

Dokumentation

Anbindung des Ludwigshöhviertels

2. Digitaler Infoabend

Via Zoom

31. Oktober 2022

Ort: Zoom-Webinar
Dauer: 18:30 – 20:00
Moderation: Julian Koepff, ifok
Protokoll: Tobias Maschel, ifok

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung & Projekthintergrund
- TOP 2 Aktueller Stand
- TOP 3 Entwurfs- und Genehmigungsplanung
- TOP 4 Umweltplanung
- TOP 5 Nächste Schritte
- TOP 6 Diskussion

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation des 2. Digitalen Infoabends
- Anlage 2 Fragenkatalog

TOP 1 Begrüßung & Projekthintergrund

Begrüßung Moderation

Der Moderator Julian Koepff, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zum zweiten Infoabend zur Anbindung des Ludwigshöhvierfels (LHV), einem gemeinsamen Projekt der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der HEAG mobilo.

Vorstellung der Agenda

Der Moderator stellt die Agenda der Sitzung, die Referent*innen und die technischen Hinweise (Anlage 1, Folien 2-3) vor.

Michael Kolmer, Dezernent für Klimaschutz, Planung, Mobilität, Grünflächen und Umwelt der Wissenschaftsstadt Darmstadt, begrüßt die Teilnehmenden. Mit dem LHV entstünde das Darmstadt der Zukunft und ein Viertel für alle, das mehr als 3.000 Menschen ein neues Zuhause bieten werde (Anlage 1, Folie 5). Dafür brauche es eine optimale Anbindung und verkehrliche Erschließung, insbesondere mit der Straßenbahn, und eine nachhaltigen Schieneninfrastruktur für das nächste Jahrhundert. Nach dem Meilenstein der Verabschiedung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung durch die Stadtverordnetenversammlung am 20. Oktober 2022 könne nun das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Mit einem umfassenden Konzept wolle man zeigen, dass in diesem neuen Stadtteil eine nachhaltige Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung praktiziert werden kann und die Verkehrswende möglich ist. Nachdem man bereits seit 2020 im Austausch sei, lädt er die Teilnehmenden ein, weiterhin die bestehenden Kontaktmöglichkeiten zu nutzen und dankt dem Projektteam für sein Engagement in diesem komplexen Projekt.

Michael Dirmeier, Geschäftsführer der HEAG mobilo, begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und freut sich auf die Veranstaltung. Das Ludwigshöhviertel sei städtebaulich für die stark wachsende Stadt von herausragender Bedeutung und die Anbindung an das Straßenbahnnetz sei dabei ein wichtiger Faktor. (Anlage 1, Folie 6). Es ermögliche sowohl mehr Flexibilität im Straßenbahnbetrieb als auch langfristig die Entwicklung neuer Linien und stelle somit einen wichtigen Baustein der Mobilitätswende in Darmstadt dar.

TOP 2 Aktueller Stand

Diana Richter, Projektleitung von Seiten des Mobilitätsamtes der Wissenschaftsstadt Darmstadt, begrüßt die Teilnehmenden. Sie wirft einen Blick zurück auf die vergangenen Monate und gibt zugleich einen Ausblick auf die weiteren Schritte im Projekt (Anlage 1, Folien 8-9).

2020 habe man mit den konkreten Planungen für dieses Projekt begonnen. Die Entwurfsplanung sei nun abgeschlossen, sodass man noch dieses Jahr die Planfeststellungsunterlagen beim Regierungspräsidium einreichen werde. Die zuvor erfolgte Vollständigkeitsprüfung der Unterlagen durch das Re-

gierungspräsidium Darmstadt sei ebenfalls bereits abgeschlossen. Im Oktober hatte zudem die Planungsbegleitrunde zur Anbindung des Ludwigshöhvierfels ihre vierte und finale Sitzung. Die Planungsbegleitrunde, bestehend aus institutionellen Anlieger*innen wie Bildungs- und Erziehungseinrichtungen, Waldkunstzentrum, Mobilitäts- und Naturschutzverbänden sowie Bürgerinitiativen, hat seit 2020 in regelmäßigen Abständen getagt. Die zahlreichen Hinweise, die dort eingebracht wurden, seien geprüft worden und konnten z.T. auch in die Planungen aufgenommen werden. Auch alle zuständigen politischen Gremien haben getagt.

Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wolle man die Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) erwirken. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur finanziellen Förderung des Straßenbahnprojekts laufe zurzeit noch, das Ergebnis werde für Ende 2022 erwartet. Wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliegt, werde man die Anlieger*innen zu Erschließungsbeiträgen und über die Bauvorbereitung informieren. Zudem werde man 2023 mit der Ausführungsplanung und der Ausschreibung für die Baumaßnahmen beginnen.

Toni Köhn, Teil der Projektleitung von Seiten der HEAG mobilo, begrüßt die Teilnehmenden und erläutert den genauen Ablauf des Planungs- und Genehmigungsprozesses (Anlage 1, Folien 10-11). Die Planungen seien seit dem ersten digitalen Infoabend weiter vorangetrieben worden, sodass die Entwurfsplanung nun finalisiert werde. Parallel habe das Planungsteam bereits mit der Genehmigungsplanung begonnen. Diese beinhalte die Ausarbeitung der für die Genehmigung erforderlichen Unterlagen. Die Vollständigkeitsprüfung der Unterlagen durch das Regierungspräsidium Darmstadt sei bereits abgeschlossen, sodass noch 2022 der Planfeststellungsantrag gestellt werde. Damit werde die Öffentlichkeitsbeteiligung an das Regierungspräsidium übergehen, das die Unterlagen zu einem späteren Zeitpunkt auslegen und ggf. Anhörungen terminieren wird.

Die Dauer des Planfeststellungsverfahrens werde auf ca. ein bis eineinhalb Jahre geschätzt, parallel werde man mit der Ausführungsplanung beginnen. Der Baubeginn werde in Abhängigkeit von der Dauer des Planfeststellungsverfahrens zum jetzigen Zeitpunkt für Ende 2024 angestrebt. Ab Mitte 2024 werde für die Menschen, die bereits im LHV leben, die Anbindung an den ÖPNV mit einem Vorlaufverkehr durch Busse sichergestellt. Ein Förderantrag zur Förderung der Straßenbahnmaßnahme wurde im Mai 2022 gestellt.

TOP 3 Aktueller Planungsstand

Nicolai Thern, Planer des INGE Partners Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, stellt die vier Planungsabschnitte zur Anbindung des LHV sowie einige Visualisierungen vor (Anlage 1, Folien 13-24).

Die Planung ist folgendermaßen gegliedert:

- Planungsabschnitt 1: Knotenpunkt Heidelberger Straße/Cooperstraße
- Planungsabschnitt 2: Östliche Cooperstraße, alte Bogenschneise, Haltestelle Marienhöhe
- Planungsabschnitt 3: Promenade mit Haltestellenbereich
- Planungsabschnitt 4: Ludwigshöhstraße

Im **Planungsabschnitt 1** wird die neue Straßenbahntrasse des LHV an die Bestandsstrecke (Heidelberger Str.) angebunden, wodurch dort ein neues Gleisdreieck entsteht. Die bestehende Cooperstraße wird versetzt, wodurch Cooperstraße und Franklinstraße einander gegenüberliegen und eine standardmäßige Kreuzung bilden. Damit wird man den Ansprüchen an die Leistungsfähigkeit auf den umliegenden Straßen gerecht. Anstelle der bestehenden Haltestelle „Marienhöhe“ wird eine neue Haltestelle mit zwei Bahnsteigen südlich sowie zwei Bahnsteigen östlich des Knotenpunkts errichtet, um für alle Fahrbeziehung einen Halt zu ermöglichen. Diese Haltestelle wird zukünftig „Cooperstraße“ heißen. Die Cooperstraße führt dann mit Rad- und Fußwegen weiter in das Erschließungsgebiet. Parallel dazu, aber getrennt von der Straße, wird auf einem Grüngleis die Straßenbahntrasse verlaufen.

