

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 27.10.2021	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Mobilitätsamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2021/0334 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541010 Kostenstelle: 066-040-1000 Kostenträger: 5410-11		
Investitionsnummer: 15066-6560 Sachkonto: 0952010		

Betreff: Vorplanung Planstraße A südlich der Lincoln-Siedlung

Vorlage vom: 22.10.2021

Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat stimmt der Vorplanung und der Vorzugsvariante 3 der Planstraße A südlich der Lincoln-Siedlung und der Weiterführung der Planung zu.
2. Zur Finanzierung der weiterführenden Planung gemäß Anlage 9 stehen auf der Investitionsnummer 15066-6560 - Anschluss Lincolnsiedlung B3 -, Kostenstelle 066-040-1000, ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung.

Anlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht
Anlage 9 Kostenschätzung (datenschutzrelevant)

Datenschutzrelevante Anlage: ☒

Folgekosten:	☒ Ja	☐ Nein
---------------------	--	-------------------------------

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 22.10.2021:

Ausgangssituation:

In der Wissenschaftsstadt Darmstadt stehen nach dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte in 2008 Flächen von ehemaligen Kasernenbereichen für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung („Konversionsflächen“). Konkret handelt es sich um die am südlichen Stadtrand liegende Lincoln-Siedlung und das Areal der Cambrai-Fritsch-Kaserne mit der angeschlossenen Jefferson-Siedlung (Ludwigshöhviertel).

Im November 2011 wurde der Ergebnisbericht „Verkehrsuntersuchung zur Entwicklung der Konversionsflächen im Süden der Wissenschaftsstadt Darmstadt – Verkehrstechnische Betrachtungen“ vorgelegt (T+T Verkehrsmanagement, Dreieich), der die verkehrstechnische Grundlage für die Rahmenplanung darstellt. Der Bericht wurde laufend fortgeschrieben, den aktuellen städtischen Entwicklungen und Strukturdaten angepasst und liegt derzeit in der Version vom März 2020 vor.

Als Ergebnis dieser Untersuchung wurde festgehalten, dass die Entwicklung der Konversionsflächen in der beabsichtigten Größenordnung **nur mit Realisierung der sogenannten „Planstraße“** zwischen der Bundesstraße B3 (Karlsruher Straße) und der Heidelberger Straße südlich der Lincoln-Siedlung sowie dem Ausbau der Rüdesheimer Straße zwischen den Knotenpunkten Donnersbergring/ Rüdesheimer Str./ Karlsruher Straße (A20) und Heidelberger Straße/ Landskronstraße/ Rüdesheimer Straße (A15) erfolgen kann. Diese Netzergänzungen im angrenzenden Straßennetz sind zur Entwicklung der Konversionsflächen bzw. zur Abwicklung des daraus entstehenden Verkehrsaufkommens erforderlich, obwohl für beide Quartiere bereits ein reduzierter Modal-Split-Ansatz zugrunde gelegt wurde, der durch einen reduzierten Stellplatzschlüssel (0,65 SP/WE) sowie einem umfassenden Mobilitätskonzept zur Förderung von Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto umgesetzt wird bzw. werden soll. Auch werden die Radverkehrsanlagen zwischen der Lincoln Siedlung bzw. dem Ludwigshöhviertel und der Innenstadt weiter verbessert und ausgebaut. Der Knotenpunkt Donnersbergring/ Rüdesheimer Str./ Karlsruher Straße (A20) und der Knotenpunkt Heidelberger Straße/ Landskronstraße/ Rüdesheimer Straße (A15) sind heute schon sehr stark belastet und befinden sich an ihrer Leistungsgrenze. Zusätzlicher Verkehr, der aus dem Zuzug von rund 8000 Einwohnenden in die beiden Konversionsarealen entsteht, führt zu einer Überlastung der Knotenpunkte.

Lage der Planstraße A:

Die Führung der Planstraße A verläuft am Südrand der Lincoln-Siedlung, entlang der Kleingartenanlage zwischen Heidelberger Straße und Karlsruher Straße. Der schematische Verlauf wurde bereits im Bebauungsplan S 25 bzw. S 25.1 dargestellt.

Dabei schließt die geplante Straße im Westen an das übergeordnete Straßennetz, der Bundesstraße B3 – Karlsruher Straße, an. Im Osten mündet die Planstraße in die Heidelberger Straße im Knotenpunkt A50 auf Höhe der heutigen Franklinstraße.

Beide Anschlussknotenpunkte werden signalisiert.

Im Verlauf der Planstraße A muss die Franklinstraße, aus Norden aus der Lincoln Siedlung kommend, und die Zufahrt der Kleingartenanlage an die neue Straße angebunden werden.

Abwägung:

Im Zuge des Variantenvergleichs wurden 5 verschiedene Linienführungen des Verlaufs der Planstraße A untersucht und gegeneinander abgewogen.

Die Varianten 1 bis 3 unterscheiden sich in der Lage der Nähe zu den Kleingärten, die Variante 4 betrachtet einen planfreien Knotenpunkt an der Bundesstraße B3 und die Variante

5 ließe nur eine Verbindung an die Bundesstraße B3 aus Richtung Süden und in Richtung Norden zu.

