

Protokoll

Planungsbegleitrunde Anbindung Ludwigshöhviertel

2. Sitzung

Zoom

05. Mai 2021

Ort: Zoom-Meeting
Teilnehmende: siehe Teilnahmeliste (**Anlage 1**)
Dauer: 18.00 Uhr – 20.05 Uhr
Moderation: Julian Koepff, ifok
Protokoll: Felix Hoffmann und Denise Ellwein, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Aktueller Projektstand

TOP 3 Vorplanungsergebnis und weitere Planung

TOP 4 Umweltplanung

TOP 5 Ausblick und Dialog

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnahmeliste (nur Organisationen) der zweiten Sitzung
Anlage 2 Präsentation der zweiten Sitzung

TOP 1 Begrüßung

Begrüßung Moderation

Der Moderator Julian Koepff, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zur zweiten Sitzung der Planungsbegleitrunde zur Anbindung des Ludwigshöhvierfels. Er bedankt sich bei den Teilnehmenden für die Dialogbereitschaft und erläutert, wie sie sich an der Sitzung beteiligen können.

Begrüßung Wissenschaftsstadt Darmstadt – Mobilitätsamt und HEAG mobilo

Diana Richter, Projektleiterin von Seiten des Mobilitätsamtes der Wissenschaftsstadt Darmstadt, begrüßt die Teilnehmenden. Seit der letzten Sitzung der Planungsbegleitrunde im Oktober letzten Jahres sei einiges passiert, das solle heute vorgestellt werden. Anschließend heißen Kadir Durmaz und Antonia Köhn als gemeinsame Projektleitung von Seiten der HEAG mobilo die Teilnehmenden zur Sitzung willkommen.

Vorstellung der Agenda

Der Moderator stellt die Agenda der Sitzung vor (Anlage 2, Folie 2). Es gibt keine Fragen oder Anmerkungen.

Abnahme des Protokollentwurf der 1. Planungsbegleitrunde vom 14. Oktober 2020

Der Moderator erklärt, dass der Protokollentwurf der ersten Planungsbegleitrunde allen Teilnehmenden am 6. November 2020 zugegangen sei. Seitens der Teilnehmenden seien keine Rückmeldungen eingegangen, allerdings habe das Stadtplanungsamt zwei Präzisierungen eingereicht. Es gibt es keine Einwände zu den beiden Änderungsvorschlägen. Das Protokoll ist damit verabschiedet und wird nach der Sitzung auf der Homepage des Projekts eingestellt.

TOP 2 Aktueller Projektstand

Frau Richter gibt einen Rückblick auf den bisherigen Planungsprozess (Anlage 2, Folie 4). Sie betont, dass ein intensiver Abstimmungsprozess zwischen Ämtern und Behörden stattgefunden habe, um die bestmögliche Lösung zu finden. Auch die Anmerkungen der Planungsbegleitrunde seien in diesem Prozess aufgenommen worden. Es sei, unter Abwägung aller Bedürfnisse, Variante 2 mit einer Wendeschleife an der Lichtenbergschule (lagegleich mit der aktuellen Wendeschleife) sowie lediglich einem Gleisdreieck zur Durchbindung der Straßenbahn an die bestehenden Gleise entlang der Heidelberger Straße empfohlen worden. Für die Cooperstraße sei anstelle der bisherigen Kreuzung mit der Heinrich-Delp-Straße ein Kreisverkehr empfohlen worden. Nicht empfohlen worden sei hingegen die Variante 1 mit einer Wendeschleife an der Heidelberger Straße anstelle der Lichtenbergschule. Schließlich habe im Januar der Magistrat und im Februar die Stadtverordnetenversammlung der Empfehlung der Projektgruppe zugestimmt und die Variante 2 zur Vorzugsvariante bestimmt.

Antonia Köhn stellt die Zeitschiene des Projekts „Anbindung Ludwigshöhviertel“ sowie der parallelen Quartiersentwicklung vor (Anlage 2, Folie 5). Die Vorplanung sei weitestgehend abgeschlossen und als nächste Schritte folgten die Entwurfs- und Genehmigungsplanung, die von einer Umweltverträglichkeitsprüfung begleitet werde. So entstehe eine detaillierte Grundlage für das Planfeststellungsverfahren.

