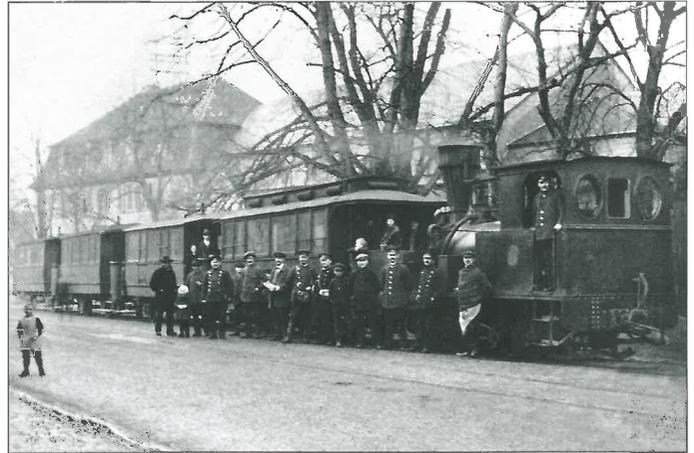


Darmstadt: Neue Wege für Arheilgen

von Thomas Naumann, Würzburg



Verkehrlich und städtebaulich eingepasst, als ob sie schon immer dagewesen wäre: am Eröffnungstag fährt eine Bahn in Darmstädter Regelzugbildung von der Haltestelle Messeler Straße in Richtung Dreieichweg.

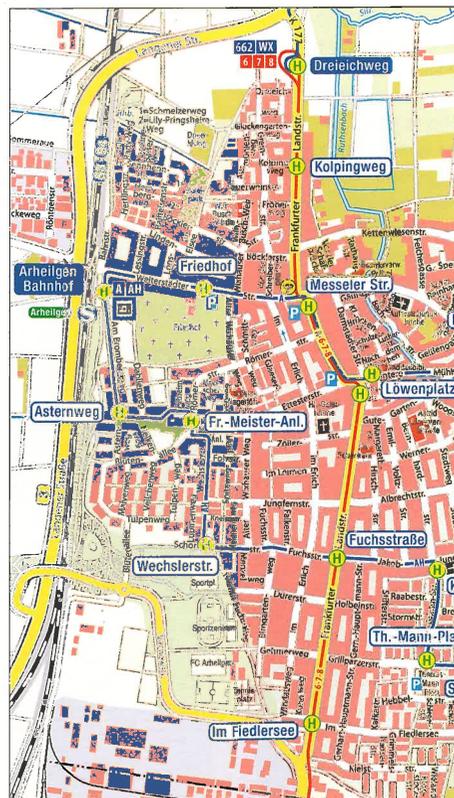


Die Vortrecken der Darmstädter Straßenbahn wurden früher mit Dampfzügen befahren, nach Arheilgen sogar bis 1922. Das Bild entstand aus Anlass der Abfahrt des letzten Zuges in Arheilgen. Aufnahme: Archiv Darmstädter Echo

Am 6. August 2011 wurde im Darmstädter Stadtteil Arheilgen mit Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung das Projekt „Neue Wege für Arheilgen“ vollendet – ein Vorhaben, das man im Sinne der Ingenieurbauwerke eher als unscheinbar einstufen würde, das aber aus Sicht ganzheitlicher Planung umso beachtlicher erscheint: eine Umgehung konnte die Frankfurter Landstraße, Hauptachse des rund 17.000 Einwohner zählenden Stadtteils, ab 2000 vom Durchgangsverkehr entlasten; anschließend sollte sie umgestaltet werden und die Revitalisierung des Stadtteils ermöglichen.

Es gelang in der Folgezeit durch intensiven Dialog zwischen Verwaltung, Politik und Anwohnern eine Umbauplanung zu entwerfen, die allen Ansprüchen Rechnung tragen konnte. Kernstück war Ausbau und Verlängerung der Straßenbahn im vorhandenen Straßenraum. Zugleich sollte in der Ortsmitte auf Flächen, die bisher durch die Wendeschleife der Straßenbahn belegt waren, ein Stadtteilzentrum mit verbesserten Einkaufsmöglichkeiten entwickelt werden. Schließlich sollten die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden, um in der Verkehrsmittelwahl Alternativen zum Pkw bei kurzen Wegen attraktiv zu machen. Werfen wir zunächst einen Blick auf die Situation vor Beginn des Vorhabens.