Im **Planungsabschnitt 2** verläuft die Straßenbahn weiter auf einem Grüngleis. In der Nähe des neuen Kreisverkehrs, der die Cooperstraße, Jeffersonstraße, alte Bogenschneise und künftige Sternentallee miteinander verbindet, wird die neue Haltestelle „Marienhöhe“ liegen. Entlang der Sternentallee wird es diverse Möglichkeiten zur konfliktfreien und sicheren Querung der Straßenbahngleise geben.

Im **Planungsabschnitt 3** liegt der zentrale Karl-Plagge-Platz, an dem sich ebenfalls eine neue Haltestelle befinden wird.

Im **Planungsabschnitt 4** habe das Planungsteam nach intensiven Diskussionen zur Querschnittsaufteilung der Ludwigshöhstraße eine straßenbündige Führung der Straßenbahn in als Vorzugsvariante ausgewählt, um der expliziten Forderung nach Erhalt der dortigen Baumreihe nachzukommen. Der motorisierte Individualverkehr werde sich den Straßenraum also mit der Straßenbahn teilen. Um dem Schüler*innenaufkommen gerecht zu werden, werde die aktuell in der Wendeanlage bestehende und dadurch in der Planung nicht mehr regulär angefahrne Haltestelle „Lichtenbergschule“ in die Ludwigshöhstraße verlegt. Im Bereich der Kita ergibt sich die Besonderheit, dass der dortige Zweirichtungsradweg verschwenkt wird, um den Erhalt einer alten Eiche zu gewährleisten. Die momentan noch eingleisige Wendeanlage wird durch eine zweigleisige Anlageersetzt, um sie im Fall von Störungen oder Umleitungen als Verknüpfung zwischen wendenden Straßenbahnen und SEV-Bussen nutzen zu können. Der Querschnitt mit straßenbündigem Bahnkörper, Fußwegen und Zweirichtungsradweg zieht sich durch die gesamte Ludwigshöhstraße bis zur Paul-Wagner-Straße.

TOP 4 Umweltplanung

Susanne Weimer, Ingenieurin für Landschafts- und Freiraumplanung bei dem INGE Partner DB Engineering & Consulting, informiert über den aktuellen Stand der Umweltplanung (Anlage 1, Folien 26-29). Ein großer Fokus werde auf den Baumschutz und Baumerhalt gelegt. Von insgesamt 139 mit dem Bauvorhaben im LHV im Konflikt stehenden Straßenbäumen werde man 84 erhalten können. Die Verpflanzbarkeit der übrigen Bäume sei durch eine Baumgutachterin geprüft, aber aufgrund von Vorschädigungen oder des Alters der Bäume nicht empfohlen worden. An der Cooperstraße werde man von 39 betroffenen Straßenbäumen 25 erhalten können, aber gleichzeitig für die Verlegung der Cooperstraße und den Neubau der Straßenbahntrasse insgesamt ca. 8.000m² gewidmete Waldfläche roden müssen.

Zum Schutz der Straßenbäume habe man von einer Baumsachverständigen betreute Wurzelsuchschachtungen entlang der Ludwigshöhstraße durchgeführt, damit die Erhaltbarkeit der Bäume hier geprüft, notwendige Schutzmaßnahmen geplant und vorgenommen werden können. Es wird davon ausgegangen, dass die zu erhaltenden Bäume auch langfristig erhalten werden können. Zum Maßnahmenkonzept für den Baumschutz zählen zahlreiche weitere Schutzmaßnahmen: Düngung und Wässerung im Vorfeld der Bauarbeiten, ein kontrollierter Rückschnitt, Wurzelbrücken im Untergrund sowie zusätzliche Dränrohre zur Wurzelbelüftung. All diese Maßnahmen werden von einer dendrologischen (baumgutachterlichen) Gutachter*in betreut.

Im Rahmen des Landschafts- und Naturschutzes sei ebenfalls ein umfangreiches Maßnahmenkonzept erstellt worden: Vor Beginn der Baumaßnahmen ist geplant, dass Baumhöhlen verschlossen und Ersatzniststätten geschaffen werden, Reptilien vergrämt und zurückbleibende Tiere umgesiedelt und das Baufeld durch einen Reptilienschutzzaun abgeriegelt werden. Die Baufeldbeleuchtung werde man so sparsam wie möglich einrichten.

