

Protokoll

Planungsbegleitrunde Anbindung Ludwigshöhviertel

1. Sitzung

Darmstadt

14. Oktober 2020

Ort: Mensa der Lichtenbergschule, Ludwigshöhstraße 105, 64285 Darmstadt
Teilnehmende: siehe Teilnehmendenliste (**Anlage 1**)
Dauer: 18.00 Uhr – 20.40 Uhr
Moderation: Julian Koepff, ifok
Protokoll: Carolin Franchini, ifok

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung

TOP 2 Arbeitsweise der Planungsbegleitrunde

TOP 3 Projektvorstellung

TOP 4 Aktueller Planungsstand

TOP 5 Ausblick

TOP 6 Verabschiedung

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmendenliste (nur Organisationen) der ersten Sitzung
Anlage 2 Präsentation der ersten Sitzung

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung

Begrüßung Moderation

Der Moderator Julian Koepff, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden zur ersten Sitzung der Planungsbegleitrunde zur Anbindung des Ludwigshöhvierfels (Anlage 1). Aufgrund der angespannten pandemischen Lage findet die Sitzung unter erhöhten hygienischen Sicherheitsvorkehrungen statt.

Begrüßung Wissenschaftsstadt Darmstadt – Mobilitätsamt

Astrid Samaan, Abteilungsleiterin der Abteilung Mobilität und stellvertretende Projektleiterin von Seiten des Mobilitätsamtes der Wissenschaftsstadt Darmstadt, begrüßt die Teilnehmenden. Thema der Planungsbegleitrunde sei die Anbindung des Ludwigshöhvierfels durch ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie durch Kraftfahrzeuge. Die Bauherrenschaft werde als gemeinsames Projekt durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt und die HEAG mobilo getragen. Zur Planung des Ludwigshöhvierfels selbst informiert sie: Die innere Erschließungsplanung werde derzeit erstellt, der Bebauungsplan befinde sich in der Offenlage. Das Quartier für über 3000 Bewohner*innen solle durch Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes mit einem zugrunde gelegten Mobilitätskonzept Kfz-arm entwickelt werden, ähnlich wie die Lincoln-Siedlung. Das spiegele sich auch in der äußeren Anbindung wider.

Begrüßung HEAG mobilo

Kevin Zdiara, Bürgerreferent der HEAG mobilo, begrüßt die Teilnehmenden. Er betont den zukunftsweisenden Charakter des Vorhabens, da es neben der Anbindung des Ludwigshöhvierfels auch um die Einbindung in das Gesamtkonzept des ÖPNV mit Ringschluss zur Heidelberger Straße gehe.

Funktion der Planungsbegleitrunde

Der Moderator erläutert die Funktion der Planungsbegleitrunde als Bestandteil der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Projekt. Die Planungsbegleitrunde ist ein beratendes Gremium, in dem die Stakeholder des Projektes über die Planungen informiert werden, einzelne Aspekte vertieft diskutieren und ihre Fragen und Hinweise einbringen können. Die Teilnehmenden haben die Gelegenheit, ihre Fragen und Anmerkungen während der Veranstaltung schriftlich oder im Nachgang jederzeit per E-Mail einzureichen. Die Hinweise werden sofern planungsrelevant in die Planungen einfließen.

Vorstellung der Projektgruppe

Die Planer*innen des Projekts stellen sich den Teilnehmenden vor:

- Diana Richter, Mobilitätsamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Projektleiterin von Seiten der Stadt
- Kadir Durmaz, HEAG mobilo, Projektleiter von Seiten der HEAG mobilo
- Nicolai Thern, Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft (Ingenieurgemeinschaft SPI / DB E&C), beauftragt mit der technischen Planung des Vorhabens
- Susanne Weimer, Deutsche Bahn Engineering & Consulting (Ingenieurgemeinschaft SPI / DB E&C), beauftragt mit der Umweltplanung des Vorhabens.

Vorstellung der Agenda

Der Moderator stellt die Agenda der Sitzung vor (Folie 2), zu der es keine Fragen oder Einwände gibt.

TOP 2 Arbeitsweise der Planungsbegleitrunde

Der Moderator präsentiert einen Vorschlag zur Arbeitsweise der Planungsbegleitrunde (Anlage 2, Folien 3-5). Auf Nachfrage präzisiert er, das Protokoll wird durch eine Liste der teilnehmenden Organisationen ergänzt. Der Vorschlag wird einstimmig angenommen.