TOP 3 Vorplanungsergebnis und weitere Planung

Nicolai Thern, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft, berichtet zum Ergebnis der Vorplanung und gibt einen Ausblick auf die weitere Planung (Anlage 2, Folien 6-15). Er betont, dass bei der Gesamtbeurteilung der Kriterien die umweltfachlich vorzugswürdige Variante gegenüber der verkehrlich-betrieblich vorzugswürdigen Variante bevorzugt worden sei. Anschließend geht er detailliert auf die Vorzugsvariante ein. Er ergänzt, dass die Untervarianten im Abschnitt 4 noch weiterentwickelt und im Austausch mit den städtischen Ämtern konkretisiert würden. Herr Thern präsentiert außerdem die Rückmeldungen zu den Hinweisen aus der ersten Planungsbegleitrunde und zeigt auf, welche bereits berücksichtigt wurden und welche im Zuge der weiteren Planungsschritte weiter geprüft werden.

Auf Nachfrage erläutert er: In Abschnitt 3 wurde die Untervariante „höhenversetzter Kreisverkehr“ gewählt. Bahn und Straße befänden sich in der Planung entlang der Cooperstraße aufgrund der maximal möglichen Steigung der Gleise in einem Geländeeinschnitt. Ab dem Bahnübergang westlich des Kreisverkehrs könne die Straße stärker ansteigen als die Straßenbahn und erreiche beim Kreisverkehr ungefähr die Geländehöhe im Bestand. So würden Eingriffe im weiteren Höhenverlauf der Cooperstraße vermieden, was auch im Hinblick auf den dortigen Baumbestand positiv sei.

Auf Nachfrage präzisiert Herr Thern, der Zweirichtungs-Radweg in der Ludwigshöhstraße sei mit drei Metern Breite geplant.

TOP 4 Umweltplanung

Susanne Weimer, Deutsche Bahn Engineering & Consulting, beschreibt die abgeschlossenen, laufenden und kommenden Aktivitäten der Umweltplanung (Anlage 2, Folien 16-18). Neben einer intensiven Abstimmung mit den Ämtern der Stadt Darmstadt sei das sogenannte Scoping-Verfahren für die UVP durchgeführt worden. Dabei handelt es sich um ein formales Verfahren zur Abstimmung des Untersuchungsrahmens (Untersuchungsinhalte, -räume, -zeiten und -methoden) für die UVP mit den Trägern öffentlicher Belange (Behörden) und den anerkannten Naturschutzverbänden. Sie bekräftigt, dass Umweltgesichtspunkte den Ausschlag für die Wahl der Vorzugsvariante gegeben hätten.

Zu den kommenden Arbeitsschritten der Umweltplanung gehöre eine Fortsetzung der Bestandserfassung der im Scoping festgelegten Tierartengruppen sowie der Entwurf und die Abstimmung eines Maßnahmenkonzeptes für die Vermeidung, Verminderung und Kompensation von Eingriffen. Frau Weimer weist darauf hin, dass ein wesentlicher Schritt zur Vermeidung von Eingriffen bereits seit der Vorplanung kontinuierlich vorangetrieben werde, nämlich die enge Abstimmung mit den anderen an der Planung beteiligten Gewerken zur Erarbeitung einer Lösung für die Verkehrsanlagen mit den geringstmöglichen Eingriffen in Natur und Landschaft.

Die Moderation dankt den Vortragenden, den im Chat eingegangenen Fragen und Anmerkungen und eröffnet die Fragerunde.

Diskussion/Anmerkungen

Parkplatzsituation Ludwigshöhstraße

Ein Teilnehmer ist hinsichtlich der zukünftigen Parksituation entlang der Ludwigshöhstraße besorgt und fragt, ob die Parkstände komplett wegfallen oder Parkplätze für Anlieger im Ludwigshöhviertel entstehen würden.

Frau Richter dankt für die Anmerkung und betont, die Grundstücke entlang der Ludwigshöhstraße blieben erreichbar. Die Parkplatzsituation werde im Rahmen der Entwurfsplanung konkreter bearbeitet. Das Ludwigshöhviertel werde insgesamt als autoarmes Quartier geplant. Parkplätze direkt an der Ludwigshöhstraße seien aus Platzgründen aufgrund der Vielzahl an konkurrierenden Verkehrsteilnehmern nicht möglich.

