

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 10.07.2013	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat Amt: Straßenverkehrs- und Tiefbauamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	☐ OBW bei abschl. Beschluss- fassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2013/0225 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 0952010 Kostenstelle: 066-100-1000 Kostenträger:		
Investitionsnummer: 08066-6196 Sachkonto:		

Betreff: Verkehrsuntersuchungen zur Entwicklung der Konversionsgebiete West und der Erschließung Gewerbegebiet Südwest

Vorlage vom: 04.07.2013

Beschlussvorschlag:

1. Das Konzept der verkehrlichen Rahmenplanung (Anlage 7) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Gutachten und Stellungnahme zur „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ (Anlagen 8 bis 11) werden zur Kenntnis genommen.
3. Der Ausbildung der Nordvariante 11 der „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ zwischen Rheinstraße und Hilpertstraße und dem hierfür weiterführenden Planungsprozess (Entwurfsplanung) wird zugestimmt.
4. Die Ausbildung der Anbindung der „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ nördlich und südlich der Rheinstraße wird zugestimmt.
5. Es wird zur Kenntnis genommen, dass für den Bereich Süd der „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ zwischen Hilpertstraße und Eschollbrücker Straße nach Abschluss der Überarbeitung der Rahmenplanung eine vertiefende und vergleichende Untersuchung zum Artenschutz für die Varianten Süd 1, 2, 3 und 6 durchgeführt wird.

Anlagen:	Anlage_1_Verkehrlicher Rahmenplan Anlage_2_Prognose_Nullfall Anlage_3_Variantenvergleich Anlage_4_Anschluss_Rheinstraße Anlage_5a_EGSW_Variante_Nord_6 Anlage_5b_EGSW_Variante_Nord_8 Anlage_5c_EGSW_Variante_Nord_11 Anlage_6_EGSW_Variantenmatrix_Nord_Süd Anlagen auf CD: Anlage 7 Verkehrsuntersuchung Konversionsflächen Kelly-Baracks/Nathan-Hale Depot in Darmstadt (10/2012) Anlage 8 Stellungnahme zu verkehrstechnischen Ausbaumaßnahmen des Planfalls Null ohne Erschließung Gewerbegebiet Südwest) (4/2013) Anlage 9 Qualitative Variantenuntersuchung zur Verkehrsanbindung der Konversion West an die Rheinstraße in Darmstadt (10/2012) Anlage 10 Dimensionierung der Anbindung verlängerter Eifelring – Rheinstraße (10/2012) Anlage 11 Vertiefende Variantenuntersuchung für die Erschließung Gewerbegebiet Südwest zwischen Rheinstraße und Eschollbrücker Straße (5/2013)
-----------------	---

Datenschutzrelevante Anlage:	☐
-------------------------------------	--------------------------

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

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 4. Juli 2013

1. Einführung

Nach Abzug der amerikanischen Streitkräfte sollen die im Westen Darmstadts gelegenen Konversionsflächen Kelly-Baracks und Nathan-Hale-Depot einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Die verkehrlichen Voraussetzungen für eine Entwicklung der Konversionsgebiete West sowie die verkehrlichen Auswirkungen auf ein erweitertes Umfeld sind vom Ingenieurbüro Durth Roos Consulting GmbH in folgenden Gutachten (siehe Anlage 7 bis 11 als CD) untersucht worden:

- (I) Verkehrsuntersuchung Konversionsflächen Kelly-Baracks/Nathan-Hale-Depot in Darmstadt (10/2012)
- (II) Stellungnahme zu verkehrstechnischen Ausbaumaßnahmen des Planfalls Null ohne Erschließung Gewerbegebiet Südwest (4/2013)
- (III) Qualitative Variantenuntersuchung zur Verkehrsanbindung der Konversion West an die Rheinstraße (10/2012)
- (IV) Dimensionierung der Anbindung verlängerter Eifelring – Rheinstraße (10/2012)
- (V) Vertiefende Variantenuntersuchung für die Erschließung Gewerbegebiet Südwest zwischen Rheinstraße und Eschollbrücker Straße (5/2013)

Die Verkehrsuntersuchung zu den Konversionsflächen-West (I) sowie die Stellungnahme zum Planfall Null ohne „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ (II) haben die Erfordernis einer leistungsfähigen Ertüchtigung des Verkehrsnetzes deutlich gemacht, insbesondere eine leistungsfähige Anbindung der Konversionsflächen an die Rheinstraße und somit zum übergeordneten Autobahnnetz. Dem Gutachten liegt für die äußere Erschließung der Konversionsflächen eine Verlängerung des Eifelrings von der Rheinstraße bis zur Eschollbrücker Straße zu Grunde, die Straße „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ (EGSW).

Für diesen Planungsstand wurde in der Untersuchung „Dimensionierung der Anbindung verlängerter Eifelring - Rheinstraße“ (IV) ein leistungsfähiger Anschluss an die Rheinstraße entwickelt.

Im weiteren Planungsprozess und auf Anregungen aus der Bürgerschaft wurden in der qualitativen Variantenuntersuchung (III) mögliche Alternativtrassen für eine leistungsfähige Westanbindung untersucht und vergleichend der EGSW gegenüber gestellt.

Da alle vorangegangenen Untersuchungen eine Westanbindung in Form der „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ als Ergebnis haben, sind in dem letzten, aktuell vorliegenden Gutachten (V) verschiedene Linienführungen entwickelt worden, mit dem Ziel die Eingriffe in Waldflächen bzw. einzelne Baumstandorte zu minimieren. Hierbei wird zwischen dem nördlichen Teilabschnitt von Rheinstraße bis Hilpertstraße und dem südlichen Teilabschnitt von Hilpertstraße bis Eschollbrücker Straße sowie der dazwischen liegenden Knotenpunkte unterschieden.

Die vorliegenden Gutachten stellen den Planungsstand von Mai 2013 dar. Überlegungen zu weiterem Flächenerwerb durch Unternehmen bzw. Investoren können erheblichen Einfluss auf das städtebauliche und verkehrliche Konzept in Bezug auf die innere und äußere Erschließung auch im Hinblick auf die Radverkehrsführung haben.

