bus ergänzt werden, der das Ludwigshöhviertel mit der Lincoln-Siedlung verbindet, beide Quartiere feinteilig erschließt und mit dem leistungsfähigen Straßenbahnsystem der Nord-Süd Trasse (aktuelles Linienbündel 1-6-7-8) verknüpft. Dieser Vorschlag knüpft an die Variantendarstellung der Städtischen „Rahmenplanung Bessungen Süd“ von 2011 an und erscheint als die verkehrlich vorteilhafteste und zugleich wirtschaftlichste Variante. Damit wird die „Anbindung des Ludwigshöhviertels“ hochwertig und ausreichend realisiert.

Wir wenden uns gegen das Konzept einer neuen Verkehrsspanne zwischen Ludwigshöhviertel und Heidelberger Straße mit zweigleisiger Straßenbahntrasse, verlagerter Cooperstraße, diese erweitert um Gehwege, Radwege und Regenwasser-Versickerungsanlagen sowie eine separate Gelenkbus-Haltestelle für Schienenersatzverkehr. Dies Vorhaben ist überdimensioniert, verkehrlich nicht erforderlich und unwirtschaftlich. Insbesondere aber greift es massiv in den dortigen Wald ein. Es soll zudem weitere Straßenbauplanungen durch den Westwald westlich der Heidelberger Straße präjudizieren („Planstraße A“), die selbst nicht Verfahrensgegenstand sind, aber ebenso fragwürdig.

Der vorgeschlagene Shuttle-Bus – zukünftig ggf. auch ein autonomes Fahrzeug – kann auf der bestehenden Cooperstraßentrasse gefahren werden. Ebenso kann der zu erwartende Individualverkehr aus dem Ludwigshöhviertel (LHV) auf dieser bestehenden Straße abgewickelt werden, da zum einen das LHV „autoarm“ konzipiert sein soll und zum anderen die PKW im Quartier vornehmlich in Garagengebäuden untergebracht werden, die nur stark gedrosselte Verkehrsquellen darstellen.

Wir **beantragen die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens**, weil die eingereichten Unterlagen völlig unzureichend und ungeeignet sind, um eine sachgerechte Entscheidung treffen zu können:

- Es wurde keine Fahrgastpotentialanalyse vorgelegt, aus der sich die zu erwartenden Fahrgastzahlen im ÖPNV (nach Nutzung von PKW sowie der vorrangig gewünschten Räder) sowie wesentliche Fahrtenziele ableiten ließen.
- Es wurde – da vorgenannte Planungsgrundlage fehlt - auch keine Nutzen-Kosten-Untersuchung vorgelegt, aus der sich die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ableiten ließe.
- Es wurde kein Variantenvergleich durchgeführt - insbesondere auch nicht zu der oben genannten Variante aus der Rahmenplanung Bessungen Süd – in dem nachvollziehbar und nach allen relevanten Kriterien die in Frage kommenden Varianten zu bewerten gewesen wären.
- Es wurde kein Linienkonzept vorgelegt, das auf der beantragten Straßenbahninfrastruktur gefahren werden soll, obwohl dies – basierend auf Fahrgastpotentialen und bündelbaren Verkehrszielen – die Grundlage aller Planungen sein müsste.
- All diese fehlenden Planungsgrundlagen werden von den Antragstellern allein durch die bloße Behauptung einer hohen „Flexibilität“ ersetzt, ohne geprüft zu haben, ob etwa der vorgeschlagene Shuttle-Bus - oder gar Zukunftskonzepte autonomer Fahrzeuge – mit Verknüpfung zu dem auf verschiedene Ziele (Hauptbahnhof, Innenstadt) gerichteten leistungsfähigen Nord-Süd-Linienbündel eine wesentlich „flexiblere“ Anbindung des LHV leisten könnte.

Hilfswise **beantragen wir die Durchführung eines Erörterungstermins**, um die Einwendungen ergänzend erläutern und begründen zu können.

Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren „Anbindung Ludwigshöhviertel“

Inhalt

1	Eine volatil begründete Straßenbahn-Infrastruktur	2
1.1	Der beantragten Straßenbahn-Verbindungsspange fehlt die Planrechtfertigung	2
1.2.	Fehlende bzw. fehlerhafte Variantenabwägung.....	3
1.3.	Straßenbahnspange für den Betriebsstörungsfall?	5
1.4	Redundanzen im Straßenbahnsystem	6
2	Fehlplanungen in den Komponenten der Straßenbahn-Infrastruktur	8
2.1	Falsche Lage der Wendeschleife	8
2.2	Liniendurchbindung an der Tonakademie-Wendeschleife vorbei?.....	9
2.3	Überflüssige Haltestelle Cooperstraße	9
3	Politische und planerische Präjudizierungen.....	10
3.1	Planstraße A – ein verfahrensfremdes Projekt soll präjudiziert werden.....	10
3.2	Fehleinordnung des LHV als „Großstadtbereich“	11
3.3	Tricksereien mit § 33 BauGB	13
3.4	Sachfremde Einordnung in die regionale Entwicklungsplanung	14
3.5	Die örtliche Geologie verschärft die LHV-Baudichten	18
3.6	Präjudizierung des Entwässerungsfragments untere Cooperstraße	20
4	Fazit: Infrastrukturausbau ist kein all-you-can-eat-Buffer	25

1 Eine volatil begründete Straßenbahn-Infrastruktur

Die HEAG mobilo GmbH beantragt unter dem Titel „**Anbindung** Ludwigshöhviertel“, „die Planung und den Bau der Betriebsanlagen für Straßenbahnen festzustellen“ (Ziff. 1.2.1 des Erläuterungsberichts). Der gewählte Titel des Projekts deckt jedoch nicht das ab, was tatsächlich gewollt ist. Unter „Anbindung“ könnte man eine Verlängerung der Straßenbahntrasse in das Ludwigshöhviertel (LHV) hinein verstehen, die an die jetzige Linie 3 in Höhe der aktuellen Endschleife Tonakademie anschließt und im Plangebiet an einer neuen Wendeschleife Jefferson-Siedlung endet. Die ferner vorgesehene Verbindungsspange zur Heidelberger Straße ist jedoch von einer Einordnung als „Anbindung“ nicht gedeckt. Sie stellt ein eigenständiges Projekt dar, dessen Rechtfertigung besonders zu prüfen ist.

1.1 Der beantragten Straßenbahn-Verbindungsspange fehlt die Planrechtfertigung

HEAG mobilo beantragt mit der besagten Verbindungsspange die Planfeststellung einer Straßenbahn-Infrastruktur, für deren Nutzung sie erklärtermaßen **kein Betriebskonzept** hat. In der zugrundeliegenden Magistratsvorlage 2022.0274 heißt es auf S. 4 eindeutig:

Die Entwicklung konkreter Linienkonzepte ist nicht Teil dieses Projekts.

Im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsantrag wird dieser Tatbestand auf S. 7 etwas verklausulierter umschrieben:

Die Beantragung der Betriebs- und Liniengenehmigung für die neue Strecke gemäß § 9 PBefG erfolgt gesondert, da derzeit die Linienkonzepte im Rahmen der städtischen Nutzen-Kosten-Untersuchung noch finalisiert werden müssen.

Es fehlt damit an einer Planrechtfertigung. Die hier gewählte Reihenfolge – erst eine aufwändige und tief in Waldräume eingreifende Infrastruktur zu bauen, um sich hernach zu überlegen, wie man diese nutzen könne – stellt übliche solide Planungsabläufe auf den Kopf.

Das Zauberwort „Flexibilität“ muss die fehlende Konzeption ersetzen (Erläuterungsbericht S. 6):

Ziel ist es, mit dieser Infrastrukturplanung nicht nur ein Höchstmaß an Flexibilität für die Linienkonzepte zur Anbindung des Ludwigshöhviertels zu bekommen, sondern auch für zukünftige neue Verkehrs- und Linienkonzepte vorbereitet zu sein.

An keiner Stelle wird ausgeführt, welche Linienkonzepte durch die geplante Infrastruktur tatsächlich ermöglicht werden. So wird ersatzweise der freien Phantasie Tür und Tor geöffnet. Befürworter der Planung stellen sich zum Beispiel vor, die zukünftigen Ludwigshöhviertler könnten mit der Straßenbahn ins Staatstheater fahren oder Eberstädter könnten mit ihr zur Tonakademie gelangen (Leserbrief im DE vom 19.11.2022). Das sind individuelle Wunschvorstellungen, die man üblicherweise mit dem Taxi oder mit einem Rufbussystem befriedigen würde – nicht aber mit einer Straßenbahn, die darauf angelegt ist, große Nutzerzahlen auf hoch nachgefragten Strecken zu bündeln und zu bedienen.

Normalerweise ist es üblich, wesentliche Verkehrsziele aus den zu erschließenden Quartieren zu ermitteln, die Fahrgastpotentiale abzuschätzen, passende Linienkonzepte zu erarbeiten, zu prüfen, ob für diese Linien eine Straßenbahn als besonders leistungsfähiges Verkehrsmittel in Betracht kommt und schließlich den Nutzen der dafür erforderlichen Trassen in einer NKU zu ermitteln. An all dem fehlt es hier.

Eine NKU ist nicht zwingend Bestandteil eines Planfeststellungsverfahrens, sie dient aber dem Nachweis einer wirtschaftlichen, leistungsfähigen Nahverkehrsbedienungs nach § 8 Abs. 3 PBefG. Die verschämte Erwähnung des Themas auf S. 12 der Erläuterungsberichts offenbart weitere Defizite:

Eine vereinfachte NKU wurde bereits 2014 erstellt und 2016 fortgeschrieben, allerdings war – nicht zuletzt auch infolge des schnellen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in der Wissenschaftsstadt Darmstadt – zunächst eine umfassende Aktualisierung der Untersuchung unter Anwendung der seit dem Jahr 2016 gültigen Version des Verfahrens der Standardisierten Bewertung erforderlich. Diese Aktualisierung setzt die Fortschreibung des Verkehrsmodells der Wissenschaftsstadt Darmstadt auf den Status quo 2019 und den Prognosehorizont 2030 voraus. Mit einem Ergebnis der endgültigen Nutzen-Kosten-Untersuchung, welche vom Aufgabenträger durchgeführt wird, ist Ende 2022 zu rechnen.

Die hier erwähnten und offensichtlich veralteten NKUs wurden in diesem Verfahren nicht vorgelegt. Aus der zitierten Begründung wird ersichtlich, dass sie nicht nur nicht mehr brauchbar sind, sondern dass ihnen zudem eine wesentlich Arbeitsgrundlage fehlt, nämlich das städtische Verkehrsmodell. Dies Modell, das die Verkehrsströme in der Stadt detailliert abbildet und die Simulation zukünftiger Verkehrsströme bei Ergänzungen in den Verkehrsnetzen ermöglicht, ist offenbar derart veraltet, dass es als Planungsgrundlage nicht mehr herangezogen werden konnte, sondern erst einmal selbst neu bearbeitet werden muss. Und die im Zitat enthaltene Erwartung, dass „Ende 2022“ dazu Ergebnisse zu erwarten seien, ist offensichtlich durch Zeitablauf überholt.

Die zur Planfeststellung beantragte Straßenbahninfrastruktur ist also durch keinerlei verkehrsplanerische Grundlagen getragen.

1.2. Fehlende bzw. fehlerhafte Variantenabwägung

Dass die amerikanische Cambrai Fritsch Kaserne und die südlich angelagerte Jefferson Siedlung irgendwann einmal von den Amerikanern geräumt und dann zur Konversion in neue Nutzungen bereit stehen würden, wurde seit vielen Jahren erwartet. Ebsolang galt es als Selbstverständlichkeit in den Köpfen nicht nur der Planer, dass man diese Quartiere im Konversionsfall an den örtlichen ÖPNV anschließen müsse. Insofern lag es auf der Hand, die unmittelbar ‚vor‘ der Kaserne, an der städtischen Tonakademie in einer Wendeschleife endende Linie 3 in die neuen Quartiere zu verlängern. Wegen der in Darmstadt betriebenen Einrichtungs-

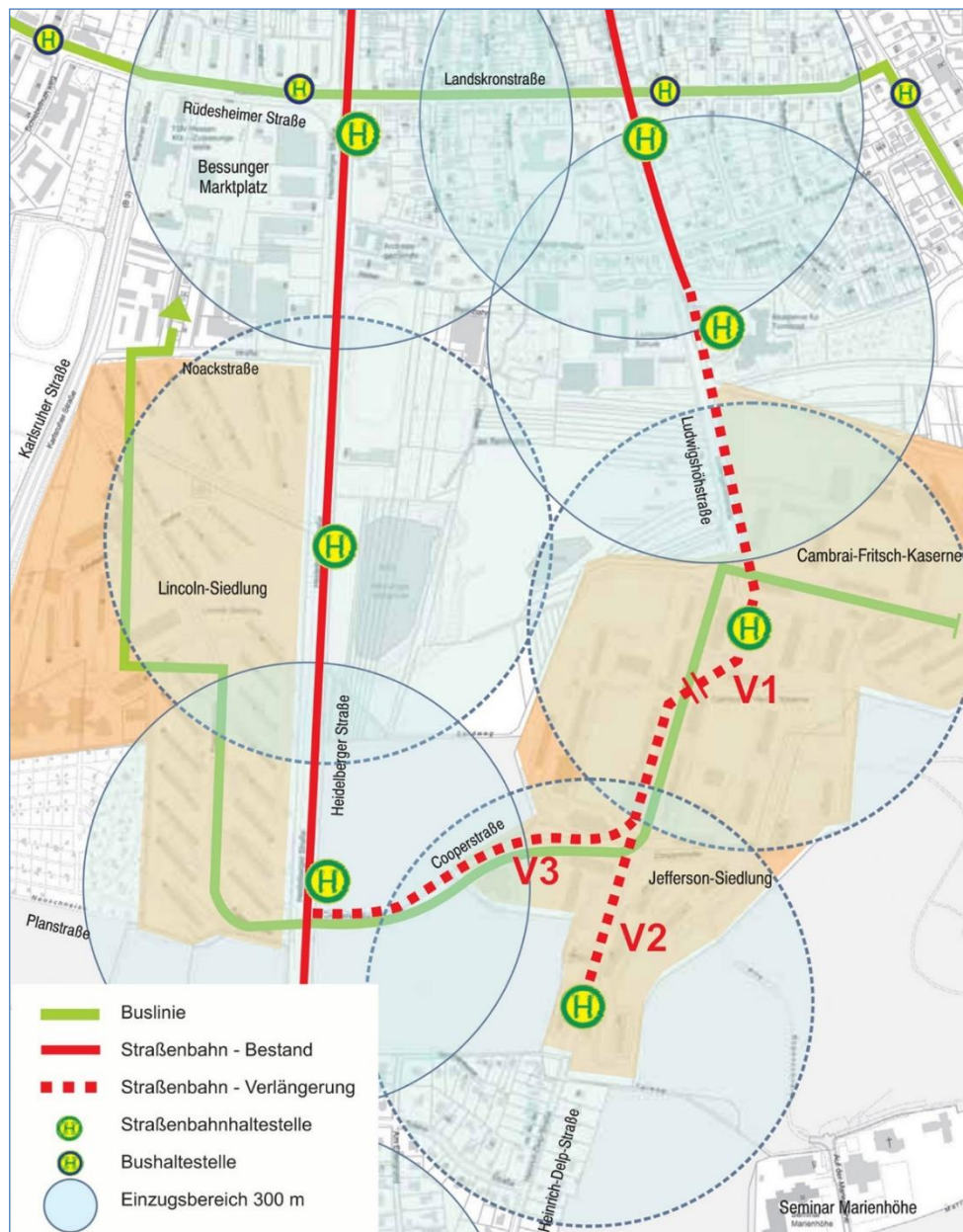
Straßenbahnen hätte das eine neue **Wendeschleife** ‚hinter‘ dem Konversionsareal, also in der **Jefferson-Siedlung** erfordert.

In dieser Form ist diese naheliegendste Lösung einer ÖPNV-Anbindung der neuen Quartiere auch in die Rahmenplanung Bessungen Süd von Mai 2011 eingegangen (Variante V2 im Planausschnitt aus S. 113).

Die Rahmenplan-Variante V2 drängt sich derart auf, dass sie Gegenstand einer sorgfältigen Prüfung hätte werden müssen. Sie wird aber in den Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren ohne jegliche Prüfung ausgeschlossen.

Die dürftigen Ausführungen hierzu lauten (S. 13):

Da diese Varianten nicht mehr dem aktuellen Planungsziel entsprechen, wurden diese Planungen nicht weiter verfolgt. Auch Varianten mit einer durchgehenden Strecke und Wendeanlage im Bereich des Quartiers wurden verworfen, da innerhalb vom Quartier gemäß Vorgaben der Stadt Darmstadt vorrangig für Wohnbebauung genutzt werden soll. Eine mögliche Lage einer solchen Wendeanlage südlich der Cooperstraße wäre eine vorhandene Waldfläche hoher Qualität gewesen, die aus umwelttechnischen Gründen nicht weiterverfolgt wurde.



Da diese Varianten nicht mehr dem aktuellen Planungsziel entsprechen, wurden diese Planungen nicht weiter verfolgt. Auch Varianten mit einer durchgehenden Strecke und Wendeanlage im Bereich des Quartiers wurden verworfen, da innerhalb vom Quartier gemäß Vorgaben der Stadt Darmstadt vorrangig für Wohnbebauung genutzt werden soll. Eine mögliche Lage einer solchen Wendeanlage südlich der Cooperstraße wäre eine vorhandene Waldfläche hoher Qualität gewesen, die aus umwelttechnischen Gründen nicht weiterverfolgt wurde.

Eine Straßenbahn-Endschleife in der Jefferson Siedlung würde auch dies Teilquartier optimal erschließen – bis hin zum Seminar Marienhöhe. Warum dies kein „aktuelles Planungsziel“ mehr sein soll, legt der Erläuterungsbericht nicht dar. Er offenbart aber, dass die „Abwägung“ zu Lasten einer optimalen ÖPNV-Erschließung aus sachfremden Gründen entschieden wurde, weil statt dessen die „Vorgabe“ zur Maximierung von Wohnbauflächen durchgesetzt wird. Mitnichten wäre für die Endschleife Wald zu opfern, wenn man auf einen einzigen Wohnblock in diesem südlichen Bereich zugunsten einer Wendeschleife verzichten würde. Faktisch greift der Bebauungsplan S 26 einer ergebnisoffenen und sachgerechten Variantenabwägung zur Straßenbahnführung vor, indem er die naheliegendste und wirtschaftlichste Variante durch Ausweisung von Wohnbau Feldern verbauen will und damit das Planfeststellungsverfahren präjudiziert.