TOP 3 Projektvorstellung

Projekthintergrund

Diana Richter, Mobilitätsamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt, stellt Hintergrund und Zeitplan des Projekts vor (Anlage 2, Folien 6-8). Über die in den Folien enthaltenen Informationen hinaus erläutert sie: Für die Projektsteuerung wurde das Unternehmen Drees & Sommer beauftragt. Als Generalplaner, der das Projekt betreut, wurden die Ingenieurgemeinschaft DB Engineering und Consulting sowie Schüßler-Plan ausgewählt. Die äußere Anbindung des Ludwigshöhviertels an den ÖPNV sowie den Straßenraum Richtung Ludwigshöh- und Cooperstraße ist zu unterscheiden von der Quartiersentwicklung selbst. Die Quartiersentwicklung umfasst die innere Erschließung sowie die Wohnbebauung, die als parallele Projekte durch die BVD New Living GmbH geplant werden. Der entsprechende Bebauungsplan S26 befindet sich derzeit in der Offenlage. Die BVD New Living GmbH hat sich als Käufer der Fläche verpflichtet, bis zum Jahr 2024 einen bestimmten Prozentsatz an sozialem Wohnungsbau umzusetzen.

Die Straßenbahn soll durch das Viertel verlaufen und an die Heidelberger Straße angeschlossen werden, damit sowohl eine durchgehende Verbindung zwischen Bessungen und Eberstadt als auch in die Innenstadt möglich ist. Um Mitte 2024 mit den Bauarbeiten der Anbindung zu beginnen, müsse bereits jetzt mit der Variantendiskussion begonnen werden, damit im Frühjahr 2021 die Stadtverordnetenversammlung eine Variantenentscheidung treffen kann. Damit bereits vor Fertigstellung der Straßenbahn-anbindung ein autoarmes Wohnen im Ludwigshöhviertel möglich ist, werden zunächst Busse verkehren.

Bestandsnetz und Planungsansatz

Kadir Durmaz, HEAG mobilo, stellt das Bestandsnetz sowie den Planungsansatz vor (Anlage 2, Folien 9-11). Darüber hinaus erklärt er: Das Gesamtnetz der HEAG mobilo sei überwiegend radial (sternförmig) angelegt, d.h. alle Verbindungen (bis auf die Linie 1) laufen derzeit über den Luisenplatz. Das ermögliche einerseits schnelle Verbindungen in die Innenstadt. Andererseits erzeugten die fehlenden Ausweichmöglichkeiten leicht Verspätungen, wenn Störungen auf wichtigen Strecken wie der Heidelberger Straße auftreten. Zudem sei der Luisenplatz als Nadelöhr bereits stark belastet. Langfristig werde daher das Radialnetz in ein integriertes Ringnetz umgewandelt. Ziel bis Ende 2023 sei es, gemäß dem von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Verkehrskonzept die Leistung des Straßenbahnnetzes um 30 Prozent zu erhöhen und eine 10- bzw. 20-Minutentaktung einzuführen. Bis 2024 werde so deutlich mehr Leistung auf die Schiene gebracht. Durch das attraktivere Angebot hoffe man, mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr zu bewegen.

Eine Durchbindung der Linie 3 bis zur Heidelberger Straße führe neben der Herstellung der geplanten Verbindungen auch zu einer extremen Verbesserung des gesamten Straßenbahnnetzes. Sie ermögliche es, Störungen zu umfahren, wodurch die Verbindung zum Luisenplatz und Hauptbahnhof gewährleistet wäre. Um zusätzliche Flexibilität zu gewinnen und auf Störungen im Netz reagieren zu können,

sei im Kontext des zukünftigen Mobilitätskonzeptes eine Wendeschleife erforderlich. Für diese wurden zwei Lagevarianten entwickelt: an der Haltestelle „Marienhöhe“ an der Heidelberger Straße (Variante 1) sowie ein Abbruch der derzeit an der Haltestelle Lichtenbergschule befindlichen Wendeanlage mit erweitertem Neubau (Variante 2). Diese werden derzeit technisch geprüft und auf die zentralen Kriterien Umwelt, Betrieb, Kosten, Nahmobilität und Stadtentwicklung untersucht.

Die äußere Anbindung des Ludwigshöhviertels durch den motorisierten Individualverkehr sei zweigeteilt: Im nördlichen Bereich erfolge die Anbindung über die Ludwigshöhstraße, im südlichen Bereich über die Heidelberger Straße. Der Rad- und Fußverkehr wird ungehindert durch das Quartier geführt und kann auch über die Heinrich-Delp-Straße direkt in die Villenkolonie nach Eberstadt gelangen.