Schienen reichen bereits seit 1890 bis Arheilgen; sie wurden zunächst von Bachstein, dann von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft SEG mit meterspurigen Dampfstraßenbahnzügen befahren. Die Bahn wurde zwar im Jahr 1912 vom städtischen Unternehmen HEAG übernommen, aber noch bis 1922 mit Dampf betrieben. Die Elektrifizierung verzögerte sich noch bis 1926, als schließlich die erste Straßenbahn der HEAG den selbständigen Ort erreichte, der erst seit 1937 zu Darmstadt gehört. Die Straßenbahn war vom Ortseingang bis zur Endstation vor dem „Löwen“ eingleisig ohne Ausweiche verlegt; bis zur Haltestelle Fuchsstraße hatte sie einen eigenen Gleiskörper, danach verlief das Gleis in Straßenmitte. Daran sollte sich bis zur aktuellen Neuanlage nichts ändern.



Modernisierte (bis Löwenplatz) und neue Tramstrecke (bis Dreieichweg, rot) in Arheilgen, Buszubringer (blau), tangentielle S-Bahnerschließung und Umgehungstraße im Westen. Abb.: HEAG mobil

Von der Ruhe eines beschaulichen Vorortes war mit dem zunehmenden Straßenverkehr kaum etwas geblieben. In dieser Zeit ging auch an Darmstadt die Diskussion um einen Ersatz der Straßenbahn durch „wendigere Busse“ nicht vorbei; dass sie letztendlich abgewendet werden konnte, darf heute als Glücksfall angesehen werden. Objektiv waren die Rahmenbedingungen in Arheilgen damals ungünstig – der lange eingleisige Abschnitt verhinderte eine Taktverdichtung auf unter 15 Minuten und durch die Mittellage des Gleises in der ab Fuchsstraße sehr engen Frankfurter Landstraße behinderten sich alle gegenseitig. Das blieb so, bis im Jahr 2000 die Umgehung dem Stadtteil Linderung verschaffte – mehr als ein Bypass, der das Überleben ermöglicht, aber keine Gesundung erreichen kann, war damit jedoch nicht gewonnen. Rasch zeigte sich, dass der Durchgangsverkehr ohne geeignete Verkehrslenkung nun sowohl die neue Umgehung als auch den Weg durch Arheilgen nutzte; die Bevölkerung war enttäuscht, war ihr doch mit Planungsbeginn der Umgehung eine Aufwertung der Frankfurter Landstraße versprochen (und 2003 auch politisch beschlossen) worden. Bedenkt man die Jahrzehnte währenden Qualen durch den Durchgangsverkehr, so erscheint verständlich, dass die Arheilger den Umbau ihrer Hauptstraße schnellstmöglich realisiert sehen wollten. Bis es soweit war, mussten sie aber noch elf Jahre Geduld aufbringen.

Die Interessen von Bürgern, Einzelhandel und Vereinen schafften sich in der „Interessengemeinschaft Arheilger Bürger“ IGAB ein Sprachrohr; ihnen ging es darum, nun Raum für die Entwicklung des Handels und urbanen Lebens im Stadtteil zu schaffen. Die Bürger forderten eine Neugestaltung ihrer Hauptstraße, die wegführte vom allumfassenden Flächenanspruch des Autoverkehrs. Ein Umbau des Straßenraums mit einer Umverteilung der Flächen zugunsten anderer Ansprüche sollte erfolgen. Über den zweiten Schritt, den zweigleisigen Ausbau und die Verlängerung der Straßenbahn, herrschte damals dagegen keine Einigkeit. Neben Be-



Im alten Zustand verlief die Strecke im Ortskern eingleisig in Mittellage der damals stark befahrenen Frankfurter Landstraße; nahe der Haltestelle Fuchsstraße wurde das Gleis in Seitenlage verschwenkt (Bild). Aufnahme: SG



Haltestelle Fuchsstraße, nach dem neuen Mischverkehrsprinzip angelegt: Fahrgastwechsel sicher und barrierefrei am Gehweg, der verbliebene innerörtliche Autoverkehr ist der Straßenbahn nachgeordnet.

fürchtungen, die Straßenbahn werde neue Lärmbelastungen mit sich bringen und die Zufahrt zu den Grundstücken einschränken, hatte sich vor allem das Gefühl verbreitet, für die Finanzierung der Straßenbahn sollten über hohe Erschließungsumlagen die Anlieger aufkommen.