Mit der erforderlichen „Nullvariante“ macht es sich der Erläuterungsbericht besonders einfach:

Die Nullvariante stellt eine Erschließung des Ludwigshöhviertels mittels reinem Busverkehr dar. Eine Kapazitätserweiterung des bestehenden Bussystems durch zusätzliche Busfahrten wird allerdings nicht als dauerhafte und zukunftsfähige Lösung ... bewertet.

Bislang „besteht“ im Planungsraum kein Bussystem, dessen „Kapazität“ man „erweitern“ könnte. Das zitierte Absätzchen, auf das sich die gesamte „Abwägung“ einer „Nullvariante“ beschränkt, formuliert also Nonsens. Man macht sich nicht einmal die Mühe, die denkbare Führung einer neuen Buslinie zu skizzieren. Da war der Rahmenplan Bessungen Süd deutlich weiter, der eine interessante Idee präsentierte, wie die beiden südlichen Neubauquartiere - Lincoln-Siedlung und Ludwigshöhviertel – durch eine **Buslinie** miteinander verbunden und erschlossen werden könnten, die sich in der Heidelberger Straße mit dem leistungsfähigen Straßenbahnsystem der Nord-Süd-Achse verknüpft. Diese Buslinie könnte auch das Problem lösen, wie die Ludwigshöhviertel-Bewohner mit ÖPNV in den Einkaufsschwerpunkt „Bessunger Marktplatz“ gelangen. Sie würde zudem relevante Bereiche der Lincoln-Siedlung erschließen, die nicht im 300 m Radius der Nord-Süd-Straßenbahnen liegen (vgl. noch einmal den Ausschnitt aus dem Rahmenplan Bessungen Süd). Auch eine Verlängerung dieser Buslinie zum Südbahnhof würde einen ggf. wichtigen Lückenschluss im ÖPNV leisten.

Diese Buslinie (grün im Ausschnitt zum Rahmenplan) ist natürlich nicht nur isoliert als Nullvariante zu denken, sondern wäre insbesondere als *Ergänzung* zur Straßenbahn-Verlängerungsvariante V2 zu prüfen gewesen. Auch insofern ist der Rahmenplan Bessungen Süd der relevante Planungsansatz für Variantenabwägungen.

Zudem bietet diese **Bus-Straßenbahn-Kombinationsvariante** die interessantesten Optionen: Mit Straßenbahn-Verlängerungsvariante V2 würde das LHV-Quartier vor allem mit Bessungen und der City attraktiv verbunden. Via Shuttlebus und Linie 3 erhielte auch die Lincoln-Siedlung eine Verbindung auf diese Trasse. Der Quartiersverbindende Bus schafft aber vor allem durch die Binnenerschließung beider Quartiere eine für die meisten Bewohner dieser Viertel sehr gut erreichbare Verknüpfung mit der leistungsfähigen Straßenbahn-Nord-Süd-Trasse in der Heidelberger Straße, über die sowohl direkt der Hauptbahnhof (Linie 1) als auch die Arbeitsplätze im Darmstädter Norden (insbesondere Knell und Merck via 6/7/8) ohne weiteren Umstieg erreicht werden können. Weitere strategische Optionen für diese Trasse werden unten im Abschnitt 1.4 unter dem Stichwort „Redundantes Straßenbahnsystem“ erörtert. Mehr „Flexibilität“ ist kaum denkbar. Eine Straßenbahn, die aus der City durch Bessungen hindurch kommt und über die geplanten Straßenbahnsperre zur Heidelberger Straße weitergeführt wird, könnte dort aber nur in eine Richtung fortgesetzt werden - entweder nach Eberstadt oder nach Norden.

Auch eine Wendeschleife in der Jefferson-Siedlung könnte man so ausbilden, dass sie zusammen mit einer Straßenbahn-Verbindungssperre zur Heidelberger Straße funktioniert – sofern sich diese begründen ließe. Allein auf diese Verbindungssperre entlang der Cooperstraße reduziert sich jedoch die Variante, auf die sich die Antragsteller versteifen, ohne die Vorzugsvariante einer Endschleife in der Jefferson-Siedlung und/oder eine Kombination der Rahmenplanvarianten V2 + Bus einzubeziehen und unvoreingenommen zu prüfen.

1.3. Straßenbahnsperre für den Betriebsstörungsfall?

Die zweispurige Straßenbahnsperre zwischen Ludwigshöhviertel und Heidelberger Straße wird mit dem Hinweis versehen, dass sie „zahlreiche bahnbetriebliche Vorteile im Hinblick auf Betriebsstörungen“ biete. Diese summarische Behauptung steht schlicht im Raum und wird nicht ansatzweise belegt.

Vielleicht denkt man an Betriebsstörungen, die auf dem 1-6-7-8-Straßenbahn-Abschnitt zwischen Cooperstraße und Rheinstraße auftreten könnten. Über deren Häufigkeit, Dauer und Auswirkungen in der Vergangenheit werden aber keine Daten vorgelegt. Es wird auch nicht dargelegt, welche Art von „Betriebsstörungen“ eine Umlenkung des Straßenbahnverkehrs veranlassen könnte. Sicherlich kein störend geparkter PKW, allenfalls eine länger störende Baustelle. Doch mit welchen derartigen Baustellen ist tatsächlich zu rechnen?

Es wird auch nicht erörtert, inwieweit die Straßenbahntrasse durch Bessungen überhaupt in der Lage ist, das dichte Linienbündel von Eberstadt nach Norden im Betriebsstörungsfall aufzunehmen. Bessungen ist eng, nicht flott durchfahrbar und hat vor allem in der oberen Ludwigshöhstraße einen eingleisigen Abschnitt, der auch zukünftig nicht zweigleisig zu ersetzen ist. Mit Vorlage 2019/0146 hat der Magistrat darüber informiert, dass HEAG mobilo diesen Abschnitt erneuern will, wobei es bei der Eingleisigkeit bleiben wird. Die Bessunger Straßenbahntrasse ist daher keine Ausweichalternative zur Straßenbahntrasse im Zuge der Heidelberger Straße.

Oder denkt man etwa an Betriebsstörungen in Bessungen selbst, denen über die Heidelberger Straße ausgewichen werden soll (... was in den Unterlagen ebenfalls nicht verraten wird)? Da ist einiges zu erwarten, weil

HEAG mobilo im Zuge von Karlstraße und Ludwigshöhstraße Gleiserneuerungen plant, die von Seiten der Stadt mit Kanalerneuerungen verbunden werden sollen - und die dauern erfahrungsgemäß lang. Zwei Projekte in diesem Rahmen wurden bereits beschlossen:

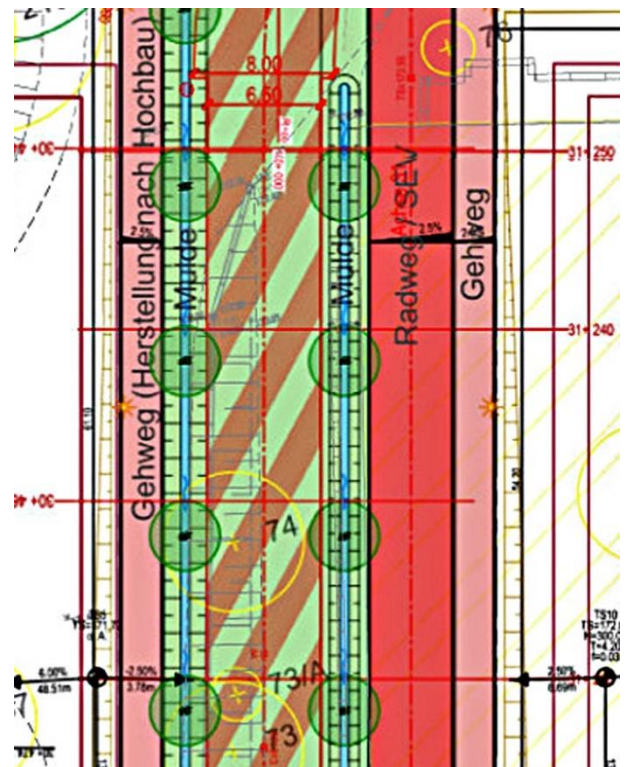
- Magistratsvorlage 2019-0230 vom 24.07.2019 | Kanalerneuerung Karlstraße zwischen Nieder-Ramstädter Straße und
- Magistratsvorlage 2019-0146 vom 3.6.2019 | Erneuerung der Straße und des Kanals in der Ludwigshöhstraße zwischen Weinbergstraße und Landskronstraße.

Beide Maßnahmen sollten eigentlich längst auf dem Vollzugsweg sein, davon ist aber nichts zu sehen. Will man damit jetzt noch einige Jahre warten, bis die Straßenbahnspange Heidelberger Straße – Tonakademie zur Verfügung steht? Aber warum soll dann nur das Ludwigshöhviertel per Straßenbahn via Cooperstraßen-Spange angebunden bleiben, während ganz Bessungen auf eine Ersatzbus-Bedienung angewiesen sein wird?

Stadt und HEAG mobilo sind an anderer Stelle weniger zimperlich: Im Norden Darmstadts ist bereits seit einem Jahr der Straßenbahnbetrieb nach Arheilgen und Kranichstein eingestellt, weil sich in der Frankfurter Straße eine Kanalbaustelle durch die Zeit schleppt. Das eigens für einen Schaukelbahnverkehr zwischen Arheilgen und Kranichstein planfestgestellte und gebaute Gleisdreieck Alsfelder Straße wird nicht genutzt. Es verkehren lediglich Busse in die City entlang von nicht barrierefreien Haltestellen-Provisorien. Mit der beantragten Infrastruktur im Zuge der Cooperstraße droht eine ähnliche Fehlinvestition.

Offenbar rechnen die Antragsteller vor allem auf der hier beantragten Straßenbahninfrastruktur – also der Straßenbahnspange zwischen Heidelberger Straße und LHV – selbst mit „Betriebsstörungen“. Sonst würden sie nicht eine opulent ausgebaute, beidseitige Bus-Haltestelle in der Einmündung Cooperstraße vorsehen (vgl. Plan-Anlage B 02.09). Warum die Antragsteller nicht auf den Gedanken gekommen sind, diese separate, für 18 m Gelenkbusse dimensionierte und mit eigenen Bahnsteigen ausgestattete weitere Haltestelle am besagten Knoten in die dort ebenfalls vorgesehene Straßenbahnhaltestelle zu integrieren, bleibt unerfindlich. Die Gebote der Eingriffsminderung und Wirtschaftlichkeit hätten die Einrichtung von Haltemöglichkeiten für Busse an gegebenen Straßenbahnhaltestellen jedenfalls erfordert.

Mit der Investitionsentscheidung für diese separate Gelenkbushaltestelle wird allerdings auch ein Schienenersatzverkehr durch das LHV zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Selbstredend wurde auch dafür kein Konzept vorgelegt. Es liegt auch nicht auf der Hand, wie durch das straßenverkehrsfeindlich geplante Ludwigshöhviertel der Ersatzverkehr von Gelenkbussen abgewickelt werden soll. Verheddert in ihren disparaten Planungszielen und Maximalvorstellungen sind die Antragsteller auf die karnevaleske Idee gekommen, den Schienenersatzverkehr („SEV“ in vorstehender Abb.) in der zentralen Nord-Süd-Achse des Quartiers auf den dort vorgesehenen Radweg legen zu wollen (knallrot im Planausschnitt aus der Ausführungsplanung zu Magistratsvorlage 2020-0311 neben der blassrot schraffierten Straßenbahntrasse). Wie sich auf dieser Trasse Gelenkbusse (gar in beide Richtungen?) mit dem bevorzugt gewünschten Radverkehr (jedenfalls in beide Richtungen) vertragen sollen, ist ebenso unerfindlich wie die weitere Führung des SEV durchs Ludwigshöhviertel jenseits dieses zentralen Verkehrsabschnitts.



1.4 Redundanzen im Straßenbahnsystem

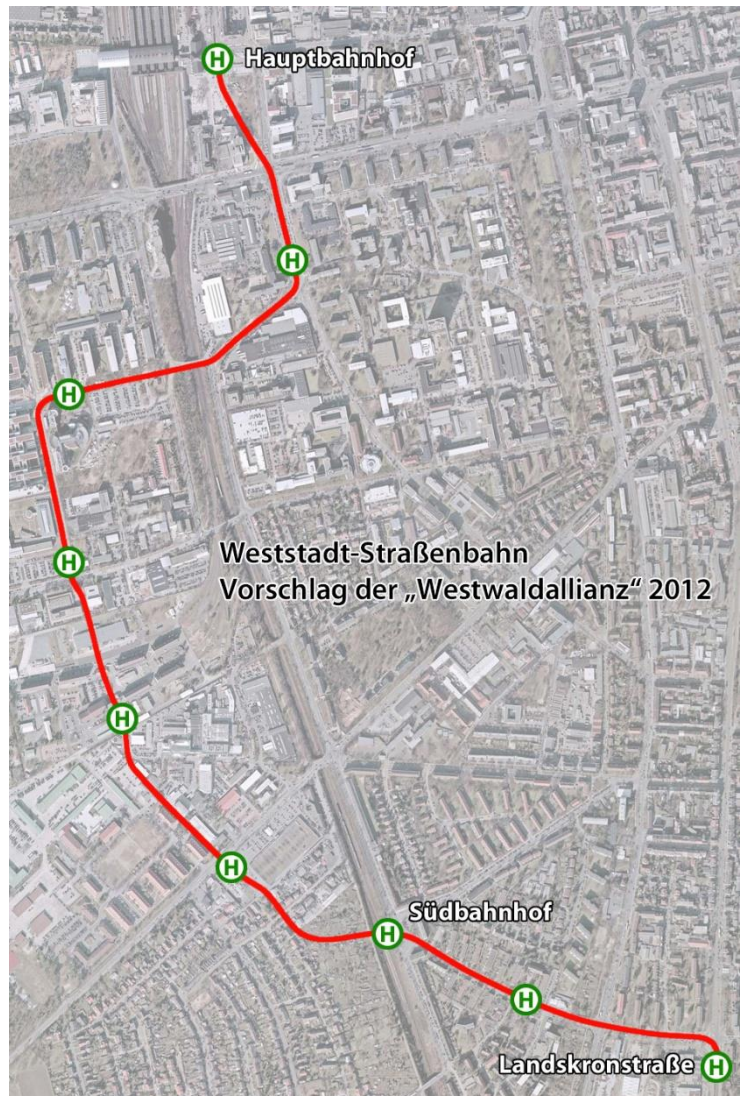
An der aktuellen, noch bis in den Herbst andauernden und sodann für weitere Bauabschnitte in der Frankfurter Straße erneut drohenden kompletten Stilllegung des Straßenbahnverkehrs nach Arheilgen und Kranichstein ist drastisch zu sehen, welche Nachteile ein sternförmiges Straßenbahnnetz hinsichtlich

Betriebssicherheit haben kann. Ausweichstrecken sind daher prinzipiell wünschenswert, sofern auf ihnen ein leistungsfähiger Straßenbahnbetrieb auch tatsächlich abgewickelt werden kann. Eine Erweiterung des Darmstädter Straßenbahnnetzes hin zu mehr Redundanz muss aber viel grundsätzlicher angegangen werden, als dies beim aktuellen Projekt „Ludwigshöhbahn“ mit jener Spange entlang der Cooperstraße passiert. Der hier geplante opulente zweigleisige Bau einer Verbindungsstrecke zwischen den Linien 1-6-7-8 und der Linie 3 löst erhebliche Schäden im örtlichen Wald aus, er löst aber – wie dargelegt – die vagen Flexibilitätswünsche nicht ein.

Es ist deshalb auf eine Lösung hinzuweisen, die dem Problem tatsächlich gerecht werden könnte. Sie wurde bereits vor 10 Jahren von der Westwaldallianz vorgeschlagen: eine **Weststadt-Straßenbahn**, die ab Landskronstraße via Rüdesheimer Straße und Südbahnhof Teile der mit ÖPNV unzureichend versorgten Heimstättensiedlung erschließt und sodann den stark wachsenden Arbeitsplatzschwerpunkt „Weststadt“ durchfährt. Für diesen Bereich fällt seitens der Antragsteller auf Sicht nur ein von Norden her unattraktiv durchs Quartier mäandrierender Bus ab. Über Haardtring und Berliner Allee sollte die damals vorgeschlagene Weststadt-Straßenbahn den Hauptbahnhof erreichen, von wo auch die Bahnpendler am Darmstädter SPNV-Hauptknoten attraktiv in den westlichen Arbeitsstättengürtel verteilt werden könnten. An Rheinstraße und Hauptbahnhof fände diese Straßenbahn Anschluss an das restliche Netz, so dass selbst langfristige Betriebsstörungen (durch Bauarbeiten) im Zuge der Heidelberger Straße umfahrbar wären.

HEAG mobilo hatte damals eine Machbarkeitsstudie zu diesem Projektvorschlag angekündigt, die aber nie das Licht der Öffentlichkeit gesehen hat, geschweige denn umgesetzt wurde. Stattdessen hat man dort den Planungshorizont auf unzureichende, aber umso üppiger und teurer ausgestaltete Schein-Lösungen wie die Straßenbahnspange Cooperstraße heruntergefahren.

Auch die Stilllegung des Straßenbahnverkehrs nach Arheilgen und Kranichstein wäre vermeidbar gewesen, wenn gründliche Studien zur „Zukunft des ÖPNV in Darmstadt“ konsequent und frühzeitig umgesetzt worden wären. Bereits 1992 hatte unter diesem Titel zunächst im Auftrag der HEAG, dann vertiefend 1993 im Auftrag der Stadt die Firma **Hamburg-Consult** ein zukunftsfähiges Strukturkonzept mit Redundanz in der Kernstadt entworfen. Es schlug südlich der Rheinstraßen-Ost-West-Achse ebenfalls eine Weststadt-Straßenbahn vor und führte dies Konzept Richtung Norden weiter mit dem Vorschlag einer Straßenbahn vom Hauptbahnhof durch das Industriegebiet Nordwest bis zur Frankfurter Straße und dort zum größten Darmstädter Betrieb Merck (vgl. Übersichtsplan 7.8 / Strukturkonzept aus dem HC-Gutachten 1993).