TOP 4 Aktueller Planungsstand

Nicolai Thern, Schüßler-Plan, erläutert die bisher im Rahmen der Planung erstellten Varianten (Anlage 2, Folien 12-23). Über die Folien hinaus ergänzt er: Im Falle der Variante 1 werde die heutige Wendeanlage an der Lichtenbergschule aufgegeben und zurückgebaut. Bei Umsetzung der Variante 2 werde keine Wendeanlage an der Heidelberger Straße gebaut. Aufgrund der Größe des Projektgebietes, der unterschiedlichen abschnittsbezogenen technischen Anforderungen an die Planung und der Zielsetzung einer Vergleichbarkeit wurde das Projektgebiet in vier Abschnitte untergliedert und jeweils Untervarianten erstellt:

Abschnitt 1: Straßenbahn- und Kfz-Anschluss der Cooperstraße an die Heidelberger Straße (zwei Untervarianten je Variante). Der Knotenpunkte zur Franklinstraße müsse als regelkonforme Kreuzung ausgebaut werden, um die verkehrliche Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens sicherzustellen. Daher sei es erforderlich, die Cooperstraße etwas nach Süden zu verlegen. Die Straßenbahngleise der Anbindung an die Heidelberger Straße wurden in Lage der heutigen Cooperstraße angeordnet, um den Eingriff in die nördlich der Cooperstraße gelegene Waldfläche zu minimieren.

Abschnitt 2: Straßenplanung im Bereich der Cooperstraße-West und -Ost inklusive Knotenpunkt zur Heinrich-Delp-Straße bzw. der zur inneren Erschließung gehörenden Promenade (zwei Untervarianten). Im Knotenbereich Cooperstraße und Heinrich-Delp-Straße erfordere eine Kreuzung weniger Fläche als ein Kreisverkehr. Aktuell sei die Cooperstraße abschnittsweise zu steil für die Straßenbahn, weshalb sie auf eine gleichmäßige, von der Straßenbahn bewältigbare Steigung angeglichen werde. Die Cooperstraße müsse bis zur ersten Erschließungsstraße in das Ludwigshöhviertel der Höhenlage der Straßenbahntrasse angepasst werden, wodurch sich ein Einschnitt zum heutigen Bestands Gelände ergibt. Im weiteren Verlauf der Cooperstraße bis zum Knotenpunkt Heinrich-Delp-Straße/Promenade könne die Straße entweder höhengleich zur Gleistrasse ausgebildet werden oder durch einen Geländesprung von ihr abgegrenzt und stärker ansteigend geführt werden.

Abschnitt 3: Korridor innerhalb des neuen Stadtquartiers. Wesentliche Punkte seien Bahnübergänge und Bahnquerungen, die mit der inneren Erschließung abzustimmen und regelkonform technisch zu sichern seien. Innerhalb des Ludwigshöhviertels seien zwei Haltestellen vorgesehen: Eine auf der Promenade am Knotenpunkt zur Cooperstraße und eine im Bereich des westlichen Quartiersplatzes.

Abschnitt 4: Straßenbahn- und Straßenumplanung im Bereich der Ludwigshöhstraße (zwei Untervarianten). Es werde eine neue Haltestelle in der Ludwigshöhstraße auf Höhe der Lichtenbergschule geplant. Bei Rückbau der Wendeanlage an der Lichtenbergschule in Variante 1 bestehe die Möglichkeit,

mittels eines straßenbündigen Bahnkörpers (Folie 23, links unten) die benötigte Straßenraumbreite zu verringern. Dabei könnten auch die Bestandsbäume erhalten bleiben. Im Falle einer Ertüchtigung der Wendeanlage in Variante 2 müssten diverse technische und bauliche Einrichtungen vorgenommen werden. Die benötigten Weichen sollten aufgrund der engen Wartungsintervalle nicht in die Straße gelegt werden. Daher werde ein besonderer Bahnkörper, d.h. eine separate Führung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr vorgesehen. Bei der Neuordnung des Straßenraums müssten dann Kompromisse mit dem Umgang bestehender Fläche, vor allem hinsichtlich der bestehenden Bäume und Parkplätze, gemacht und ggf. über Grunderwerb nachgedacht werden. Als Varianten in Hinblick auf die Führung des Radverkehrs gebe es grundsätzlich die Möglichkeit auf beiden Seiten einen Radweg jeweils in Richtung des sonstigen Verkehrs zu planen oder auf der einen Seite einen Zweirichtungsradweg vorzusehen. Auf Nachfrage eines Teilnehmers präzisiert er, dass der Zweirichtungsradweg westlich der Straßenbahn verlaufe. Konflikte entstünden hierbei immer im Bereich der Haltestellen.

