



Betr.: Anbindung des Ludwigshöhvartels mit einer Straßenbahn

Bezug: Anhörungsverfahren zur 1. Änderung des Plans gem. § 29 Abs. 1a BPfG i.V. § 73 HVwVfG vom 23.10.2025

Stellungnahme

Nachhaltiges Verkehrssystem

Nach den Empfehlungen des Umweltbundesamtes ist der Fokus für ein nachhaltiges zukunftsfähiges Verkehrssystem in besonderem Maße auf Natur und Umwelt zu richten. Der Dreiklang des Prinzips Nachhaltigkeit „Ökologie, Sozialität und Ökonomie“ richtet sich an drei Strategieparametern aus:

- Effizienz (dasselbe Ergebnis mit geringerem Ressourceneinsatz erreichen)
- Konsistenz (Aufbau in geschlossenen Stoffkreisläufen z.B. Emission, Material)
- Suffizienz (geringer Ressourcenverbrauch durch andere Verhaltensweisen).

Effizienz und Konsistenz zusammen führen zu den sog. Rebound-Effekten, das heißt: „geringerer Ressourcenverbrauch ist oft mit niedrigeren Kosten verbunden.“

Eine zukunftsfähige Mobilitätskultur muss auch Mobilitätsmuster zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen umsetzen, die einen geringen Material-, Flächen- und Energieverbrauch und den Erhalt der natürlichen Ressourcen ökologisch tragfähig lösen. Voraussetzung dafür ist die Festlegung auf ein stringentes Leitbild, das die bisherige autozentrierte Verkehrsplanung mit Versiegelung von (Grün)Flächen, Lärm, Emissionen usw. reduziert und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht.

Nach dem Erläuterungsbericht wird „die konkrete Ausgestaltung der Linienführung separat ausgearbeitet und beantragt.“ Dieser Hinweis lässt die vorausschauende Umsetzung zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse in diesem Verfahren vermissen. Ebenso stehen die nachrichtlichen Hinweise auf eine autogerechte Anbindung an die B3 im Widerspruch für ein nicht autozentriertes Mobilitätskonzept.

Standards Mobilitätskonzept

Im Bebauungsplan S 26 Ludwigshöhvartel ist dazu folgendes ausgeführt: „Das Mobilitätskonzept beinhaltet eine neue Straßenbahn**an**bindung, schmale Straßen, die Förderung des Rad- und Fußverkehrs, die Begrenzung der Stellplätze durch Einsatz von Quartiersgaragen und Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung.“

Diese Zielsetzungen sind durch den Erschließungsplan zum Bebauungsplan und die Darstellungen des Flächennutzungsplans innerhalb des Geltungsbereichs überwiegend umgesetzt. Der Bebauungsplan ist auf die gesicherte Erschließung des Gebiets gestützt (Zulässigkeitsvoraussetzung).

Außerhalb des Bebauungsplans sind keine weitergehenden Festsetzungen bzw. Darstellungen erkennbar.

Das im Bezug genannte Verfahren spricht ebenso wie der rechtskräftige Bebauungsplan ausdrücklich von einer **Anbindung** des Ludwigshöhvartels. Wir möchten deutlich darauf hinweisen, dass die Anbindung des Viertels an den ÖPNV völlig unstrittig ist. Ein

Neubauquartier, das 3000 Neubürger beherbergen soll, muss qualifiziert an das ÖPNV-Netz der Stadt angebunden werden.

Hierfür eignen sich alle denkbaren nachhaltigen ÖPNV-Potentiale wie Straßenbahn, Seilbahn, Elektrobuss und Bürgershuttle. Es sind auch nicht nur Linienkonzepte (Start und Ziel) im Rahmen der ÖV-Optimierung erwünscht. Nach Forschungsergebnissen des Instituts für Luft und Raumfahrt liegt die größte ÖV-Effizienz in einem optimierten Umsteigesystem und nicht in Linienkonzepten.

Zum kombinierten Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren besteht aus zwei Rechtsbereichen, die über dem § 78 VwVfG kombiniert werden sollen, dem Verfahren nach § 29 Abs. 1 a des BPfG und des § 33 HStrG.

Aus den Ausführungen der Stadt Darmstadt ergibt sich, dass zur MIV-Erschließung trotz autoarmer Entwicklung eine neue Verbindungsstraße zwischen Heidelberger Landstraße und der B 3 (Karlsruher Straße) gebaut werden soll. (Arbeitstitel Planstraße A). Die Planungen befinden sich bereits in Leistungsphase 2. Damit stehen sie räumlich und sachlich im direktem Planungszusammenhang mit der geplanten Verlegung (Neubau) der Cooperstraße und dem Geplanten Kreuzungsbauwerk auf der Heidelberger Straße in Richtung Franklinstraße.