Auch das wurde nicht umgesetzt. Aber in diesen Dimensionen ist zu denken, wenn man am Straßenbahnnetz Darmstadts wirksam und grundlegend etwas ergänzen will.

Eine Straßenbahnspange den Cooperstraßenhang hinauf zum südöstlichen Waldrand Darmstadts mit Option auf einen Spaziergang zur Ludwigshöhe gehört nicht in diesen Lösungskreis.

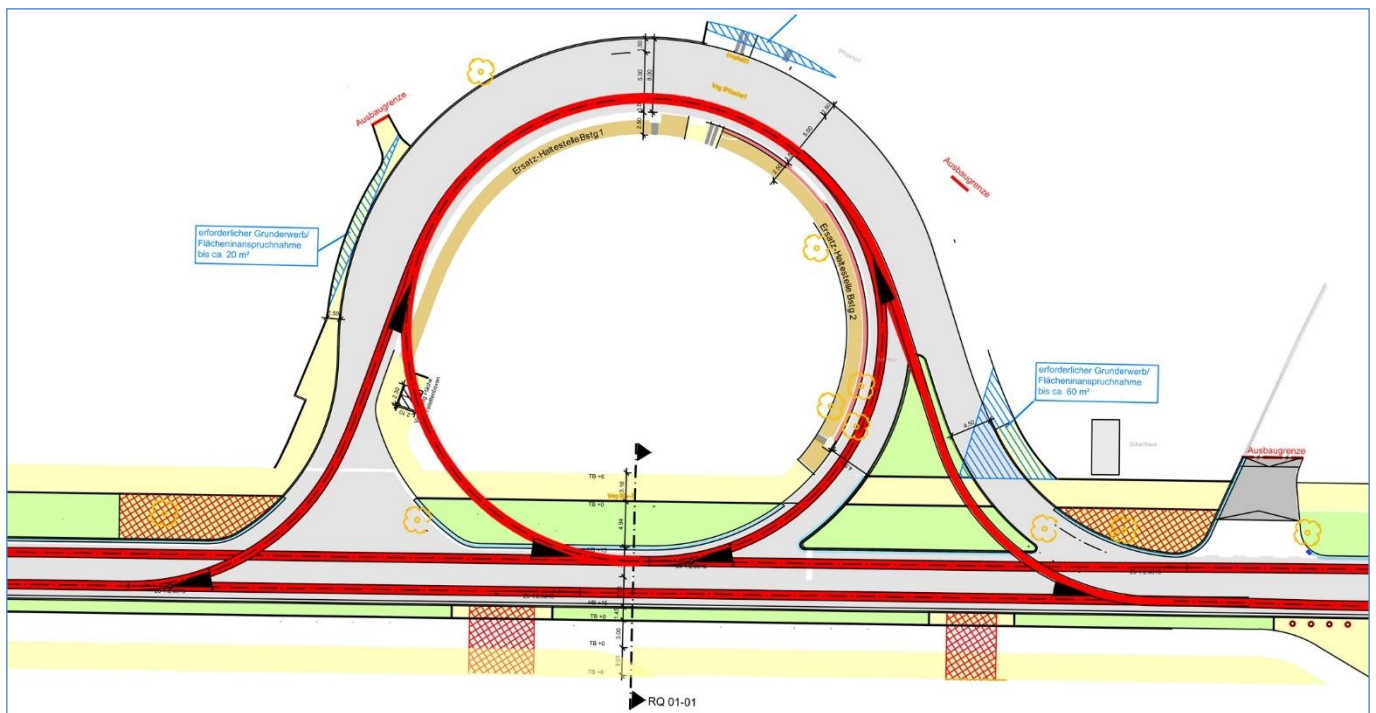
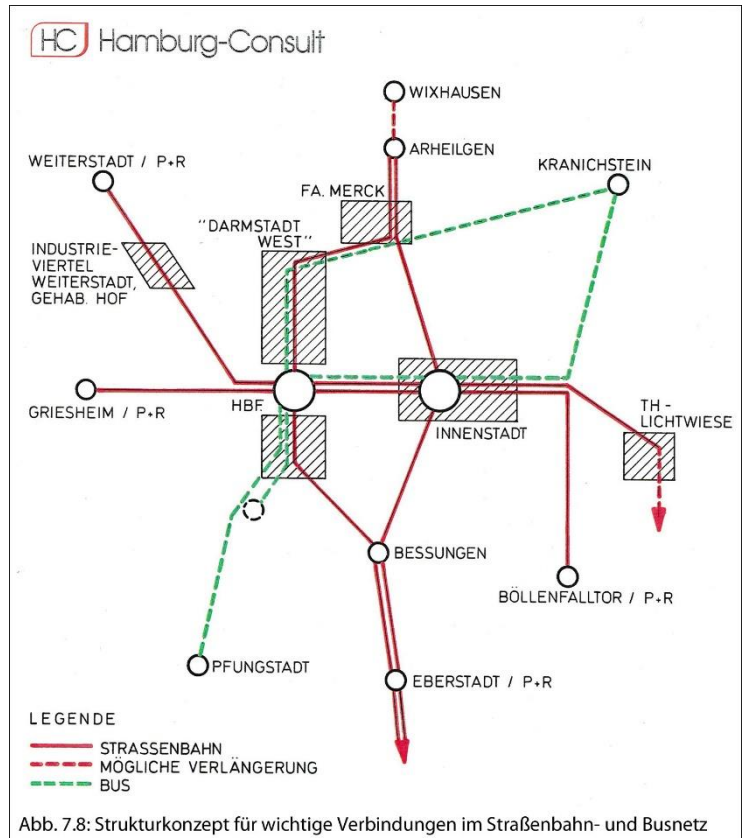
2 Fehlplanungen in den Komponenten der Straßenbahn-Infrastruktur

Das gänzliche Fehlen eines auf Fahrgastpotentiale und identifizierte Verkehrsziele aufgebauten Betriebskonzepts schlägt sich in weiteren planerischen Fehlentscheidungen zur konkreten Ausformung der jetzt vorgeschlagenen Infrastruktur nieder:

2.1 Falsche Lage der Wendeschleife

Statt den einfachen Planungsgedanken einer Linienverlängerung mit Wendeschleife ‚hinter‘ dem neu zu erschließenden Gebiet weiterzuerfolgen, soll nun die vorhandene Wendeschleife an der Tonakademie nicht nur beibehalten, sondern gar noch zweispurig ausgebaut werden. Das soll ein Wenden aus beiden Richtungen ermöglichen.

Dieser aufwändige Umbau wäre kaum wirtschaftlich, wenn er nur für den Fall von Betriebsstörungen vorgehalten wird (ungeachtet der für diesen Fall nicht vorgelegten Linienkonzepte). Zumindest in diesem Fall würde – auch zum Wenden aus beiden Richtungen – eine eingleisige Wendeschleife völlig ausreichen, wie es von Radio Darmstadt nachgewiesen wurde (vgl. <https://www.radiodarmstadt.de/sendungen/blickpunkt-vorort/lokale-themen/buergerhaushalt-2021.html> und nachstehende Abbildung).



Deshalb legt der Plan zum opulenten zweispurigen Ausbau der Wendeschleife die Vermutung nahe (mangels Vorlage eines Konzeptes kann nur spekuliert werden), dass diese zweispurige Wendeschleife für einen Regelbetrieb gedacht ist. Das aber würde bedeuten, dass die Linie 3 gar nicht in die beiden Konversionsgebiete verlängert werden soll, sondern auch in Zukunft wie bislang an der Tonakademie endet (= Wenden von Norden her). Die neuen Wohngebiete auf den Konversionsflächen hätten dann keine ÖPNV-Verbindung zu den gewachsenen Quartieren von Bessungen bis zur City mit ihrer dichten Wohninfrastruktur, auf die sie angewiesen sein werden.

Die Konversionsgebiete müssten in diesem Betriebsmodus ‚von hinten‘, d.h. via Cooperstraße, durch eine andere Straßenbahnlinie erschlossen werden, die dann aus der anderen Richtung an der Tonakademie wendet (= Wenden von Süden her). Welche Linie könnte das sein?

Für eine Linie Eberstadt – Ludwigshöhviertel – Tonakademie fehlt jeglicher Nachweis eines Bedarfs. Den liefern auch die Schüler der Lichtenbergschule nicht. Die kommen weder alle aus Eberstadt, noch lasten sie eine Straßenbahnlinie im Tagesgang aus. Und die paar Meter von der dicht bedienten Haltestelle Landskronstraße hinauf als kleiner Fußweg tun Schülern nur gut.

In Frage käme noch die Umlegung der Linie 1 auf die Trasse Hauptbahnhof – Heidelberger Straße – Cooperstraße – Ludwigshöhviertel. Doch auch diese Konzeption ist bislang nicht durch Fahrgastpotentiale begründet. Sie würde hingegen die gut nachgefragte Relation Eberstadt – Hauptbahnhof kappen.

2.2 Liniendurchbindung an der Tonakademie-Wendeschleife vorbei?

Der Erläuterungsbericht deutet auf S. 10 eine Linienoption an, die an der Wendeschleife Tonakademie vorbeiführt:

Durch das Vorhaben „Anbindung Ludwigshöhviertel“ kann die Linie 3 an die Bestandstrasse Heidelberger Straße angebunden werden. Von dort aus kann sie nach Richtung Eberstadt oder zum Gleisdreieck Rhein-Neckar-Straße weitergeführt werden. Die konkrete Ausgestaltung der Trassenführung wird separat ausgearbeitet und beantragt.

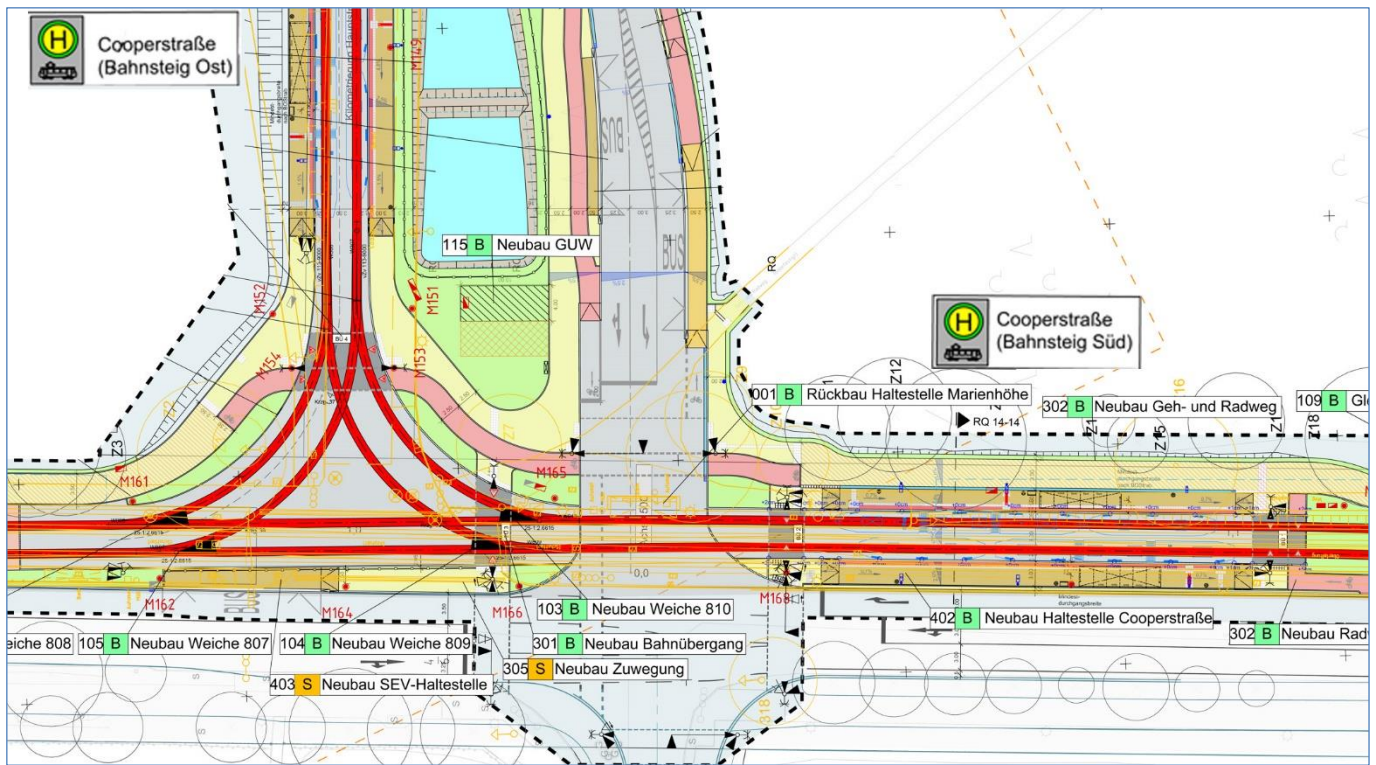
Diese Idee erklärt die zum opulenten Ausbau vorgesehene zweispurige Wendeschleife an der Tonakademie faktisch für überflüssig, also zur Fehlinvestition. Ein Sinn der angedachten Linienoptionen ist aber auch nicht zu erkennen. Denn warum sollte die **Linie 3 bis nach Eberstadt** weitergeführt werden, wo sie erst im HEAG mobilo-Betriebshof an der Seeheimer Straße eine Wendemöglichkeit findet? Der Eberstädter Straßenbahnast ist bereits durch das Linienbündel 1-6-7-8 mehr als hinreichend bedient. Eine weitere Linie ist auf dieser Strecke schlichtweg überflüssig.

Dies gilt auch für die Variante, dass die Linie 3 ab Gleisdreieck Cooperstraße nach Norden abbiegt. Auch dieser Streckenabschnitt ist durch das besagte Linienbündel sehr gut bedient. Der erwogenen Variante liegt vermutlich die Idee einer Ringlinie über den Hauptbahnhof zugrunde, die sich aus den Linien 1 und 3 zusammensetzen ließe. Auch in diesem Fall müsste aber die Linie 1 nach Eberstadt gekappt werden und würde Eberstadt einer umsteigefreien Relation zum Hauptbahnhof berauben.

All diese für die Infrastrukturplanung essenziellen Fragen sind ungeklärt. Die Planung basiert also auch insofern auf nicht begründeten Fahrgastpotentialen und fehlenden sinnvollen Linienkonzepten.

2.3 Überflüssige Haltestelle Cooperstraße

Die kurz vor der Heidelberger Straße nördlich der verschobenen Cooperstraße geplante Straßenbahn-Haltestelle erschließt keinerlei Fahrgastpotential, weil sie in den von den Baumaßnahmen noch verschonten Restwald östlich der Heidelberger Straße gelegt werden soll. Sie könnte allein dem Zweck einer reinen **Umsteigehaltestelle** dienen. Dafür ist sie aber extrem unpraktisch angelegt: Die Umsteigefahrgäste müssten über das Gleisdreieck hinweg und an den eingezäunten Versickerungsbecken vorbei zur Heidelberger Straße marschieren, vor der verschobenen Cooperstraße auf Fußgängergrün warten, sodann diese Straße queren, um an die Haltestelle in der Nord-Süd-Trasse zu gelangen, die südlich der Cooperstraße vorgesehen ist (Anlage B.02.09) – u.z. südlich der *verschobenen* Cooperstraße, so dass diese Haltestelle noch weiter nach Süden rückt als die jetzige, die deshalb zum „Rückbau“ vorgesehen wird. Hier ein vereinfachter Planausschnitt, in dem die Bahnsteige mittelbraun dargestellt sind (Norden ist links):



In einer früheren Planungsphase, die noch eine große Wendeschleife im Wald nördlich der Cooperstraßen-Einmündung vorsah, war im Raum dieses Verkehrsknotens nur eine einzige Haltestelle für alle Bahnen vorgesehen, an der auch alle Umsteigevorgänge direkt hätten abgewickelt werden könnten – und zwar *nördlich* der jetzigen Cooperstraßen-Einmündung. Die ist nun in den Plänen dieses Verfahrens nach Süden ‚gewandert‘, was nicht nur das Umsteigen für die Ludwigshöh-Fahrgäste unattraktiv macht, sondern auch die Erreichbarkeit aus der **Lincoln-Siedlung** erheblich verschlechtert. Die neu lokalisierte Haltestelle liegt zum einen von der Lincoln-Siedlung weiter weg. Zum anderen müssten die Fahrgäste aus der Lincoln-Siedlung zwei Straßenanschlüsse am Knoten „Cooperstraße/Heidelberger Straße/Planstraße A“ überqueren - erst die Planstraße A, dann die Heidelberger Straße –, ehe sie die weggerückte neue Haltestelle erreichen. Ein attraktives ÖPNV-Angebot sieht anders aus. Um an eine nördlich der Cooperstraßen-Einmündung angelegte Haltestelle zu gelangen, müssten die Ludwigshöhviertel-Bewohner hingegen – nach kürzerem Zuweg – nur die Heidelberger Straße überqueren.

Sinnvollerweise würde man ein attraktives Umsteigen ohne Zwischenwege am gleichen Bahnsteig anbieten. Dazu hätten sich Stadt und HEAG mobilo aber entscheiden müssen, ob sie die Umsteigehaltestelle nördlich oder südlich der Cooperstraße einrichten wollen. Das konnten sie nicht, weil sie kein Betriebskonzept für die geplante Straßenbahnspanne haben. Sie entschieden sich für die schlechteste aller Lösungen: zwei separate und voll ausgebaute Haltestellen - weit voneinander entfernt und auch für die Lincoln-Siedlung deutlich schlechter erreichbar. Nicht einmal eine Bedarfshaltestelle im 1-6-7-8-System *nördlich* der Cooperstraßen-einmündung wird in der Planung erwogen, um beide Varianten einer direkten Umsteigehaltestelle abzudecken. Dabei würde diese Lösung Flächen und Waldeingriff an der jetzt vorgesehenen Stelle neben den Versickerungsbecken ersparen. Denn die dort geplante Haltestelle benötigt zusätzliche Flächen für Bahnsteige und Böschungen. Im Ergebnis würde mit der beantragten Lösung ein unnötig flächenfressendes Umsteige-Verkehrsmonstrum entstehen, das so unattraktiv ist wie das am Knoten Neckarstraße-Rheinstraße.