2. Verkehrsuntersuchung Konversionsflächen Kelly-Baracks / Nathan-Hale-Depot in Darmstadt (Anlage 1 und Anlage 7 auf CD)

Der verkehrliche Rahmenplan, der auf die städtebauliche Konzeption des Gebiets abgestimmt ist, wurde in einem iterativen Planungsprozess im Austausch mit den städtebaulichen Fachplannern (AG5 Architekten, Darmstadt) sowie den städtischen Fachämtern (Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Grünflächen- und Umweltamt) entwickelt. Entsprechend den bestehenden und angrenzenden Nutzungen sind vorwiegend gewerbliche Nutzungen geplant, die sich in Art und Maß der baulichen Nutzung in den Bestand der angrenzenden Quartiersstrukturen einpassen.

Die vorliegende Untersuchung hat ein leistungsfähiges äußeres und inneres Erschließungssystem unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten für den Bereich der Konversionsflächen Kelly-Baracks / Nathan-Hale-Depot sowie der angrenzenden Gebiete, die in den Rahmenplan mit einbezogen sind, als Ergebnis. Neben der Erschließung für den Kfz-Verkehr wurde ein besonderes Augenmerk auf eine bedarfsgerechte Erschließung durch den ÖPNV sowie für den Fuß- und Radverkehr gelegt.

Ziel ist eine größtmögliche umweltverträgliche Abwicklung und Organisation des künftigen Verkehrs, u.a. auch zur Einhaltung der Vorgaben des Luftreinhalteplans der Stadt Darmstadt. Die Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer in einem Gesamtkonzept ist Basis für die Wirksamkeit eines Standort-Mobilitätsmanagements, welches im Gebiet der Konversionsflächen von Anfang an implementiert werden soll und damit Pilotcharakter für ein Gewerbegebiet in der Region Rhein Main haben wird.

2.1 Verkehrsaufkommen

Die Berechnung des Prognoseverkehrsaufkommens für den Planungshorizont 2020 setzt sich aus dem Grundverkehr (Bestandsverkehr) und dem Gebietsverkehr Konversion (aus den geplanten Nutzen) zusammen.

Grundverkehr (Bestandsverkehr):

Für den Grundverkehr wird keine Verkehrszunahme gegenüber den heutigen Verkehrsbelastungen angesetzt, da aktuelle Verkehrszählungen gesamtstädtisch eine Stagnation verzeichnen. Verkehrsverlagerungen der bestehenden Verkehre, z.B. der Fa. Döhler durch die geänderte Verkehrsführung (z.B. Verlängerung der Riedstraße bis zur Kleyerstraße), sind berücksichtigt. Der Grundverkehr für das Gebiet der Rahmenplanung beläuft sich somit auf ca. 2.000 Kfz pro Tag u. Richtung.

Gebietsverkehr Konversion (aus geplanten Nutzungen):

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen wurde aus den geplanten Nutzungen (Städtebauliches Konzept Rahmenplanung, AG 5) auf Basis des Hessischen Leitfadens zur Verkehrserzeugung ("Leitfaden zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung", Hrsg. Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, HLSV, Juni 1999) und „Hinweise zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (FGSV 2006) sowie vergleichbarer Gebiete prognostiziert.

Über nutzungsspezifische Tagesganglinien wurden die relevanten Spitzenstunden ermittelt, die der Leistungsfähigkeitsberechnung zugrunde liegen. Weitere Kenngrößen, wie z.B. Mitarbeiter pro Bruttogeschossflächen (BGF), Modalsplit, Kundenverkehrs- und Wirtschaftsverkehrsanteil, Krankheits- und Urlaubsstand, ... bilden zusammen mit den geplanten nutzungsbezogenen Bruttogeschossflächen die Grundlage für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens, das durch die im Rahmenplan festgelegten Nutzungen auf den Konversionsflächen erzeugt wird.

Das Entwicklungsgebiet ist in homogene, durch die Straßen und die Nutzungsarten abgegrenzte Flächen gegliedert. Für jede Fläche wird wie beschrieben die Verkehrserzeugung berechnet und auf das Straßennetz verteilt. Die Richtungsverteilung der Verkehre ergibt sich aus Analogieschlüssen zu Auswertungen aus den Bestandsverkehren.

Der durch die Planungen entstehende Gebietsverkehr beträgt unter Berücksichtigung eines Standort-Mobilitätsmanagements 11.200 Kfz pro Tag u. Richtung.

2.2 Verkehrlicher Rahmenplan

Die wichtigsten Elemente der verkehrlichen Rahmenplanung sind in der folgenden Aufstellung zusammen gefasst:

Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, das an der Entstehung des Verkehrs ansetzt! (z.B. Mobilitätsberatung, Mobilitätszentralen, Programm Betriebliches Mobilitätsmanagement Südhessen, u.a.)
- Erhöhung der Anteile des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)
- Effektiver Einsatz von Kfz auf Arbeits- und Dienstwegen (z.B. Fahrgemeinschaften, Fuhrparkmanagement, u.a.)
- Einsparungspotential: 5-20% (vgl. Ergebnisse aus der Evaluation von des bundesweiten Programms „effizient mobil“)
- Im Sinne eines Standort-Mobilitätsmanagement sollen die Verkehrsarten des Umweltverbundes gefördert und das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum minimiert und kostenpflichtig bewirtschaftet werden.

Straßennetz / Kfz-Verkehr

- Die Haupteerschließungsstraßen werden mit beidseitiger Baumallee und 3-streifigem Querschnitt (mittige Abbiege- oder Grünstreifen) ausgebildet.
- Alle nachgeordneten Erschließungsstraßen werden als Tempo-30-Zone ausgebildet.
- Die Riedstraße bekommt eine neue Lage und kann nur noch als Einbahnstraße aus Richtung Osten befahren werden.
- Die Anbindung über die Scheppallee entfällt zukünftig (Brückenrückbau).

Straßennetz / Ruhender Verkehr

- Es findet eine Minimierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum statt. Parken soll überwiegend auf den Privatgrundstücken stattfinden. (Ausnahme am Exerzierplatz).
- Entlang der Haupteerschließungsstraßen werden generell keine Stellplätze vorgesehen.
- Entlang der nachgeordneten Erschließungsstraßen werden punktuelle Bereiche vorgegeben an denen rückseitig der Gehwege Senkrechstellplätze angeordnet werden können (Privatgrundstücke).

Radwegenetz

- Es wird eine wichtige Nord-Süd-Verbindung geschaffen, die von der Heimstättensiedlung durch das Gebiet zur Hilpertstraße über die T-Online-Allee weiter zur Rheinstraße (geplante Fuß- und Radwegebrücke) bis zur Weststadt bzw. zum Hauptbahnhof führt.
- Die Ost-West-Verbindung führt von der Bessunger Straße zur Erschließung Gewerbegebiet Südwest bzw. zum Waldrand.
- Die Haupteerschließungsstraße erhält beidseitige Radfahrstreifen.

