



## **Dokumentation: Digitale Bürgerinformationsveranstaltung Planstraße Darmstadt 27.1.2021, 18-20 Uhr**

Zu Beginn begrüßt Oberbürgermeister Jochen Partsch die etwa 120 Teilnehmenden an der digitalen Veranstaltung.

Er erläutert, dass die Wissenschaftsstadt Darmstadt im Süden von Darmstadt seit einiger Zeit die ehemaligen Konversionsflächen Lincoln-Siedlung und Ludwigshöhviertel mit Wohnraum für ca. 8.000 neue Einwohnerinnen und Einwohnern entwickelt. Hierdurch kann der durch das Wachstum der Bevölkerung dringend benötigte Wohnraum geschaffen werden.

Wachstum, so der Oberbürgermeister, ist nicht Ziel der Politik, aber es ist ein Faktum, dem man Rechnung tragen muss.

Die beiden Quartiere werden zu neuen auto- bzw. verkehrsreduzierten Wohnquartieren mit den Schwerpunkten Mobilitätsmanagement, Stellplatzorganisation, flächendeckendes Carsharing und weiteren innovativen Konzepten entwickelt. Die Grundzüge der Mobilitäts- und Erschließungskonzepte beider Quartiere zielen dabei darauf ab, durch komfortable und ökonomisch attraktive nachhaltige Mobilitätsangebote den Anteil an privaten Kraftfahrzeugen im Wohngebiet deutlich zu senken, ohne die Mobilität der Bewohner einzuschränken. Trotz dieser Maßnahmen ist es zur Abwicklung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens der Lincoln-Siedlung und des Ludwigshöhviertels erforderlich, im umliegenden Straßennetz Anpassungen vorzunehmen.

Durch die mehr als 8.000 neuen Einwohnerinnen und Einwohner in den neuen Stadtvierteln (Lincoln-Siedlung, Ludwigshöhviertel) entsteht zusätzlicher Autoverkehr, auch wenn dieser aufgrund der Mobilitätskonzepte für diese Quartiere vergleichsweise geringer ist, als in herkömmlichen Quartieren. Da aber die Straßen und vor allem die Knotenpunkte rund um diese neuen Quartiere bereits heute über ihre Kapazitäten belastet sind, wird diese neue Straße erforderlich. Es ist richtig, dass dafür Wald in Anspruch genommen werden muss, aber man hat Lösungen entwickelt, die die Inanspruchnahme der Natur auf ein Minimum reduziere. Mit der heutigen Veranstaltung soll die Öffentlichkeit über das Projekt im Vorplanungsstadium und über die nächsten Schritte informiert werden. Er freut sich jetzt auf eine konstruktive Diskussion und hofft, dass die bereitgestellten Informationen den bestehenden Wissensbedarf befriedigen.

Im Anschluss begrüßt die Moderatorin Yvonne Knapstein (team ewen) die Anwesenden und erläutert den geplanten Ablauf, stellt die Referentinnen und Referenten sowie die Vorgehensweise bei Wortmeldungen vor. Die Anwesenden könnten sich melden und direkt im Anschluss an die Vorträge ihre Fragen und Wortbeiträge einbringen, sie könnten sich aber auch über den Chat beteiligen. Dort steht ihr Kollege, Dr. Christoph Ewen, bereit, um diese Beiträge im Plenum einzubringen.

Katharina Metzker, die Leiterin des Mobilitätsamts, stellt anschließend die Planung und den Projekthintergrund vor: Mit den beiden neuen Stadtquartieren Lincoln-Siedlung und Ludwigshöhviertel erhöht sich die Einwohnerzahl und damit der Verkehrsdruck im Süden Darmstadts. Eine Verkehrsuntersuchung zur Entwicklung der Konversionsflächen – die erstmals in 2011 im Zuge der Rahmenplanung Bessungen-Süd erstellt und im weiteren Planungsverlauf der beiden Quartiere sowie mit Anpassung der städtischen Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung kontinuierlich fortgeschrieben wurde - hat dabei ergeben, dass die Entwicklung der Konversionsflächen in der beabsichtigten Größenordnung unter



anderem nur mit Realisierung der im Bebauungsplan zur Lincoln-Siedlung von Beginn an südlich angedachten ‚Planstraße‘ erfolgen kann, um den rund um die Quartiere künftig auftretenden Mehrverkehr abwickeln zu können. Ziel ist es, mit dieser neuen Straße schnellstmöglich etwaigen Verkehr in Richtung B3 abzuwickeln (anstatt über die Rüdeshheimer und umliegende Knotenpunkte zur B3).

Das Mobilitätsamt hat diese Planungen begonnen und die Vorplanung steht kurz vor dem Abschluss. Mit der heutigen Veranstaltung soll die Öffentlichkeit über das Projekt im Vorplanungsstadium und über die nächsten Schritte informiert werden.

