



Aufatmen im Woogsviertel

Die Bewohnerinnen und Bewohner des Woogsviertels können aufatmen: Durch die Straßenbahn- und Busanbindung des Universitätscampus steht die Buslinie K künftig vorrangig der Anwohnerschaft zur Verfügung. Der Wegfall der Linie KU lässt die Verkehrsdichte sowie die Lärm- und Schadstoffbelastung in den engen Straßen des Quartiers sinken.

Alternativen wurden geprüft

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der Straßenbahnverlängerung wurde durch zwei Gutachten bestätigt. Sowohl alternative Straßenbahnführungen als auch die vorgeschlagene Busvariante „TU-Link-up“ sowie der Einsatz von Expressbussen konnten nicht überzeugen. Zudem ergaben sich aus den Buslösungen keine Vorteile für das ÖPNV-Gesamtnetz, da sie als eine Art Spezialverkehr ausschließlich auf den Unibetrieb zugeschnitten waren.

Studieren und arbeiten rund ums Jahr

Vielen der Alternativvorschläge liegt die Annahme zugrunde, dass die Lichtwiese ausschließlich während der Vorlesungsperiode und da auch nur zu den Stoßzeiten verstärkt anzufahren sei. Das ist nicht zutreffend: Seit Einführung der Bachelor-Studiengänge wird das ganze Jahr über studiert. Für die Beschäftigten der TU gelten die sogenannten Semesterferien ohnehin nicht.

Ausreichende Taktung am Böllenfalltor

Die Anbindung der Buslinien aus dem Landkreis wird durch eine ausreichende Taktung der am Böllenfalltor haltenden Straßenbahnen gesichert. HEAG mobilo und Dadina werden die Fahrpläne entsprechend aufeinander abstimmen.

Anbindung Odenwaldbahn bleibt Option

Eine Weiterführung der Straßenbahnlinie 2 über das Hörsaal- und Medienzentrum hinaus bis zum Haltepunkt der Odenwaldbahn ist wünschenswert. Leider verhindern die derzeit geltenden Richtlinien für die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) eine finanzielle Förderung durch das Land Hessen. Unsere GRÜNE Fraktion setzt sich dafür ein, dass Umweltaspekte bei der NKU eine stärkere Berücksichtigung finden, damit in der Zukunft eine Verlängerung möglich wird. Die TU wird die Trasse solange freihalten.

Und was kostet das?

Die Kosten für den Bau der Straßenbahnschienen in Höhe von 20,2 Mio. Euro decken sich mit den bundesweit üblichen. Das Land Hessen zahlt davon circa 10,7 Mio. Euro. Der Anteil der Stadt Darmstadt beträgt rund 9,5 Mio. Euro.

In der Anschaffung ist eine Straßenbahn zwar teurer als ein Gelenkbus, allerdings hat die Bahn eine 2,5-mal höhere Fahrgastkapazität und eine dreimal so hohe Nutzungsdauer, sodass sie im Endeffekt nicht teurer als eine Buslösung ist.

Die Straßenbahnerweiterung ist eine sinnvolle Investition in die verkehrliche Infrastruktur unserer Stadt. Sie ist

- gut für den ÖPNV
- gut für die Umwelt
- gut für Arbeit & Studium am Campus Lichtwiese
- gut für das Woogsviertel

Kontakt

Bündnis 90/DIE GRÜNEN
Stadtverordnetenfraktion Darmstadt
Tel. (06151) 61 490
E-Mail fraktion@gruene-darmstadt.de
V.i.S.d.P.: Hildegard Förster-Heldmann, Yücel Akdeniz
www.gruene-darmstadt.de/fraktion



