

Protokoll

2. InfoAbend der Interessengemeinschaft Bauabschnitt Drei - kurz IG3 am Mittwoch, den 25.01.2017, 19.30 Uhr im Frauenzentrum Kyritzschule

Georg Dombrowe begrüßt die Anwesenden (ca. 60 Personen) und die Vertreter von Stadt, HEAG mobilo und Durth-Roos Consulting zum Projekt DAViA.

- Anke Bergmann - Durth-Roos Consulting GmbH
- Kadir Durmaz - HEAG mobilo
- Martin Möllmann - Stadt Darmstadt, Abteilung Verkehr und öffentl. Raum

Folgender Ablauf wurde bei einem vorbereitenden Arbeitstreffen in Grundzügen entwickelt:

1. kurze Vorstellung der geplanten Bauabschnitte
2. Einstiegsfragen an die anwesenden Vertreter von Stadt und HEAG mobilo
3. Fragen, die alle Bauabschnitte betreffen
4. Vorstellung der einzelnen Bauabschnitte
5. Fragen und Diskussion zu den einzelnen Bauabschnitten
6. weiteres Vorgehen

Fragen und Diskussionsbeiträge aus dem Publikum sind jederzeit gewünscht. Sie sollten sich möglichst an dem geplanten Ablauf und den einzelnen Bauabschnitten orientieren.

zu 1) - Der Gesamtplan wird kurz per Power-Point vorgestellt. Es handelt sich um den gesamten Bereich der östlichen Bismarckstraße ab Dolivostraße, den Komplex Willy-Brandt-Platz/Mathildenplatz sowie die Frankfurter Straße bis zur Emilstraße, insgesamt sieben Teilbereiche.

zu 2) - Bereits vor der Veranstaltung wurden den Vertretern der Stadt von der IG3 einige **Einstiegsfragen** zugesendet.

- **Wie ist der Sachstand des Planungsprozesses?** - Hr. Möllmann erläutert, dass alle Teile der Planung im Grundsatz von der Stadtverordnetenversammlung verabschiedet wurden. Die Stadt hat seit der Bürgerveranstaltung im Mai 2016 eine weitergehende Entwurfsplanung bis hin zur konkreten Genehmigungsplanung erarbeitet. Im **Herbst 2017** soll die **offizielle Planfeststellung** für das Gesamtpaket aller Abschnitte, 3.1 bis 3.7, beim RP Darmstadt eingeleitet werden.
Hr. Durmaz ergänzt, dass derzeit für verschiedene Gewerke Detailarbeiten gemacht werden. Als Beispiel nennt er die Untersuchung von Maststandorten im Herrngarten durch Baumfachleute.
Aus dem Publikum wird gefragt, ob bis dahin von Seiten der Stadt weitere Veranstaltungen der Bürgerbeteiligung geplant sind. - Antwort: Derzeit ist noch nichts geplant, erst wieder im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Der aktuelle Sachstand kann auf der Homepage www.heagmobilo.de/davia eingesehen werden.
- **Was ist bisher von den Anregungen der Bürger in die weitergehende Planung eingeflossen?** - Sämtliche Anregungen im Rahmen der Podiumsdiskussion und an den Planungstischen wurden dokumentiert und gewertet. Die Zusammenstellung und Wertung der Anregungen soll der IG3 zur Verfügung gestellt werden. Aufgegriffen wurden zum Teil Änderungswünsche bzgl. der Radwegeführung. So soll die Verpflichtung zur gemeinsamen Nutzung des Gehwegs entlang Herrngartenmauer für Radfahrer entfallen. Grundzüge der

Planung wurden aber bisher nicht geändert.

