

INFORMATION FÜR DIE PRESSE

13. November 2017

Lichtwiesenbahn: Opposition weist Gutachten als „völlig unwissenschaftlich“ zurück

SPD, Linke, FDP und Uwiga: Kapazitäten und Fahrgastzahlen frei erfunden – Expressbusse sind effektiver, günstiger, flexibler und schneller einzusetzen

Die demokratischen Oppositionsfraktionen kritisieren scharf die gutachterliche Stellungnahme zur Lichtwiesenbahn, welche von der PTV Transport Consult GmbH in Karlsruhe durchgeführt wurde. Das 19-Seiten-Papier ist voller handwerklicher Fehler, falscher Zahlen und fragwürdiger Interpretationen. Vor allem die wichtigsten Kennzahlen – Kapazitäten von Bussen und Bahnen sowie die Prognose der Fahrgastzahlen – sind schlicht falsch. Die Opposition fordert Grün-Schwarz auf, endlich Expressbusse einzuführen und das Prestigeprojekt Lichtwiesenbahn zu beenden.

„Dieses ‚Gutachten‘ ist eine Verschwendung von öffentlichen Geldern und das Papier nicht wert, auf dem es geschrieben ist“, sagen die verkehrspolitischen Sprecher Tim Huß (SPD), Martina Hübscher-Paul (Die Linke), Dr. Ursula Blaum (FDP) und Erich Bauer (Uwiga). „Methode und Resultat sind völlig unwissenschaftlich und bauen auf komplett falschen Zahlen auf. So liefert das ‚Gutachten‘ nur bestellte Ergebnisse. Grün-Schwarz will lediglich ihr ungeliebtes Prestigeprojekt durchdrücken.“

Die Willkür beginnt bereits bei der Kapazitätsberechnung. „Die zugrunde gelegten Kapazitäten der Busse und Bahnen in Darmstadt sind frei erfunden“, sagen Huß, Hübscher-Paul, Blaum und Bauer. „Laut dem ‚Gutachten‘ seien Expressbusse nicht geeignet, da Standardbusse in Spitzenzeiten lediglich 70 Personen und Gelenkbusse nur 100 Personen befördern könnten. Die Darmstädter Standardbusse sind aber für 100 Personen, die Gelenkbusse für 150 Personen und die Großraumfahrzeuge gar für 174 Personen ausgelegt.“ (Angaben: Heag Mobilo)

Nicht nur die städtischen Busse werden künstlich verkleinert, sondern auch die Straßenbahnen künstlich vergrößert. „Die ‚Gutachter‘ legen eine Straßenbahnkapazität von 259 Plätzen zugrunde, obwohl die neu bestellten Bahnen der Heag Mobilo nur 230 Personen aufnehmen dürfen. Auch hier gibt es vergleichbare Alternativen: Moderne Elektrobusse können bis zu 210 Personen transportieren und haben ein annähernd großes Potential“, so die Oppositionsvertreter.

Die erwartete Nachfrage hat ebenfalls nichts mit der Darmstädter Realität zu tun. „Die genutzten Fahrgastzahlen sind abenteuerlich“, sagen die Sprecher der Fraktionen. „Angeblich fahren 6.000 Menschen am Tag zum Campus. Tatsächlich bezieht sich diese Zahl lediglich auf die 145 Tage, an denen Studienveranstaltungen stattfinden. An 220 Tagen finden keine Vorlesungen und Seminare statt. Hier ist der Bedarf nachweislich geringer.“

Noch absurder ist die Prognose der Fahrgastzahlen: „Stadt und Heag Mobilo erwarten einen Anstieg von 6.000 auf 8.700 Fahrgäste bis 2020 – obwohl die Zahl der Studierenden am Campus Lichtwiese nicht mehr wachsen wird. Stattdessen werden 80 % des überhöhten Nettonutzens dadurch begründet, dass Menschen angeblich vom Auto zum ÖPNV umsteigen, wenn die Lichtwiesenbahn gebaut wird“, sagen Huß, Hübscher-Paul, Blaum und Bauer. „Nur durch die unrealistische Hochrechnung der PKW-Umsteiger ergibt sich ein Nutzen in der Kosten-Nutzen-Rechnung. So rechnet sich die Stadt das gesamte Projekt schön.“

Die demokratische Opposition macht noch auf eine Reihe weiterer Fehler aufmerksam. „Das ‚Gutachten‘ befürchtet leere Busse, während die Studis in den Seminaren sitzen – leere Straßenbahnen befürchtet es dagegen nicht. Allerdings ist unsere Expressbusidee auf den Vorlesungsplan abgestimmt, während die Lichtwiesenbahn stur im 7,5-Minuten-Takt eine Leerfahrt nach der nächsten durchführen wird“, sagen die Oppositionsvertreter. Auch wird die Lichtwiesenbahn nicht den Luisenplatz entlasten: „Statt alle Studierenden über den Luisenplatz zu führen, brauchen wir eine Direktverbindung vom Hauptbahnhof zur Lichtwiese bei Umfahrung der Innenstadt. Das gelingt lediglich durch die Weiterführung der S-Bahn zum Bahnhof Lichtwiese oder durch eine Expresslinie, welche den Luisenplatz umfährt.“

Weiter verweisen die verkehrspolitischen Sprecher auf die geringe Popularität des Projekts: „Wer will eigentlich das teure Prestigeprojekt auf der Lichtwiese? Im Woogsviertel ist der Bau extrem unbeliebt und bei einer Demonstration für die Lichtwiesenbahn kamen weniger als 20 Studierende. Mit Blick auf den Schuldenberg können wir uns solche unsinnigen Projekte nicht leisten. Ein unseriöses ‚Gutachten‘, das der Bauherr Heag Mobilo zur Rechtfertigung des eigenen Bauvorhabens beauftragt, hilft dabei ebenso wenig weiter.“

Die demokratische Opposition ist sich einig, dass alle Zahlen, Daten und Fakten eine flexible und in Zukunft anpassbare Expressbuslösung einfordern. „Wir können zeitnah und kostengünstig die TU-Campusse effektiv vernetzen und gleichzeitig das Woogsviertel entlasten“, sagen Huß, Hübscher-Paul, Blaum und Bauer. „Warum wurde die vielversprechende Expressbusvariante nicht einmal ausprobiert? Die Stadt muss die Lichtwiesenbahn jetzt endgültig beerdigen und stattdessen Expressbusse einführen. Bis Straßenbahnen tatsächlich fahren, wird es noch Jahre dauern. Mit Expressbussen könnten wir schon zum Sommersemester 2018 eine leistungsstarke Campuslinie eröffnen und die K-Linie entlasten. Das wäre für alle Beteiligten das Beste!“