- Die Riedstraße erhält entgegen der Einbahnstraße einen Radweg.
- Das übrige Straßennetz ist Tempo-30-Zone (keine gesonderten Radverkehrsanlagen).

ÖPNV-Netz

- Eine Straßenbahnführung durch das Gebiet aus Richtung Norden ist geprüft worden und nicht realisierbar. Entlang der Eschollbrücker Straße ist eine Straßenbahntrasse auch mit Verknüpfung der Heimstättensiedlung vorstellbar, allerdings nur mit einem langfristigen Planungshorizont.
- Kurzfristig soll die Buslinie K von der Kleyerstraße ins Gebiet verlängert (2 neue Haltestellen) werden. Variantenuntersuchungen betrachteten auch eine Fortführung der Buslinie K in die Heimstättensiedlung zur Entlastung der stark frequentierten Linie H.
- Die Nähe der Konversionsgebiete zum Südbahnhof soll genutzt werden. Zur Attraktivitätssteigerung ist die Herstellung eines Zugangs von der westlichen Bahnofsseite sinnvoll.

Die Rahmenplanung sieht perspektivisch den Gesamtausbau der "Erschließung Gewerbegebiet Südwest" zwischen Rheinstraße und Eschollbrücker Straße vor. Die Situation rund um den Knotenpunkt Eschollbrücker Straße / Haardtring / Riedstraße erfordert aufgrund der veränderten künftigen verkehrlichen Randbedingungen eine Überplanung des Knotenpunktes, der sich dementsprechend auf die Dimensionierung des Brückenneubaus auswirkt.

3. Stellungnahme zu verkehrstechnischen Ausbaumaßnahmen des Prognose-Nullfalls ohne Erschließung Gewerbegebiet Südwest (Anlage 2 und Anlage 8 auf CD)

Das Untersuchungsgebiet des Rahmenplans (I) umfasste lediglich das unmittelbare Umfeld des Rahmenplanes einschließlich der Hilpertstraße, Haardtring und Eschollbrücker Straße. Nicht enthalten war der Knotenpunkt Rheinstraße / Am Kavalleriesand / Zweifalltorweg, welcher aber heute bereits in der nachmittäglichen Spitzenzeit überlastet ist. Regelmäßig sind größere Rückstauerscheinungen zu beobachten (Qualitätsstufe E). Die Unterteilung in Qualitätsstufen A bis F ist mit den Schulnoten 1 bis 6 vergleichbar. Qualitätsstufe D ist mindestens für eine gerade noch leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs erforderlich.

Anhand mittlerweile aktuell vorliegender Zählraten und der Annahme, dass die gezählten Analyseverkehrsbelastungen dem künftigen Prognosegrundverkehr im Prognose-Nullfall (Planfall Null) entsprechen, also keine Änderungen im Verkehrsaufkommen und im Wegenetz entstehen (d.h. auch keine Erschließung Gewerbegebiet Südwest), wurde der Neuverkehr der Nutzungen des Rahmenplanes zum heute vorhandenen Verkehr hinzu addiert und als Prognosebelastung angenommen.

Für den Prognose-Nullfall wird weiterhin zugrunde gelegt, dass die Einmündung der Maria-Goeppert-Straße in die Rheinstraße nachmittags ebenfalls nicht leistungsfähig und daher zu signalisieren und für die Prognose mit Entwicklung des Gewerbegebiets Südwest auszubauen ist (vgl. "Dimensionierung der Anbindung Verlängerter Eifelring - Rheinstraße" (Durth Roos Consulting, Oktober 2012). Mit diesen Randbedingungen lassen sich in der nachmittäglichen Spitzenstunde bis zu 120 Fahrten, die heute über die Mina-Rees-Straße, den Kavalleriesand und die Rheinstraße in Richtung Autobahnen bzw. Griesheim fahren, auf die Route Pupinweg - Eifelring - Maria-Goeppert-Straße verlagern. Der Linksabbieger aus dem Kavalleriesand in die Rheinstraße verringert sich dadurch entsprechend, was aber nicht ausreicht, um im Prognose-Nullfall eine ausreichende Verkehrsqualität zu schaffen.

Rechnet man den Verkehr der Nutzungen des Rahmenplanes hinzu, sinkt die Verkehrsqualität auf Qualitätsstufe F, der Verkehr am Knotenpunkt Rheinstraße/Am Kavalleriesand/Zweifalltorweg kann nicht mehr abgewickelt werden. Durch den Bau einer leistungsfähigen Erschließungsstraße im Westen wird der Knotenpunkt hingegen nicht zusätzlich belastet werden und ist mit dem heutigen Ausbau noch leistungsfähig (Qualitätsstufe D).

Noch nicht berücksichtigt ist hierbei das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Erweiterungen im Gebiet TZ - Rhein Main (siehe auch Seite 9).

Um beim Prognose-Nullfall eine ausreichende Verkehrsqualität im bestehenden Straßennetz zu erreichen, müssen an verschiedenen Stellen folgende Ausbaumaßnahmen ergriffen werden:

Die Rheinstraße westlich des Knotenpunktes Rheinstraße/Am Kavalleriesand/Zweifalltorweg müsste von heute 6 auf 9, östlich des Knotenpunktes von heute 4 auf 6 und der Kavalleriesand von 4 auf 6 Fahrstreifen verbreitert werden. Dies wäre mit einem erheblichen Eingriff in die nebenliegenden Flächen (Grün mit altem Baumbestand, Gehwege, Rad-/Gehwege, Straßenbahntrasse, Grunderwerb Maritim Hotel) verbunden. Die Schaffung zusätzlicher Querungshilfen für die Fußgänger am Knotenpunktarm Kavalleriesand ist erforderlich, die Situation für die Fußgänger verschlechtert sich trotzdem.