Seit 2001 war für die Zusammenarbeit von Stadtplanung und Bürgern ein Planungsbeirat geschaffen worden, der Anforderungen an die Neugestaltung konkretisierte; Ergebnisse waren die Entwicklung eines attraktiven Stadtteilzentrums am Löwenplatz, Ausbau und Verlängerung der Straßenbahn im Mischverkehr bis zum Bebauungsrand, mehr Bewegungsraum für Fußgänger und Radfahrer und das Wiederaufleben der Straße als Allee. Die Gelenkfunktion, die der Planungsbeirat zwischen Betroffenen und Planungsebene einnehmen konnte, sollte sich als ein effizientes Stück Planungskultur erweisen, in der die Ziele im Auge behalten und Partikularinteressen in ihre Schranken verwiesen werden konnten.

So konnte verdeutlicht werden, dass die Sorge vor überhöhten Anliegerbeiträgen nicht nur unbegründet war, vielmehr ohne den Straßenbahnbau als Veranlasser der Maßnahme und seine Fördertöpfe an eine Finanzierung der Umbauten des Straßenraums nicht zu denken war – er hätte auf dem gewünschten Niveau in der Tat zu Umlagebeträgen geführt, die den Anwohnern kaum zumutbar gewesen wären. Auch wäre ohne Verlängerung der Gleise an eine Neugestaltung der von der Wendeschleife dominierten Ortsmitte nicht zu denken gewesen. Lage und Ausführung der Haltestellen und die Anforderungen an die Flächenverteilung im Straßenraum wurden ebenfalls im Planungsbeirat erarbeitet. Wichtig war dabei die Berücksichtigung der Anforderung nach einer verbesserten verkehrlichen Situation für die Straßenbahn, denn nur so konnte die Förderfähigkeit der Maßnahme erreicht werden.



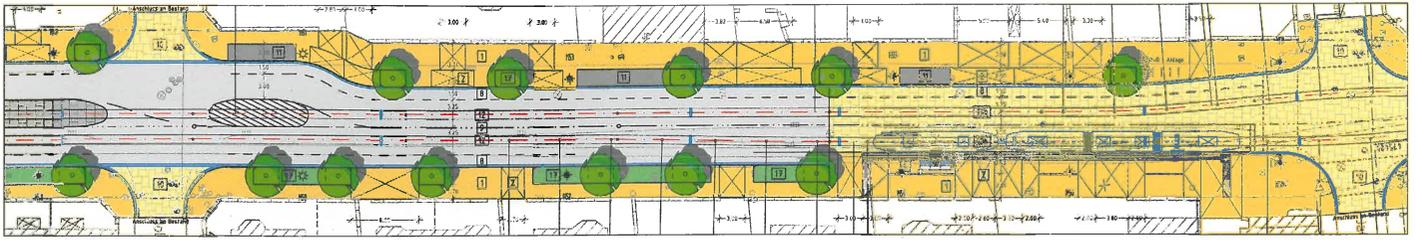
Die provisorische Schleifenfahrt um das Gasthaus „Löwen“ wurde notwendig, um die Zeit zwischen dem Abschluss der beiden Bauabschnitte zu überbrücken. Heute ist sie bereits verschwunden, der Platz kann nun als Ortsmitte neu genutzt und gestaltet werden. Aufnahmen ohne Vermerk: T. Naumann