3 Politische und planerische Präjudizierungen

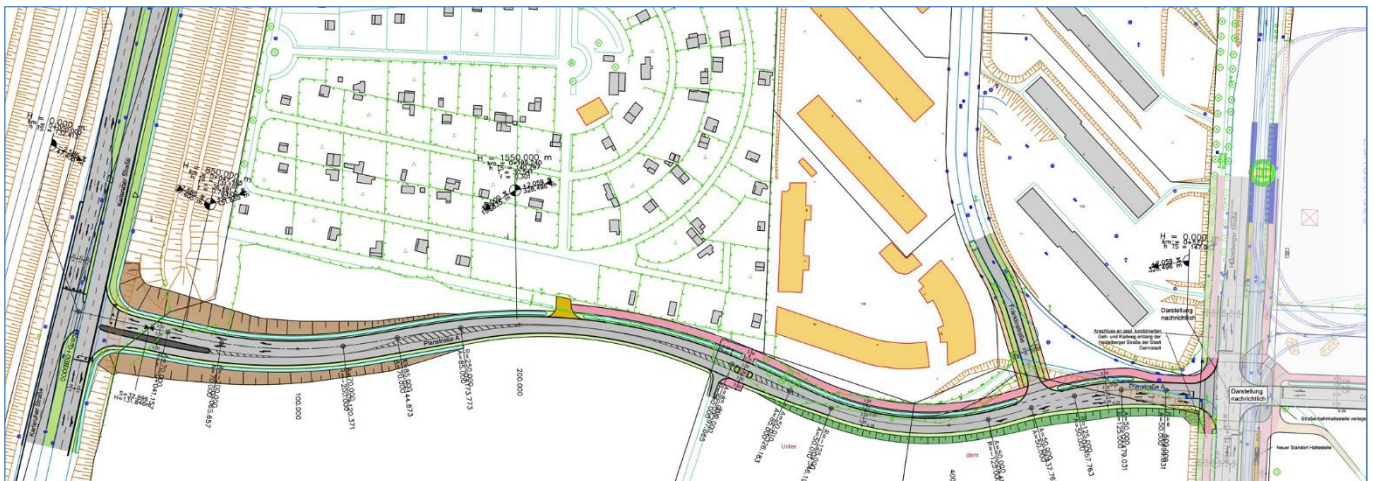
3.1 Planstraße A – ein verfahrensfremdes Projekt soll präjudiziert werden

Vor der Heidelberger Straße sieht die Planung ein Infrastruktur-Monstrum zu Lasten des dortigen Waldes vor. Es besteht aus der bereits angesprochenen fehlgeplanten Umsteigehaltestellenanlage, die zusätzlich durch eine erforderliche Böschung zu Lasten des Waldes geht. Dem schließt sich südlich eine Galerie von

Versickerungsbecken an, deren Anlage an dieser Stelle jeglicher Begründung entbehrt (dazu mehr in Abschnitt 3.6). Sodann folgt noch weiter südlich die dorthin verschobene und verbreitert zum Ausbau vorgesehene Cooperstraße, ergänzt um eine weitere Waldflächen fressende separate Bushaltestelle (vgl. Abschnitt 1.3).

Dieser erhebliche Waldeingriff leitet sich allein aus einem Projekt ab, für das es weder Planungs- noch Baurecht gibt: aus der **Planstraße A**, die südlich der Lincoln-Siedlung durch den Wald geführt werden soll. Der einzige tatsächliche Sinn der Cooperstraßenverschiebung liegt darin, dass eine versatzfreie Kreuzung zu dieser nicht existenten Planstraße A begehrt wird. Die breite Haltestellenanlage und die Versickerungsbecken haben also vor allem als sachfremde ‚Hebel‘ zu dienen, die Cooperstraße in die gewünschte Lage zu schieben.

Nachstehend die in einem Vorplanungsverfahren ausgewählte Vorzugsvariante zur „Planstraße A“, die noch von einer Straßenbahn-Wendeschleife im Wald nördlich der Cooperstraßeneinmündung nebst dortiger Haltestelle ausgeht (Magistratsvorlage 2021-0334):



Ein korrekter Planungsprozess hätte so aussehen müssen, dass erst einmal das Baurecht für diese Planstraße A begründet und verfahrensrechtlich gesichert wird. Erst dann könnte sie als Begründung für das hier beantragte Vorhaben dienen. So aber wird der erhebliche Eingriff in den dortigen Wald von einem Vorhaben abhängig gemacht, für das es keine Rechtsgrundlage gibt. Der begehrte Planfeststellungsbeschluss würde damit die Planstraße A präjudizieren, ohne dass deren Rechtfertigung hätte geprüft werden können.

Da die Planstraße A hier nicht Verfahrensgegenstand ist, sei nur am Rande sei vermerkt, dass auch dies Projekt selbst mit noch größerem Waldeingriff einhergeht, aber einer tragfähigen Planrechtfertigung entbehrt. Wie in der Begründung zum Bebauungsplan S 26 Ludwigshöhviertel ausgeführt wird, würde diese Straße trotz angeblich „autoarmer“ Ausgestaltung von Lincoln-Siedlung und Ludwigshöhviertel die aus diesen Quartieren erwarteten Individualverkehre lediglich in Knoten einspeisen, die bereits heute überlastet sind (Qualitätsstufe F). Dieser Befund betrifft insbesondere den nächsten nördlichen Knoten Karlsruher-/ Rüdeshheimer Straße. Der nächste südliche Knoten in Eberstadt wurde in diesem Zusammenhang nicht einmal untersucht.

3.2 Fehleinordnung des LHV als „Großstadtbereich“

Das Wohngebiet „Ludwigshöhviertel“ wird über den Bebauungsplan S 26 mit einer extrem hohen Wohneinheiten-Dichte geplant, aus der die Planer zwei Folgeprojekte ableiten:

- Die Planstraße A durch den Westwald wird für erforderlich gehalten, um den vom Quartier ausgehenden motorisierten Individualverkehr in das überörtliche Straßennetz einspeisen zu können. Die Notwendigkeit dieser Straße ist aber weder nachgewiesen noch planerisch gesichert.
- Die Verschiebung der Cooperstraße wird für erforderlich gehalten, um einen besonders leistungsfähigen, weil versatzfreien Knoten mit der Planstraße A an der Heidelberger Straße zu erreichen. Die Begründung für dies Vorhaben leitet sich damit allein aus der Planstraße A ab.

Wie konnte es dazu kommen?

Angelpunkt ist in der Begründung zum Bebauungsplan S 26 Ludwigshöhviertel (Ziff. 5.1.2) die Orientierung am **Regionalplan Südhessen**, der von untergeordneten Planungen zu beachten ist. Das Planungsbüro Speer + Partner schreibt (S. 17 der B-Plan-Begründung):

Nach Ziel Z 3.4.1-9 sind im Rahmen der Bauleitplanung Dichtevorgaben ... einzuhalten. Das Plangebiet „Ludwigshöhviertel“ ist als „Großstadtbereich“ anzusehen. Die Dichtevorgabe im Großstadtbereich beträgt mindestens 60 Wohneinheiten je ha Bruttowohnbauland.

Diese Einordnung hat man einfach so dahingeschrieben, aber auf jegliche Begründung verzichtet. Ist diese Ortsrandlage im Waldumfeld tatsächlich als „Großstadtbereich“ einzuordnen?

Der noch immer einschlägige Regionalplan Südhessen 2010 gliedert in der zitierten Ziffer Z 3.4.1 Dichtevorgaben nach Siedlungstypen in einer aufsteigenden Rangfolge:

Im Rahmen der Bauleitplanung sind für die verschiedenen Siedlungstypen die nachfolgenden Dichtevorgaben, bezogen auf Bruttowohnbauland, einzuhalten:

- *im ländlichen Siedlungstyp 25 bis 40 Wohneinheiten je ha,*
- *in verstärkter Besiedlung und ihrer Umgebung 35 bis 50 Wohneinheiten je ha,*
- *im Einzugsbereich vorhandener oder geplanter S- und U-Bahn-Haltepunkte 45 bis 60 Wohneinheiten je ha,*
- *im Großstadtbereich mindestens 60 Wohneinheiten je ha.*

Die unteren Werte dürfen nur ausnahmsweise unterschritten werden.

Ein „Großstadtbereich“ ist also in dieser Siedlungstypen-Unterscheidung der am stärksten verdichtete Bereich. Damit können nur großstädtische Kernlagen gemeint sein, in denen die vom Regionalplan gewünschte Dichte sogar noch über jener im Einzugsbereich besonders leistungsfähiger ÖNPV-Knoten liegen soll (explizit: S- und U-Bahnhalte). Es handelt sich aber um einen unbestimmten Rechtsbegriff, weil es nirgends eine Definition für „Großstadtbereich“ gibt. Man ist also auf eine angemessene Interpretation angewiesen. Die Lage des Ludwigshöhviertels im Waldverbund an einer absoluten Ortsrandlage, an die sich nur locker bebaute Bestandsgebiete angliedern, lässt allerdings bei neutraler Bewertung eine solche Einstufung als „Großstadtbereich“ nicht zu. Im Grunde sieht dies auch das Büro Albert Speer + Partner so, das den Bebauungsplan bearbeitet hat, denn es schreibt weiter:

Das Plangebiet „Ludwigshöhviertel“ weist durch seine Lage im Stadtgebiet (fast vollständig umgeben von Wald- und Forstwirtschaftsflächen bzw. einem Naturschutzgebiet im Westen und damit abgegrenzt von anderen Stadtteilen) sowie seine Größe von ca. 34 ha einen eigenständigen Charakter auf und kann somit eigenständig bewertet werden.

Aus dieser Beschreibung folgt in der B-Plan-Begründung gar nichts, insbesondere nicht die fachlich gebotene Konsequenz, das Gebiet in die angesagte Regionalplan-Kategorie „verstärkte Besiedlung und ihre Umgebung mit 35 bis 50 Wohneinheiten je ha,“ einzuordnen. Grund ist offensichtlich eine sachfremde politische Vorgabe der Stadt Darmstadt, mit der die Dichte jenseits aller planungsrechtlichen Standards vorab festgelegt wurde, um möglichst viele Wohneinheiten in dies Quartier hineinzupressen (S. 19):

Für das Strukturkonzept, das dem Bebauungsplan zugrunde liegt, wurde eine Anzahl von 1.400 Wohneinheiten vorgegeben.

Eine solche „Vorgabe“ ließe sich nur mit „mindestens 60 Wohneinheiten pro ha“ erreichen – und das auch nur, wenn man an den umgebenden Wald so eng heranrückt, dass folgende Festsetzung im Bebauungsplan für erforderlich gehalten wurde (Ziff. 20.14 der Begründung = Hinweis Ziff. V 14 zum Bebauungsplan):

Bei allen Neu-, Um- und Erweiterungsbaumaßnahmen am Waldrand wird empfohlen, dass die Statik des Hauses ausreichend Schutz gegen Baumsturz bietet.

Speer + Partner versuchen die überzogene Dichteanforderung ergänzend zu rechtfertigen, indem sie eine Verträglichkeit mit dem gegebenen Verkehrsnetz behaupten:

Hintergrund für diese Vorgabe waren die Ergebnisse einer Leistungsfähigkeitsüberprüfung des umgebenden Straßennetzes (vgl. Kapitel 10.2 Leistungsfähigkeitsbetrachtung).

Dort (S. 54) erfährt man allerdings, dass von einer Leistungsfähigkeit des „umgebenden Straßennetzes“ nur dann ausgegangen werden könne, wenn zuvor u.a. folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Realisierung der „Planstraße“ zwischen der B 3 (Karlsruher Straße) und der Heidelberger Straße südlich der Lincoln-Siedlung,
- Ausbau der Rüdeshheimer Straße zwischen den Knotenpunkten Donnersbergring / Rüdeshheimer Straße / Karlsruher Straße (A20) und Heidelberger Straße / Landskronstraße / Rüdeshheimer Straße (A15),

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist also aus dieser Sicht im status quo nicht gegeben. Sie wird vielmehr von Maßnahmen abhängig gemacht, für die es bislang keinerlei Planungs- und Baurecht gibt. Der Bebauungsplan versucht also Planungen zu präjudizieren, die – vor allem mit Planstraße A – erheblich in die natürlichen Ressourcen des umgebenden Waldes eingreifen.

Das der Leistungsfähigkeitsannahme vermutlich zugrundeliegende, aber nicht vorgelegte Gutachten (*T+T Verkehrsmanagement GmbH: Verkehrsuntersuchung zur Entwicklung der Konversionsflächen im Süden der Wissenschaftsstadt Darmstadt - Aktualisierung der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen, Dreieich, Dezember 2019 / März 2020*) hält zudem eine weitere Maßnahme für erforderlich, von der die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes ferner abhänge und die ebenfalls in Waldressourcen eingreifen würde. Speer + Partner lassen sie in ihrer B-Plan-Begründung unter den Tisch fallen: Verschiebung der Cooperstraße nach Süden in den Wald, um eine versatzfreie Kreuzung mit der Planstraße A herzustellen. Auch insofern gibt es bislang kein Planungsrecht und auch hier will die politische Dichtevorgabe für den B-Plan S 26 andere Planungsverfahren festlegen.

Nach allem ist die Planung des Ludwigshöhviertels von einer sachfremden Dichtevorgabe bestimmt. Aus dieser Dichtevorgabe wird ohne konkreten Bedarfsnachweis die angebliche Notwendigkeit weiterer Straßenvorhaben abgeleitet, die vor allem eines bewirken: Eingriffe in die Naturräume der örtlichen Waldumgebung. Diese sind – ungeachtet der Tatsache, dass eine verkehrliche Begründung für diese Eingriffe fehlt – jedenfalls vermeidbar, wenn die Wiederbebauung der ehemaligen Kasernen in einem Maße erfolgen würde, wie es dem Umfeld entspricht (Orientierung am Regionalplan-Siedlungstyp „verstädterte Besiedlung und ihrer Umgebung mit 35 bis 50 Wohneinheiten je ha“). Und selbst diese Dichtevorgabe kann unterschritten werden – etwa um die Konflikte zu mindern, die durch eine eng an die Waldränder gezwängte Bebauung unweigerlich entstehen müssen. Dazu gibt es eine klare Rechtsprechung des VGH Hessen (Urteil vom 18.05.2017 - 4C 2399/15.N, <https://openjur.de/u/2182023.html>):

Es handelt sich bei den Dichtevorgaben nur hinsichtlich der zulässigen Höchstdichte um ein Ziel der Raumordnung im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG. Da die Aussage des Regionalplans Südhessen eine Unterschreitung der Mindestdichte zulässt, ohne dass eindeutig zu erkennen ist, welche besonderen tatsächlichen Verhältnisse über die drei genannten Fälle hinaus die Zulassung einer Ausnahme rechtfertigen, fehlt es an der für die Zielqualität erforderlichen Eigenschaft einer verbindlichen Vorgabe für den Plangeber... Ein Unterschreiten der vorgegebenen Dichtewerte ist daher im Rahmen der Abwägung möglich.

3.3 Trickereien mit § 33 BauGB

Der Erläuterungsbericht zum vorliegenden Planfeststellungsantrag versucht zudem, den Druck auf dies Verfahren durch eine Falschbehauptung zu erhöhen. Unter Ziffer 1.5.1. heißt es einleitend:

*Es wurde die **Planreife** des Bebauungsplans für das Ludwigshöhviertel S 26 festgestellt. Auf dieser Grundlage wurden durch die Stadt Darmstadt erste Baugenehmigungen ausgesprochen.*

Die Planreife für einen Bebauungsplan kann nicht einfach so in toto „festgestellt“ werden. Vielmehr dient der einschlägige § 33 BauGB als Rechtsgrundlage, *einzelne* Baugenehmigungen in einem Plangebiet bereits vor Rechtskraft des Bebauungsplanes zu ermöglichen. Bislang ist nur ein einziges derartiges Bauvorhaben im Quartier absehbar. Das Darmstädter Echo titelte am 8. Februar 2023 zum „symbolischen Spatenstich“ für dies Projekt: „Ludwigshöhviertel: Baubeginn mit vielen Fragezeichen“ und leitete den Bericht mit diesem Satz ein: „Die ersten Häuser im neuen Viertel Darmstadts werden gebaut. Wann der große Rest folgt, ist angesichts hoher Baukosten ungewiss.“

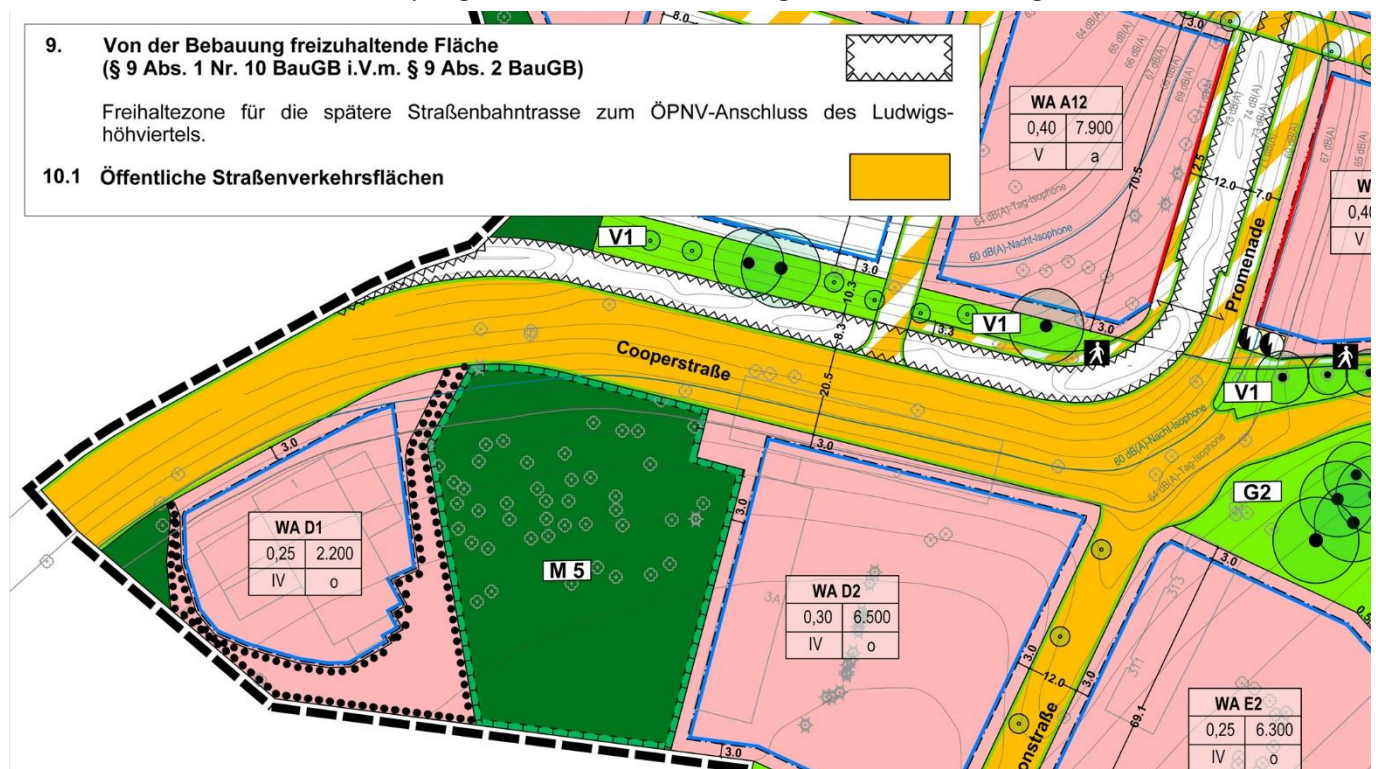
Eine Baugenehmigung vor Rechtskraft des Bebauungsplans setzt nach § 33 I Ziff. 4 BauGB vor allem voraus, dass die Erschließung gesichert ist. Für das im Februar 2023 gestartete Einzelbauvorhaben mag dies in Frage kommen, weil die Antragsteller ab 2024 eine Buslinie durch das zukünftige Quartier als „Vorlaufverkehr“ einrichten wollen (vgl. auch Ziff. 1.5.4 des Erläuterungsberichts). Für den „großen Rest“ hat sich die Stadt

jedoch selbst die Genehmigungsgrundlage nach § 33 BauGB entzogen, weil sie explizit die Erschließung des Baugebiets von den in Abschnitt 3.2 genannten Straßenbauvorhaben abhängig gemacht hat.