Umweltplanung DB Engineering and Consulting

Susanne Weimer, Deutsche Bahn Engineering & Consulting, erläutert den Teilnehmenden Inhalte und Ablauf der Umweltplanung (Anlage 2, Folien 24-25). Ergänzend zu den Folien führt sie aus: Der Umweltverträglichkeitsprüfungsbericht (UVP-Bericht) sei derzeit in Arbeit, da im Zuge des Variantenvergleichs auch die Umweltaspekte mitberücksichtigt werden. Die notwendigen Zuarbeiten seien in den finalen Zügen. Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag befinde sich derzeit in der Bestandserfassung und -ermittlung. Aussagen zu Pflanzen- und Tierarten seien daher vorläufig. Als Beispiel für eine mögliche Vermeidungsmaßnahme nennt sie eine spezielle Bauzeitenregelung. Die Vorabstimmung mit weiteren Planungsbeteiligten umfasse auch die heutige Planungsbegleitrunde. Die Orts-, Fach- und Sachkenntnis der Teilnehmenden sei daher für die Umweltplanung gefragt. Im Scoping-Verfahren, das zur UVP gehöre, werde bei den Trägern öffentlicher Belange und bei den Naturschutzverbänden abgefragt, wie der Untersuchungsrahmen der UVP inhaltlich, räumlich und zeitlich abzugrenzen sei. Nach Fertigstellung von UVP-Bericht, Artenschutzfachbeitrag und Landschaftspflegerischem Begleitplan seien Qualitätssicherungsmaßnahmen und weitere Abstimmungen im Terminplan vorgesehen.

Diskussion/Anmerkungen

Holzlaster

Werden auch nach der Erschließung des Gebietes noch Holzlaster die Cooperstraße entlangfahren? Herr Thern erklärt, dass die Straße unabhängig der Baumaßnahmen im Ludwigshöhviertel von Holztransportern der Forstwirtschaft befahren werde. Diese dienen als Bemessungsfahrzeuge, um den Straßenraum groß genug zu planen.

Verlauf und Breite des Zweirichtungs-Radweges

Auf welcher Seite der Bahnstrecke verläuft der Zweirichtungs-Radweg in Variante A4-V2-UV5? Frau Richter erläutert, der Zweirichtungs-Radweg verlaufe in diesem Bereich westlich der Schienen, also auf Seite der Lichtenbergschule. Der Radweg beginne auf Höhe Cooperstraße/Heinrich-Delp-Straße östlich der Schienen, kreuze die Straßenbahn auf Höhe des denkmalgeschützten Gebäudes im Ludwigshöhviertel und werde dann im Bereich der Ludwigshöhstraße westlich der Straßenbahn weitergeführt bis kurz vor die Paul-Wagner-Straße.

Eine Teilnehmerin regt für beide Varianten einen durchgehenden Zweirichtungs-Radweg bis zur Paul-Wagner-Straße an. Eine andere Teilnehmerin schließt sich an und regt eine Spange entlang des Quartiersplatzes an.

Frau Richter gibt zu bedenken: Ein Zweirichtungs-Radweg in der Ludwigshöhstraße erfordere einen gesonderten Bahnkörper, da die Straßenbahn dann nicht direkt neben dem Radweg verlaufen könne. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse müssten dann auch bei dieser Untervariante Bäume entfernt werden. Es sei noch offen, welche Variante sich im Abwägungsprozess insgesamt als die bessere herausstelle. Sie versichert, die Anregung in der Variantenabwägung zu diskutieren.

Eine Vertreterin des Stadtplanungsamts der Stadt Darmstadt verweist auf die geplante Radweg-Spange westlich des westlichen Bestandsgebäudes am Quartiersplatz, die bereits eine Umfahrung ermöglichen werde.

Breite von Fuß- und Radweg

Wie breit ist der Fuß- und Radweg geplant?

Eine Vertreterin des Stadtplanungsamts der Stadt Darmstadt führt aus: Der Radweg werde an der Promenade (Folie 21) 4,5 Meter breit, und sei dort getrennt vom Fußweg. Im Bereich hinter dem Gebäude werde der Radweg 3 Meter breit. Dort ist der Fußweg ebenfalls getrennt und habe 2,5 Meter Breite.

Querungen

Eine Teilnehmerin spricht sich im Sinne des Radverkehrs für möglichst wenige und möglichst gerade Querungen sowie gegen Z-Querungen aus. Eine andere Teilnehmerin ergänzt, Z-Querungen seien zudem problematisch für Lastenfahräder. Eine weitere Teilnehmerin ergänzt, dass Z-Querungen auch für Familien mit Fahrradanhängern problematisch seien.

Frau Richter erläutert: Im Quartier seien derzeit mehrere gerade Querungen vorgesehen. Zu den Straßenbahnquerungen verweist Frau Richter auf Abschnitt 3 (Folie 21). Gemeinsam mit der technischen Aufsichtsbehörde würden die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden abgewogen und einzeln entschieden, an welcher Stelle welche Art von Querung sinnvoll sei. Herr Durmaz betont die erhöhte Sicherheit von Z-Querungen gegenüber einer geraden Querung. Die Komforteinbuße für Radfahrende müsse in den Überlegungen gegen die Sicherheitsinteressen abgewogen werden. Die Probleme von Lastenrädern bei der Querung von Z-Überwegen seien bekannt. Es werde hier nach Lösungsmöglichkeiten gesucht und mit der technischen Aufsichtsbehörde abgestimmt.