Schließlich lag eine Ausführungsplanung vor, die den Nachweis der Beschleunigung und der störungsfreien Abwicklung des Straßenbahnverkehrs mittels Lichtsignalsteuerung führen konnte. Hessen fördert solche Vorhaben auch ohne Schaffung eigener Gleiskörper, und dies ist richtig und konsequent zu nennen: gefördert werden soll ja nach dem Gesetz die Verbesserung der Verkehrsbedingungen unter Beachtung der Grundsätze der Sparsamkeit und der Wirtschaftlichkeit. Ein eigener Gleiskörper wäre (1) nur unter Niederlegen einer ganzen Häuserzeile, (2) mit entsprechend erhöhten Investitionen und (3) überhaupt nur theoretisch möglich gewesen, denn solche Bedingungen wären weder durchsetzbar noch wünschenswert. Zu guter Letzt allein die Kosten für Aufkauf und Abbruch Dutzender Häuser das Projekt insgesamt unwirtschaftlich gemacht. Auch die Frage von Grundstückszufahrten im Haltestellenbereich konnte gelöst werden: barrierefreien Zugang gibt es dort nur im hinteren Bereich, wo bei Regelzubildung der Niederflurbeiwagen hält.

Ende 2006 konnte mit dem Bau begonnen werden; damals war vorgesehen, Um- und Neubau bis Ende 2008 abzuschließen und in Betrieb zu nehmen. Dann gestaltete sich die Fördermittelausreichung durch das Land Hessen aber unerwartet zögerlich, so dass beschlossen wurde, zunächst den ersten Abschnitt bis zum Löwenplatz (wieder) in Betrieb zu nehmen. Das war nicht ganz einfach, denn die Schleife sollte ja eigentlich gar nicht mehr in Betrieb genommen werden. Das Gelände war bereits teilweise an einen Nachfolgenutzer veräußert, so dass ein Schleifenprovisorium aufgebaut werden musste – ca. 2,5 Mio. EUR Zusatzkosten entstanden, und die Teil-inbetriebnahme verzögerte sich bis zum 22. Juni 2009. Noch einmal gut zwei Jahre hat es gedauert, bis am 6. August 2011 die Gesamtstrecke dem Betrieb übergeben werden konnte.



Ein historischer Zug der HEAG mobilo befährt am Eröffnungstag den Übergang vom 1. zum 2. Bauabschnitt und gibt den Blick frei auf den prachtvollen Bau des „Löwen“ und die bereits aufblühende urbane Neugestaltung seines Umfeldes mit Außengastronomie, jungen Bäumen und Fahrradabstellflächen.



Ein Ausschnitt der Ausführungsplanung, der die „Mischverkehrsphilosophie“ gut erkennen lässt: rechts Mischverkehrsfläche mit der Haltestelle Fuchsstraße in Richtung Dreieichweg vor dem Knoten am Gehweg, links Übergang zum breiteren Straßenprofil mit eigenem Gleiskörper für das Richtung Zentrum führende Gleis, welcher der Bahn unbehindert vom morgendlichen Berufsverkehr (dies ist das einzige verbliebene Staurisiko) „freie Fahrt“ sichert. Mehr Platz für Fußgänger, Fahrradstreifen und die Rückgewinnung der früheren Allee sind ersichtlich. Abbildung: Stadt Darmstadt

Die Streckenführung sieht nun wie folgt aus: stadtauswärts wird die Bahn am Ortseingang Arheilgen von Seitenlage mit Lichtsignalvorrang in Straßenmittellage geführt. Im Mischverkehr führt das Gleis über die Haltestellen Im Fiedlersee, Fuchsstraße, Löwenplatz – bisher die Endstation Hofgasse –, Messeler Straße und Kolpingweg zur Wendeanlage Dreieichweg. Alle Haltepositionen bis zum Kolpingweg befinden sich am Gehweg, an den entweder das Gleis vor Erreichen der Halteposition angeschwenkt ist oder der als Kap an das Gleis angenähert ist. Die Wende Dreieichweg ist mit Überholgleis, Tür-zu-Tür-Verknüpfung mit dem Busverkehr und P+R-Platz ausgestattet. Stadteinwärts ergibt sich ein ähnliches Bild bis zur Haltestelle Fuchsstraße; dort weitet sich das Straßenprofil, und von hier ab liegt das Gleis auf eigenem Bahnkörper und vermeidet damit, dass die Bahnen bei Stau am Knoten Frankfurter Landstraße-/Mirchowstraße im Autoverkehr feststecken.