Die Abhängigkeit einer gesicherten Erschließung des Baugebiets S 26 von den genannten Straßenbauvorhaben ist zwar nicht nachgewiesen, vielmehr soll das hiesige Verfahren als Hebel dienen, insbesondere die Planstraße A zu präjudizieren. Doch die Antragsteller können nicht nach Belieben ihre Argumentation hin und herwechseln: mal Planstraße A erzwingen, weil von ihr die Erschließung abhängig sei, bei den Baugenehmigungen hingegen von einer gesicherten Erschließung ausgehen.

Der offensichtlichste Beleg für die nicht gesicherte Erschließung ist aber der Bebauungsplan S 26 selbst (bislang nur Entwurf). Denn er klärt weder den südöstlichen Straßenanschluss via Cooperstraße, noch die „Anbindung“ durch öffentlichen Nahverkehr, weil er nicht funktionierende Fragmente einer Schienenpersonen-Verkehrsinfrastruktur festsetzen will:

Das Plangebiet durchzieht eine Freihaltezone für eine geplante Straßenbahn (weiß mit Zackenrand). Sie schließt nicht einmal im Norden an die bestehende Straßenbahninfrastruktur an, die weiter nördlich in einer Wendeschleife an der Tonakademie endet. Hier liegt immerhin auf der Hand, wie die Verbindung aussehen könnte. Im Südwesten liegt das hingegen nicht auf der Hand. Die Freihaltezone endet einfach – schräg angeschnitten – an der Plangebietsgrenze. Die Vervollständigung einer dort endenden Trasse hängt von diesem Planfeststellungsverfahren ab. Eine schlüssige und funktionsfähige ÖPNV-Anbindung ließe sich durch Freihaltung einer Trasse nebst Wendeschleife in der südlichen Jefferson-Siedlung innerhalb des Plangebiets festsetzen. Doch dies sieht der Bebauungsplan nicht vor und versucht damit, eine unabgewogene, unwirtschaftliche und damit falsche Straßenbahnspanne hinunter zur Heidelberger Straße zu erzwingen.



Ausschnitt aus dem Bebauungsplan S 26 „Ludwigshöhviertel“ (Entwurf) im südwestlichen Teil mit abgeschnittener Straßenbahn-Freihaltezone (weiß mit Zackenrand) und verlagertem Cooperstraßenansatz.

3.4 Sachfremde Einordnung in die regionale Entwicklungsplanung

Die „vorgegebene“ hohe Wohneinheitenanzahl folgt einer regionalplanerischen Einordnung, die weder sachgerecht ist noch funktionieren wird.

Die geforderten 1.400 Wohneinheiten erzwingen im LHV eine bauliche Dichte, die man in der Region nur in Kernräumen wiederfindet (z.B. Europaviertel Frankfurt, Zollhafen Mainz), nicht aber in einer solchen Randlage wie dem LHV. Einen ersten Eindruck von dieser Wohneinheitenmaximierung auf engstem Raum

vermittelt eine Visualisierung der Investoren. Hinter den eng gestellten Wohnkisten mit fünf Geschossen + Staffelgeschoss wirken die wenigen denkmalgeschützten und deshalb nicht abgerissenen ehemaligen Kasernen am zentralen Platz wie niedliche Fremdkörper aus einer vergangenen Zeit:



Hintergrund dieser Dichtevorgaben ist ein Projekt der Landesregierung bzw. des Hessischen Wirtschaftsministers, dem sich die Darmstädter Stadtregierung angeschlossen hat: Ungeachtet aller Probleme des Klimawandels, der durch das kapitalistische Wachstum herbeigeführt wurde, und ungeachtet der eindeutigen Diagnose, dass die besonders stark wachsende Rhein-Main dem global prognostizierten Klimawandel bereits weit vorausseilt, will die Achse Wiesbaden-Darmstadt dieses Wachstum durch das Projekt des „**Großen Frankfurter Bogen**“ (GFB) weiter antreiben.

„Hessen wächst“ diagnostiziert der Hessische Wirtschaftsminister, als wäre das eine Naturkonstante und politisch nicht beeinflussbar, und leitet daraus ab: „Insgesamt 367.000 Wohnungen werden bis 2040 in Hessen gebraucht“ (<https://www.grosser-frankfurter-bogen.de/wohnungsbedarf-in-hessen/>). Die will der Wirtschaftsminister zu 83 % in Südhessen bauen lassen. Dass in ungefähr gleicher Größenordnung im ländlichen Raum Wohnungen leerfallen (vgl. Institut Wohnen und Umwelt / IWU, Wohnungsbedarfsprognose für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte bis 2040, Darmstadt 2020), erwähnt er nicht – obwohl er auch für diese innerhessischen Abwanderungsräume verantwortlich ist. Er konzentriert sich allein auf den „Großen Frankfurter Bogen“, der alle Gemeinden umfassen soll, „die innerhalb von maximal 30 Minuten mit S- oder Regionalbahn vom Frankfurter Hauptbahnhof aus erreichbar sind.“ Vermutlich hat er mit dieser vom Frankfurter Hauptbahnhof ausgehenden Blickrichtung den Rückreiseverkehr der Berufspendler im Sinn, die – in diesem großen Bogen wohnend – erst einmal nach Frankfurt zur Arbeit *einpendeln*. Die Region um Frankfurt soll also für die Unterbringung der im Zentrum der Wachstumsregion arbeitenden Menschen funktionalisiert werden.

Darmstadt ist in diesem Frankfurter-Bogen-Bündnis mit dabei und will sich als Musterschüler erweisen: In der letzten seiner zwei sechsjährigen Amtszeiten wollte der nun scheidende Oberbürgermeister 10.000 Wohnungen bauen, obwohl Darmstadts proportionaler Anteil am Frankfurter Bogen nur gut 12.000 Wohnungen im viermal so langen Zeitraum „bis 2040“ betragen würde (83 % südhessische Wohnungen von insgesamt 367.000 für ganz Hessen, davon 4 % entsprechend des Bevölkerungsanteils Darmstadts an der Gesamtbevölkerung im Regierungsbezirk Darmstadt führen zu rechnerisch 12.184 Neubauwohnungen).

Auf der Landes-Website zum „Großen Frankfurter Bogen“ wird zuallererst der Darmstädter Oberbürgermeister mit seinen Wachstumsvorstellungen zitiert:

*Zu den 30 Partnerkommunen gehören auch Darmstadt, Erzhäusen, Karben und Hanau. In **Darmstadt** steht die Entwicklung des **Ludwigshöhviertels** im Vordergrund. Es liegt zwischen den Stadtteilen Bessungen und Eberstadt und soll als Wohngebiet entwickelt werden. Vorgesehen ist ein Quartier für Menschen aller Alters- und Einkommensklassen. Rund 3.100 Menschen sollen hier in den nächsten Jahren ein Zuhause finden. **Oberbürgermeister Jochen Partsch**: „Die Wissenschaftsstadt Darmstadt unterstützt den*

Ansatz der Hessischen Landesregierung, Wohnungsbau in der Rhein-Main-Region entlang der Linien des ÖPNV zu fördern, ausdrücklich. Auf den Konversionsflächen im Süden von Darmstadt, auf dem Lincoln-Areal und im Ludwigshöhviertel, schaffen wir rund 3.400 neue Wohnungen, ohne einen Quadratmeter Wald oder Flur zu verbrauchen. Dies ist der Darmstädter Weg einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung.“

Zunächst muss kurz auf die krasseste Behauptung in diesem Zitat eingegangen werden, die beiden Siedlungsprojekte würden „keinen Quadratmeter Wald oder Flur verbrauchen“. Eine solche Behauptung eignet sich allenfalls für populistische Propaganda, nicht aber als seriöse Aussage, wie man sie von einem verantwortlichen Politiker erwarten darf. Die Sachlage ist offensichtlich eine ganz andere:

Schon die Straßenbahnspange parallel zur verschobenen Cooperstraße sowie die Planstraße A als angeblich ergänzend erforderliche Straßeninfrastruktur würden mehrere Hektar Wald vernichten. Aber auch die isoliert betrachtete Planung des Ludwigshöhviertels kann die „kein-Quadratmeter-Wald“-Behauptung nicht stützen. Obwohl sich die Planer alle Mühe gegeben haben, die geforderten dicht gedrängten Baumassen eng um die bestehenden Wälder herumzuplanen, fällt ihre Waldbilanz negativ aus:

Wald und waldähnliche Flächen im LHV-Plangebiet werden von 32.057 m² im ehemaligen Bestand auf 17.803 m² im Endausbau sinken (Umweltbericht zum Bebauungsplan S 26, Ludwigshöhviertel, S. 69).

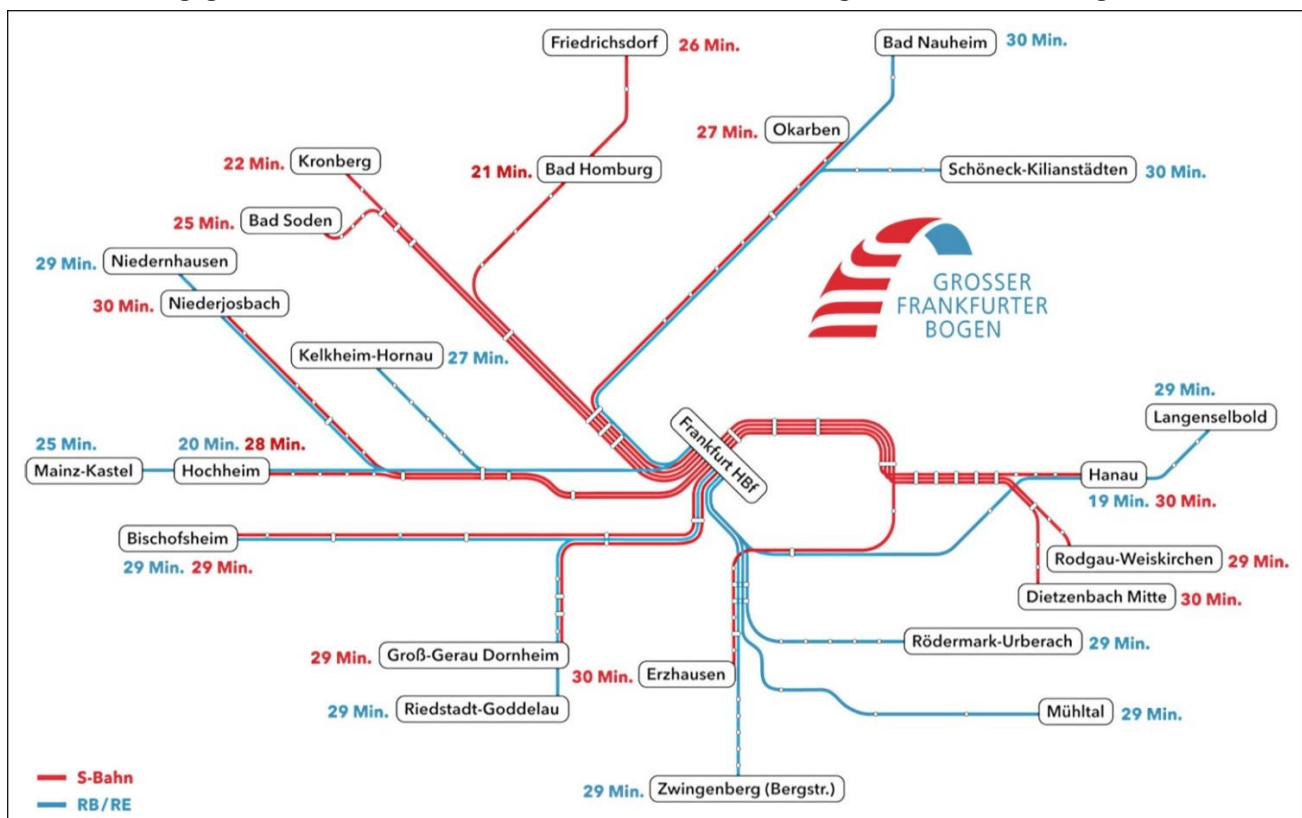
Diese die Waldflächen fast halbernde Negativbilanz will der Umweltbericht zum Bebauungsplan S 26 mit diesem Satz beschwichtigen:

Der Rückgang beim Nutzungstyp Wald / waldähnliche Flächen vermittelt einen falschen Eindruck, da Teilbereiche hiervon in Maßnahmenflächen (M 5 und M 6) aufgehen bzw. durch Erhaltungsbindungen (in Grünfläche G 2 und in WA D1) gesichert werden, so dass sich auch hierbei keine relevante Veränderung ergibt.

Selbst wenn man dieser Schönrechnung folgen will, bleibt beim Nachrechnen eine Wald-Negativbilanz von 2.378 m². „Kein Quadratmeter“ (Partsch) ist etwas gänzlich anderes.

Kommen wir zu den verkehrlichen Aspekten, aus denen die Wohngebiete im „Großen Frankfurter Bogen“ – eingeschlossen das Ludwigshöhviertel – begründet werden, also zum Kriterium „nur 30 Minuten Reisezeit im Schienenpersonennachverkehr nach Frankfurt“:

Die Website zum „Großen Frankfurter Bogen“ (GFB) zeigt in einer Schienenverkehrs-Liniengrafik auf, wie weit das Einzugsgebiet Frankfurts reichen soll, in dem man sich die großen neuen Wohngebiete vorstellt:



An der von Frankfurt nach Süden führenden Main-Neckar-Bahn ist Zwingenberg ganz unten als südlichster ‚Außenposten‘ eingetragen, weil der nur stündlich verkehrende RE 60 von dort in 29 Minuten Frankfurt erreicht. Darmstadt ist nicht eingetragen, wohl weil der besagte RE 60 vom Hauptbahnhof nach Frankfurt nur 19 Minuten benötigt. Die S-Bahn (S 3 von Darmstadt nach Frankfurt) ist aus anderem Grund nicht als rote Linie bis Darmstadt verlängert: mit einer Fahrzeit von 38 Minuten zwischen den Hauptbahnhöfen Darmstadt und Frankfurt verfehlt sie die GFB-30-Minuten-Grenze klar. Deshalb erscheint hier Erzhausen als Grenzort. Nun liegt das Ludwigshöhviertel nicht am Hauptbahnhof, sondern weitab davon. Wäre es durch innerörtlichen ÖPNV mit dem Darmstädter Hauptbahnhof so zu verknüpfen, dass die 30 Minuten Anforderung des „Großen Frankfurter Bogens“ einzuhalten ist?

Die Linie 3 durch Bessungen hindurch benötigt heute ab Lichtenbergschule 19 Minuten zum Hauptbahnhof, hinzu kämen 2 bis 3 Minuten Verlängerung ins neue Quartier, insgesamt also 21 bis 22 Minuten. Berücksichtigt man nur ca. 5 Minuten Umsteigezeit am Hauptbahnhof, so käme man via Linie 3 und RB 60 in **48 Minuten** zum Frankfurter Hauptbahnhof. Das sprengt die 30-Minuten Grenze des „Großen Frankfurter Bogens“ klar.

Würde man hingegen eine direktere Straßenbahn aus dem Ludwigshöhviertel zum Hauptbahnhof über die geplante Straßenbahnspange zur Heidelberger Straße und weiter über die Rheinstraße konzipieren, so wäre das die Linie 1, nun abgeklemmt von Eberstadt und neu im LHV (an der ausgebauten Wendeschleife Tonakademie) startend. Sie benötigt ab Lincoln-Siedlung 13 Minuten. Zuzüglich 3 Minuten ins LHV und 5 Minuten Umsteigezeit am Hauptbahnhof ergeben bei Weiterfahrt mit dem RE 60 eine Reisezeit zum Hauptbahnhof Frankfurt von 40 Minuten. Auch damit wird also die 30-Minuten-Fahrtzeit-Anforderung gerissen, aber immerhin ein Reisezeitvorteil von 8 Minuten gegenüber der Linie 3 erzielt.

Sind es diese 8 Minuten Fahrzeitverkürzung – bei Verfehlung der grundlegenden Fahrzeitvorgabe – tatsächlich wert, dass man den Wald entlang der Cooperstraße rodet, Eberstadt von der Linie 1 abhängt, nur um eine unbekannte Pendlerzahl aus einer Darmstädter Randalage nach Frankfurt zu schaffen, die angesichts der klar verfehlten 30-Minuten-ÖPNV-Fahrtzeitgrenze eher das Auto nutzen wird?