Neben den beschriebenen Maßnahmen im Bereich des Knotenpunktes Rheinstraße / Am Kavalleriesand / Zweifalltorweg wären zur leistungsfähigen Ausbildung des Verkehrsnetzes ohne eine westliche Erschließungsachse für das Gewerbegebiet Südwest noch folgende Ausbauten erforderlich:

- Ein zusätzlicher dritter Fahrstreifen auf der Stirnwegbrücke (im Vergleich zur Variante A der Sanierungsplanung zu den Brücken Hilpertstraße und Stirnweg, die eine Stirnwegbrücke mit zwei Fahrstreifen vorsieht)
- Ein zusätzlicher Fahrstreifen im Kavalleriesand zwischen Stirnweg und Hilpertstraße mit Eingriff in das seitliche Grün mit Baumbestand
- Signalisierung des Knotenpunktes Kavalleriesand / Hilpertstraße
- Ein weiterer zusätzlicher Fahrstreifen im Kavalleriesand in der Zufahrt zum Knotenpunkt mit der Hilpertstraße (Länge: 100 m) mit Eingriff in das seitliche Grün mit Baumbestand
- Zusätzlicher Fahrstreifen (Länge: 120 m) in der Hilpertstraße vom Kavalleriesand in Richtung Westen für die Verflechtung mit Eingriff in das seitliche Grün mit Baumbestand
- Zusätzlicher vierter Fahrstreifen auf der Brücke Hilpertstraße (im Vergleich zur Variante A der Sanierungsplanung zu den Brücken Hilpertstraße und Stirnweg, die eine Hilpertstraßenbrücke mit drei Fahrstreifen vorsieht)
- Linksabbiegefahrstreifen (Länge: 80 m) im Haardtring aus Richtung Süden in Richtung Hilpertstraße mit Eingriff in die Böschung entlang der DB-Strecke (Verlegung der Haltestelle erforderlich).

Die erforderlichen Ausbaumaßnahmen und die Auswirkungen auf das Straßenbegleitgrün haben zur Folge, dass in dem gesamten Bereich ca. 100 Bäume entfallen müssten (vergleiche Anlage 2).

Neben diesen erheblichen Eingriffen in die Randnutzungen weist der Prognose-Nullfall eine höhere Verkehrsarbeit auf, als die Varianten mit EGSW. Die Strecke vom Gewerbegebiet zur Autobahn ist ca. 500 m und in der Gegenrichtung ca. 800 m länger. Bei ca. 3.500 Kfz-Fahrten pro Tag im Ziel- und Quellverkehr durch die Neuflächen des Gewerbegebietes führt dies zu ca. 5.000 Kfz-km pro Tag an zusätzlicher Verkehrsarbeit und zu der daraus folgenden Umweltbelastung.

Einen weiteren sehr wichtigen Aspekt betrifft die Fuß- und Radwegebrücke am Mozartturm. Bei einer Verbreiterung der Rheinstraße gemäß dem Prognose-Nullfall wird die Brücke länger und teurer. Die Platzverhältnisse wären noch zu prüfen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im bestehenden Straßennetz keine geeigneten Ausbaumaßnahmen möglich bzw. mit nicht vertretbaren Auswirkungen verbunden sind, um den künftigen Verkehr ohne EGSW leistungsfähig abzuwickeln. Daraus entsteht die

Anforderung, dass der Bereich Haardtring - Kavalleriesand - Rheinstraße zu entlasten ist. Hierfür ist eine leistungsfähige zusätzliche Verbindung im Westen erforderlich.

4. Qualitative Variantenuntersuchung zur Verkehrsanbindung der Konversion West an die Rheinstraße (Anlage 3 und Anlage 9 auf CD)

Im Laufe des Planungsprozesses wurde deutlich, dass die „Erschließung Gewerbegebiet Südwest“ in ihrer geplanten Form auf Kritik stößt. Hauptaspekt dabei sind die Eingriffe in die Waldgebiete. Im Raum steht die Frage, ob über eine entsprechende Ertüchtigung des vorhandenen Straßennetzes auf die EGSW sogar verzichtet werden kann und bestehende Netzelemente nach Ausbau die Funktion einer Westverbindung übernehmen können. Der Untersuchungsraum für die Trassenfindung wird durch die Rheinstraße und die Eschollbrücker Straße im Norden und Süden sowie die geplante Trasse "Erschließung Gewerbegebiet Südwest" und den Haardtring im Westen bzw. Osten begrenzt.

Unter Berücksichtigung von Maßnahmen des Standort-Mobilitätsmanagements, welche bei der Gebietsentwicklung festgeschrieben werden sollen, ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 11.200 Kfz pro Tag und Richtung. Der verkehrliche und städtebauliche Rahmenplan für die Konversionsflächen West sieht daher eine "Erschließung Gewerbegebiet Südwest" vor, die eine neue Verbindung zwischen Rheinstraße und Eschollbrücker Straße darstellt. Für diese Straße wurde unter Berücksichtigung einer Vollentwicklung der Konversionsflächen ein täglicher Verkehr von ca. 9.000 Kfz pro Tag und Richtung im nördlichen bzw. ca. 6.000 Kfz pro Tag und Richtung im südlichen Abschnitt prognostiziert.

Zweck einer Westverbindung

- Anbindung des Entwicklungsgebietes „Konversion West“
- Entlastung des Knotenpunktes Rheinstraße / Kavalleriesand
- Verbesserung der Anbindung des Gebietes TZ Rhein-Main
- Entlastung des Knotenpunktes Haardtring / Eschollbrücker Straße
- Entlastung des Bereichs Eschollbrücker Straße / Heimstättensiedlung
- Verbesserung der Anbindung der Heimstättensiedlung

Die Untersuchung umfasst eine qualitative Beurteilung der zu erwartenden Auswirkungen von acht verschiedenen Trassen anhand eines Kriterienkatalogs und einen Vergleich der Varianten.

Die Bewertung der verkehrlichen Aspekte kann nur qualitativ bzw. kleinräumig erfolgen, da Überlagerungen von geplanten und vorhandenen Strömen und die Einbindung neuer Netzelemente mit Verbindungsfunktion nur durch makroskopische Verkehrsumlegungen detailliert quantifizierbar sind. Durch neue Netzelemente ist generell mit Verdrängungs- und Verlagerungseffekten zu rechnen, da sich der Verkehr im Netz nach dem Bestwegverfahren hinsichtlich der optimalen Reisezeit gleichmäßig verteilt. Solche Auswirkungen können nur durch ein neues Verkehrsmodell für die Gesamtstadt, welches sich derzeit noch in der Entwicklung befindet (Fertigstellung Ende 2013), abgebildet werden.

Dem Verdrängungseffekt entgegen wirkt jedoch eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet durch die zu erwartende Steigerung der Arbeitsplatzzahlen im Gebiet TZ Rhein-Main. Das TZ-Gebiet ist ursprünglich von einem Ansatz mit ca. 6.500 Arbeitsplätzen ausgegangen. Diese Zahl ist mittlerweile schon überschritten. Nach Aussagen von Sireo wird in den nächsten Jahren mit einem Zuwachs auf 10.000 Arbeitsplätze gerechnet. Außerdem wird mit weiteren Zuwächsen an Arbeitsplätzen bei Eumetsat gerechnet. Diese Zuwächse sind in den Verkehrsaufkommensberechnungen bisher noch **nicht** enthalten.