- **Wie könnte eine Zusammenarbeit von IG3, Stadt und HEAG mobilo aussehen?** - Die Vertreter der Stadt sichern zu, Grundsatzfragen bei Bedarf im Detail zu erläutern, gerne telefonisch, im Ausnahmefall in kleiner Arbeitsgruppe.
Wie wird mit Dissenz umgegangen? - Das Regierungspräsidium beschließt die Abwägung von Interessen. Zuvor geht die abgestimmte Planung nochmal zur Beschlusslage in die Stadtverordnetenversammlung.

zu 3) - Fragen, die alle Bauabschnitte betreffen

- **Was sind die Gründe für den massiven Umbau von Bismarckstraße, Willy-Brandt-Platz und Frankfurter Straße?**
 - Im Bereich des Willy-Brandt-Platzes sind es vor allem Erfordernisse der Verkehrssicherheit (sehr viel Schülerbetrieb) und der barrierefreie, niederflurgerechte Ausbau. Letzterer kann nicht in Kurvenlage realisiert werden. Der Knotenpunkt muss entzerrt werden.
 - Bismarckstraße: Die Schaffung eines besonderen Bahnkörpers (Bahnhof Rtg. Innenstadt) soll Verspätungen reduzieren
 - Gehwege für Schülerverkehr zu schmal
 - Frankfurter Straße: kein besonderer Bahnkörper möglich, aber Pflicht zum Ausbau barrierefreier Haltestelle an Kreuzung Pallaswiesenstraße.
Trassenführung wird geändert (rutscht näher an Herrngartenmauer)
Kanalerneuerung mit hydraulischer Anpassung plus neue Hausanschlüsse über komplette Strecke erforderlich - ausgenommen der kurze Abschnitt zwischen Schlossgartenstraße und Pallaswiesenstraße
 - Politisches Ziel: Deutliche Reduzierung von PKW-Stellflächen.
Daran knüpft sich lebhaft Diskussion bzw. Kritik. **Forderung: Entwicklung Parkraumkonzept für Johannisviertel und Planungen zu Bauabschnitt 3 bzw. deren Auswirkungen auf ruhenden Verkehr müssen zusammengeführt werden** (läuft momentan getrennt).

Für den gesamten Bauabschnitt 3 wird eine **Bauzeit von 4 Jahren** veranschlagt.

- **Welche Maßnahmen sind zur Reduzierung des Körperschalls der Straßenbahnen geplant?**
 - Für den Willy-Brandt-Platz besteht durch Umbau gesetzliche Verpflichtung zur Lärmreduzierung, für Bismarck- und Frankfurter Straße hingegen nicht. Dennoch wird HEAG mobilo die Gleise freiwillig auf der gesamten Länge auf ein Feder-Masse-System verlegen, auch in der oberen Bismarckstraße.

zu 4) und 5) Die einzelnen Bauabschnitte - Vorstellung, Fragen und Diskussion

3.1 Dolivostraße/ Kasinostraße

Es werden Radfahrstreifen eingerichtet. Auf der Nordseite muss dazu ein Grundstücksstreifen erworben werden. Anwohner möchten hier Bäume erhalten. Die Stadt versichert, dass die Gehölze im Baumgutachten erfasst wurden und stehen bleiben können.

3.2 Kasinostraße/ Grafenstraße

Hier gibt es bereits Radfahrstreifen, die funktionstüchtig sind. Planungen sehen Entfernen der Baumreihe im Bereich Klinikum vor, um Platz für Fortführung des besonderen Bahnkörpers Richtung Stadtmitte zu gewinnen.

Kritikpunkte:

- Bäume sollen erhalten bleiben

- Baumallee steht im Rahmen der Mollerstadt unter Schutz
- Wieviel Zeit geht wirklich verloren, wenn auf dieser kurzen Strecke kein separater Gleiskörper gebaut würde? Zumal die Bahn Richtung Bahnhof mit Autoverkehr läuft.
- Umbau mit Verlust des Grünstreifens bedeutet nur geringe Verbesserung für Fußweg

3.3, 3.4, 3.5 Willy-Brandt-Platz/ Mathildenplatz

Die Ziele barrierefreier Ausbau und „mehr“ Sicherheit für Schüler ist mit aufwendigen Umbaumaßnahmen verbunden.

Der Verkehr rund um den Mathildenplatz wird komplett neu geregelt: PKW-Spur Richtung Norden auf Westseite des Platzes. Ostseite wird Fußgängerzone mit Radverkehr.

Aufgrund von Bürgeranregungen wird entgegen der Ursprungsplanung für Radfahrer aus Richtung Norden die Möglichkeit geschaffen, entlang des Amtsgerichts zum Luisenplatz zu kommen.

Außerdem wird ein Wartehäuschen etwas nach Süden verlagert, um die Engstelle vor dem Beginn Herrngarten zu entschärfen.