Um welche Pendlerzahlen könnte es im Übrigen gehen, die zum Darmstädter Hauptbahnhof und weiter nach Frankfurt zu transportieren sind? Auch darauf geben die Planfeststellungsunterlagen keine Antwort. Schätzen wir ab:

Erwerbsfähigkeit wird in einschlägigen Statistiken für die Altersgruppen von 15 bis unter 65 angenommen. Nach dem Datenreport 2021 (Tabelle 2.19) machen diese Altersgruppen in Darmstadt gut 70 % der Bevölkerung aus. Für Deutschland ist eine **Erwerbstätigkeit** in diesen Altersgruppen von 75,8 % ermittelt (Pestel-Institut, Bauen und Wohnen in der Krise, Januar 2023, S. 14). Im Ludwigshöhviertel sollen einmal 3100 Menschen“ wohnen (<https://www.ludwigshoehviertel.de/>). Daraus rechnet sich eine **Erwerbstätigenzahl von rund 1650 Personen**. Wie viele davon müssen raus und wieder rein? Nur wenige werden als Verkäuferin im kleinen Supermarkt arbeiten, der in den erhalten gebliebenen Kasernenbauten eingerichtet werden soll, manche bleiben im Home-Office, die meisten aber dürften sich in Darmstadt und in der Region verteilen.

Die Arbeitsplatzkonzentrationen in Darmstadt liegen fern vom Ludwigshöhviertel und weit verstreut, insbesondere in der City, im stark wachsenden westlichen Gewerbegürtel, im Norden bei Merck und auf der gewerblich stark verdichteten Knell oder auf der ebenso wachsenden TU-Lichtwiese.

Zudem werden keineswegs alle zukünftigen LHV-Bewohner in Darmstadt arbeiten. Trotz Zuwanderung sinkt die Auspendlerquote nicht, sondern steigt eher an. Aktuell liegt sie bei fast 50 %. Genau: 48,7 % aller in Darmstadt wohnenden Berufstätigen pendeln aus dem Gemarkungsgebiet Darmstadt heraus, weil ihre Arbeitsplätze weit verstreut irgendwo in der Region-Rhein-Main liegen (Statistik aktuell 04/2022). Solch komplexe Verkehrsbeziehungen sind ein Merkmal der Wachstumsregion. Legt man nur diese 48,7 %-Quote zugrunde, so errechnet sich die Zahl der **regionalen Auspendler** aus dem Ludwigshöhviertel mit gut 800.

Wenn sich diese Auspendler auf weit gestreute Verkehrsbeziehungen in Stadt und Region verteilen (wie das die Pendlerstatistik ermittelt hat), wird ihre Bündelung auf Öffentliche Nahverkehrslinien schwierig. Deshalb sind ja auch die Straßen so voll, deshalb werden auch die zukünftigen LHV-Auspendler vermutlich eher auf ihr Auto zugreifen, um ihre entfernten Arbeitsplätze zu erreichen.

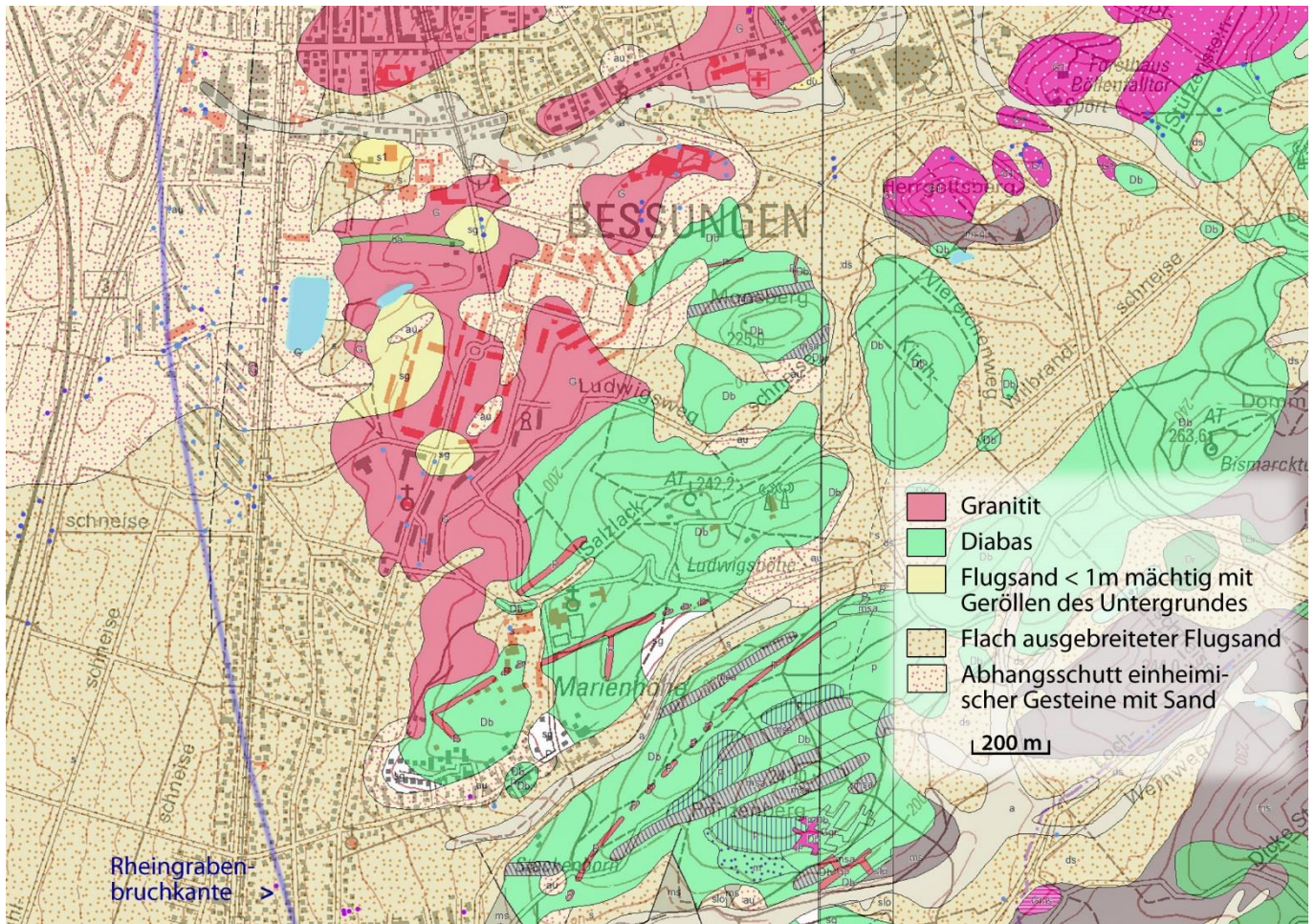
All dies muss Spekulation bleiben, weil die Planfeststellungsunterlagen zur Ludwigshöhbahn und zur neuen Cooperstraße weder Verkehrsanalyse noch Verkehrsprognose, weder Fahrgastpotentialanalyse noch ein daraus abgeleitetes zukünftiges ÖPNV-Liniennetz liefern. Es rächt sich, dass die Ideen zur Verkehrsinfrastruktur in der Rahmenplanung Bessungen-Süd von 2011 nicht ergebnisoffen geprüft, sondern einseitig auf die Straßenbahn-Spange entlang der Cooperstraße verengt wurden – vielleicht weil man ohne viel nachzudenken das Wachstum der Rhein-Main-Region prioritär im Kopf hat, aber kein Verkehrskonzept. Die Alternativen liegen auf der Hand:

- Die Idee des Rahmenplans Bessungen 2011 zu einem (autonomen) Shuttlebus zwischen Lincoln-Siedlung und LHV war gut, weil dieser Bus beide Quartiere durch die innere Linienführung näher und dichter erschließen und mit der leistungsfähigen Straßenbahntrasse in der Heidelberger Straße attraktiv verknüpfen würde. Dieser Shuttlebus könnte die bestehende Cooperstraße nutzen. Die mit diesem Bus verknüpfte leistungsfähige Nord-Süd-Straßenbahntrasse führt mit der Eberstädter Linie 1 direkt zum Hauptbahnhof, aber auch mit den Linien 6,7 und 8 direkt zu den Gewerbegebieten im Norden (Merck und Knell).
- Wären Stadt und HEAG mobilo dem Vorschlag der Westwaldallianz von 2012 oder den Vorschlägen von Hamburg Consult 1992/1993 mit einer Weststadt-Straßenbahn gefolgt, so würde auch das Gewerbeband der Weststadt über den Shuttle-Bus und diese Darmstädter Straßenbahn-Haupttrasse feinteilig erreicht. Eine Straßenbahn aus dem LHV heraus via Cooperstraße kann aber nicht gleichzeitig all diese Relationen (City, Hauptbahnhof, Gewerbe Nord, Gewerbe Weststadt) bedienen. Deshalb dürften Zubringer via Shuttlebus oder Rad zur Heidelberger Straße die bessere Lösung sein.
- Eine einfache Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis zu einer Wendeschleife in der ehemaligen Jefferson-Siedlung bindet das neue Quartier an das reich mit wohnbezogener Infrastruktur ausgestattete Bessungen sowie die Darmstädter City an und dürfte damit die wesentliche Nachfrage nach ÖPNV treffen.
- Die TU-Lichtwiese ist vom LHV per ÖPNV selbst bei Verlängerung der Linie 3 nur unattraktiv über den City-Umweg zu erreichen. Abhilfe könnte z.B. eine Verlängerung der R-Buslinie dorthin via Böllenfalltorweg schaffen.

3.5 Die örtliche Geologie verschärft die LHV-Baudichten

Das geplante Ludwigshöhviertel (LHV) gründet auf einem besonderen geologischen Untergrund, der weitreichende Auswirkungen auf die Bebauung, auf die daraus entstehenden Verkehrsbelastungen sowie auf die Entwässerung des Gebiets hat. Der Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsantrag widmet der Geologie keine Aufmerksamkeit. Der Geotechnische Bericht (Anlage C.02.01, Ziffer 2.2, S. 15) liefert zu dieser Planungsgrundlage nur vier dürre Absätzchen, die noch nicht einmal eine geologische Karte einbinden.

Nach der feinsten verfügbaren geologischen Karte 1 : 25.000 stellt sich folgende Situation dar:



Die unterlegte topografische Karte zeigt noch die ehemalige Kasernenbebauung mit ihren roten Gebäuderiegeln (links unterhalb des Eintrags „BESSUNGEN“). Das gesamte Quartier ist von plutonischen Gesteinen des kristallinen Odenwaldes unterlagert, die in der geologischen Karte 1 : 25.000 mit roter Einfärbung als „Granitit“, anderenorts auch als Granodiorit eingeordnet werden. Leichte ‚Eindellungen‘ dieses Gesteinsuntergrundes sind mit geringmächtigen Flugsanden gefüllt (gelb). Auf den westlichen Hängen herunter zur Heidelberger Straße sind die magmatischen Gesteine von Hangschutt überlagert (gepunktete helllockerne Flächen in der geologischen Karte).

Die hoch anstehenden kristallinen Gesteine machen es nicht möglich, **Keller** auszuschachten und die zahlreichen PKW in **Tiefgaragen** unterbringen, wie dies in der benachbarten Lincolnsiedlung praktiziert wurde. Denn dort ist die geologische Situation eine völlig andere. Die Lincoln-Siedlung liegt bereits im Bereich der Rheingrabenbruchkante, die in der obigen Karte mit einer blauen Linie schematisiert ergänzt ist. Westlich (links) dieser Kante, aber auch im Übergangsbereich finden sich tiefgründige Ablagerungen, in denen ohne Schwierigkeit Tiefbauten wie Keller oder Tiefgaragen angelegt werden konnten.

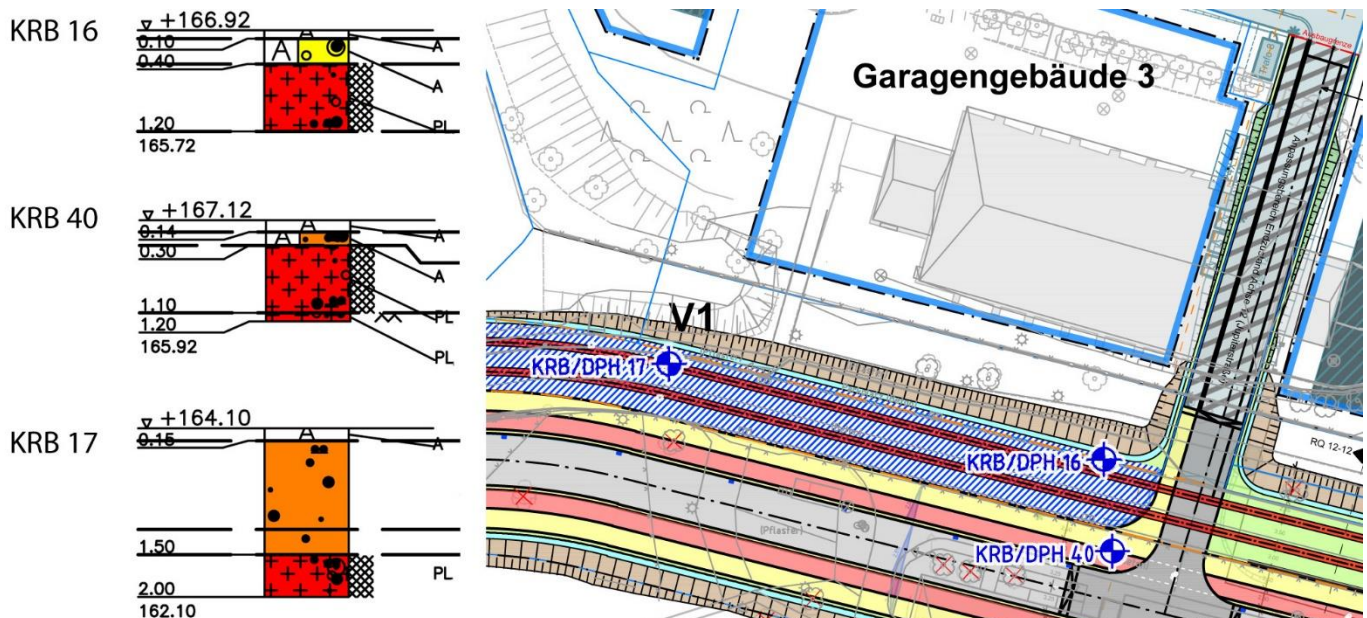
Im Ludwigshöheviertel ist dies jedoch weitestgehend ausgeschlossen. Deshalb hat sich die Bauleitplanung dazu entschieden, essenzielle **Nebenräume** der Wohnnutzung wie Abstellräume für Kinderwagen und Fahrräder, Müllräume, sonstige Abstellräume, Wasch- und Trockenräume sowie Haustechnik-Räume in die Erdgeschosse der Hochbauten zu verschieben (S. 111 der Begründung zum Bebauungsplan S 26). Denkt man nur an die Festsetzung des Bebauungsplans, 2,5 Fahrradstellplätze je Wohneinheit vorzusehen, so werden allein diese Flächen einen Großteil der Erdgeschosse okkupieren. Damit fallen ausgerechnet die barrierefrei erreichbaren und für behinderte Menschen besonders wichtigen Erdgeschosse als Wohnflächen weg. Die Alternative, diese Räume in Sekundärbauten unterzubringen, wurde verworfen – wohl weil unter dem Druck der Dichtevorgaben schlicht die Flächen dafür fehlen. In der Quelle heißt es dazu weiter (S. 112):

Entsprechend sind die genannten Räume und Flächen ... im Erdgeschoss zu Lasten von Wohnfläche unterzubringen.... Durch die Inanspruchnahme der Erdgeschossfläche durch diese Flächen und Räume würde jedoch grundsätzlich die Wohnfläche reduziert werden. Um die durch das Strukturkonzept vorgegebene Zahl von 1.400 Wohneinheiten für rund 3.100 Einwohner einzuhalten (und damit auch das

regionalplanerische Dichteziel zu erreichen, vgl. Kap. 5), soll diese Wohnfläche an anderer Stelle mit einer Erweiterung des Gebäudes „untergebracht“ werden.

Dass das angebliche „regionalplanerische Dichteziel“ willkürlich gesetzt ist, wurde bereits ausgeführt (vgl. Abschnitt 3.2). Wenn nun die in den Erdgeschossen durch notwendige Nebenräume wegfallende potentielle Wohnfläche durch „Erweiterung“ der Gebäude - d.h. insbesondere höhere Geschossigkeit - „untergebracht“ werden soll, so erhöht dies die in diesem Quartier bereits unmäßig hoch angesetzte bauliche Dichte weiter. Spätestens mit dieser Erkenntnis hätte man die Konsequenz ziehen müssen, die „Vorgabe“ von 1.400 Wohneinheiten zu revidieren, was unmittelbar Auswirkungen auf die von diesem Quartier produzierten Verkehrsmengen hätte. Die weitreichenden Eingriffe in den Wald durch Verschiebung der Cooperstraße nach Süden und Bau der Planstraße A durch den Westwald wären auf diesem Hintergrund durch die gebotene Reduzierung der Wohneinheiten-Vorgabe jedenfalls vermeidbar.

Ähnliches gilt für die „Unterbringung“ der PKW. Sie können wegen der geologischen Verhältnisse nicht in Tiefgaragen verschwinden. Deshalb sind im Bebauungsplan drei **Großgaragen** vorgesehen, die auf Grundflächen von jeweils 1.800 m² mit Gebäudehöhen von jeweils 16,50 m ausgewiesen werden. Die geologischen Verhältnisse sind durch zahlreiche „Kleinrammbohrungen“ (KRB) belegt. So wurden z.B. südlich des geplanten Garagengebäudes 3 drei Bohrungen ausgeführt, von denen zwei (KRB 16 und KRB 40) unmittelbar unter anthropogenen Auffüllungen („A“) auf den verwitterten Granodiorit / Felsersatz stießen (rot mit Plus-Zeichen-Musterung im Bohrprofil). Nur die dritte Bohrung (KRB 17), die bereits in der Hanglage angesetzt wurde, zeigt eine geringmächtige Überlagerung der kristallinen Gesteine durch quartäre Kiese und Sande (orange):



Montage aus Anlage C 02.03, Blatt 10 (Übersichtsplan über die Lage der Bohransatzpunkte) und Anlage C 02.05, Blatt 3 (Bohrprofile)

Die Baumassen dieser Verkehrsinfrastruktur signalisieren in Beton gegossen, welche Individualverkehrsmengen die Planer für dies übermäßig verdichtete Wohngebiet unterstützen wollen (die allerdings nirgends quantifiziert werden). Die Parkhäuser okkupieren zudem drei Baufelder, die nicht für Wohnungsbau genutzt werden können. Auch unter dieser restriktiven Randbedingung wird aber die Wohneinheitenvorgabe für das Quartier aufrechterhalten und in weitere Verdichtung der verbleibenden Baufelder umgelegt. Eine solche Fehlplanung, die allein der Vorgabe einer bestimmten Wohneinheitenzahl folgt und weder auf die abgelegene Örtlichkeit noch auf die geologisch bedingten Restriktionen Rücksicht nimmt, kann keine Planrechtfertigung für Eingriffe in den bestehenden Wald durch Verkehrsinfrastruktur sein.