Mehrere Teilnehmende bitten, mögliche Planungen hinsichtlich einer Elterntaxistelle an der Lichtenbergschule zu berücksichtigen. Es gebe bereits Schwierigkeiten bei der An- und Abfahrt von Eltern. Frau Richter antwortet, dass man diesen Sachverhalt im Blick habe und in der Entwurfsplanung untersucht werde, wie die Verkehrsströme ohne gegenseitige Blockade geleitet werden können. Dabei stehe das Mobilitätsamt im Rahmen einer Mobilitätsberatung bereits im engen Austausch mit den Verantwortlichen der Schule.

Radwege

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass bei der Detailplanung der Z-Querungen zu beachten sei, dass manche Eltern der Lichtenbergschule ihre Kinder mit dem Rad begleiten oder mit Fahrradanhängern oder Lastenrädern bringen würden.

Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass der Radweg durch Poller gegen parkende Fahrzeuge abzusichern sei.

Baumbestände

Ein Teilnehmer merkt an, dass die Süd-Verschiebung der Cooperstraße einen Waldverlust mit sich bringe. Er bittet um Prüfung, ob besonders alte und schützenswerte Buchen an der südöstlichen Ecke Cooperstraße/Heidelberger Landstraße betroffen seien und gegebenenfalls erhalten werden können. Frau Weimer bedankt sich für den Hinweis und erläutert, dass der Schutz des Baumbestandes Teil der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sei, welche in der folgenden Entwurfsplanung konkreter geplant werden würden. Alle Straßenbäume sowie einige besonders markante Bäume im Wald seien vermessen und in einem Kataster erfasst worden. Als nächstes werde der Vitalitätszustand überprüft. Im Rahmen der Detailplanung würden alle Möglichkeiten, insbesondere die vitalen großen und alten Bäume zu erhalten, sorgfältig geprüft.

Auf Nachfrage erklärt Frau Richter, dass in der Magistratsvorlage keine abschließende Untervariante für Abschnitt 4 (Ludwigshöhstraße) festgelegt worden sei. Stattdessen bestehe ein Prüfauftrag, die Untervarianten weiter zu optimieren, um möglichst viele Bäume zu erhalten. Dies werde derzeit untersucht. Im Fokus stehe die Baumreihe östlich der Ludwigshöhstraße ab Höhe Paul-Wagner-Straße. In der Planung werde jeder einzelne Baum beachtet.

Ein Teilnehmer weist auf die Gefahr hin, dass zunächst erhaltene Bäume später aus Gründen der Verkehrssicherheit gefällt werden müssten. Zudem könnten laut dem Teilnehmer Lücken im Waldbestand entlang der Cooperstraße zu einer Destabilisierung der dahinterliegenden Baumreihen führen. Der Klimawandel mache den Bäumen zusätzlich zu schaffen.

Frau Weimer antwortet, dass die Bestrebungen zum Erhalt der Bäume auch sekundäre Effekte wie die Verkehrssicherheit, Eingriffe in Wurzelbereiche oder Baumkronen, Effekte auf den angrenzenden Waldbestand usw. berücksichtigen würden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung enthalte nicht nur die Wechselwirkungen entlang der Trasse selbst, sondern auch in den angrenzenden Bereichen. Auch Effekte wie eine veränderte Sonnenstrahlung oder erhöhte Windgefahr würden in die Untersuchung einfließen.

Straßenbahn-Relationen

Ein Teilnehmer fragt, wie die Relationen der einzelnen Straßenbahnlinien bei der ausgewählten Vorzugsvariante 2 mit Wendeschleife an der Lichtenbergschule geplant seien.

Antonia Köhn antwortet, dass derzeit die Wendeschleife zum Betrieb der Linie 3 notwendig sei, um diese an der Endhaltestelle in Richtung Innenstadt wenden zu lassen. Künftig würden die Linien durchgebunden und die Wendeschleife im Regelfall nicht befahren, sondern nur im Fall von Schienenersatzverkehr bei Unfällen, Baustellen, Sonderverkehren usw. oder um ein defektes Fahrzeug kurzzeitig abzustellen.

Frau Richter ergänzt, dass durch die Durchbindung von der Wendeschleife zur Heidelberger Straße sowohl Ringlinien von der Stadtmitte über Bessungen in Richtung Hauptbahnhof möglich seien als auch durchgehende Verbindungen von Bessungen nach Süden in Richtung Eberstadt. Dadurch werde insgesamt eine bessere Erreichbarkeit gewährleistet.