Kritikpunkte:

- Entzerrung bzw. Verlagerung der Haltestellen erschwert direkten Umstieg. Ist das im Sinne von Barrierefreiheit?
- Haltestelle Klinikum fällt weg bzw wird zur Polizei verlagert. Deutliche Verschlechterung für Anbindung des überregional bedeutenden Klinikum. Barrierefreiheit für ältere Besucher? Das Klinikum braucht gute, nahe Anbindung an ÖPNV!
- Zufahrtsregelungen für Anlieger, Besucher des Ärztehauses usw. müssen neu geregelt werden. Fürs Ärztehaus ist eine Zufahrt über das Grundstück des Scentral geplant. Konflikte?
- Geschäftsleute befürchten Einbußen wegen fehlender Parkmöglichkeiten
- Thema Parken rund um Mathildenplatz z. B. auch für Besucher der Behörden/Gerichte

Insgesamt ist die Planung in diesem Bereich sehr komplex und muss genau betrachtet werden.

3.6 und 3.7 Frankfurter Straße bis Emilstraße

Straßenbahntrassen werden auch künftig als Fahrspuren für KFZ genutzt, da Platz für separate Trassen nicht ausreicht.

Für Radfahrer soll es entgegen der Ursprungsplanung entlang der Herrngartenmauer keine Benutzungspflicht für den Gehweg geben, wohl aber „Radfahrer frei“.

Obwohl der Schmutzwasserkanal in der Straße verläuft, sollen im Zuge der Kanalsanierung bzw. hydraulischen Anpassung und der Herstellung neuer Hausanschlüsse **sämtliche** Bäume gefällt werden, da diese laut einem Baumgutachten zu stark beschädigt würden und auch jetzt schon keine hohe Lebenserwartung mehr hätten. Danach sollen durchgängig „stadtverträgliche Bäume“ gepflanzt werden.

Der Platz zwischen den Bäumen wird als Grünstreifen angelegt und dient nicht mehr dem laut Stadt „illegalen“ Parken.

Masten für Stromversorgung Straßenbahn: Im Bereich der Herrngartenmauer mit einseitiger, denkmalgeschützter Bebauung sind Masten mit Doppelanker für Stromleitungen nur im Herrngarten vorgesehen. Standorte werden derzeit untersucht (Konflikt mit Bäumen). Im weiteren Verlauf sind beidseitig ca. alle 30 m Masten mit integrierter Beleuchtung geplant.

Kritikpunkte/Anregungen

- Komplette Fällung des alten Baumbestands wird abgelehnt, auch von dem anwesenden Vertreter des BUND. **IG3 möchte das Baumgutachten einsehen.** (war Teil einer Magistratsvorlage)
- Es wird angesprochen, dass z. B. im Bereich der Kyritzschule sicher nur ein Kanalanschluss notwendig ist und dennoch alle Bäume weg sollen. **Einsicht der IG3 in Kanalgutachten möglich?**
- Die stromtechnische Aufrüstung mit einhergehender „Verspargelung“ und komplett verändertem Straßenbild (s. auch Baumfällung) wird hinterfragt. Laut Heagmobilo ist dies

notwendig für neue Wagen mit größerer Beschleunigung. Bei Anbringung der stärkeren Leitungen an Häusern müßten diese im Test 2.000 Kilo Zugkraft halten.

- Kreuzung Pallaswiesenstraße/Frankfurter mit Haltestellen muss detailliert für alle Verkehrsteilnehmer betrachtet werden
- Frankfurter Straße als Tempo-30-Straße entschärft viele Konflikte
- Wichtige Fußweg- und Radwegbeziehung im Bereich Emilstraße. Die Querung sollte sicherer gemacht werden. Evtl. kleiner Platz (jetzt Taxistand)

zu 6) Diskussion zum weiteren Vorgehen

Der Punkt entfällt wegen der fortgeschrittenen Zeit.

Georg Dombrowe bedankt sich bei den eingeladenen Experten und für die lebhaftige Diskussion der Anlieger. Das Protokoll zur Veranstaltung wird zeitnah an Alle verschickt , die ihren E-Mail-Kontakt angegeben haben. Die Veranstaltung endet gegen 22.40 Uhr.

Hildegard Dombrowe

02.02.2017