3.6 Präjudizierung des Entwässerungsfragments untere Cooperstraße

Das in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene Entwässerungskonzept für die Cooperstraße strebt an, vor der Heidelberger Straße eine Fläche für **Versickerungsbecken** einzurichten. Diese Becken sollen zwischen

jetziger Cooperstraße (auf die die Straßenbahntrasse gesetzt werden soll) und verschobener zukünftiger Cooperstraße liegen. Sie leisten damit einen wesentlichen Flächenbeitrag zu der in diesem Bereich geplanten Waldrodung.

Dieser Waldeingriff ist vermeidbar. Alternative Konzepte wurden aber nicht untersucht, obwohl sie auf der Hand liegen: Dem angrenzenden, stark durch Trockenheit vorgeschädigten Wald würde es am meisten nutzen, wenn das Niederschlagswasser geschickt und flächig in ihn hinein versickert wird (mehr dazu weiter unten).

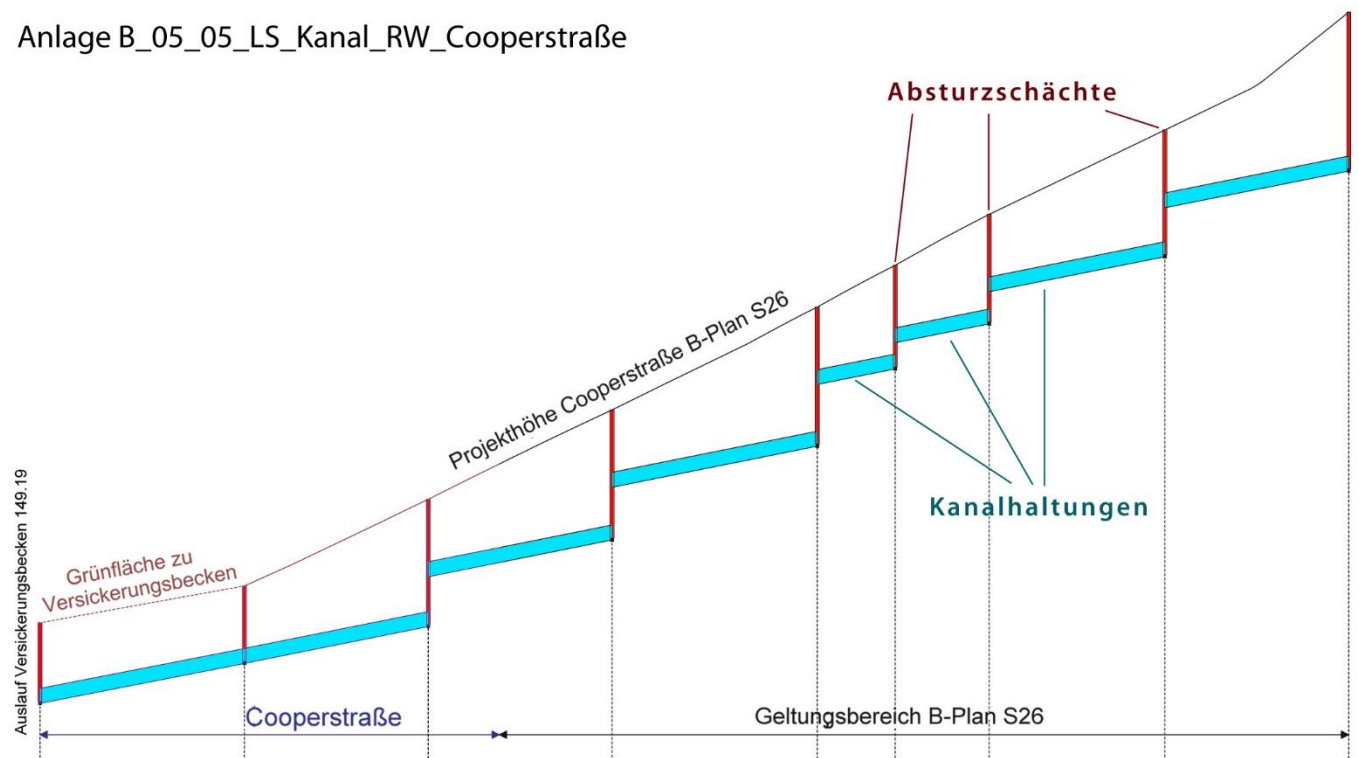
Die geplanten Versickerungsbecken sollen aus einer Kanal-Kaskade unter der verschobenen Cooperstraße gespeist werden (Anlage B 05.05), für die man sich eine abenteuerliche Konstruktion ausgedacht hat (Erläuterungsbericht S. 62 f):

Hierzu wird das Wasser am Fahrbahnrand über Sinkkästen (Einzugsfläche pro Sinkkasten= ca. 250 m²) gesammelt und über einen Regenwasserkanal der Versickerungsfläche zugeführt...

Aufgrund der teilweise hohen Längsneigung der Cooperstraße sind nach Vorgabe der Stadt Darmstadt sechs Absturzschächte angesetzt, wodurch die maximale Längsneigung der Haltungen 2,0 Prozent beträgt.

Die nachfolgende Abb. versucht dies Konzept „nach Vorgabe der Stadt Darmstadt“ auf der Grundlage von Anlage „B_05_05_LS_Kanal_RW_Cooperstraße“ zu veranschaulichen. Die geplante Kanaltrasse soll auf Grund der starken Geländeneigung in Abschnitte gegliedert werden, die jeweils durch Absturzschächte verbunden sind, die sich aus Sinkkästen am Straßenrand mit Niederschlagswasser speisen sollen. Die Beschriftungen in der Quelle wurden hier ins Lesbare skaliert und durch die Einträge „Absturzschächte“ und „Kanalhaltungen“ ergänzt, die Schächte und Haltungen sind nachkoloriert. Es handelt sich in der Vorlage um eine überhöhte Plandarstellung. Deshalb sind die Versickerungsschächte so schmal und die DN 300 Kanalabschnitte so hoch:

Anlage B_05_05_LS_Kanal_RW_Cooperstraße



Die Beschriftung am unteren Rand macht deutlich, dass der größte Abschnitt dieser Kanalstrecke im „Geltungsbereich des B-Plans S 26“ liegt. Da stellt sich die Frage, was eigentlich mit dem begehrten Planfeststellungsbeschluss zu Baurecht werden soll - der gesamte Kanalverlauf (als Teil der geplanten Straße) oder nur der Abschnitt in der unteren Cooperstraße außerhalb des B-Plans. Das zur Planfeststellung vorgelegte Vorhaben bleibt insofern diffus. In der amtlichen Bekanntmachung heißt es nur vage:

Gegenstand des Vorhabens ist insbesondere ...

Verlegung der Cooperstraße im weiter bergauf befindlichen Bereich zugunsten der neuen Straßenbahntrasse bis zur neuen Grenze des Bebauungsplans S 26.

Eine klare Gebietsabgrenzung für das Vorhaben fehlt. Das Vorhaben ist insofern unbestimmt, denn die Umschreibung eines „weiter bergauf befindlichen Bereichs“ liefert keinerlei Klarheit. Die Unbestimmtheit wird zudem durch ein „insbesondere“ verstärkt, das semantisch darauf verweist, dass auch noch so manches andere, aber Ungenannte, implizit mitbewilligt werden soll, wie z.B. das Entwässerungskonzept. Diese Unbestimmtheit wird auch nicht durch den Antrag aufgehoben, der in Ziff. 1.2.2 des Erläuterungsberichts versteckt wurde:

1.2.2 Antrag auf Planfeststellung gemäß HStrG

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt beantragt im Rahmen der Maßnahme „Anbindung Ludwigshöhviertel“ gemäß § 33 Abs. 1 S. 2 HStrG die Planung und den Bau der Verkehrsanlage Cooperstraße ab der B-Plan-Grenze des B-Plans S 26 westlich bis zum Knotenpunkt Heidelberger Straße/Cooperstraße festzustellen.

Denn wenn sich die begehrte Planfeststellung der verschobenen Cooperstraße nur auf ihr unteres Drittel bis hin zur B-Plan-Grenze beschränken soll, wird die Planfeststellung eines Fragments beantragt. Dieses Fragment ist in der Trassenführung wie im Entwässerungskonzept von den Festlegungen abhängig, die verfahrensextern in den oberen zwei Dritteln der Straße (also „im weiter bergauf befindlichen Bereich“) verfolgt werden.

Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass die Erschließungsplanung für den Bebauungsplanbereich S 26 „Ludwigshöhviertel“ den beschriebenen Regenwasserkanal im Zuge der Ludwigshöhstraße gar nicht vorsieht (vgl. Anlage 3 „Kanal und Entwässerung Lageplan Süd“ zur Magistratsvorlage 2020/0311). Die begehrte Planfeststellung muss also in den Bebauungsplan S 26 eingreifen, wenn sie die begehrte Planung genehmigen will.

Mehr noch: Offenbar bildet der gesamte B-Plan S 26 den Hintergrund für das Cooperstraßen-Entwässerungskonzept, und soll offenbar in diesem auf das Fragment der unteren Cooperstraße beschränkten Verfahren implizit sanktioniert werden:

Für das Ludwigshöhviertel ist ein kompliziertes Kanalsystem vorgesehen, das Niederschlagswasser in fünf Versickerungsbecken leitet, zu denen nun als sechstes die besagte Beckenkaskade vor der Heidelberger Straße hinzukommen soll. Dieser Entwässerungsplan ist aber nur indirekt und spekulativ aus den vorgelegten Plänen zu schließen, weil diese lediglich Teilbereiche des Plangebiets entlang der vorgesehenen Straßenbahntrasse abdecken. Ein vollständiger Kanal- und Versickerungsplan wurde nicht vorgelegt.

Das Entwässerungskonzept „Ludwigshöhviertel“ leidet seinerseits unter den Restriktionen der örtlichen Geologie mit ihrem hoch anstehenden Kristallin-Untergrund (vgl. noch einmal Abschnitt 3.4), die mit der angestrebten Bebauungsdichte in Konflikt stehen:

Die hohe Verdichtung des LHV-Baugebiets führt zur Sammlung großer Mengen Niederschlagswasser auf den versiegelten Flächen, das versickert werden soll. Das ist zunächst ein Problem des Bebauungsplans, das im Planfeststellungsverfahren zur Straßenbahn und zur Cooperstraßenverschiebung nicht gelöst werden kann. Der Geotechnische Bericht zu diesem



Westrand des LHV-Baugebiets im jeweils gleichen Ausschnitt. Links vor den Abbruch- und Rodungsarbeiten, rechts mit Überlagerung der geplanten Nutzungen (B-Plan-Ausschnitt). Der jetzige Gehölzsaum wird für Versickerungsbecken („VV“ und gelb umrandet) gerodet. Die Bebauung rückt dicht an das bewaldete Naturschutzgebiet Bessunger Grube heran.

Planfeststellungsverfahren äußert sich gleichwohl auch zu diesem Problem und offenbart grundlegende Skepsis (Anlage C 02.01 S. 21):

Im erkundeten Bereich der Ludwigshöhstraße und der Cambrai-Fritsch-Kaserne steht kein ausreichender Sickerraum aus quartären Sanden zur Verfügung.

Auf Grundlage einer solchen Einschätzung wurde wohl im Bebauungsplan S 26 für die Versickerung (neben drei Versickerungsbecken im nördlichen B-Plan-Bereich) ein Hangbereich ausgesucht, wo etwas mächtigere Sand- und Kies-Schichten anstehen. Dort grenzt allerdings unmittelbar das bewaldete Naturschutzgebiet „Bessunger Kiesgrube“ an, in das nicht eingegriffen werden darf und das von einem Zaun umgeben ist. Vor diesem Zaun hatte sich ein Waldrand aus „Pioniergehölzen“ gebildet (so die Einordnung im Umweltbericht zum Bebauungsplan S 26 - vgl. dort S. 119). Dieser Gehölzstreifen ist inzwischen gerodet, um in diesen Raum die gewünschten zwei Versickerungsbecken („VV“ und gelb umrandet im Bebauungsplan) nebst Begleitweg hineinzuzwängen, die nur wenig Platz zwischen heutigem Waldrand hinter dem NSG-Zaun und dicht heranrückender Bebauung bekommen.

Auch hier wird also deutlich, wie die Vorgabe der Wohneinheitenmaximierung einseitig zu Lasten des Schutzgutes Wald und der Freiflächen geht.

Die geologischen Gegebenheiten sind auch beim Thema „Versickerung des Niederschlagswasser“ auf die geplanten Verkehrsbauten dieses Planverfahrens zu beachten:

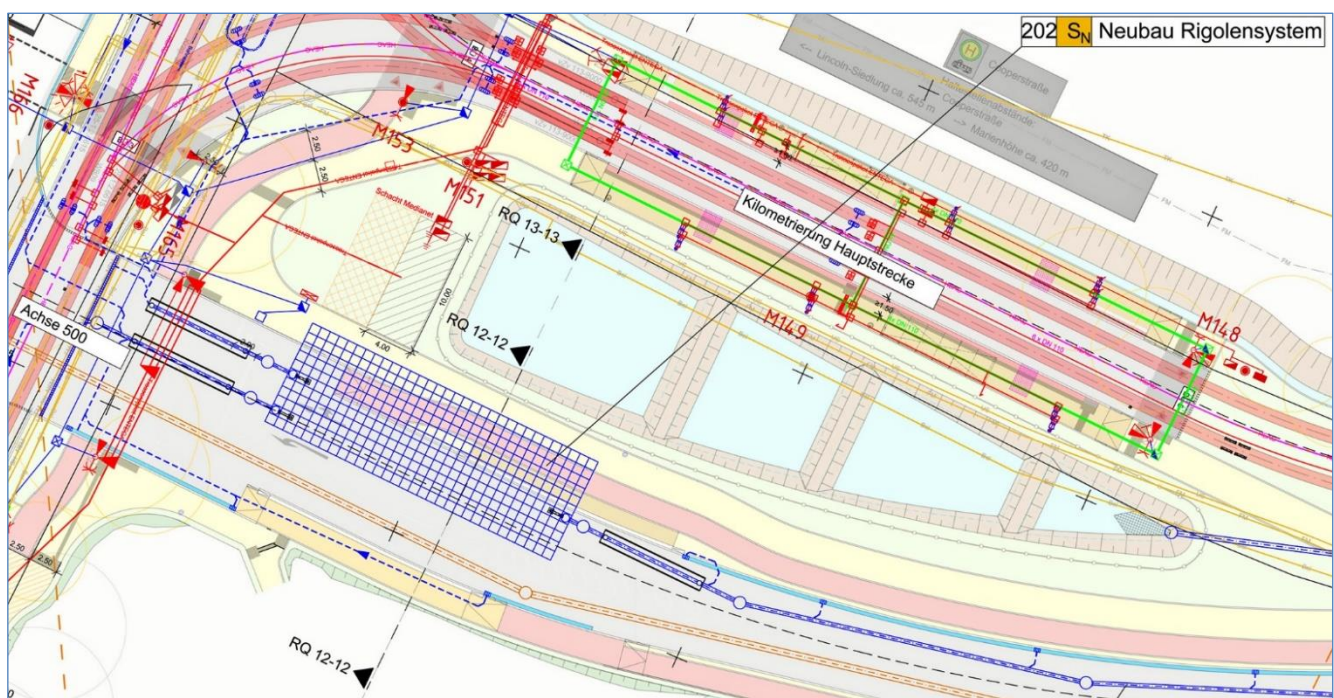
Die Verkehrsflächen könnten in den angrenzenden Wald entwässern. Das täte dem Wald gut, der unter den Dürrejahre im Klimawandel leidet. Statt dessen wird in der Planung Cooperstraße ein aufwändiges Entwässerungssystem vorgesehen, das zu Lasten des Waldes geht, weil im Aufmündungsbereich der Cooperstraße auf die Heidelberger Straße Waldflächen für die Versickerungsbeckenstaffel gerodet werden sollen.

Die Versickerungsbecken am Ende der aufwändigen Kanal-Kaskade sind zur Versickerung nur bedingt geeignet. Deshalb wird empfohlen:

Eine flächige Versickerung über ein Sickerbecken oder Rigolen ist möglich, jedoch sollten aufgrund der verminderten Sickerleistung Einstauhöhen bei der Planung berücksichtigt werden.

Die Kanalkaskade nebst nachgeschalteter Versickerungsbecken löst nicht einmal das ganze Entwässerungsproblem entlang der Cooperstraße. Ab letztem Sinkkasten bis Heidelberger Straße verbleibt noch ein Straßen- und Verkehrsanlagenabschnitt, der nicht in die Versickerungsbecken entwässert werden kann, weil er tiefer als deren Einlauf liegt.

Deshalb wird im Aufmündungsbereich der Cooperstraße unter deren Fahrbahndecke eine 286 m² große Box-rigolenfläche vorgesehen, in die das Niederschlagswasser des untersten Cooperstraßen-Abschnitts eingeleitet und dort versickert werden soll:



Sie ist im vorstehenden Plan als blaues Raster dargestellt (Ausschnitt aus Plananlage B 04.08). Oberhalb dieses Rigolenrasters sind in diesem Plan die vier Versickerungsbecken hellblau dargestellt, darüber die geplante Haltestelle der Straßenbahn, die nach links in ein Gleisdreieck zur Heidelberger Straße übergeht. Wie diese Rigolenanlage unter der Asphaltdecke der Cooperstraße gewartet werden soll, um sie vor Sedimentation zu schützen, erklärt die Planung nicht.

