Nordostumgehung Darmstadt



Die Situation:

Ohne vom eigentlichen Problem, der ständig wachsenden Verkehrsdichte ablenken zu wollen - die Grundlagen für unsere heutige Verkehrs-Misere sind bereits in der Vergangenheit entstanden. Die für so viele unserer Städte typische, aus historischer Entwicklung gewachsene radiale Anordnung der Hauptverkehrswege ist au ursächlich für die Verkehrsprobleme anserer Heimatstadt mitverantwortlich.

Die wichtigsten Fahrtrouten verlaufen so zwangsläufig durch die Innenstadt. Mitten durch dichtbesiedelte Wohngebiete schiebt sich der Berufsverkehr, rollen die schweren LKW in Ost-West-Richtung. Dazu kommen die täglichen Pendlerströme mit Ziel auf die Gewerbegebiete, die auf der West-und Nordwestseite wie ein breites Band an der Stadt liegen. Ganz besonders betroffen sind die Bewohner um Fiedlerweg, Spessartring, Rhönring, Rheinstraße, Klappacher Straße, Landskronstraße und Haardtring.

Hier gibt es absolut keine Ausweichmöglichkeiten. Die Verkehrsverhältnisse sind chaotisch und auch außerhalb der Spitzenverkehrszeiten kaum noch beherrschbar. Bei weiter steigender Motorisierung werden die in der Projektierung befindlichen Stadtentwicklungsvorhaben dem kaum Einhalt gebieten können.

Wir wollen auf den folgenden Seiten versuchen, realistisch die Möglichkeiten einer Verkehrsverbesserung durch den Bau einer Umgehungsstraße im Nordosten Darmstadts darzustellen. Wir werden die Vorteile aufzeigen, Nachteile nicht verschweigen und die leider unvermeidlichen Eingriffe nicht beschönigen. Wir setzen bei diesem wichtigen Projekt auf das Vertrauen und die tätige Mithilfe verantwortungsbewußter Bürger. Denn nur gemeinsam werden wir den richtigen Weg finden.

Eine Bürgerinformation der Stadt Darmstadt und des Hessischen Straßenbauamtes Darmstadt





Variante Bürgerparktrasse.

Die Bürgerparktrasse ist bis zur Dieburger Straße identisch mit der Linienführung der Bahntrasse und verläuft von da ab in einem gradlinigem Tunnel, der unter der Dieburger Straße, Buxbaumanlage, Kleingartenanlage, Studentenwohnheimpark, Ponyhof und den entsprechend angehobenen Sportfeldern des Bürgerparks sowie der aufgeschütteten Liegewiese des Nordbades hindurchgeführt wird.

Der Neubauabschnitt wird in jeder Richtung einstreifig befahren. Die Anschlußbereiche müssen auf 4 Fahrstreifen erweitert werden.

Liegewiese: Trotz aller zweifelsfrei vorhandenen Vorteile gerät die Bürgerparktrasse hier auf empfindliches Terrain. Um eine konsequente Tunnelführung zu gewährleisten, muß an dieser Stelle aufgefüllt werden. Die Benutzbarkeit läßt sich kurzfristig wieder herstellen. Die für die Auffüllung benötigten Erdmassen fallen

zwangsläufig beim Tunnelbau an. Der gesamte Massentransport erfolgt innerhalb der Trasse. Zusätzliche Flächen für Zwischendeponie werden dadurch nicht nötig.



Werferfeld: Ein ähnliches Problem ergibt sich hier bei der notwendigen Anhebung des Werferfeld-Niveaus um 2 Meter. Die Sportler befürchten vielleicht eine Beeinträchtigung der Sicht des Publikums. Unsere Skizze zeigt aber, daß durch die Neugestaltung Nachteile kaum zu erwar-

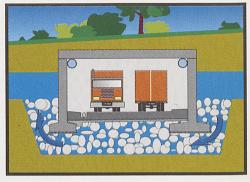
ten sind. An die neue Gestaltung wird man sich gewöhnen. Während der Bauzeit werden für die Sportler Ausweichmöglichkeiten bereitgestellt.



Tunnelausgang: Nach Verlassen des Tunnels nördlich eines, die Nordbadwiese begrenzenden Erdwalles wird die Trasse an der Eissporthalle vorbei in einem Bogen nach Westen bis zum Martin-Luther-King-Ring geführt. Die Tunnelabluft strömt nur über das Nordportal aus, während über das Südportal Frischluft an-

gesaugt wird. Dies wird durch Strahlventilatoren sichergestellt. Die Prognose für das Jahr 2000 ergibt eine geringere Immissionsbelastung als heute ohne Tunnel.



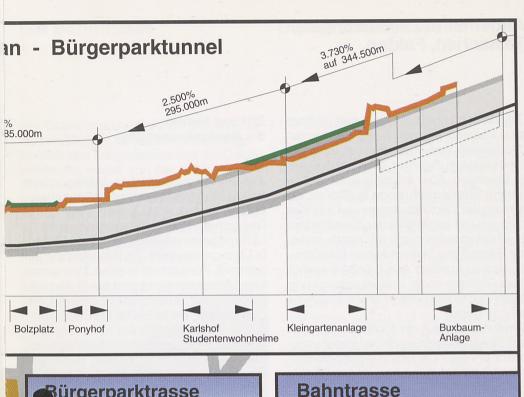


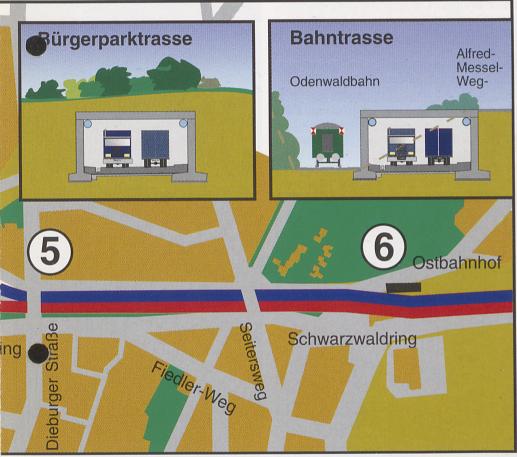
Eine Beeinträchtigung des Grundwassers ist bei der Bürgerparktrasse nicht zu befürchten, da an kritischen Punkten der Tunnelkörper in eine Kiespackung eingehüllt wird, die eine Umströmung sicherstellt. (s. Abb.)





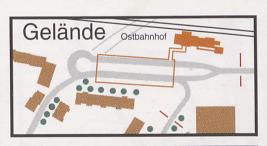


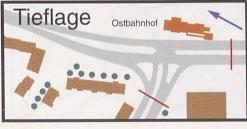






Ostbahnhof: Hier soll vor allem die Wohnqualität verbessert werden. Dazu muß der Knoten B26/B42 und Landgraf-Georg-Straße tiefgelegt und abgedeckt werden. Auf diese Weise entsteht Raum für den öffentlichen Nahverkehr und für angemessene Gestaltungsmaßnahmen vor dem historischen Bahnhofsgebäude.





Allgemeine Zielsetzungen, Tatsachen, Fakten.

Die Stadt Darmstadt strebt seit langem eine Verbesserung des Angebotes der öffentlichen Verkehrsmittel an, um möglichst viele Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen. Aber schnelle und komfortablere Straßenbahn-und Buslinien, Erhöhung der Taktfrequenzen usw. reichen nicht aus, um angesichts der Zuwachsraten im Straßenverkehr und der relativ lockeren Besiedlung nennenswerte Erleichterungen zu erzielen. Aus diesen wesentlichen Gründen ist die Entlastungswirkung durch den Öffentlichen Personennahverkehr zu gering.

Einen Ausweg aus der für die Stadt prekären Situation kann nur eine Umgehungsstraße bringen. Die Stadtverordnetenversammlung hat diese bereits am 28. 02. 1980 gefordert.

Alle Daten und grafischen Darstellungen dieser Seite beziehen sich nur auf eine Lösung für die Umgehungsstraße -variantenunabhängig. Das hat gute Gründe, denn die, auf den Innenseiten ausführlich beschriebene Variante Bürgerpark-Trasse stellt nach dem derzeitigen Planungsstand, aufgrund einer Umweltverträglichkeits-Studie, die bestmögliche Lösung dar. Die Planung befindet sich zur Zeit zwischen Phase 2 und 3. Bis zum Planfeststellungsverfahren, zur Phase 6, sehen alle Planungsphasen vor, die Bürger zu beteiligen und die Beschlüsse der städtischen Gremien einzuholen.

Ziel und Nutzen der Nordostumgehung.

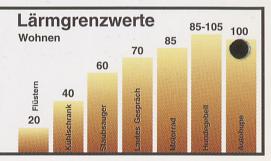
Ziel der Umgehung ist es, insbesondere den LKW-Anteil vom innerstädtischen Straßennetz zu verbannen.

Das bringt in der Spitzenstunde eine Lärmpegelminderung um ca. 10dB (A), (s.Lärmgrenzwerte). Zudem sieht die allgemeine Konzeption in allen 3 Varianten eine Untertunnelung und somit den umfassendsten Lärmschutz überhaupt vor. Überall dort, wo bauliche Maßnahmen direkt am Straßenkörper keine ausreichende,d.h. unter den Immissionsgrenzwerten liegende Abschirmung sicherstellen, wird passiver Schutz wie z.B. Lärmschutzfenster zugesagt.

Planungsphasen

- Planungsauftrag durch Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen durch den Deutschen Bundestag.
- 1 Linienuntersuchungen/-bewertungen.
- 2 Umweltverträglichkeits-Studie.
- 3 Raumordnungsverfahren, Linienbestimmungsverfahren.
- 4 Technischer Vorentwurf mit Einholung der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr.
- 5 Entwurf zur Planfeststellung.
- 6 Planfeststellungsverfahren, Planfeststellungsbeschluß.
- 7 Baureifplanung
- 8 Grunderwerb, Bau.

Lärmgrenzwerte Straßenneubaumaßnahmen	Grenzwert [dB (A)]	
Nutzungsart	Tag	Nacht
Schulen, Krankenhäuser	47,0	67.0
Wohngebiete	49,0	59.0
Mischgebiete	54,0	64,0
Gewerbegebiete	59,0	69,0







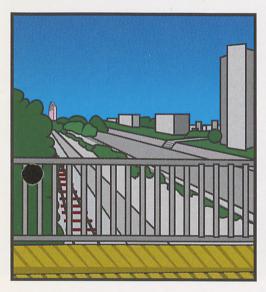
Die Bahntrasse

Die Oberfeldtrasse

Die Bahntrasse beginnt am Ostbahnhof und verläuft im westlichen Böschungsbereich des Bahneinschnittes der Odenwaldbahn, wobei von der Dieburger-Straße bis etwa zur Tennishalle an der Kastanienallee ein Tunnel erforderlich ist, der jedoch nur gebaut werden kann, wenn das westliche, zur Zeit stillgelegte Gleis endgültig aufgegeben wird. Nach Verlassen des Tunnels folgt die



Die Oberfeldtrasse verläuft von der Anschlußstelle B 26 / Heinrichstraße nach Norden über das Oberfeld, unterquert die Dieburger Straße und die höchste Erhebung der Fasanerie in einem ca. 500 m langen Tunnel und durchläuft den westlichen Teil der Fasanerie zum größten Teil in Einschnittlage. Erst beim Verlassen des Fasaneriegeländes überspringt die Umgehung in Hochlage die Gichtmauer und dann auf einer ca. 8 m hohen Brücke die Kranichsteiner Straße und die Odenwaldbahn und kommt nördlich des Müllersteiches wieder auf die Ebene des Martin-Luther-King-Ringes herunter, der von da ab bis zur Frankfurter Straße vierstreifig ausgebaut werden muß. Alternativ wurde eine weitere Trasse untersucht, die den Fasaneriebereich in einem Bogen entlang der Gichtmauer durchquert. Diese Variante der Nordostumgehung ist jedoch wegen der Durchschneidung des nicht nur ökologisch, sondern auch für die Naherholung sehr wertvollen Oberfeldes und der anschließenden Waldrandgebiete nach Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsstudie nicht zu



vertreten. Ganz zu schweigen von Waldflächen, wie der unter Naturschutz und

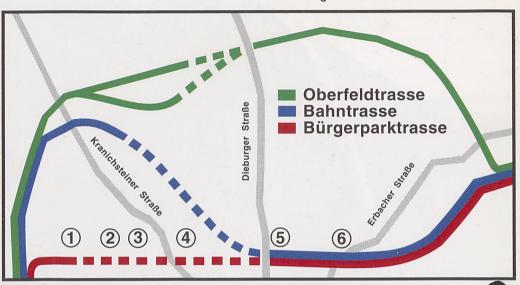
Umgehung der Bahnlinie, deren Gleiskörper aus Platzgründen nach Norden zu verlegen ist und kreuzt die Kranichsteiner Straße exakt im Einmündungsgebiet des Martin-Luther-King-Ringes, wo eine höhengleiche oder alternativ eine kreuzungsfreie Anbindung vorgesehen ist. Der bestehende Martin-Luther-King-Ring muß vom Knoten Kranichsteiner Straße bis zur Frankfurter Straße um 2 Fahrstreifen aufgeweitet werden, da nach Verkehrsübergabe der Bahntrasse zusätzlich zu den vorhandenen ca.12000 Kfz/24h noch etwa 20 bis 24000 Kfz/24h zu bewältigen sein werden. Für die Tunnelstrecke muß das gesamte Grün der westlichen Bahnböschung geopfert werden.

vertreten. Ganz zu schweigen von Waldflächen, wie der unter Naturschutz und Denkmalschutz stehenden Fasanerie (Bannwald), die insgesamt für Darmstadt klimatisch von großer Bedeutung sind



Die 3 Varianten im Vergleich

Wie die Umweltverträglichkeitsstudie zeigt werden nur städtebauliche und ökologische Aspekte für die Trassenwahl entscheidend sein, da die Verkehrsentlastung bei den 3 untersuchten Varianten vernachlässigbare Unterschiede aufweist.



Bürgerparktrasse:

Gesamtlänge 3720 m, davon nur 1400 m Neubauabschnitt, (hiervon1170mTunnel) Betroffen: Wohngebiete auf ca. 200 m Länge, Sportanlagen, Grünzonen: auf ca. 1050 m, Verkehrsflächen auf ca.150 m. Beeinträchtigte Fläche 5 ha.

Positiv:

Effektivste Variante mit vermutlich kürzester Bauzeit und geringstem Flächenverbrauch.

Aushub (ca.120.000 m³) kann innerhalb Maßnahmenbereich zur Anhebung der Sportanlagen verwendet werden.

Verbesserung der aktuellen Situation durch Betonung der gewachsenen Beziehung Rosenhöhe-Mathildenhöhe möglich.

Negativ:

Beseitigung von alten Bäumen am Karlshof/Villa Oettinger.

Ersatz der historischen Seiterswegbrücke durch einen Neubau.

Bahntrasse

Gesamtlänge 4770 m, davon ca. 1500 m Neubauabschnitt (1172 m für Tunnel) ca. 6,5 ha Flächeninanspruchnahme. Auf ca. 1200 m waldartig bestandene Verkehrs und Böschungsflächen - unmittelbar benachbart zu Wohnbereichen.

Positiv:

Verbesserung der aktuellen Situation durch Betonung der gewachsenen Beziehung Rosenhöhe-Mathildenhöhe.

Negativ:

Beseitigung des alten waldartigen Böschungsbewuchses auf etwa 1000 m. Abriegelung des Kleingartengeländes im Gleisbogen. Beanspruchung des Westgleises der Odenwaldbahn.

Ersatz der historischen Seiterswegbrücke durch einen Neubau.

Zusätzliche Deponieflächen nötig.

Oberfeldtrasse

Längste Maßnahme:

Gesamtlänge: V1 5080/V2 5170 m,davon ca. 3450/3550 m Neubauabschnitt, (420/560 m Tunnel)

ca. 11 ha Flächeninanspruchnahme.

Positiv:

Außer Verkehrsentlastung keine besonderen Vorzüge.

Negativ:

Auf großer Länge Landschaftsschutzgebiet.

Verlust von alten Waldbeständen und Biotopen im Bereich Fasanerie, Oberfeld und Stadtwald. Entwertung des flächenhaften Kulturdenkmals Fasanerie (Bannwald).

Unterbrechung von stadtökologisch bedeutsamen Luftaustauschbahnen im Bereich des Oberfeldes.

Die Stadt Darmstadt wird in Kürze zu einer Bürgerversammlung aufrufen. Wir möchten Sie dazu auffordern, mit Ihren Anregungen und Bedenken an der weiteren Verbesserung der vorgelegten Planung mitzuwirken.

Ansprechpartner

Stadt Darmstadt / Stadtplanungsamt

Telefon: 132820

Ansprechpartner Hessisches Straßenbauamt Darmstadt

Telefon: 3306 297

Dieses Faltblatt wurde auf nicht chlorgebleichtem Papier gedruckt.