Haltestelle Quartiersplatz

Eine Teilnehmerin spricht den Platzbedarf für die Haltestelle auf den Quartiersplatz an und äußert die Sorge, dass auf dem verbleibenden Platz Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden entstehen könnten. Sie regt daher an, die Straßenbahn hinter dem westlichen Gebäude des Quartiersplatzes zu führen.

Frau Richter erklärt, die Haltestelle befinde sich am westlichen Rand des Platzes und werde genug Platz für die anderen Verkehrsteilnehmenden lassen. Sie versichert, die Anregung in der Variantenabwägung zu diskutieren.

Wendeschleife Heidelberger Straße

Eine Teilnehmerin schlägt vor, notwendige Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen der Variante 1 frühzeitig zu ermitteln, um dadurch die beste Lösung für die Mobilität zu erreichen. Eine andere Teilnehmerin zeigt sich schockiert über die mögliche Inanspruchnahme von Waldfläche für eine Wendeschleife.

Herr Durmaz antwortet, die Projektgruppe bereite dazu eine Entscheidungsvorlage vor, die auf Grundlage der Untersuchungen und des Fachwissens der Teilnehmenden die Vor- und Nachteile bzw. Auswirkungen der Varianten auf die Umwelt, aber auch der anderen vier Kriterien Betrieb, Kosten, Nahmobilität und Stadtentwicklung darstellt. Dieser Prozess laufe derzeit. Die abschließende Entscheidung, mit welcher Vorzugsvariante die Planungen fortgeführt werden, erfolge durch die Stadtverordnetenversammlung.

Berücksichtigte Verkehrsteilnehmende

Werden auch andere Verkehrsteilnehmende wie E-Tretroller in der Planung berücksichtigt?

Herr Durmaz gibt zu bedenken, dass die Gesamtbreite der Ludwigshöhstraße begrenzt sei. Um auf der Breite alle Verkehrsteilnehmenden unterzubringen, sei daher eine Abwägung notwendig. Mögliche verkehrliche Konflikte würden in der Planung berücksichtigt.

Lärmbelastung

Wie wird mit einer erhöhten Lärmbelastung umgegangen, wenn die Ludwigshöhstraße stärker befahren wird?

Herr Durmaz verweist auf schalltechnische Untersuchungen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstellt werden. Dabei würden die Schallemissionen durch Straßenverkehr und Straßenbahn untersucht. Die niedrigen Grenzwerte im Umfeld etwa der Lichtenbergschule würden darin berücksichtigt. Die Straße werde voraussichtlich nicht gepflastert.

P&R-Plätze

Sind an der Wendeschleife P&R-Plätze eingeplant, um den Innenstadtverkehr zu entlasten?

Herr Durmaz verneint dies mit Hinweis auf den notwendigen Flächenbedarf im Bereich der heutigen Grünflächen im Süden Darmstadts.

Lage der Wendeschleife, Vorbelastung des Waldes südlich der Bessunger Kiesgrube

Ein Teilnehmer merkt an: Eine Wendeanlage an der Heidelberger Straße sei mit einem erheblichen Eingriff in bereits vorgeschädigten Wald in einem Landschaftsschutzgebiet verbunden. Er rechne in diesem Fall mit erheblichem Randschadenseinfluss auf den dahinterliegenden Waldbestand. Er appelliert, diese Themen bei der Planung zu berücksichtigen und fordert die Untersuchung einer Wendeanlage im Bereich des Bebauungsplans, d.h. innerhalb des Ludwigshöhviertels, zum Beispiel näher am Schulzentrum Marienhöhe. Das käme zudem den Schüler*innen des Schulzentrums zugute. Der Forderung nach einer Wendeanlage im Quartier schließt sich ein anderer Teilnehmer an.

Eine Teilnehmerin weist auf weitere Funktionen des Waldes an der Heidelberger Straße hin: Er befinde sich in der Klimaschneise und bilde das Bindeglied zwischen Ost- und Westwald. Der Wald weise viele Altbäume und eine hohe Artenvielfalt auf. Der Wald schütze vor Emissionen und Lärm, sei wichtig für das Landschaftsbild und habe eine Erholungsfunktion für Menschen. Zerschneidungen wirkten sich auf das Stadtklima aus. Sie rechne damit, dass sich der „Runde Tisch Wald“ gegen

jegliche Veränderung und Umnutzung des Darmstädter Stadtwaldbereichs aussprechen werde. Sie bittet darum, auf die Wendeschleife an der Heidelberger Straße zu verzichten.

Herr Durmaz erklärt, dass der Bebauungsplan als politische Vorgabe nicht durch die Projektgruppe verändert werden könne. Er gehe davon aus, dass bei der Aufstellung des Bebauungsplans angesichts der herrschenden Wohnungsknappheit der Schwerpunkt auf die Wohnbebauung gelegt wurde. Für eine Wendeanlage im Quartier müsse auf Wohnbebauung verzichtet werden.