Im Zuge der Kompensation werden neu anzulegende Grünflächen im Planungsraum sowie das Versickerungsbecken an der Cooperstraße durch standortgerechte Aussaaten und Stauden begrünt und mit neuen Bäumen bepflanzt. Darüber hinaus werde man Ausgleichsmaßnahmen über eine Ersatzaufforstung im Gehaborner Hof und im Kranichsteiner Wald vornehmen. Alle Maßnahmen lägen im Gebiet der Stadt, kommen also der Stadt Darmstadt zugute.

TOP 5 Nächste Schritte

Maya Hatsukano, Bürgerreferentin der HEAG mobilo, berichtet von der bisherigen Öffentlichkeitsarbeit und den weiteren Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (Anlage 1, Folien 31-32). Bisher haben vier Planungsbegleitrunden stattgefunden, die zusammen mit den digitalen Infoabenden Teil der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gewesen seien. Ab Einreichung der Planfeststellungsunterlagen werde nun das Regierungspräsidium Darmstadt für die formelle Öffentlichkeitsbeteiligung zuständig sein. Im Darmstädter Echo werde mitgeteilt, wann eine öffentliche Auslegung der Planungsunterlagen stattfindet. Direkt Betroffene werden Einwendungen einbringen können und ggf. werde ein Erörterungstermin stattfinden. Man rechne mit einer Verfahrensdauer von ca. ein bis eineinhalb Jahren. Über einen Newsletter werde man ebenfalls über die Auslage der Unterlagen informieren. Die Anmeldung zum Newsletter ist über die Website <https://www.anbindung-lhv.de/> möglich, auf der sich auch weitere Informationen zum Projekt und die Kontaktmöglichkeiten (anbindung-lhv@heagmobilo.de) befinden. Nach dem Planfeststellungsbeschluss werden die Wissenschaftsstadt Darmstadt und die HEAG mobilo weiter über das Projekt informieren und in der Bauphase passgenaue Informationsformate anbieten.

TOP 6 Diskussion

Frage zum Dialogprozess

Frage: *Waren Fahrgastverbände (z.B. Pro Bahn) Teil der Planungsbegleitrunde?*

Antwort Projektgruppe: Ja, die Verbände waren auch Teil der Planungsbegleitrunde.

Fragen zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Frage: *Ist die Straßenbahntrasse durchgehend zweigleisig geplant?*

Antwort Projektgruppe: Ja, sie wird durchgehend zweigleisig verlaufen. Dies ist betrieblich notwendig.

Frage: *Die Cooperstraße ist sehr steil. Schaffen die Straßenbahnen das?*

Antwort Projektgruppe: Die Steigung der Cooperstraße wird im Rahmen der Verlegung so ausgeglichen, dass sie gleichmäßig bei 4,8% liegen wird. Das schaffen die Fahrzeuge, dies wurde bereits geprüft.

Frage: *Wird die Grunderneuerung der Bestandsstrecke der Linie 3 gemeinsam mit dem Neubau der Wendeschleife und der Anbindung des LHV erfolgen?*

Antwort Projektgruppe: Wir möchten die Sperrpause der Linie 3 möglichst gering halten. Die Bauzeiten der Grunderneuerung der Bestandsstrecke werden sich am Bau der Anbindung Ludwigshöviertel orientieren.

Frage: *Bei der Platzierung der Haltestelle vor dem LUO Campus und der Kita sehe ich ein Gefahrenpotenzial. Wie wird die Verkehrssicherheit gewährleistet?*

Antwort Projektgruppe: Die Lage einer Haltestelle orientiert sich an den Abständen zu anderen Haltestellen in der Umgebung. Die Haltestelle an der Lichtenbergschule soll zur Erschließung von Lichtenbergschule, Akademie für Tonkunst und Kita in etwa an der gleichen Stelle wie im Bestand bleiben, muss aber aus der Wendeanlage heraus verlegt werden, da diese im Regelbetrieb nicht mehr befahren werden wird. Aus diesem Grund und aufgrund der nötigen Distanz zur Haltestelle am künftigen Karl-Plagge-Platz hat sich der Standort in der Nähe der Kita ergeben.