Untersuchungskriterien

- Straßenfunktion (Überlagerung von Verbindungs und Erschließungsfunktion)
- Straßenraumgestalt (unterschiedliche Nutzeransprüche, Grüngestaltung, Trennwirkung, erforderliche Straßenraumbreiten, Stadtbild)
- Umfeldverträglichkeit (Lage der Trasse zu bebauten Gebieten bzw. zu betroffenen Umfeldnutzungen, Flächeninanspruchnahme, Eingriff in vorhandene Grünflächen, weitere umweltfachliche Aspekte sind nicht Inhalt dieser Untersuchung)
- Verkehrssicherheit
- Verkehrsablauf
- Ausreichende, verkehrliche Wirksamkeit (Grundvoraussetzung)

Variantenvergleich

Von den betrachteten acht Varianten können nur zwei Varianten das zusätzliche Verkehrsaufkommen leistungsfähig abwickeln (Variante 1 bzw. 2: Erschließung Gewerbegebiet Südwest (EGSW); Variante 4: Telekom- bzw. T-Online-Allee).

Die Variante 1 bzw. 2 (EGSW) weist folgende Vorteile auf:

- Hohe verkehrliche Wirksamkeit
- Vollständige Trennung von Verbindungs- und Erschließungsfunktion
- Keine konkurrierenden Nutzungsansprüche anderer Verkehrsteilnehmer
- Direkte, umwegfreie Führung

Von Nachteil sind die Eingriffe in die Waldflächen.

Variante 4 mit Ausbau der Telekom- bzw. T-Online-Allee und plangleicher Anbindung an die Rheinstraße weist folgende Vorteile auf:

- Verkehrliche Wirksamkeit ist gegeben
- Keinen Eingriff in die Waldflächen

Die Nachteile sind:

- Überlagerung von Verbindungs- und Erschließungsfunktion (Schwerverkehr zu den Konversionsflächen wird komplett über die Telekom- bzw. T-Online-Allee geführt)
- Straßenraumverbreiterung von 2 auf 4 ggf. 5 Fahrstreifen, was starke Eingriffe in Privatgrundstücke und den Wegfall der Baumallee zur Folge hat.
- Veränderung des Gebietscharakters TZ Rhein-Main: Zerschneidung, Aufhebung Tempo-30-Zone,.
- Zahlreiche konkurrierende Nutzungsansprüche u. a. Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und Parkhauszufahrten
- Konfliktpotential hinsichtlich Verkehrssicherheit (zahlreiche Fußgängerquerungen, heute Campuscharakter)
- Eichenbestand in der Rheinstraße ist betroffen.

Basierend auf der qualitativ vergleichenden Betrachtung der Varianten kann im Ergebnis festgestellt werden, dass die Varianten 1 bzw. 2 mit einer "Erschließung Gewerbegebiet Südwest" trotz ihres Eingriffs in Waldflächen aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht positiv zu bewerten sind. Variante 4 mit Ausbau der T-Online Allee und Anschluss an die Rheinstraße kann ggf. eine ähnliche verkehrliche Wirksamkeit entfalten, allerdings ausschließlich für den Kfz-Verkehr. Bei Variante 4 entfallen die Eingriffe in Waldflächen, es entstehen jedoch erhebliche

Nachteile in anderen Bereichen, insbesondere im Gebiet TZ-Rhein-Main; hier insbesondere auch durch die Inanspruchnahme von Privatflächen.

5. Dimensionierung der Anbindung verlängerter Eifelring – Rheinstraße (Anlage 4 und Anlage 10 auf CD)

Die Ergebnisse der für die Konversionsflächen-West durchgeführten Verkehrsuntersuchung (I) zeigen, dass durch die Westverbindung und die Gebietsentwicklung erhebliche verkehrliche Auswirkungen auf den nördlichen Anschlussbereich an den Eifelring und die Rheinstraße entstehen. Die bestehenden Knotenpunkte können die neuen Verkehrsmengen nicht mehr leistungsfähig abwickeln.

Es stellen sich die beiden folgenden, künftig verkehrlich nicht ausreichend leistungsfähigen Bereiche heraus:

Rheinstraße Nordseite mit den überlasteten Knotenpunkten

- Maria-Goeppert-Straße / Robert-Bosch-Straße
- Maria-Goeppert-Straße / Rheinstraße

Rheinstraße Südseite mit

- der nicht ausreichenden Verflechtungslänge für den Verkehr aus Richtung der BAB A 672 mit dem Verkehr aus Richtung der B 26;
- der nur bedingt sicheren Querung des Geh-/Radweges über die Südrampe Eifelring
- dem überlasteten Knotenpunkt Pupinweg / Südrampe Eifelring und
- dem bisher geplanten, aber nicht leistungsfähigen Kreisel Eifelring / Südrampe zur Rheinstraße.

Es wurden verschiedene Knotenpunktsformen hinsichtlich ihrer generellen Machbarkeit unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen (Knotenpunktsabstände, Verflechtungslängen, Straßenbahn, Bauwerke, etc.) untersucht. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Anbindung der Rheinstraße von und nach Westen. In beiden Fahrtrichtungen stellt sich bereits heute die Nähe zu den Ein- und Ausfahrten der B 26 in Überlagerung mit den Fahrbeziehungen zur BAB A 672 als schwierig dar.

Zur Schaffung einer auch künftig verkehrlich ausreichenden Situation hinsichtlich der Verknüpfung des Eifelrings mit der nördlichen Rheinstraße wird folgendes Maßnahmenpaket empfohlen:

- Bau eines dritten Fahrstreifens mit einer Länge von 110 m in der Zufahrt der Maria-Goeppert-Straße in Richtung Rheinstraße
- Signalisierung des Knotenpunktes Maria-Goeppert-Straße / Rheinstraße unter Einbeziehung der Straßenbahn- sowie der Geh-/Radwegquerung, die parallel zur Rheinstraße verlaufen
- Signalisierung des Knotenpunktes Maria-Goeppert-Straße / Robert-Bosch-Straße und Koordinierung mit dem Nachbarknoten an der Rheinstraße

Der Eingriff in die Randflächen der bestehenden Verkehrsanlagen ist im Vergleich zu möglichen planfreien Varianten sehr gering.