Der Moderator verweist zur weiteren Besprechung des Bebauungsplans auf die entsprechenden politischen Ansprechpersonen.

Frau Weimer erinnert daran, dass Bürger*innen sich während der derzeitigen Offenlage des Bebauungsplans dazu äußern könnten. Die Vorbelastung des Waldes, der Randschadenseinfluss und das Landschaftsschutzgebiet seien in die Betrachtungen miteingeflossen. Aus Umweltsicht sei eine Variante ohne Wendeschleife an der Heidelberger Straße zu bevorzugen.

Ein Teilnehmer fragt, ob eine Wendeschleife innerhalb des Ludwigshöhviertels geplant untersucht worden sei.

Herr Durmaz antwortet, dass keine Wendeanlage im Bebauungsplan des Ludwigshöhviertels geplant oder vorgesehen sei. Dies sei eine politisch vorgegebene Priorität. Eine flächenintensive Wendeschleife würde zur Reduktion des Wohngebietes führen. Außerdem existiere bereits in rund 300-400 Meter Entfernung die Möglichkeit, direkt an der Strecke die Wendeschleife an der Lichtenbergschule auszubauen, so dass gegenüber Variante 2 kein betrieblicher Vorteil entstünde.

Frau Richter merkt an, dass vor 5-6 Jahren ein Entwurf mit Wendeschleife im Gebiet des Bebauungsplans existiert habe, es jedoch damals das Konzept der Ringlinie und der verkehrlichen Verbesserung des ÖPNV-Angebots noch nicht gegeben habe. In dieser Planung waren weder Eberstadt noch Besungen über die Heidelberger Straße angebunden. Diese Überlegungen wurden nicht weiterverfolgt, weil das Ringlinienkonzept entwickelt wurde. Daran anknüpfend macht Herr Durmaz darauf aufmerksam, dass neben dem Nahverkehrskonzept mit veränderter Linienführung auch aufgrund der neuen Fahrplanktation und der Zielsetzung, alle 20 Minuten eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof zu haben, die reine Pendellinie inklusive der daraus folgenden Notwendigkeit einer Wendeschleife innerhalb des Ludwigshöhviertels verworfen worden sei.

Bestandsaufnahme der Fauna

Eine Teilnehmerin berichtet, schon heute seien durch die bereits laufenden Baumaßnahmen im Ludwigshöhviertel an dessen Rand mehr Reptilien und Vögel zu beobachten. Berücksichtigt die Bestandsaufnahme der Fauna auch die Situation vor Beginn der laufenden Bauarbeiten?

Frau Weimer bestätigt ein erhöhtes Aufkommen von Reptilien und Vögeln am Rand des Viertels im Vergleich zum Vorjahr. Bei der Untersuchung des Straßenbahnkorridors berücksichtige sie auch die innerhalb der letzten Jahre erstellten Untersuchungen für die Entwicklung des Quartiers. Der damalige Bestand werde mit dem Bestand in diesem und im nächsten Jahr abgeglichen, um größtmögliche Aktualität zu gewährleisten. Zudem stimme man die Ergebnisse und abgeleiteten Maßnahmen mit den verschiedenen Planungsträgern ab.

Haltestellen im Ludwigshöhviertel

Werden die Ein- und Ausstiege an den Haltestellen im Quartier erhöht sein?

Herr Durmaz versichert, die Haltestellen werden barrierefrei konzipiert.

Warum bedarf es zweier Haltestellen im Ludwigshöhviertel?

Herr Durmaz verweist auf die Vorgabe aus dem Nahverkehrsplan, dass das Quartier mit einem Einzugsradius von 300 Metern um die Haltestellen zu erschließen sei. Dafür werden im Ludwigshöhviertel zwei Haltestellen benötigt.

Denkmalschutz

Wird berücksichtigt, dass der Wald südlich der Cooperstraße Landschaftsschutzgebiet ist und zudem als Teil des Waldvillenviertels unter Denkmalschutz steht?

Frau Weimer bedankt sich für den Hinweis und versichert, dass Denkmal- und Landschaftsschutz in der Planung berücksichtigt werden.

Nachträgliche Anmerkung von Seiten des Stadtplanungsamtes Darmstadt: Der angesprochene Wald ist nicht Teil des Villenviertels und steht nicht unter Denkmalschutz.

Nullvariante

Ein Teilnehmer merkt an: Es sei der Eindruck entstanden, dass die Durchbindung zur Heidelberger Straße von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen und somit gesetzt sei. Mehrere Teilnehmende bitten darum, mit Hinblick auf die südliche Verbindung auch eine Nullvariante zu prüfen.