Wenn die Antragsteller von einer sachlichen und räumlichen Abhängigkeit zwischen der geplanten Straßenbahnlinie von der Heidelberger Straße und dem Ludwigshöhviertel ausgehen, ist dies inhaltlich und formal zu hinterfragen, denn nach dem Minimierungsgebot gem. § 15 ff BNatSchG sind Eingriffe auf das unvermeidbar Notwendige zu beschränken. Der Eingriff Verlegung der Cooperstraße ist vermeidbar, denn die Führung der Straßenbahn auf der Linie der bestehenden Cooperstraße entspricht zwar nicht dem Willen der Antragsteller, ist aber als die minimierte Eingriffsvariante machbar.

Auch ist der sachliche und räumliche Zusammenhang zwischen einer verlegten Cooperstraße und der Planstraße A, die über den Knotenpunkt Heidelberger Straße die Räume Frankfurt-Rhein-Main und Heidelberg-Mannheim erschließen soll, alleine schon aus straßenverkehrlicher Sicht in unmittelbarem Zusammenhang stehend, denn die Planstraße A stützt sich auf die Verlegung der Cooperstraße und dem Verkehrsknotenpunkt Heidelberger Straße.

Das BFStrG verbietet jedoch auf einer vierspurigen Bundesstraße im Außenbereich den Bau einer plangleichen Kreuzung. Das heißt, dass vorgreiflich zu prüfen ist, ob die angedachte und in Leistungsphase 2 befindliche Planstraße A überhaupt eine Chance auf Realisierung hat, denn sie kreuzt auch noch den ausgewiesenen Schutzwald, durchschneidet das Landschaftsschutzgebiet und verlärmmt das Baugebiet Lincoln-Siedlung.

Ehe diese straßenrechtliche Grundsatzentscheidung nicht geklärt ist, kann es aus Gründen der Sachzusammenhänge gem. § 78 VwVfG kein gemeinsames Planfeststellungsverfahren gem. Personenbeförderungsgesetz und Hess. Straßengesetz geben. Im Übrigen fehlt der Planung der Verlegung der Cooperstraße dadurch, dass sie die Anbindung an die Planstr A induziert, gem. § 78 VwVfG der Charakter der Selbständigkeit.

Zur Anbindung des Ludwigshöhviertels an das ÖPNV-Netz

Im Zuge der Minimierung von Eingriffen (§ 15 ff. BNatSchG) ist eine Anbindung des Ludwigshöhvartels bereits mit einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 mit dem Eintritt in das Kasernengelände (Bereich der geplanten Mobilitätszentrale) als Minimallösung erreichbar. Von diesem Punkt aus sind über den Radius von 400 m (Regeldistanz für Haltestellen) alle bebauten Bereiche des Ludwigshöhvartels erreichbar. Es ist also weder die Durchfahrung noch die Durchbindung des Ludwigshöhvartels nach Süden auf die Heidelberger Straße als unvermeidbarer Eingriff zu qualifizieren, um das gesetzte Ziel, Anbindung Ludwigshöhvartel an den ÖPNV, zu erreichen.

Im Zusammenhang mit dem gesetzlichen Vermeidungs- und Minimierungsverbot von Eingriffen ist es nicht akzeptabel, dass die Stadt Darmstadt nicht nur im Rahmen der Bebauung den Korridor der Straßenbahndurchfahrung (Geltungsbereich S 26) in Engführung mit der Bebauung, sondern sogar die Erschließungsarbeiten für die Verlegung der Cooperstraße in Angriff genommen hat, obwohl das Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahnanbindung sich noch in der Anhörung befindet. Auch aus Kostengründen sollte dieser Rebound-Effekt im Zuge der Planfeststellungsprüfung Beachtung finden.

Der Fahrgastbeirat hat hierzu eine Variante „Anbindung an den Kasernenplatz“ durch die Linie 3, einschließlich Vorschlag für die Platzierung einer entsprechenden Wendeschleife (auch für den Schienenersatzverkehr), dargestellt.

Eine solche Lösung könnte auch für den Schienenersatzverkehr mit Elektrobussen verfolgt werden, indem die Wendeschleife an der Akademie für Tonkunst und der Verlust von zahlreichen Alleeebäumen entlang der Ludwigshöhvstraße entfallen könnten. Damit ist der Bedarf für die beiderseitige Erschließung des Ludwigshöhvartels mit zwei Straßenbahnrelationen, (bei der die Linie 7 sogar als Störfaktor bewertet wurde) und maximalem Flächenbedarf, als vermeidbarer Eingriff mit unverhältnismäßiger Wirkung auf Schutzgüter infrage gestellt (Prüfungsauftrag 1.1).