Für die leistungsfähige Verbindung des verlängerten Eifelrings mit der südlichen Rheinstraße wurden fünf Varianten betrachtet, die sich vornehmlich mit der Zuführung des aus Westen über die BAB A 672 und die B 26 kommenden Verkehrsströme in Richtung Eifelring und in das Gebiet TZ Rhein Main befassen. Bei vier Varianten wurden planfreie Lösungen bzw. Führungen

im Bereich der Waldflächen entwickelt, so dass unter Berücksichtigung der Kriterien Flächenverbrauch (vornehmlich Waldflächen) und Kosten die Variante empfohlen wird, bei der ein

- Verbot des Linksabbiegens von der Süd-Rampe in den Pupinweg
- Ausbau des Knotenpunktes Eifelring / Südost-Rampe als signalgeregelter Knotenpunkt erfolgen soll. Die Linksabbieger können über Ausfahrt zur Telekomallee in das Gebiet TZ Rhein Main gelangen.

6. Vertiefende Variantenuntersuchung für die Erschließung Gewerbegebiet Südwest zwischen Rheinstraße und Eschollbrücker Straße (Anlagen 5a, 5b, 5c, 6 und Anlage 11 auf CD)

Der qualitative Variantenvergleich (3) ergab für den nördlichen Abschnitt zwischen Rheinstraße und Hilpertstraße, dass die Verlängerung des Eifelrings nach Süden als am besten zu bewerten ist. Hierfür liegt bereits eine Entwurfsplanung vor, die nun im Hinblick auf die Linienführung und Eingriffe in die Waldflächen im Allgemeinen und die Betroffenheit schützenswerter Baumstandorte im Besonderen zu optimieren ist. Dabei ist eine Ab-rückung nach Osten in den Bereich der bestehenden und geplanten Gewerbenutzungen (Bebauungsplan W23) zu prüfen, um auch die Trennwirkung der Straße in Bezug auf vorhandene Wegebeziehungen und die Austauschfunktion für die Tierwelt (Artenschutz) und damit verbundene Ausgleichsflächen zu reduzieren.

Im südlichen Abschnitt ist eine Verbindung zwischen Eschollbrücker Straße und Hilpertstraße erforderlich, die mit dem nördlichen Abschnitt direkt verbunden ist. Hierüber werden die Verkehre der Konversionsflächen gebündelt und von und zur Rheinstraße geführt. Die bisherigen Planungen sehen vor, die Erschließung Gewerbegebiet Südwest in direkter Verlängerung des nördlichen Abschnitts entlang des Waldrandes bzw. in Lage der heutigen Bergschneise zwischen Hilpertstraße und Eschollbrücker Straße fortzuführen. Im Sinne einer optimalen Trennung von Erschließungs- und Verbindungsfunktion ist dieses Konzept Grundlage für die Rahmenplanung der Konversionsflächen-West (1) und dort eingeflossen. Auch hier sind Eingriffe in bestehenden Waldflächen und Auswirkungen auf den Artenschutz wesentliche Kritikpunkte.

In Hinblick auf die Schonung des bestehenden Waldrandes nördlich der Bergschneise werden Lösungen diskutiert, die anstelle einer direkten Verlängerung der geplanten EGSW nach Süden eine Fortführung über die Kleyerstraße und weiter partiell durch das Gebiet der Konversionsflächen vorsehen. Hierbei wurde auch die Zusammenführung der Waldfläche am Südwestrand der Konversionsflächen mit dem restlichen, westlich gelegenen Waldgebiet untersucht. Das bestehende Konzept der städtebaulichen Rahmenplanung wurde bei den Variantenbetrachtungen so weit wie möglich berücksichtigt.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass die Bearbeitung der Themen der Landschaftspflege und des Artenschutzes nicht Inhalt der vorliegenden verkehrlichen Untersuchung sind. Die Auswirkungen der entwickelten Varianten wurden hier grob abgeschätzt und sind im Weiteren gesondert zu untersuchen.

6.1 Variantenbetrachtung Nord

Für den Nordbereich zwischen Rheinstraße und Hilpertstraße sind drei Varianten vertiefend betrachtet worden, die der ursprünglichen Westvariante (Variante 1) vergleichend gegenübergestellt worden sind.

Variante Nord 6 (westlich Hilpertstraße 35, geradlinige Führung, vgl. Anlage 5a)

Diese Variante beinhaltet eine direkte, klare und eindeutige Linienführung, die vom Charakter dem bestehenden Eifelring im Norden sowie der angedachten Fortführung im Süden entspricht. Die besonders zu schützenden Bäume werden erhalten.

Variante Nord 8 (östlich Hilpertstraße 35, vgl. Anlage 5b)

Bei Variante Nord 8 wird die Trasse auf einer Achse westlich des Grundstücks Hilpertstraße 33, vollständig auf dem Grundstück Hilpertstraße 35 gelegen, relativ geradlinig geführt. Durch die Berücksichtigung aller Ströme und Erschließungsansprüche (Zufahrt zu drei Grundstücken und zum Waldparkplatz) entsteht ein vergleichsweise komplexer signalisierter Knotenpunkt mit der Hilpertstraße. Eine Ausbildung des Knotenpunktes als Kreisverkehrsplatz ist aufgrund der Ungleichverteilung der Verkehrsströme in den Knotenpunktarmen nicht leistungsfähig möglich.

Variante Nord 11 (westlich Hilpertstraße 35, geschwungene Führung, vgl. Anlage 5c)

Variante Nord 11 stellt eine unter verkehrlichen Aspekten vertretbare, weitere Reduzierung der Eingriffe in den Waldbereich gegenüber Variante Nord 6 dar. Es ist die Befahrbarkeit ausgehend von einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h (Radien mit 80 m) gewährleistet. Eine trassierungstechnische Optimierung des Schwenks im Bereich des Grundstücks Hilpertstraße 35 ist unter Beanspruchung der vorhandenen Grundstücksflächen denkbar und wäre in der weiteren Planung zu prüfen.

Variantenvergleich Nord:

Bei allen Varianten kann der Bereich des abgetrennten Waldbereichs gegenüber der ursprünglichen Variante Nord 1 wesentlich reduziert werden, die schützenswerten Bäume bleiben bei allen Lösungen weitgehend erhalten.

Variante Nord 6 ist unter verkehrlichen und stadtplanerischen Aspekten die optimale und zu empfehlende Lösung. Sie ermöglicht bei Schonung eines Großteils der schützenswerten Bäume eine klare und direkte Trassierung und Führung der Verkehre. Insbesondere bei einer Gesamtbetrachtung mit dem Südteil (s. u.) ergibt sich ein stimmiges Gesamtbild.