Der geologische Untergrund in diesem Bereich ist bemerkenswert. Wenige Meter weiter nördlich der geplanten Versickerungsbecken und Rigolen hat eine Bohrung ergeben (KRB 35), dass man sich auch in diesem Bereich noch auf kristallinem Untergrund befindet, an dem jede Versickerung endet. Deshalb gibt es im gesamten Gebiet keinen Grundwasserkörper. Der Geotechnische Bericht sagt dazu (S. 19):

Im Untersuchungsgebiet wurden keine grundwasserführenden Schichten erkundet. Eine Grundwasserführung innerhalb des Granodiorits ist nicht zu erwarten. Dennoch ist mit Stauwasser auf dem kompakten und wasserundurchlässigen Fels zu rechnen

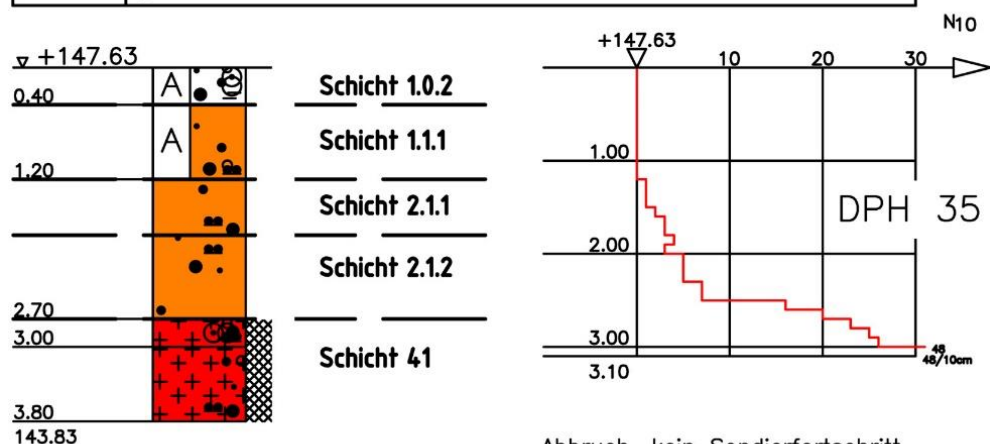
Auch zur Vermeidung von Stauwasser in einer konzentrierten Versickerungsanlage sollte daher die Niederschlagswasser-Versickerung soweit wie möglich in die Fläche gehen, was dem örtlichen Wald sehr nützen würde.

Niederschlagswasser versickert in die mehr oder weniger flachen quartären Überdeckungen des kristallinen Gesteins und strömt auf diesem Horizont allmählich der Rheingrabenbruchkante zu, an der es im Untergrund verschwindet. Die Rheingrabenbruchkante verläuft weiter westlich jenseits der Heidelberger Straße. Das unterstreicht die besagte Kleinrammbohrungen (KRB) 35 (Anlage C 2.5, Blatt 5): Sie hat unter 1,20 m mächtigen Auffüllungen eine 1,50 m mächtige natürliche Sedimentschicht aus quartären Kiesen und Sanden festgestellt („Schicht 2“). Darunter

beginnt der Felszersatz des kristallinen Grundgebirges. In dessen Bereich musste die Kleinrammbohrung wegen der Dichte des angebohrten Gesteins abgebrochen werden, ebenso die ergänzend durchgeführte schwere Rammsondierung DPH 35 (DPH = „Dynamic Probing Heavy“), aus der sich Rückschlüsse auf die Lagerungsdichte ziehen lassen. Aus den quartären Sedimentüberdeckungen schöpft der örtliche Wald sein Wasser, deshalb sollten sie möglichst gut mit dem abzuleitenden örtlichen Niederschlagswasser versorgt werden.

Das im Planfeststellungsantrag vorgesehene Versickerungskonzept ist auch nicht wirtschaftlich, weil es bessere und wesentlich einfachere und damit kostengünstigere Lösungen gibt. Es ist ein Fehler, die Versickerung der Niederschlagswasser aus der Cooperstraße und all den ergänzend geplanten Verkehrsflächen mit hohem baulichen Aufwand quasi auf einen Punkt zu konzentrieren. Die Planer haben dies Problem wohl ebenfalls gesehen, wie der Hinweis auf Aufstau in den Versickerungsbecken andeutet. Sie haben daraus aber keine Konsequenzen gezogen.

KRB 35	
TIEFE	BODENART
0.40	Auffüllung (Mutterboden, Sand, schwach schluffig, schwach kiesig, humos, durchwurzelt), schwach feucht, [OH], grau-dunkelbraun
1.20	Auffüllung (Sand, schwach kiesig, schwach schluffig), schwach feucht, [SU], grau-dunkelbraun
2.70	Sand, schwach schluffig, schwach feucht, SU, beige-braun
3.00	Plutonite, Felszersatz, kiesig, sehr schwach schluffig, stark sandig, schwach feucht, vollständig verwittert, zersetzter Granodiorit, dunkelgrau
3.80	Plutonite, Felszersatz, kiesig, sehr schwach schluffig, sandig, schwach feucht, vollständig verwittert, zersetzter Granodiorit, weißgrau



Abbruch, kein Bohrfortschritt

Abbruch, kein Sondierfortschritt ab 3,20 m Schlagzahl > 100

Es liegt nahe, die Kaskade von Sinkkästen (*ohne* Regenwasser-Kanalkaskade) entlang der Cooperstraße so auszubauen, dass von jedem Sinkkasten das dort gesammelte Wasser unmittelbar in den benachbarten Wald geleitet wird. Damit das Wasser effektiv dem dortigen Wald zugutekommt, sollte ein Verfahren erwogen werden, mit dem in der Agroforstwirtschaft bereits gute Erfahrungen gemacht wurden: Man modelliert in den angrenzenden Wald sanfte Gräben, die mit schwachem Gefälle entlang der Höhenlinien geführt werden. So lässt sich erreichen, dass das Niederschlagswasser im angrenzenden Wald verteilt, in den Gräben gepuffert und so optimal im Gelände gehalten wird (vgl. z.B. die große Agroforstkultur nach diesem **Keyline-Design-Konzept** auf den Obstbaum-Weiden der Bannmühle in Odernheim am Glan, dokumentiert im YouTube-Video <https://youtu.be/dnaQuF16MJc>).

Zusammenfassend: Dem Entwässerungskonzept fehlt die Begründung, weil seine Funktionsfähigkeit fraglich ist und weil es nicht mit besseren Konzepten abgewogen wurde, welche den Wald schützen, statt ihn zu roden und die zudem wirtschaftlicher sind. Hingegen präjudiziert die nicht dargelegte Gesamtentwässerungsplanung des Ludwigshöhviertels sowie die für die obere Cooperstraße bereits entschiedene Entwässerung die Konzeption im unteren Cooperstraßenfragment, für das eine Planfeststellung beantragt wird. Die begehrte Waldrodung folgt damit aus Plänen, die nicht Verfahrensgegenstand sind.

4 Fazit: Infrastrukturausbau ist kein all-you-can-eat-Buffer

Das Ludwigshöhviertel soll erklärtermaßen ein „autoarmes“ Viertel werden. Andererseits wird eine umfangreiche neue Straßenverkehrsinfrastruktur (Cooperstraßenverschiebung nebst -ausbau, Planstraße A) gewünscht, die mit dieser „autoarm“-Zielsetzung offensichtlich kollidiert. Werden die zukünftigen Bewohner tatsächlich alle mit dem Rad fahren? Oder werden sie weit verstreut in der Region arbeiten und ihre Ziele vorzugsweise mit dem Auto ansteuern? Oder werden sie auf den ÖPNV setzen – sofern dieser wirklich gut im Sinne der hier vorgeschlagenen Alternative konzipiert ist? Wahrscheinlich wird es einen Mix dieser Möglichkeiten geben. Keins dieser Szenarien wird in den Planfeststellungsunterlagen mit Daten unterfüttert abgewogen und in einen realistischen Mix überführt, für den dann die passende Infrastruktur zu konzipieren ist. Vielmehr scheint es, als wolle man für alle Szenarien gleichermaßen die jeweils maximalen Optionen sichern – wie am all-you-can-eat-Buffer:

Der Bebauungsplan S 26 fordert auf S. 61 ein „*hohes Angebot an hochwertigen **Fahrradabstellanlagen** auf Privatgrundstücken (2,5 Fahrradabstellplätze je Wohneinheit) sowie im öffentlichen Raum.*“

Bei „vorgegebenen“ 1.400 Wohneinheiten wären das 3.500 „hochwertige“ Fahrradabstellplätze, zuzüglich jener im öffentlichen Raum. Da sich auf die vorgegebenen 1.400 Wohneinheiten 3.100 Bewohner verteilen sollen, ergibt sich eine durchschnittliche Belegung je Wohnung von 2,2 Menschen. Mithin werden weit mehr (private + öffentliche) Fahrradabstellplätze vorgeschrieben, als es Bewohner im Quartier geben soll. Wenn die alle Rad fahren, bräuchte es kaum noch IV- oder ÖPNV-Infrastruktur.

Die vorgesehene Ausstattung mit **PKW-Stellplätzen** passt allerdings nicht zu diesem Bild eines radfahrenden Stadtteils. Im Erläuterungsbericht heißt es zum motorisierten Individualverkehr auf S. 10:

Das Quartier wird mit einem Stellplatzschlüssel von max. 0,65 Stellplätzen/Wohneinheit für Mehrfamilienhäuser ausgebildet.

Bei den vorgegebenen Wohneinheiten wären das $1.400 * 0,65 =$ „maximal“ 910 PKW. Diese PKW sollen „überwiegend in drei dezentralen Quartiersgaragen“ untergebracht werden. 1/3 der PKW verlassen das Quartier aus dem nördlichen Parkhaus über die Ludwigshöhstraße nach Norden, zwei Drittel aus den beiden südlichen Parkhäusern nach Südwesten. Auf der Cooperstraße wäre also maximal mit gut 600 PKW-Bewegungen raus und wieder rein zu rechnen, falls jeder PKW-Besitzer einmal am Tag sein Auto benutzt.

Rechtfertigt diese Verkehrsmenge den Ausbau der Cooperstraße, den neuen Knoten Cooperstraße / Heidelberger Straße oder gar die Planstraße A? Mit Sicherheit nicht. Denn die jetzige Cooperstraße ist ohne Probleme in der Lage, einen solchen Quartiersverkehr abzuwickeln und via Heidelberger Straße nach Norden und Süden in das örtliche Straßensystem einzuspeisen. Erst in dessen weiterem Verlauf stößt er auf Knotenüberlastungen. Das würde auch nach Umlenkung der PKW-Verkehre via Planstraße A auf die B 3 gelten, deren nächste Knoten ebenfalls bereits überlastet sind. Im Übrigen konnte die Cooperstraße die vermutlich höheren Verkehrsmengen zwischen den amerikanischen Kasernen damals ohne Probleme abwickeln. Wohl nicht ohne Grund werden auch dazu keine Daten geliefert.

Zudem sollte bei der – fehlenden – Knotenbelastungsanalyse berücksichtigt werden, dass die Hauptmasse der Stellplätze in drei Parkhäusern untergebracht werden soll. Diese Parkhäuser sorgen bereits für eine wirkungsvolle Drosselung des PKW-Verkehrs, weil die Fahrzeuge nur eins nach dem anderen die Parkhäuser verlassen können. Sie können also selbst in Stoßzeiten nicht geballt auf die nächsten Knoten des überörtlichen Straßensystems – Landskronstraße im Norden, Heidelberger Straße im Südwesten – treffen. Auch unter diesem Aspekt ist davon auszugehen, dass das bestehende Straßensystem die Verkehre aus dem Ludwigshöhviertel aufnehmen kann und keines Ausbaus bedarf.

Stellplätze sind im Erläuterungsbericht nur im soeben zitierten 1. Absatz von S. 10 angesprochen. Die Aussage ist jedoch unvollständig und damit falsch. Denn in der Begründung zum Bebauungsplan S 26 heißt es (Ziff. 10.1.2, S. 53):

... wird ein reduzierter Stellplatzschlüssel von max. 0,5 STP / WE bei Mehrfamilienhäusern und sonstigen Gebäuden mit öffentlich geförderten Wohnungen und Kleinwohnungen bis 58 m², max. 0,65 STP / WE bei sonstigen Mehrfamilienhäusern sowie mind. 0,8 STP / WE und max. 1 STP / WE bei Ein- und Zweifamilienhäusern festgelegt. Davon sind 0,15 STP / WE auf dem Baugrundstück herzustellen; die restlichen Stellplätze werden in drei Garagengebäuden als Sammelgaragen untergebracht.

Weder in den B-Plan-Unterlagen noch im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren werden numerische Angaben gemacht, wie viele Stellplätze tatsächlich zu erwarten sind (statt der oben abgeschätzten maximal 910). Offenbar gibt es aber einen relevanten, jedoch nicht bezifferten Anteil an Gebäuden, die nur 0,5 Stellplätze/WE bekommen sollen. Welchen Anteil andererseits Ein- und Zweifamilienhäusern mit hohem Stellplatzschlüssel („maximal 1 StP/WE“) einnehmen könnten, wird ebenfalls nicht beziffert (vgl. B-Plan-Begründung S. 44) – viele derartige Wohngebäude dürfte es angesichts der Dichtevorgaben nicht geben.

Ergänzend eröffnet Ziff. 20.2.3 des B-Plans allerlei Überschreitungsmöglichkeiten der festgesetzten GRZ zugunsten von Stellplätzen. Andererseits gibt es eine ebenso unbekannte Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen Raum, die sich die Bewohner teilen sollen (B-Plan S. 61):

Nutzung wohnungsnaher Stellplätze auf privaten Flächen vorrangig für CarPooling-Fahrzeuge und Fahrzeuge mobilitätseingeschränkter Personen

All diese divergierenden Festsetzungen führen zu völliger Unübersichtlichkeit hinsichtlich der erwartbaren Stellplatzanzahl. Die Verwirrung, die zur Frage der verkehrsplanerisch relevanten Anzahl von PKW im Quartier entsteht, wird durch eine Zählung unterstrichen: Das Stichwort „Stellplätze“ taucht in der B-Plan-Begründung weit über 100-mal auf (gezählt: 116) – aber eben keine einzige absolute Zahl.

Es gibt „unter dem Strich“ also keinerlei Angabe, wie viele Stellplätzen im LHV insgesamt entstehen werden. Die Stellplatzzahl bildet jedoch die wesentliche Grundlage, um PKW-Bewegungen aus und ins LHV abschätzen zu können. Es ist daher kein Wunder, dass keine Verkehrsuntersuchungen vorgelegt wurden, mit denen sich die geplanten Straßenbauabsichten begründen ließen. Folgende knappe Aussage im Erläuterungsbericht auf S. 10 bringt dies im-Nebel-stochern auf den Punkt:

Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen innerhalb des Planungsgebiets der äußeren Erschließung variieren von 700 Kfz/24h bis 2100 Kfz/24h und wurden im Rahmen der Entwurfsplanung berücksichtigt.

Welch eine Spannweite! Vermutlich hat man angesichts der Gier nach neuen Straßen den Höchstwert „im Rahmen der Entwurfsplanung“ berücksichtigt. Bei 2.100 Kfz/24 h würde das bedeuten, dass sämtliche maximal abschätzbaren 910 PKW im Quartier jeden Tag im Durchschnitt 2,3-mal bewegt werden. Das ist selbst für ‚Normalstadtteile‘ eine absurde Annahme – geschweige denn für einen Stadtteil, der für Radfahrer und ÖPNV-Fahrgäste besonders attraktiv sein soll.

Angesichts all dessen stellt sich die Frage: Welche **Fahrgastpotentiale** bleiben dann noch **für das ÖPNV-Angebot** übrig, wenn die zukünftigen Bewohner vorzugsweise das Rad nehmen – und ebenso intensiv das Auto, um die geplanten neuen Straßen ein wenig zu beleben? Auch auf diese Frage geben die eingereichten Planfeststellungsunterlagen keine Antwort.

Versuchen wir also eine letzte (spekulative) Abschätzung und gehen von der in Abschnitt 3.2 berechneten Zahl von maximal 1650 Erwerbstätigen aus, die bei Realisierung der überzogenen Dichtevorgaben im Quartier zu erwarten wären. Nehmen wir an, davon bleiben 15 % im Quartier (örtliche Beschäftigung, Home-Office, Krankheit) und 910 nutzen den PKW (entsprechend der maximal abschätzbaren Stellplatzzahl). Dann

verteilen sich bestenfalls die rechnerisch verbleibenden knapp 500 Berufspendler auf zwei Straßenbahnäste (auf die Linie 3 nach Norden in die City und auf eine zweite Linie entlang der Straßenbahnspange zur Heidelberger Straße in unbekannt Richtung). Für die verlängerte Linie 3 würde sich das wahrscheinlich noch rechnen, weil sie ihre, die Linie auslastenden Fahrgäste im weiteren Routenverlauf aufnimmt. Die aufwändige und teure neue Straßenbahnspange zur Heidelberger Straße rechnet sich aber mit 250 Berufspendlern aus dem Quartier sicher nicht, weil die hier verkehrende Linie im weiteren Verlauf – egal ob nach Norden oder nach Süden – nur mit der bereits dichten Bedienung auf der Straßenbahn-Nord-Süd-Achse in aussichtslose Konkurrenz treten kann. Der bereits in der Rahmenplanung Bessungen Süd angedeutete Shuttle-Bus zwischen den beiden Quartieren „Lincolnsiedlung“ und „Ludwigshöhviertel“ wäre als Zubringer zum leistungsfähigen Straßenbahnsystem in der Heidelberger Straße mit Sicherheit die attraktivere Alternative, die den Umstieg auf jede Linie im 1-6-7-8-System ermöglicht.

Schülerverkehr wird dies Bild nicht gravierend verändern, weil im Quartier selbst eine Grundschule vorgesehen ist und mit der Lichtenbergschule eine weiterführende Schule quasi vor der Haustür liegt, so dass der Berufsverkehr die relevante Orientierungsgröße bleibt. Doch 250 Berufspendler auf der Linie nach Norden und 250 auf der Linie zur Heidelberger Straße bilden nur das maximale Fahrgastpotential, bei dem noch nicht berücksichtigt ist, dass die LHV-Bewohner vor allem Rad fahren sollen. Sollten sich die LHV-Bewohner an die Vorgabe zum Rad fahren halten, so wird das ÖPNV-Fahrgastpotential (bei den Berufspendlern) deutlich geringer ausfallen und jedenfalls nicht die Verteilung auf zwei Straßenbahn-Neubauäste lohnen.

Michael Siebert

... und weitere Mitzeichner aus der unmittelbaren Nachbarschaft