Im Zuge des Abwägungsprozesses wurden sowohl die Umweltbelange, wie Natur- und Artenschutz, betrachtet, als auch Schall- und Erschütterungsschutz, Baukosten, Streckenführung und Verkehrssicherheit. (Details siehe angehängter Erläuterungsbericht – Anlage 1 zur MV)

In dem vorliegenden artenschutzrechtlichen Gutachten vom September 2020 wird die Frage geklärt, ob artenschutzrechtlich relevante Arten im Projektgebiet vorhanden sind und welche durch das geplante Straßenbauvorhaben berührt sein könnten (Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG).

Alle Varianten sind aufgrund der verkehrlichen Beurteilung nahezu gleichwertig. Die Variante 4 sticht durch die sehr komfortable Anbindung an die Bundesstraße B3 durch Ein- und Ausfädelungsspuren sowie einer planfreien Kreuzung heraus und liegt dadurch in der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung klar vorne. Sie wird in den Umweltaus- und -einwirkungen sowie der Wirtschaftlichkeit schlechter als die anderen Varianten bewertet. Maßgebendes Kriterium dafür ist das erforderliche Brückenbauwerk und den relativ hohen Flächenumgriff. Die Varianten 1 und 2 sind in etwa gleich zu bewerten, da sie nur marginale Unterschiede in der Stützwand aufweisen. Dadurch sind die Bewertung des Eingriffs und die der Wirtschaftlichkeit leicht unterschiedlich. Beide Varianten werden als fast gleichwertig angesehen.

Die Variante 5 schneidet aufgrund der niedrigen Bewertung der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung sowie der raumstrukturellen Wirkung am schlechtesten ab.

Die Variante 3 liefert eine sehr ausgewogene Linienführung und benötigt keine teuren Ingenieurbauwerke. Sie liegt dadurch in der Bewertung der Wirtschaftlichkeit vorne. Bei der Bewertung der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung sowie der Umweltaus- und -einwirkungen befindet sich die Variante 3 im Mittelfeld. Allerdings schneidet diese Variante als einzige den vorhandenen Lärmschutzwall westlich der Kleingartenanlage nicht an. Durch die Abrückung der Variante 3 im Bereich südwestlich der Kleingartensiedlung bleiben die dort vorhandenen Gehölzbestände erhalten. Durch den Erhalt des wertvollen Waldsaums und des dicht bewachsenen Lärmschutzwalls besitzt die Variante 3 das größte Vermeidungs- und Ausgleichspotential.

Unter Berücksichtigung aller Bewertungskriterien und der Abwägung der einzelnen Eingriffe und Auswirkungen des Neubaus der Planstraße A in der Vorzugsvariante 3 kommt es nicht zum Tatbestand des § 44 BNatSchG. Es müssen die Vermeidungs-, Schutz- und funktionalen Ausgleichsmaßnahmen, die im Gutachten benannt sind, berücksichtigt werden.

Abstimmungen mit Hessen Mobil:

In mehreren Gesprächen wurde mit Hessen Mobil abgestimmt, dass zum Anschluss der neuen Gemeindestraße „Planstraße A“ kein Antrag beim Bundesministerium für Verkehr gestellt werden muss.

Es wird nach Festlegung der endgültigen Linienführung der neuen Straße eine Verwaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Darmstadt und dem Land Hessen, vertreten durch Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, zum Anschluss der Planstraße A an die Bundesstraße B3, Karlsruher Straße, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geschlossen.

Weiterhin wird nach der Erstellung des neuen Knotenpunkts die Ortsdurchfahrtsgrenze (OD-Grenze) südlich des neuen Knotenpunkts Karlsruher Straße – Planstraße A verschoben.

Damit gehen der Anschluss an die Bundesstraße B3 sowie der ab diesem Punkt nördliche Teil der Bundesstraße in die Baulast der Stadt Darmstadt über.

Finanzierung:

Zur Finanzierung der weiterführenden Planung gemäß Anlage 9 stehen auf der Investitionsnummer 15066-6560 - Anschluss Lincolnsiedlung B3 -, Kostenstelle 066-040-1000, ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung.

Anhand der Baukostenschätzung zur Vorplanung (s. Anlage 9) werden die voraussichtlichen Herstellungskosten für die Planstraße A kalkuliert. Die hier dargestellten Kosten sowie die Folgekosten werden durch die weiterführenden Planungen fortgeschrieben und konkretisiert.

Weitere Vorgehensweise:

Für die Vorzugsvariante 3 wird die Entwurfsplanung und im Anschluss die Genehmigungsplanung für ein Planfeststellungsverfahren erstellt, welches beim Regierungspräsidium Darmstadt beantragt wird.

Parallel werden eine freiwillige Umweltwirkungsbetrachtung sowie eine Klima-Relevanz-Berechnung durchgeführt. Sollte es dadurch zu Ergänzungen oder Änderungen in der Planung kommen, wird die Planung im Rahmen der Entwurfsplanung angepasst. Dabei gilt auch das Minimierungsgebot des Eingriffs in den Wald bei der Erstellung der Planstraße A, insbesondere darf die Baustelleneinrichtung nicht zur weiteren Inanspruchnahme von Wald oder Grünflächen führen.

Dezernat III

Dezernat IV

Michael Kolmer
Stadtrat

André Schellenberg
Stadtkämmerer