Die Details, die untersuchten Varianten und ihre Bewertung stellt Achim Dörflinger vom Ingenieurbüro GUB dar. Bei allen fünf untersuchten Varianten ist der östliche Abschnitt (Anschluss an die Heidelberger Straße und 300 Meter nach Westen) gleich. Die Varianten unterscheiden sich aber bezüglich Lage und Anschluss an die Karlsruher Straße in folgenden Punkten:

- Variante 1, 2, 3 und 5 binden auf gleicher Höhenlage an die Karlsruher Straße an. Variante 4 kommt in Hochlage an und sieht eine Brücke vor. Östlich der Karlsruher Straße werden Rampen mit Stützwänden auf beiden Seiten der Brücke vorgesehen und an den Ein- und Ausfahrten der B3 eigene Spuren für das Ein- und Ausfädeln des Verkehrs.
- Variante 1, 2 und 3 sehen eine Ampelanlage vor, mittels derer aus der Planstraße in beide Richtungen auf die Karlsruher Straße abgelenkt werden kann – und genauso in der umgekehrten Richtung.
- Bei Variante 5 ist dagegen keine Ampelanlage vorgesehen. Ein- und Ausfädelungsspuren erlauben nur den Verkehrsverbindungen aus der Planstraße in Richtung Stadtmitte („rechts raus“) und nur aus Richtung Eberstadt in die Planstraße („rechts rein“).
- Variante 1 und 2 liegen direkt an der Grenze zur Kleingartenfläche und müssen mittels Stützwand (Variante 1) bzw. mittels Böschung (Variante 2) den bestehenden Lärmschutzwall queren. Variante 3 rückt etwas ab von der Siedlung bzw. den Kleingärten und umgeht damit den Wall.

Diese fünf Varianten wurden anhand von fünf unterschiedlichen Kriterien bewertet:

- Umwelt
- Verkehrliche Beurteilung
- Kosten
- Entwurf und Sicherheit
- Raumstrukturelle Wirkung

Für jedes dieser Kriterien wurden die Varianten bewertet (1 bis 5 Punkte, wobei die höhere Punktzahl einer positiven Bewertung entspricht). Die Punkte wurden für die einzelnen Varianten addiert und damit eine Rangfolge der Varianten ermittelt. Damit ergab sich Variante 3 als Vorzugsvariante.

Hiltrud Knöll vom Grünflächenamt der Stadt Darmstadt erläutert die umweltplanerischen Hintergründe. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist formal nicht erforderlich, nach bisherigem Stand werden auch in diesem Fall keine zusätzlichen Erkenntnisse erwartet: der Eingriffskorridor der 5 Varianten differiert nur begrenzt. Es sind die Biotoptypen sowie vorhandene Arten im Bereich Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien, Haselmaus und Totholzkäfer untersucht und notwendige Artenschutzmaßnahmen definiert worden (Artenschutzfachlicher Beitrag). Im nächsten Arbeitsschritt werden, begleitend zur verkehrlichen Entwurfsplanung, die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung sowie der Landschaftspflegerische Begleitplan erstellt. Hierbei werden nochmals vertiefend alle



Schutzgüter (biologische Vielfalt, Boden, Wasser und Klima/Luft, Mensch) betrachtet und Maßnahmen zur Vermeidung, zum Schutz, zur Kompensation und zur Gestaltung erarbeitet.

*Die folgende Diskussion fasst im Plenum und im Chat gestellte Fragen und Kommentare inhaltlich zusammen. Sie bezieht sich auch auf die im Laufe der Veranstaltung gezeigte Präsentation.*