Maßnahmen der Verkehrsreduzierung

Zu diesem Planungsziel des Bebauungsplans gehört nicht nur die lenkende Beschränkung des Individualverkehrs mit Fahrzeugen, sondern auch die Prüfung von Verkehrsberuhigungspotentialen aller Fortbewegungsmittel, insbesondere der beabsichtigten Durchfahrung des verkehrsberuhigten Ludwigshöhvartels mit zwei Straßenbahnlinien im 10 Minuten-Takt. Ohne Straßenbahnquerung entstehen nämlich erhebliche Verkehrsberuhigungseffekte im Ludwigshöhvartel. Der Fuß- und Radverkehr würde aufgewertet und durch die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle am Mobilitätszentrum würden, statt der das Viertel zerschneidenden Straßenbahntrassen ungestörte, lärmarme Fußwege und Aufenthaltsbereiche geschaffen. Dies wäre ein Musterfall für Effizienz und Koeffizienz und ein Gewinn an Lebensqualität für das ganze Ludwigshöhvartel.

In dem Zusammenhang spricht auch nichts dagegen, am oberen Cooperstraßenkreisel bei Bedarf eine Elektrobusanbindung, die bis in das Gebiet Bessunger Marktplatz führt und unbegrenzte Umsteigemöglichkeiten an der Haltestelle Marienhöhe bietet, einzurichten. (S. auch Empfehlungen des Instituts für Luft und Raumfahrt).

Lebensqualität durch Walderhalt und Gebietsschutz

Neben der Verkehrsberuhigung wirken die Klimafunktionen der umgebenden Waldflächen positiv auf die Erholungs- und Lebensqualität des Viertels, denn es ist überwiegend von Wald umgeben, der unter strengem Landschaftsschutz steht und als Erholungswald ausgewiesen ist.

Der Wald Am Pelz und der Grünzug nördlich des Naturschutzgebietes Bessunger Kiesgrube bilden ein zusammenhängendes Klimaschutzsystem, das für die Wärmeinsel hochverdichtetes Ludwigshöhviertel essentiell ist.

Nach dem Klimaschutzplan ist der Wald südlich der Cooperstraße sogar ein ausgewiesenes Klimaschutzgebiet und damit unantastbar. Alleine schon aus Klimaschutzgründen verbieten sich jegliche Eingriffe in dieses räumlich zusammenhängende Klimaschutzsystem entlang der Heidelberger Straße.

Das Waldgebiet (Der Pelz) zwischen Bessungen und der denkmalgeschützten Villenkolonie ist Stadtbildprägend und damit in seiner Struktur unversehrt zu erhalten.

Begehungen des Waldgebietes nördlich der Cooperstraße haben allerdings ergeben, dass, verursacht durch das großflächige Abriss- und Aushub- und Fundamentierungsgeschehen innerhalb der hochverdichteten Baufenster im Ludwigshöhviertel, der Geländewasserhaushalt oberhalb dieses Waldstückes empfindliche Störungen erfahren hat. Der Waldrand zum Baugebiet ist durch Wasserstress stark geschädigt und der unterhalb anschließende Altbuchenbestand ist in Auflösung. Regenerierungs- und Stabilisierungsmaßnahmen sind zur Substanzerhaltung dieses Waldgebietes dringend geboten.

Am Westrand zur Bebauung ist ein neuer Waldrand aufzubauen und durch Voranbau sind die Lücken in dem Altbestand schnellstmöglich zu schließen. Der bestehende Nordrand der Cooperstraße ist unbedingt zu erhalten, denn er ist essentiell für den Erhalt und die Regeneration dieses Waldgebietes.

Mit diesem aktuellen Befund, den wir durch sachverständige Forstleute erfasst und bewertet haben, wird nachgewiesen, dass die Öffnung der Waldinnenränder beiderseitig parallel zur Cooperstraße unweigerlich zur kompletten Zerstörung des vorbelasteten Waldes nördlich der Cooperstraße und auch damit zur Einwirkung auf das Naturschutzgebiet Bessunger Kiesgrube und das Klima des Ludwigshöhviertels führt (s. auch Gutachten zu Randschäden, Forstamt Darmstadt).

Der gesamte Komplex ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Damit ist der Schutz und die unversehrte Erhaltung des Gebietes gesetzlich geboten.

Fazit:

Die von HEAG Mobilo und der Stadt Darmstadt vorgelegte Vorzugsvariante beeinträchtigt das Orts- und Landschaftsbild erheblich.

- Sie gefährdet die Substanz des Klimaschutzwaldes mit Wirkung auf des Ludwigshöhviertel (LHV) und das Naturschutzgebiet Bessunger Kiesgrube.
- Sie verursacht durch die diagonale Zerschneidung des Waldes Randschäden.
- Sie gefährdet die notwendige Renaturierung des nördlich der Cooperstraße liegenden Waldgebietes.
- Sie ist ein Verstoß gegen mehrere Tatbestände der Landschaftsschutzverordnung (Schutz der Naturgüter, Eingriff in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, Störung des Landschaftsbildes)
- Sie ist ein vermeidbarer Eingriff im Sinne des § 15 ff. BNatSchG (Anschluss an Linie 3, Verkehrsberuhigung des LHV, Erhalt der Alleebäume der Ludwigshöhstraße, Rückbau der Wendeschleife vor der Akademie für Tonkunst).