Zur Einschätzung des Gefahrenpotenzials wurde ein spezielles Sicherheitsaudit für diesen Verkehrsbereich durchgeführt. Um die Sicherheit der Fußgänger*innen und Fahrgäste zu gewährleisten, wird sich neben der Haltestelle eine Ampelanlage zur Querung der Straße und ein Zebrastreifen zur Querung des Zweirichtungswegs befinden. Versenkbare Poller vor der Kita verhindern das Halten von Autos auf Fuß- und Radwegen. Schule und Kita sind sicher zu erreichen.

Hinter der Haltestelle selbst befindet sich ein Gehweg, sodass dort, wo viele Schüler*innen ein- und aussteigen, Ausweichmöglichkeiten bestehen und möglichst wenig Gedränge stattfindet.

Frage: *Durch den Erhalt der Eiche bzw. die Verlegung des Fahrradwegs ergibt sich ein Eingriff in das von der Kita genutzte Gelände, das z.T. mit dem Radweg überbaut wird. Ist man im Gespräch mit der Kita? Kann dies über andere Flächen kompensiert werden?*

Antwort Projektgruppe: Wir befinden uns im direkten Austausch mit Anlieger*innen und der Kita. Im Bereich der Ludwigshöhstraße hat es im Rahmen der Vorplanung sehr viele Variantenuntersuchungen gegeben. So hätte man z.B. bei einer Variante den Eingriff in das Grundstück der Kita vermeiden können, hätte dafür aber die komplette Baumreihe in der Ludwigshöhstraße fällen müssen. Einen Eingriff in das Kitagelände wird es definitiv geben, wie genau dieser aussehen wird ist aber noch offen. *Anmerkung der Moderation: Dem Erhalt der Bäume und dem Umweltschutz wurde im Planungsprozess viel Gewicht gegeben, letztlich muss man eine Abwägung treffen.*

Frage: *Durch die Verschränkung des Radwegs an der Ludwigshöhstraße auf Höhe der Kita ergibt sich eine langgezogene Schikane. Besteht dort ein Gefahrenpotenzial, insbesondere durch Laub auf der Strecke? Wurde dies in der Planung berücksichtigt?*

Antwort Projektgruppe: Auch dieser Bereich war Teil des Sicherheitsaudits, das die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden überprüft und die Radwegführung als vertretbare Lösung eingestuft hat. Im Zuge der Ausführungsplanung werden Material und Farben noch geprüft. Grundsätzlich muss der Zweirichtungsradweg verschwenkt werden, damit Fahrradfahrende nicht direkt an der Haltestelle vorbeifahren und die erhaltenswerte Eiche geschont wird.

Frage: *Der Zweirichtungsradweg führt weiter bis zur Paul-Wagner-Straße. Endet er dort?*

Antwort Projektgruppe: Das ist richtig, an der Paul-Wagner-Straße wird der Zweirichtungsradweg aufgelöst. Wer weiter in Richtung Innenstadt fahren will, wird die Ludwigshöhstraße jedoch sicher queren können. Aus Platzgründen kann der Zweirichtungsradweg nicht über die Paul-Wagner-Straße hinaus weitergeführt werden.

Frage: *In der Ludwigshöhstraße befinden sich derzeit viele Parkplätze. Werden Lieferdienste, Handwerk, Pflegedienste und Anwohnende dort weiter parken können?*

Antwort Projektgruppe: Die öffentlichen Parkplätze werden nicht erhalten werden können. Privatparkplätze sind grundsätzlich auf privaten Grundstücken vorzuhalten. Liefer- und Pflegedienste können in den Grundstückseinfahrten halten, die Belieferung der Kita ist durch versenkbare Poller ebenfalls sichergestellt. Die Akademie für Tonkunst sowie die Lichtenbergschule verfügen beide über einen eigenen Parkplatz. Mit der Straßenbahnanbindung und dem Bau des Zweirichtungsradwegs möchten wir eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr schaffen, sodass das Viertel und die Einrichtungen an der Ludwigshöhstraße gut mit dem Fahrrad und ÖPNV zu erreichen sein werden und der Bedarf nach PKW-Stellplätzen verringert wird.