Planfeststellungsverfahren Planstraße A

Ein Teilnehmer regt an, die Planstraße A im Planfeststellungsverfahren zur Anbindung des Ludwigshöiviertels einzubeziehen.

Frau Richter antwortet, dass der Sachverhalt bereits mit dem zuständigen Regierungspräsidium erörtert worden sei. Die Planstraße A und die Cooperstraße zusammen mit der Straßenbahntrasse könnten unabhängig voneinander gebaut werden und daher wird es jeweils ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren geben.

Regenwasserversickerung

Ein Teilnehmer fragt nach möglichen Alternativen zum Versickerungsbecken im Abschnitt 1.

Herr Thern antwortet, dass das Versickerungsbecken in diesem Bereich notwendig sei. Oberflächenwasser werde im städtischen Gebiet in der Regel der öffentlichen Kanalisation zugeführt. In diesem Gebiet gebe es jedoch keinen Anschluss an die öffentliche Kanalisation. Das Versickerungsbecken erfülle den Planungsgrundsatz, Wasser lokal und örtlich dem Wasserkreislauf zuzuführen. Andere technische Möglichkeiten seien erwogen und verworfen worden: Rigolen (unterirdische Volumenkörper) etwa wären in begrenzter Größe möglich, hätten jedoch einen deutlich höheren Flächenbedarf gegenüber offenen Versickerungsbecken. Es müsse an dieser Stelle ein sehr langer Abschnitt der Cooperstraße entwässert werden, so dass der verfügbare Platz für ausschließlich Rigolen nicht ausreiche.

Im Mündungsbereich der Cooperstraße in die Kreuzung seien bereits Rigolenversickerungsformen vorgesehen, um den unterhalb des Versickerungsbeckens liegenden Bereich zu entwässern.

Ein Teilnehmer fragt, ob das im Versickerungsbecken versickerte Wasser bei der jetzigen Lage zwischen Straßenbahn und Straße dem Baumbestand zukomme. Er regt an, das Becken zu verlegen und stattdessen die Straßenbahn und die Straße näher zusammen zu rücken.

Herr Thern antwortet, dass das der Cooperstraße anfallende Oberflächenwasser an den tiefsten Punkt geführt werden müsse. Dazu werde es über Sinkkästen und einen Kanal gesammelt. Aufgrund der Höhensituation (Straße und Bahn im Einschnitt) könne dies jedoch nicht direkt den nördlich und südlich angrenzenden Waldflächen zugeführt werden. Ein Zuführen des Wassers oberhalb des Versickerungsbeckens sei weiterhin nicht möglich, da unbehandeltes Wasser den Nebenflächen nicht zugeführt werden dürfe, sondern vorbehandelt werden müsse. Dies gewährleiste die belebte Bodenzone im Versickerungsbecken.

Wie in der ersten Sitzung der Planungsbegleitrunde ausgeführt, müssten die Fahrspuren der Straße aus verkehrstechnischen Notwendigkeiten vom Gleisdreieck der Straßenbahn getrennt sein, weshalb ein Abstand zwischen Gleisen und Straße entstehe. Dieser sei in der vorliegenden Planung bereits auf das kleinstmögliche Maß minimiert worden. Sinnvollerweise solle dieser Bereich daher für die Versickerung genutzt werden. Das versickernde Wasser fließe ins Grundwasser.

Frau Weimer ergänzt, dass das Wasser im Naturraum verbleibe. Da der Bereich des Beckens der tiefste Punkt in der Umgebung sei, könne das Wasser aber den angrenzenden Baumbereichen nicht unmittelbar zugeführt werden, selbst wenn Straße und Straßenbahn entgegen den technischen Anforderungen enger geführt würden.

Haltestelle Cooperstraße

Ein Teilnehmer merkt an, dass aus seiner Sicht die vorgesehene Haltestelle in der Cooperstraße nicht erforderlich sei und die entsprechenden Eingriffe vermieden werden könnten. Eine zweiseitige Haltestelle an der Heidelberger Straße sowie eine einseitige Haltestelle an der Cooperstraße sei aus seiner Sicht ausreichend.