Unter dem Aspekt, die Eingriffe in den Wald gegenüber der Variante Nord 1 noch stärker zu reduzieren, kann Variante Nord 11 unter verkehrlichen Aspekten ebenfalls empfohlen werden. Gesamtbild und Orientierung sind allerdings nicht so stimmig wie in Variante Nord 6.

Variante Nord 8 ermöglicht die stärkste Reduzierung der Eingriffe in den Wald und schafft die größten zusammenhängenden Waldbereiche. Von Nachteil ist jedoch die Trassenführung mit Eingriffen in Privatgrundstücke, verbunden mit entsprechend höheren Grunderwerbskosten. Die Anbindung der vorhandenen angrenzenden Grundstücke wird in Verbindung mit einem vergleichsweise unübersichtlichen, signalisierten Knotenpunkt erschwert. Eine Fortführung nach Süden ist nicht sinnfälliger und nicht direkt.

Die hier festgestellten Eingriffe der untersuchten Varianten werden generell deutlich geringer als in der ursprünglichen Variante Nord 1 eingeschätzt. In einer ergänzenden Untersuchung zum Artenschutz sind die Auswirkungen der Variante Nord 1 gegenüberzustellen.

6.2 Variantenbetrachtung Süd

Innerhalb des südlichen Untersuchungsraumes befinden sich die Flächen des Rahmenplans der Konversionsflächen West, für die bereits ein ämterintern abgestimmtes städtebauliches und verkehrliches Konzept vorliegt (1). Rund um die Kleyerstraße befindet sich vorhandene Bebauung, die vorwiegend gewerblich geprägt ist, die weiteren Flächen innerhalb der Konversionsflächen sind derzeit weitgehend ungenutzt. Die vier vertiefend betrachteten Südvarianten sind in der Variantenmatrix in Anlage 6 dargestellt.

Variante Süd 1

Variante Süd 1 stellt die bisher angedachte und dem Rahmenplan für die Konversionsflächen West zugrunde gelegte Lösung dar. Sie befindet sich im Süden in Lage der heutigen Bergschneise, im Norden führt sie westlich der vorhandenen Bebauung durch den heutigen Waldrand.

Mit den vertiefend untersuchten Varianten Süd 2, 3 und 6 werden Lösungen aufgezeigt, die keine Eingriffe in den Wald nördlich der bestehenden Bergschneise mit sich ziehen und dabei weitgehend vorhandene oder geplante Straßen nutzen.

Variante Süd 2

Bei Variante Süd 2 erfolgt die Führung von Norden kommend über die Hilpertstraße. Nach einem 90°-Knick erfolgt die weitere Führung über die Kleyerstraße. Die Kleyerstraße wird bis an die Eschollbrücker Straße geradlinig verlängert und bindet dort westlich des Pulverhäuserwegs an. Der östlich der Bergschneise gelegene „Waldpark“ ist am östlichen Rand durch die Variante Süd 2 betroffen.

Variante Süd 3

Die Zuführung von Norden erfolgt analog zur Variante 2 über die Hilpertstraße und die Kleyerstraße. Im weiteren Verlauf wird die Straßenstruktur des Rahmenplans aufgenommen, die Hauptfahrtbeziehung knickt südlich der Kleyerstraße nach Osten ab. Die weitere Führung erfolgt in Lage der geplanten Planstraße West 2, die Anbindung an die Eschollbrücker Straße erfolgt gegenüber den Einmündungen Am Pelz und Pulverhäuser Weg. Der Waldpark ist durch Variante Süd 3 nicht betroffen.

Variante Süd 6

Die Variante Süd 6 stellt eine Kombination aus Variante Süd 2 bzw. 3 im Bereich Kleyerstraße und Süd 1 in Lage der Bergschneise in der südlichen Fortführung dar. Es erfolgt von Norden kommend zunächst eine Führung über die Hilpertstraße und die Kleyerstraße. Anschließend schwenkt die Trasse über die Planstraße Mitte 1 bzw. 2 (siehe Anlage 1) auf die Lage der heutigen Bergschneise. Die Bergschneise ist entsprechend Variante Süd 1 dem künftigen Bedarf angepasst auszubauen, ohne jedoch in den Waldrand einzugreifen.

Variantenvergleich Süd:

Die Variante Süd 1 ist unter verkehrlichen und stadtplanerischen Aspekten die optimale und zu empfehlende Lösung. Auf einem Teil der Strecke nutzt sie die vorhandene Bergschneise, auf 400 m Länge im nördlichen Anschluss bis zur Hilpertstraße führt sie in Lage eines bestehenden 4 m breiten Waldweges durch den heutigen Waldrand. Die Eingriffe sind im Weiteren umweltfachlich zu untersuchen und zu bewerten.

Insbesondere bei einer Gesamtbetrachtung mit dem Nordteil ergibt sich ein stimmiges Gesamtbild mit der Variante Süd 1. Die Varianten Süd 2, 3 und 6 sind dagegen im Gesamtbild vergleichsweise umwegig.

Durch Variante Süd 3 können Eingriffe in Waldbereiche einschl. des Waldparks vollständig vermieden werden, in Variante Süd 2 ist der Waldpark tangiert.

Die hinsichtlich der Eingriffe günstige Lage der Variante Süd 3 führt allerdings durch die nach Osten verschobene Lage der Anbindung an die Eschollbrücker Straße zu Nachteilen für die Bewohner der Heimstättensiedlung. Während in den Varianten Süd 1 und 2 der Anbindungspunkt außerhalb des bebauten Bereichs in Gegenlage zu den Sportanlagen liegt, wird hier der Verkehr weiter nach Osten gezogen. Der Knotenpunkt mit dem Pulverhäuser Weg muss aufgrund des geringen Abstands bei dieser Variante signalisiert werden, die Verkehrsqualität der Knotenpunkte sinkt gegenüber allen anderen Varianten.

Bei den Varianten 2, 3 und 6 muss der Bestandsquerschnitt in der Kleyerstraße um einen Fahrstreifen verbreitert werden und geht damit über die bestehenden Grenzen des öffentlichen Straßenraumes hinaus (ca. 20 m Breite). Die vorhandenen Baumreihen sowie die vorhandenen öffentlichen Längs- und Senkrechtstellplätze entfallen bzw. können nicht mehr angefahren werden. Die Bäume müssen an den Querschnitt angepasst neu gesetzt werden. Durch Reduzierung der Seitenräume und Setzung der Bäume in Baumscheiben innerhalb des Gehweges ist es auch möglich, den Querschnitt außerhalb der privaten Grundstücke darzustellen.