Frage: *Wie ist die Wegeführung für Radfahrende gedacht? Wird es für sie einen Durchgang durch die Villenkolonie geben?*

Antwort Projektgruppe: Die Wegebeziehungen werden neu sortiert. Der Zugang zur Villenkolonie wird über die Heinrich-Delp-Straße sichergestellt, die als reine Anliegerstraße dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten ist. Radfahrende sowie Fußgänger*innen haben eine direkte Anbindung an die Haltestelle

„Marienhöhe“ in Nähe der Marienschule, werden also von dort auch zur Marienhöhe hochgehen bzw. fahren können.

Frage: Die Linie 3 endet momentan noch an der Wendeschleife in der Ludwigshöhstraße. Wo wird sie nach Anbindung des LHV enden? Wie ist der Betrieb gedacht?

Antwort Projektgruppe: Die Wendeanlage wird zukünftig nur mit SEV-Haltestellen ausgestattet, so dass im Regelbetrieb keine Straßenbahn hindurch fahren wird. Im Rahmen des Projekts „Anbindung Ludwigshöhviertel“ werden allerdings keine konkreten Linienkonzepte erstellt, sondern lediglich die technischen Voraussetzungen für betrieblich sinnvolle Fahrverbindungen geschaffen. Die Straßenbahn kann dann zukünftig von der Ludwigshöhstraße aus durch das Ludwigshöhviertel weiter fahren und am Gleisdreieck an der Heidelberger Straße nach Norden in Richtung Darmstadt Stadtmitte bzw. nach Süden in Richtung Eberstadt fahren.

Die Linienkonzepte inklusive Fahrbeziehungen, Liniennummern und Einbindung in den Fahrplan des Gesamtnetzes werden in der Betriebsabteilung der HEAG mobilo erarbeitet.

Nachträgliche Ergänzung: Das Linienkonzept für das Ludwigshöhviertel ist Bestandteil der Nutzen-Kosten-Untersuchung des Projekts, welche unter Federführung durch die Stadt Darmstadt erstellt wird. Das Konzept wird mit Veröffentlichung des Ergebnisses der Nutzen-Kosten-Untersuchung bekanntgegeben.

Frage: Ist die neue Linie 7 zur Lichtenbergschule schon eine Vorbereitung auf neue Linienverläufe durch das LHV oder hat diese Führung andere Gründe?

Antwort der Projektgruppe: Siehe vorhergehende Antwort.

Frage: In der Ludwigshöhstraße ist eine zweigleisige Führung der Straßenbahn geplant. Zwischen Landskronstraße und der Herrngartenstraße ist die Straßenbahn jedoch nur eingleisig. Wird sich das in Zukunft ändern?

Antwort Projektgruppe: Grundsätzlich laufen die Planungen für das LHV nur bis zur Paul-Wagner-Straße. Nördlich davon schließen die Planungen für die Infrastruktur-Grunderneuerung entlang der Linie 3 an. Die Haltestelle „Ludwigshöhstraße“ an der Landskronstraße wird künftig zwar zweigleisig sein, Richtung Innenstadt wird die Straßenbahn jedoch weiterhin eingleisig bleiben, da der Straßenquerschnitt für andere Lösungen zu eng ist. Kommendes Jahr wird man mit der Öffentlichkeitsarbeit zur Infrastruktur-Grunderneuerung entlang der Linie 3 begonnen, um Fragen dazu detaillierter zu beantworten.

Frage: Wird in dem kurzen Stück zwischen Wendeanlage und Paul-Wagner-Straße die Führung der Straßenbahnen verlegt oder bleiben die Gleise so bestehen, wie sie aktuell verlaufen?

Antwort Projektgruppe: Die Gleise werden geringfügig nach Osten verschoben, um im neu entwickelten Querschnitt mit dem Zweirichtungsradweg passend in den Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet zu sein.

Frage: *Wie breit werden die Straßen sein?*

Antwort Projektgruppe: Das ist abhängig von der jeweiligen Straße, also z.B. ob es sich um Straßenabschnitte handelt, auf denen der Bahnkörper straßenbündig verläuft oder die Cooperstraße, die von der Straßenbahn getrennt ist. Prinzipiell haben wir uns an die Standardabmessungen und Vorgaben der Straßenrichtlinie gehalten, die Mindestmaße dabei aber nicht überschritten, um den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten.