Herr Durmaz antwortet: Die Anbindung mit der Straßenbahn sei gesetzt. Eine Nullvariante ohne Durchbindung bis zur Heidelberger Straße werde im Planfeststellungsverfahren erörtert. Wesentliches Ziel sei es aber, die Straßenbahn von beiden Seiten in das Ludwigshöhviertel zu planen, um eine Verkehrswende einläuten zu können und die Straßenbahn im Umweltverbund attraktiv zu halten.

Verlegung der Cooperstraße

Mehrere Teilnehmende bitten darum, die Südverlegung der Cooperstraße zu überdenken und in der Abwägung die Belange der Natur stärker zu gewichten. Sie fragen: Weshalb genau muss die Cooperstraße nach Süden verlegt werden?

Frau Weimer erklärt, dass Straßenbahn und Cooperstraße aus technischen Gründen nicht an derselben Stelle in die Heidelberger Straße einmünden könnten. Entweder werde die Cooperstraße nach Süden verlegt und dabei die Kreuzungsproblematik der Franklinstraße mit gelöst. Oder die Straßenbahn werde durch den nördlich angrenzenden Wald geführt. Beide mögliche Varianten führten zu Eingriffen.

Herr Thern ergänzt, der Straßen- und Straßenbahnanschluss sei in dieser Form die technisch kompakteste Lösung (s. Anlage 2, Folie 17). Durch den Straßenbahnanschluss und das erforderliche Gleisdreieck komme es zur Auffächerung der Gleisanlage. Dort könne eine Kfz-Straße nicht kreuzen. Die grün dargestellten Flächen zwischen der Straßenbahn und der Cooperstraße seien notwendig als Baustellenfläche sowie als Retentionsfläche zur Versickerung von Oberflächenwasser der Cooperstraße. Herr Durmaz ergänzt, bei Führung auf gleicher Linie würde die Straßenbahn vom Kfz-Verkehr ausgebremst und somit weniger effizient.

Frau Samaan verweist auf die verkehrstechnische Untersuchung zur Abwicklung des zukünftigen Verkehrs der Lincoln-Siedlung und des Ludwigshöhviertels sowie im gesamten angrenzenden Gebiet. Daraus gehe hervor: Bereits heute seien die nördlich gelegenen Verkehrsknotenpunkte der Rüdeshheimer Straße mit der Heidelberger Straße und der Karlsruher Straße stark frequentiert bzw. an der Leistungsfähigkeitsgrenze. Trotz Reduktion des Kfz-Verkehrs durch die Mobilitätskonzepte in der Lincoln-

Siedlung und im Ludwigshöhviertel müsse auch der Knoten Cooperstraße/Heidelberger Straße/Franklinstraße leistungsfähiger werden als heute, um den Verkehrsfluss auf der Heidelberger Straße nicht weiter zu verschlechtern. Zudem sei durch die Planstraße A, welche die Heidelberger Straße zukünftig mit der B3 verbinden soll, mit einer verstärkten Nachfrage des West-Ost-Verkehrs zu rechnen. Daher müsse der Knotenpunkt zu einer regelkonformen Kreuzung umgebaut und die Straße von der Straßenbahn getrennt werden.

Naturschutzgebiet Bessunger Kiesgrube

Ein Teilnehmer äußert die Sorge, dass das Naturschutzgebiet Bessunger Kiesgrube von der übrigen Waldfläche südlich der Cooperstraße abgetrennt werde. Er fragt: In welchem Maße und mit welchen konkreten Maßnahmen wird die Schutzwürdigkeit des Naturschutzgebiets berücksichtigt? Wo sollen sich die dort lebenden Tiere bewegen können?

Frau Weimer unterstützt die Forderung, möglichst wenig Wald in Anspruch zu nehmen. Beim Variantenvergleich werden die unterschiedlichen Schutzgüter differenziert aufgeführt, integriert und berücksichtigt. Aus Umweltsicht sei die Vorzugsvariante jene mit einer Wendeschleife an der Lichtenbergschule. Mögliche Beeinträchtigungen des Naturschutzgebietes fließen in den Variantenvergleich mit ein und müssen dort gegen alle zu berücksichtigenden Nutzungen und Ansprüche abgewogen werden. Die Entscheidung liege dann bei der Politik.

Detaillierte Darstellungen

Ein Teilnehmer bemängelt, dass die konkreten Planungen aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar hervorgingen und bittet um eine Konkretisierung. Der Moderator lädt den Teilnehmer ein, sich mit konkreten Nachfragen an die Planer*innen zu wenden, um Einsicht in die Unterlagen zu erhalten.

Zugang zum Waldkunstzentrum, Parkplatzsituation

Werden Anfahrt zum und Parken am Internationalen Waldkunstzentrum weiterhin möglich sein?