Die Varianten Süd 2 und Süd 3 führen verkehrlich zu erheblichen Auswirkungen auf die vorhandenen und geplanten Nutzungen zwischen Hilpertstraße und Eschollbrücker Straße und deren Erschließungssituation. Die Anbindung der vorhandenen Grundstücke wird verschlechtert, da in der Hauptverkehrszeit kein leistungsfähiges Linkseinbiegen auf die Hauptachse bzw. die Kleyerstraße möglich bzw. verkehrlich zulässig ist. Einbiegende Fahrzeuge können nur rechts einbiegen und nur durch Blockumfahrungen oder Wenden an Kreiseln in die gewünschte Richtung gelangen. Für die geplanten Grundstücke ist aus diesem Grund eine aufwändige rückwärtige Erschließung vorzusehen. Die beschriebenen Auswirkungen beschränken sich in der Variante Süd 6 auf die vorhandenen Nutzungen im Zuge der Kleyerstraße.

Die Rahmenplanung für die Konversionsflächen West ist in den Varianten Süd 2 und 3 zu überarbeiten, da sich eine veränderte Hierarchie des Verkehrsnetzes ergibt. In Verlängerung der Kleyerstraße werden Verbindungs- und Erschließungsfunktionen überlagert, im Gebiet selbst fehlt hingegen die städtebauliche "Mitte".

Variante Süd 6 hat hingegen nur geringe Auswirkungen auf das eigentliche Gebiet der Konversionsflächen; es ist lediglich der westliche Teil der Planstraße Mitte anzupassen. Die städtebaulichen und funktionalen Netzstrukturen können weitgehend erhalten werden. In Variante Süd 6 werden die Vorteile bezüglich des Erhalts des Rahmenplans wie in Variante Süd 1 und der Entfall des Eingriffs in den Waldrand im Norden durch Führung über die Kleyerstraße wie in den Varianten Süd 2 und 3 kombiniert.

Der Anschluss an den Bereich Nord gestaltet sich in der Variante Süd 1 deutlich günstiger. Hier kann am westlichen Ende der Hilpertstraße ein Kreisverkehr als Verteiler dienen, die Anbindung der Grundstücke entlang der Hilpertstraße ist problemlos. In den Varianten Süd 2, Süd 3 und Süd 6 überlagert sich der gesamte Verkehr mit den verschiedenen Grundstückseinfahrten und -ausfahrten.

Zusammenfassend werden unter dem Aspekt, dass eine Gebietsneuplanung stattfindet, die verkehrlichen Problempunkte und die städtebaulichen Konflikte in den Varianten Süd 2 und Süd 3 kritisch gesehen. Die entstehenden Lösungen reduzieren die Qualität des zu entwickelnden Gebietes erheblich. Die verkehrlichen Problempunkte in Variante Süd 6 beschränken sich im Wesentlichen auf die Kleyerstraße, auf den Bereich der Konversionsflächen hat diese keine Auswirkungen. Die Variante ist jedoch vergleichsweise umwegig, vermeidet dadurch jedoch direkte Eingriffe in den Waldbereich wie bei Variante Süd 1. Die Variante Süd 6 kann daher als Konsenslösung zwischen den Varianten Süd 2 bzw. 3 und Süd 1 gesehen werden.

7. Fazit / Ausblick

Nachdem alle vorangegangenen Untersuchungen zur Entwicklung der Konversionsgebiete die Erfordernis einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung an die Rheinstraße für die weitere Entwicklung des Gesamtgebiets Südwest verdeutlicht haben, sind in der vertiefenden Variantenuntersuchung (V) für den Nord- und für den Südabschnitt Varianten mit dem Ziel einer Minimierung des Eingriffs in die Waldbereiche entwickelt worden.

Die vertiefend untersuchten Varianten Nord 6, 8 und 11 sowie Süd 1, 2, 3 und 6 wurden im Sinne einer Gesamtbetrachtung in einer Matrix zusammengeführt (siehe Anlage 6). Grundsätzlich sind alle Lösungen miteinander kombinierbar, so dass sich insgesamt 12 mögliche Gesamtlösungen ergeben.

Bei den Nordvarianten wird aus Sicht der Verkehrs- und Stadtplanung sowie der Wirtschaftsförderung Variante 6 präferiert, Grün- und Umweltplanung bevorzugen Variante 8 mit einem Minimal Eingriff in die Waldflächen. Alle Fachplaner können sich als Konsenslösung jedoch Variante 6 vorstellen.

Bei den Südvarianten wird von Seiten der Verkehrs- und Stadtplanung sowie der Wirtschaftsförderung Variante 1 (Westrandlage) empfohlen, während die Grün- und Umweltplanung die Varianten durch das Gebiet bevorzugen. Die Varianten Süd 2 und 3 haben durch die Überlagerung von Verbindungs- und Erschließungsfunktion erhebliche Auswirkungen auf die städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen im Bereich der Konversionsflächen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich hier um eine Gebietsneuplanung handelt, können diese Varianten für eine Gesamtlösung nicht empfohlen werden. Zu den negativen Auswirkungen durch die Funktionsüberlagerung südlich der Hilpertstraße kommen Nachteile in der Gesamtlinienführung.

Ob Variante Süd 6 als Konsenslösung durch Reduzierung der Auswirkungen auf den Wald und Artenschutz im Vergleich zur verkehrlichen Vorzugslösung Variante Süd 1 in Frage kommt, muss noch geprüft werden. Die sich dabei ergebenden Nachteile durch die Umwegigkeit und für die Erschließungssituation in der Kleyerstraße sind im Weiteren dagegen abzuwägen. Die Nachteile sind jedoch deutlich geringer als in den Varianten Süd 2 und 3.

Da für das Untersuchungsgebiet derzeit noch keine landschaftspflegerische Begleitplanung im Bereich der möglichen Varianten vorliegt, muss zur weiteren Beurteilung der hier durchgeführten Trassenfindung nach Abschluss der Überarbeitung der Rahmenplanung zunächst eine Prüfung des Artenschutzes durchgeführt werden.

Darmstadt; den 9. Juli 2013

III-66/4 saa-br-

Nst. 2820

Die Dezernentin III:

Brigitte Lindscheid
Stadträtin