Frage: *Ist der Zweirichtungsradweg breit genug? Warum gibt es nicht auch einen Radweg auf der Ostseite der Ludwigshöhstraße?*

Antwort Projektgruppe: Im Rahmen eines Abwägungsprozesses wurden sowohl Einrichtungsradwege wie auch der Zweirichtungsradweg untersucht. Im Falle der Einrichtungsradwege müssten auf der Ostseite mehrfach Straßen sowie die Gleise der Wendeanlage gequert werden. Zum Erreichen der Schule und Kita müsste die Ludwigshöhstraße gekreuzt werden. Zudem ist davon auszugehen, dass die mehr als 1.000 Schüler*innen der Lichtenbergschule sich nicht immer an die korrekte Fahrtrichtung halten und trotzdem auf der falschen Seite fahren würden.

Fragen zur Umweltplanung

Frage: *Welche Baumarten werden zum Ausgleich gepflanzt?*

Antwort Projektgruppe: Die Auswahl der Bäume steht noch nicht fest, dies wird Teil der Ausführungsplanung sein und in Abstimmung mit dem Grünflächenamt der Stadt Darmstadt entschieden. In der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird nur festgelegt, dass Bäume gepflanzt werden. Natürlich wird man aber auch auf die Klimaresilienz der Baumarten achten.

Frage: *Wie teilen sich die Kompensationsmaßnahmen genau auf?*

Antwort Projektgruppe: Die Berechnung der einzelnen Maßnahmen ist komplex, da sowohl Naturschutzrecht als auch Forstrecht mit jeweils anderen Regelungen zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Anwendung finden. Die Details werden in den Planfeststellungsunterlagen nachzulesen sein.

Anmerkung der Moderation: Nehmen Sie zum Zeitpunkt der Auslage der Planfeststellungsunterlagen gerne die Gelegenheit wahr, einen Einblick zu nehmen. Die Unterlagen werden auch online durch das Regierungspräsidium Darmstadt veröffentlicht.

Frage: *Kann man die Haltestellenhäuschen in der Ludwigshöhstraße nicht noch filigraner gestalten, um noch mehr Bäume zu erhalten?*

Antwort Projektgruppe: Zur Gestaltung der Ludwigshöhstraße gab es sehr detaillierte Abstimmungen mit Umweltamt, Grünflächenamt, Umweltplanern und Verkehrsanlagenplanern. Das Ziel war, möglichst viele Bäume zu erhalten, allerdings müssen auch die Verkehrsanlagen die Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllen.

Fragen zu den nächsten Schritten

Frage: In welcher Höhe liegen die Erschließungsbeiträge und wie werden diese berechnet?

Antwort Projektgruppe: Die Berechnung erfolgt nach Straßenbeitragssatzung der Stadt Darmstadt und hängt u.a. auch mit der Grundstücksgröße bzw. -breite zusammen. Zur genauen Höhe kann derzeit noch nichts gesagt werden, der größere Teil der Maßnahmen wird aber über städtische Mittel finanziert.

Frage: *Wann kann man mit Fertigstellung der Arbeiten rechnen?*

Antwort Projektgruppe: Zurzeit gehen wir von einem Planfeststellungsverfahren mit einer Dauer von ca. einem bis eineinhalb Jahren aus. Dies hängt aber auch ab von Einwendungen und der Bearbeitungszeit durch das Regierungspräsidium. Die reine Bauzeit wird ca. eineinhalb bis zwei Jahre in Anspruch nehmen. Danach erfolgen sogenannte Inbetriebnahmeprozesse, wie z.B. die Ausbildung des Fahrpersonals auf der neuen Strecke. Mit einer Inbetriebnahme ist somit nicht vor 2026 zu rechnen.

Zum Abschluss der Fragerunde bedankt sich der Moderator bei den Vortragenden und bei den Zuschauer*innen für die Teilnahme an der Veranstaltung und verabschiedet die Anwesenden.