Herr Durmaz antwortet, dass verschiedene Linienführungen geplant seien. Die jetzige Linie 3 solle aus dem Ludwigshöhviertel über die Heidelberger Straße zurück in Richtung Innenstadt geführt werden, um kürzere Verbindungen zum Hauptbahnhof zu ermöglichen. Weiterhin solle eine Linie aus dem Ludwigshöhviertel nach Süden Richtung Eberstadt abbiegen. Außerdem sollten die bisherigen Linien entlang der Heidelberger Straße weiter verkehren. In dieser Relation sei eine Haltestelle an der Heidelberger Straße zu wenig, da damit eine der beiden aus dem Ludwigshöhviertel abbiegenden Linien keine Haltemöglichkeit hätte. Daher würde eine zusätzliche Haltestelle an der Cooperstraße benötigt. Die Situation sei vergleichbar mit der Doppelhaltestelle Rhein-Neckar-Straße.

Nullvariante

Ein Teilnehmer fragt, ob in den Planungen die Nullvariante mit einem Shuttleverkehr durch Busse betrachtet werde.

Herr Durmaz antwortet, dass die Nullvariante wie üblich in der Kosten-Nutzen-Analyse untersucht werde. Dabei werde auch abgewogen, ob eine Straßenbahn bei einem Bus-Shuttle verzichtbar wäre.

Der Teilnehmer merkt an, dass in diesem Zusammenhang auch die Belange der Umwelt in der Kosten-Nutzen-Untersuchung abgewogen werden sollten.

Herr Durmaz antwortet, dass Umweltbelange der Nullvariante fester Bestandteil der Kosten-Nutzen-Analyse seien. Das Vorhaben diene jedoch auch zur Stärkung des ÖPNV und Steigerung seiner Attraktivität, um langfristig den Autoverkehr zu minimieren. Eine Maßnahme dafür sei auch die Durchbindung der heutigen Linie 3 an die Trasse entlang der Heidelberger Straße. Insgesamt stehe außer Frage, dass ein Eingriff in die Natur erforderlich sei. Es werde jedoch stets Sorge getragen, dass dieser Eingriff auf ein Minimum reduziert wird.

Der Teilnehmer kritisiert, dass das Vorhaben aus seiner Sicht die durch die Veränderung der Cooperstraße entstehenden Eingriffe in die Umwelt nicht rechtfertige.

Der Moderator hält fest, dass es an diesem Punkt unterschiedliche Zielstellungen gebe. Es sei jedoch auch deutlich geworden, dass in der Planung versucht werde, die Eingriffe in die Umwelt soweit möglich zu minimieren.

Umweltverträglichkeitsprüfung

Ein Teilnehmer fragt nach der im Scoping festgelegten Dauer und räumlichen Ausdehnung der Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit.

Frau Weimer antwortet, dass im August 2020 mit den Untersuchungen begonnen worden sei. Diese würden insgesamt ein Jahr fortwährend jeweils zu den Aktivitätszeiten der Tiere laufen, vermutlich bis Juli/August 2021. Für die meisten Schutzgüter ergebe sich ein 50 Meter breiter Korridor entlang der Strecke. Andere Schutzgüter, wie z.B. Wasser, würden in einem Bereich bis zu einem Kilometer um das Vorhabengebiet untersucht. Die entsprechenden Unterlagen würden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens öffentlich ausliegen.

Auf Nachfrage erläutert Frau Weimer, dass auch die Schutzgüter Klima und Luft in der der Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt würden.

Der Moderator lädt die Teilnehmenden ein, sich bei weiteren Fragen oder Hinweisen bei den Projektverantwortlichen oder bei ifok zu melden sowie den Newsletter auf der Webseite www.anbindung-lhv.de zu abonnieren.

TOP 5 Ausblick und Dialog

Kevin Zdiara, Bürgerreferent der HEAG mobilo, gibt einen Ausblick (Anlage 2, Folien 20 bis 22). Er betont, den Verantwortlichen sei ein guter Dialog mit der Öffentlichkeit sehr wichtig. Neben der Planungsbegleitrunde solle auch die breitere Öffentlichkeit durch Flyer und die Website angesprochen werden. Präsentation und Protokoll der Planungsbegleitrunde seien dort öffentlich und transparent einsehbar. Die Ausgestaltung der geplanten Infoveranstaltung sei von der öffentlichen Gesundheitslage abhängig. Hinweise aus der Runde würden gewissenhaft geprüft und bewertet. Dabei bewege man sich in den planerischen Grenzen. Herr Zdiara bedankt sich für die rege Diskussion und betont, dass er als Ansprechpartner zur Verfügung stehe.

Die Moderation bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.