Frau Richter antwortet: Der Kfz-Verkehr werde nicht durch das vorhandene Tor bis auf den Quartierplatz fahren dürfen. Der reguläre Verkehr müsse bereits vorher links ins Ludwigshöhviertel abbiegen. Anlieger der weiteren Ludwigshöhstraße bis zur bestehenden Toranlage dagegen werden weiterhin eine Möglichkeit zur Grundstückszufahrt erhalten. Die Parkplatzsituation am Internationalen Waldkunstzentrum werde voraussichtlich weniger großzügig sein als heute. Dies habe man aber im Blick und werde wo möglich noch Parkplätze unterbringen.

Zaun

Wird der Zaun um das ehemalige Kasernengelände erhalten bleiben? Wird es dort einen durchgehenden Weg in den Wald geben?

Ein Vertreter der BVD New Living GmbH erklärt, dass die ehemalige Einfriedung der Kaserne und somit auch der Zaun vollständig entfernt werden sollen.

Ankauf von Grundstücken

Ist das Internationale Waldkunstzentrum durch Ankauf von Grundstücken vom Abriss bedroht?

Frau Richter versichert, ein Abriss des Waldkunstzentrums sei keinesfalls vorgesehen.

Baumpflanzungen entlang der Cooperstraße

In den vergangenen zwei Jahren wurden nach Aussagen einer Teilnehmerin 700 gespendete Bäume sowohl südlich als auch nördlich der Cooperstraße gepflanzt. Nach den vorgestellten Planungen würde ein Teil dieser Bäume entfernt. Wurde dies in der Planung berücksichtigt?

Frau Richter dankt für den Hinweis, ein Teil der Bäume sei bisher nicht bekannt gewesen. Sie vereinbart mit der Teilnehmerin ein Treffen vor Ort, um den genauen Standort der Bäume zu erfahren.

Anbindung Schulzentrum Marienhöhe

Ein Teilnehmer merkt an, dass das Projekt Anbindung Ludwigshöhviertel die bisher schlechte Anbindung des Schulzentrums Marienhöhe deutlich verbessere. Es fehle allerdings noch ein sicherer, beleuchteter Fahrrad- und Fußweg, um für die Kinder eine gewisse Sicherheit zu gewährleisten.

Schrittgeschwindigkeit im Ludwigshöhviertel

Ist Radverkehr mit Schrittgeschwindigkeit im gesamten Ludwigshöhviertel realistisch umzusetzen? Aufgrund der Größe des Gebiets sei nicht damit zu rechnen, dass sich Radfahrende daran halten werden. Insofern sei eine Trennung des Rad- und Fußverkehrs anzustreben.

Frau Richter äußert Verständnis für die Bedenken. Auf dem Zweirichtungs-Radweg entlang der Promenade dürfe schneller gefahren werden. Auf allen anderen Straßen im Quartier werde der Verkehr im Mischverkehr abgewickelt und als verkehrsberuhigter Bereich beschildert. Dort würden alle Verkehrsteilnehmenden angehalten in Schrittgeschwindigkeit zu fahren bzw. laufen.

TOP 5 Ausblick

Zeitschiene

Herr Zdiara, HEAG mobilo, stellt die kommenden Planungsschritte vor und gibt einen Ausblick auf die weitere Arbeit der Planungsbegleitrunde (Anlage 2, Folien 26-29). Er erläutert außerdem: Da der Erstbezug der Wohnungen frühestens 2023 stattfindet, müsse auch zeitnah die Anbindung sichergestellt werden. Bis Ende 2020 sollen alle Rückmeldungen der Ämter und Träger öffentlicher Belange gesammelt sein, um den Variantenvorschlag für die Stadtverordnetenversammlung erarbeiten zu können. Dies gelte auch für die heutige Runde, deren Anmerkungen in die Planung mit einfließen sollen. Er lädt die Teilnehmenden ein, ihm als zentralen Ansprechpartner Fragen und Anmerkungen online zu senden. Die Projektwebseite www.anbindung-lhv.de werde voraussichtlich Mitte Oktober abrufbar sein.

Die Anmerkungen der Teilnehmenden werden auf ihre Planungsrelevanz hin geprüft und fließen gegebenenfalls in die Planungen mit ein. Noch vor der Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung finde voraussichtlich Ende Januar die nächste Sitzung der Planungsbegleitrunde statt.

Auf die politische Entscheidung folge dann die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Um transparent darzustellen, inwiefern Anmerkungen der Teilnehmenden in die Planungen eingeflossen seien, finde noch vor dem Antrag auf Planfeststellung eine abschließende Sitzung der Planungsbegleitrunde statt. Im Genehmigungsverfahren erfolge zudem die formelle Öffentlichkeitsbeteiligung, in der Einwände und Hinweise eingebracht werden können.

TOP 6 Verabschiedung

Herr Zdiara bedankt sich im Namen von HEAG mobilo, der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Moderation bei den Teilnehmenden für ihre Zeit und Mitarbeit. Die Einladung zur nächsten Planungsbegleitrunde erfolge auf dem bisherigen Weg.