Arheilgen wird nun von den Linien 6, 7 und 8 von 6.30 Uhr bis 9 Uhr und von 13.30 Uhr bis 18.30 Uhr alle 7,5 Minuten, ansonsten wie bisher alle 15 Minuten angefahren. Busparallelverkehr wird vermieden, wohl aber gibt es die Ortsbuslinien A und H, mit denen die Randgebiete Arheilgen an die Straßenbahn angebunden werden. Die Buslinien WX und 662 werden am Dreieichweg zur Straßenbahn gebrochen.

Was macht diese Maßnahme nun besonders betrachtenswert? Zum einen die Planungskultur, die anschaulich zeigt, dass auch in Zeiten der „Wutbürger“ Projekte durchsetzbar sind, wenn die Betroffenen deren Sinn und Nutzen erkennen; zum zweiten, wie wohl es tut wenn Regelwerke und Förderrichtlinien ein wenig mehr Bodenhaftung gewinnen und in der Realität 2011 ankommen: es ist sicher unbestritten, dass Mischverkehr bei hohen Verkehrsbelastungen keine gute Wahl ist – dort müssen eigene Gleiskörper zum Zuge kommen. Aber eigene Gleiskörper in der wörtlichsten Bedeutung „um jeden Preis“, unter Niederlegung von Bausubstanz und bei Verkehrsbelastungen, die im Mischverkehr problemlos zu bewältigen sind? Seit zwei Jahrzehnten verfügen wir über die Möglichkeit, mit intelligenten Lichtsignalanlagen in solchen Fällen den gleichen Nutzen zu erreichen, den früher nur ein eigener Fahrweg, im Extremfall im Tunnel, bringen konnte. Glückliches Hessen, wo diese Erkenntnis sich auch in der Verwaltungspraxis niedergeschlagen hat – eigentlich eine Selbstver-



Beispiel für die Haltestellengestaltung: Kolpingweg im 2. BA – durchgehender Blindenleitstreifen, aber nur partielle Aufhöhung auf Bodenniveau der Niederflurbeiwagen, um die Grundstückzufahrten weiter zu garantieren. Viel Platz für Fußgänger, die noch junge Allee und die Straßenbahn als Pulkführer vor dem Autoverkehr verdeutlichen Leitmotive der Gesamtplanung.

ständigkeit, aber etwa im benachbarten Bayern kann man davon bis heute nur träumen...

Insofern ist die Maßnahme nicht nur ein würdiges Geburtstagsgeschenk zum Jubiläum „125 Jahre Nahverkehr in Darmstadt“; es ist auch ein Projekt, mit dem die Beteiligten mustergültig umgesetzt haben, wie zukünftig geplant und gebaut werden muss, wenn solche Vorhaben zu aller Nutzen finanzierbar und durchsetzbar bleiben sollen. Die besten Wünsche des Verfassers nach Darmstadt gehen demzufolge über das aktuelle Jubiläum hinaus – wenn Maßnahmen wie die beschriebene das Handeln der Zukunft bestimmen, braucht einem um die gedeihliche Zukunft der Darmstädter Straßenbahn nicht bange sein. Möge das Projekt befruchtend auf die Umsetzung ähnlich gelagerter Pläne wirken, die auch andernorts in den Schubladen liegen! ■ ■



Dominanz des Straßenverkehrs, liebloser Gesamteindruck, keine Gestaltungsqualität – das war der Gesamteindruck zu Anfang der 1980er Jahre, als im Schülerverkehr z.T. noch Zweiachslerzüge als Verstärker liefen. Nördlich Merck verlief das Gleis auf eigenem Bahnkörper in östlicher Seitenlage. SG



Fast an gleicher Stelle heute: Die Bahn hat soeben die Haltestelle Fuchsstraße verlassen und fährt nach wenigen Metern in den eigenen Bahnkörper Richtung Zentrum ein; Alleeebäume, breite Gehwege, Fahrradstreifen und Kombimasten, die Fahrleitung und Beleuchtungskörper tragen – es gilt „Tempo 40“ für alle.