STRASSENBAHN ZUR LICHTWIESE

- GUT FÜR DEN ÖPNV
- GUT FÜR DIE UMWELT
- GUT FÜR ARBEIT & STUDIUM
AM CAMPUS LICHTWIESE
- GUT FÜR DAS WOOGSVIERTEL

EIN ZENTRALER BAUSTEIN FÜR DIE MOBILITÄTS- WENDE IN DARMSTADT

Die Entscheidung, die Lichtwiese städtebaulich zu erschließen und als zweiten Standort der Technischen Universität (TU) zu nutzen, fiel bereits zu Beginn der 1960er-Jahre. Die ersten Bauten wurden zwischen 1967 und 1974 errichtet. Seither hat sich der Universitätscampus zu einem eigenen kleinen Stadtquartier entwickelt. Eingebettet in viel Natur, aber nach wie vor beständig wachsend. Immer mehr Forschungsschwerpunkte werden an die Lichtwiese verlegt. Heute wird der Campus täglich von rund 10.000 Menschen angesteuert, 7.000 davon sind Studierende, 3.000 haben dort ihren Arbeitsplatz. Die Tendenz ist insbesondere bei den Beschäftigten steigend.

Dieses stark frequentierte Viertel muss gut erreichbar sein. Gut, das heißt für uns GRÜNE Stadtverordnete: schnell, pünktlich, komfortabel – und ökologisch! Die geplante Erweiterung der Straßenbahnlinie 2 erfüllt in unseren Augen alle diese Bedingungen:

- Die Strecke vom Hauptbahnhof über Luisenplatz und Schloss zum Campus Lichtwiese kann in nur 17 Minuten, ohne Umsteigen, zurückgelegt werden.
- Die Straßenbahn nutzt zu 80 % eine eigene Trasse, dadurch entlastet sie die Straßen und steht selbst nicht im Stau.
- Sie transportiert mehr als doppelt so viele Menschen als ein Gelenkbus und verursacht keine lokalen Schadstoffemissionen.

Zudem kann mit dem Bau von nur 1,3 Kilometern Schienenstrecke ein Entlastungseffekt für das gesamte Darmstädter ÖPNV-Netz erreicht werden, insbesondere für den überlasteten Luisenplatz und den Knotenpunkt Berliner Allee/ Rheinstraße. Alle Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) profitieren davon.

Damit ist das Bahnprojekt ein zentraler Baustein für die Mobilitätswende in Darmstadt!



Behutsame Streckenführung entlang der bestehenden Wege

Die Straßenbahnschienen werden behutsam entlang des asphaltierten und mit Parkplätzen gesäumten Lichtwiesenweges geführt. Anschließend verlaufen sie auf der derzeit „mehrspurigen“ und wenig gepflegten Fußgängertrasse bis zur Wendeschleife neben dem neuen Hörsaal- und Medienzentrum. Das Gleisbett ist über weite Strecken begrünt und führt ab Höhe der Mensa einspurig zwischen den Universitätsgebäuden hindurch.

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass so wenig Bäume und Sträucher wie möglich weichen müssen und insbesondere alter Baumbestand geschont wird. Eingriffe in die Waldgebiete rund um die Lichtwiese wurden gänzlich vermieden. Ausgleichspflanzungen werden selbstverständlich vorgenommen.

Das Naherholungsgebiet bleibt unberührt

Die von einigen Kritikerinnen und Kritikern geäußerte Befürchtung, dass mit der Erweiterung der Straßenbahn unverhältnismäßig in ein Naherholungsgebiet eingegriffen wird, ist unbegründet. Sowohl der Baumbestand hin zum angrenzenden Woogsviertel als auch die vielfach als Hundeauslauf genutzte große Wiese entlang der Eugen-Kogon-Straße bleiben völlig unberührt. Ebenso wenig betroffen ist das Naturschutzgebiet „Darmbachau“, das hinter dem Damm der Odenwaldbahn beginnt.

Mit der größer werdenden Dichte Darmstadts wächst auch die Bedeutung der Grünflächen. Die naturnahen Sport- und Freizeitangebote der Lichtwiese sowie der angrenzende Stadtwald werden durch die neuen Straßenbahnhaltepunkte deutlich besser erreichbar sein – und zwar für alle Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt!