

Anlagen: 2015_11_MV_DA Umgest_Frankfurter St_Anlage_1
2015_11_MV_Merck_DA Frankf_Str_Schlussfas_Anlage_2
2015_11_MV_Verkehr_Merck_Da_Frankf_Str_Anlage_3
Anlage I: „Gestalterische Aufwertung der Frankfurter Straße“, Vorplanung Büro R+T
Anlage II: Verkehrsuntersuchung Merck – Frankfurter Straße Büro R+T
Anlage III: Mikrosimulation Frankfurter Straße und Emanuel-Merck-Platz

Datenschutzrelevante Anlage:

Folgekosten: Ja Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 2. November 2015

Im Rahmen des Programms ONE Global Headquarters / Ausbau der Konzernzentrale am Standort Darmstadt sind umfangreiche Veränderungen am Stammsitz der Merck KGaA beabsichtigt. Dabei wird derzeit die Eingangssituation zum Werksgelände neu gestaltet. Die soll sich in Kürze auch im Straßenbereich der Frankfurter Straße widerspiegeln. Mittelfristig sind zudem auf der Ostseite der Frankfurter Straße neue Büroflächen und Parkieranlagen geplant. Hierzu wurde ein städtebaulicher Rahmenplan erstellt, auf dessen Grundlage ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet wurde, um das erforderliche Planungsrecht zu schaffen.

Bindeglied zwischen dem bestehenden Werksgelände und den neuen Nutzungen soll der „Emanuel-Merck-Platz“ werden, Ziel ist es unter anderem, dass die Frankfurter Straße nicht mehr „an Merck vorbei“, sondern „durch Merck hindurch“ führt.

Die Frankfurter Straße ist eine wichtige innerstädtische Hauptverkehrsstraße und bleibt auch nach dem Umbau in Gänze im Besitz der Stadt Darmstadt. Sie dient zudem der Merck KGaA zur Erschließung des Werksgeländes und ist dadurch auch für das Erscheinungsbild des Unternehmens von großer Bedeutung. Auch aus diesem Grund wurden Überlegungen angestellt, wie die heutigen und zukünftigen verkehrlichen Anforderungen an den Straßenraum und die gestalterischen Überlegungen für eine Neugestaltung in Übereinstimmung gebracht werden können.

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung wurde die Frankfurter Straße vom Büro R+T Ingenieure für Verkehrsplanung, Darmstadt, zunächst in ihren verkehrlichen Funktionen und Defiziten untersucht sowie die Leistungsfähigkeit ermittelt (Anlage II). Darauf aufbauend wurde eine Konzeption zur Verbesserung und Neugestaltung erstellt, die eine Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts auf einen durchgehenden Fahrstreifen pro Richtung vorsieht. Die gesamte Breite der Verkehrsfläche bleibt auch nach der Umgestaltung als öffentliche Verkehrsfläche erhalten. Die Leistungsfähigkeit der Einzelknoten und der freien Strecke dazwischen wurde dabei rechnerisch und per Simulation nachgewiesen (Anlage III).

R+T hat in enger Abstimmung mit den städtischen Ämtern, vor dem Hintergrund der o.g. Überlegungen eine Vorplanung für die Frankfurter Straße entwickelt, die eng mit den angrenzenden Planungen und Vorhaben verzahnt ist und die entwurfstechnische Machbarkeit des Verkehrs- und Gestaltungskonzeptes für die Frankfurter Straße und dem „Emanuel-Merck-Platz“ nachgewiesen hat (Anlage I). Die Prognose zeigt, dass auch nach der Realisierung der geplanten Maßnahmen die Leistungsfähigkeit der Frankfurter Straße gewährleistet ist.

Der vorgesehene Ausbau soll in zwei Stufen erfolgen.

Die erste Stufe umfasst die Bereiche unmittelbar am neuen „Emanuel-Merck-Platz“. Eine städtebaulich und gestalterisch ansprechende Gestaltung sowohl der privaten Vorflächen der Merck KGaA als auch des öffentlichen Straßenraums soll eine neue Eingangssituation zur Merck KGaA schaffen und die verkehrstechnische Abwicklung der Verkehrsströme garantieren.

Hier soll der erforderliche Umbau bis zum Jahr 2017 abgeschlossen sein.

Verkehrlich zielt die Gestaltung der öffentlichen Verkehrsfläche im Bereich des „Emanuel-Merck-Platzes“ auf eine Reduzierung der Trennwirkung durch die Frankfurter Straße durch eine Reduzierung von 4 auf 2 Kfz-Fahrstreifen und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer durch bessere Querungsmöglichkeit und eine eindeutigere Verkehrsführung ab. Eine detaillierte Beschreibung kann dem Gutachten (Anlage I) entnommen werden. Der Trennstreifen zwischen den Richtungsfahrbahnen im einstreifigen Bereich ist über die volle Länge überfahrbar und wird mit einem Rundbordstein (Höhe ca. 3,0 cm) abgegrenzt. Die Straßenbahnhaltestelle in Fahrtrichtung Arheilgen wird in nördlicher Richtung auf die Höhe der Haltestelle in Gegenrichtung verschoben.

In einer 2. Stufe werden nördlich und südlich Maßnahmen zur verkehrlichen und gestalterischen Aufwertung der Frankfurter Straße ergriffen. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs, die Anlage von straßenbegleitenden Grünstreifen und möglichst viele Bäumen und einzelne den Verkehrsablauf verbessernde Maßnahmen für den Kfz-Verkehr in den Knotenpunktbereichen (Anlage II, 4.2). Die ergänzenden Maßnahmen werden im weiteren Verfahren detailliert.

Die vorliegende Studie (Anlage II) zeigt, dass die Frankfurter Straße im untersuchten Bereich nördlich des Martin-Luther-King-Rings Spielräume für eine weniger Kfz-dominierte Gestaltung besitzt. Die Kfz-Verkehrsmengen lassen sich – auch zukünftig, nach der geplanten Erweiterung der Merck KGaA – mit reduzierter Fahrstreifenzahl und kompakteren Knotenpunkten abwickeln. Durch die im Bereich des „Emanuel-Merck-Platzes“ geplante Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nimmt die Reisezeit nur geringfügig zu.

Um die vorliegende Planung auf ihre sicherheitsrelevanten Belange zu prüfen, wurde ein unabhängiger Gutachter (Dr. Ing. Baier vom Büro BSV, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen) mit der Erarbeitung eines Verkehrssicherheitsaudit beauftragt.

Beim Sicherheitsaudit für Straßen handelt es sich um eine systematische Ermittlung von Sicherheitsdefiziten bei Straßenbaumaßnahmen aus der Sicht aller Verkehrsteilnehmer. Der Auditor versetzt sich vor Ort in die Lage aller, die direkt und indirekt am Verkehr teilnehmen: Kraftfahrer, Radfahrer, Fußgänger und andere. So können alle Sicherheitsaspekte berücksichtigt und optimal auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmt werden. Die erarbeiteten Hinweise wurden größtenteils in die Planung/Gestaltung übernommen.

Bauherr der Maßnahme ist die Merck KGaA. Alle Umbaukosten werden von der Merck KGaA übernommen. Dies umfasst die Maßnahmen der 1. Stufe incl. Haltestelle sowie die der 2. Stufe. In einem Erschließungsvertrag zwischen Merck KGaA und der Wissenschaftsstadt Darmstadt wird die Finanzierung, die Kostenübernahme für den Bau und die Unterhaltung der Maßnahmen im öffentlichen Raum geregelt.

Für die Verlegung der Haltestelle der Straßenbahn ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Entsprechend Abstimmungsgespräche zwischen HEAG mobilo und Regierungspräsidium haben bereits stattgefunden.

Das Vorhaben wird im weiteren Verfahren mit dem Behindertenbeauftragten der Stadt Darmstadt abgestimmt.

Die hier vorgelegte Vorplanung wird Grundlage für eine Bauvorlage, die dem Magistrat dann im kommenden Jahr zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

Darmstadt, 2. November 2015
III-61/4 st-br
Nst. 2833

Die Dezernentin III

Cornelia Zuschke
Stadträtin