## Verkehrsthemen

Frage	Antwort
<p>Wie verträgt sich Klimaschutz und Straßenbau? Darmstadt hat sich zum Klimaschutz verpflichtet (Beschluss Klimaneutralität 2035, Beschluss alle Magistratsvorlagen auf ihre Auswirkung auf das Stadtklima und die CO2-Bilanz prüfen zu lassen). Das passt nicht mit dem Bau einer neuen Straße zusammen. Stattdessen soll der ÖPNV verbessert und verbilligt und das Radwegenetz so ausgebaut werden, dass die Straße nicht mehr nötig ist.</p>	<p>Die Stadt verfolgt seit Jahren konsequent das Ziel, den Umweltverbund zu stärken und attraktiver zu gestalten. Und genau das erfolgt auch!</p> <p>Das 2020 beschlossene neue Linienkonzept für die Straßenbahnen, welches die angebotene Leistung um ca. 30 % vergrößern wird, ist ein erster Schritt dahin, ohne dass es baulicher Maßnahmen braucht. Die stufenweise Umsetzung des 10 Minuten Taktes in der Hauptverkehrszeit auf den Hauptlastlinien auf der Nord-Süd-Achse, der Ost-West-Achse und dem Ast nach Kranichstein wird bis Ende 2024 umgesetzt. Im April 2021 startet in Darmstadt der On-Demand-Shuttle „HeinerLiner“. Mit diesem bieten wir allen Menschen in Darmstadt die Möglichkeit, sich im Stadtgebiet ohne eigenes Auto noch flexibler und komfortabler fortbewegen zu können.</p> <p>Im Bereich der Lincoln-Siedlung wurde eine neue barrierefreie Straßenbahnhaltestelle gebaut. Die Erschließung des Ludwigshöhviertels beinhaltet die Verlängerung der Straßenbahntrasse von der Ludwigshöhstraße durch das Viertel bis zur Heidelberger Straße. Mit dieser Durchbindung wird der ÖPNV in Darmstadt insgesamt qualitativ aufgewertet, und es ergeben sich neue Verbindungswege für Menschen aus Bessungen, Eberstadt und Darmstadt-Mitte.</p> <p>Dazu gehört neben der Straßenbahnverlängerung auch die Stärkung des Fuß- sowie Radverkehrs in der Ludwigshöhstraße und der Cooperstraße.</p> <p>2019 wurde eine umfassende Radstrategie beschlossen, die klare strategische Ziele nennt (u. a. Steigerung des Radverkehrs am städtischen Gesamtverkehr - Modal Split - bis zum Jahre 2030 auf 30 Prozent. Es wurde ein</p>



Rad-Sonderinvestitionsprogramm mit einem Gesamtvolumen von 16 Mio. Euro aufgelegt, welches mittlerweile mit 34 konkreten Maßnahmen hinterlegt ist. Die Radfahrverbindung zwischen der Innenstadt entlang der Heidelberger Straße bis zur Lincoln-Siedlung wurde in den letzten Jahren wesentlich verbessert. **Aktuell wird eine Machbarkeitsstudie für eine in Darmstadt von Süden nach Norden verlaufende Radschnellverbindung durchgeführt (dazu gab es bereits eine Online-Bürgerbeteiligung).**

In Lincoln und im Ludwigshöhviertel werden einmal mindestens 8.000 Menschen leben. Die Schaffung von Wohnraum führt unweigerlich auch zu einem steigenden Individualverkehrsaufkommen. Um dem weitestgehend gegenzusteuern, werden die Quartiere Lincoln und Ludwigshöhviertel zu auto- bzw. verkehrsreduzierten Wohnquartieren mit den Schwerpunkten Mobilitätsmanagement, Stellplatzorganisation, flächendeckendes Car-Sharing und weiteren innovativen alternativen Mobilitätsangeboten zum eigenen Auto entwickelt. Doch trotz dieser Maßnahmen und trotz der Tatsache, dass der Magistrat konsequent das Ziel verfolgt, den Umweltverbund zu stärken, attraktiver zu gestalten und dabei sowohl die Mobilität in der Stadt und ihren Quartieren, aber auch die Verbindungen mit der Umlandregion im Blick zu haben, verfolgt, kann man nicht die Augen davor verschließen, dass 8.000 Menschen und die dazugehörigen Infrastruktur keinen Individualverkehr mit sich bringen. Die Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, dass trotz dieser Ansätze der Bau der Planstraße erforderlich wird, auch unter dem Ziel der Mobilitätswende.

Das Ziel bis 2030 den Modal-Split des motorisierten Individualverkehr auf 25 % für ganz Darmstadt zu reduzieren und dementsprechend die Verkehre des Umweltverbunds zu fördern, wird bereits mit der Entwicklung der beiden Quartiere Rechnung getragen.

Durch das ambitionierte Mobilitätskonzept in beiden Quartieren wurde bereits ein Modal-Split von 27 % als Berechnungsgrundlage in den



	<p>Verkehrsuntersuchungen im Jahr 2019 zugrunde gelegt.</p> <p>Eine Bewertung der Auswirkungen auf Stadtklima und / oder CO<sup>2</sup>-Bilanz sowie ein (freiwillige) Umweltverträglichkeitsprüfung und die Entwicklung von Kompensationsmaßnahmen für das Projekt erfolgen noch.</p>
<p>Wie hoch wird die Verkehrsbelastung auf der Planstraße sein?</p>	<p>Etwa 7.000 Kfz pro Tag. Die Planstraße wird den Charakter einer anbaufreien Hauptverkehrsstraße mit ca. einem Drittel des Verkehrs der Heidelberger Straße einnehmen.</p>
<p>Die Verkehrsprognose wird in Frage gestellt. 7.000 Kfz am Tag sind bei einer Zahl neuer Einwohnerinnen und Einwohner in den beiden Quartieren von 8.500 nicht nachvollziehbar, zumal es sich dabei explizit um verkehrsarme Quartiere handelt. Da werden also doch alle Einwohner*innen jeden Tag dort entlangfahren (wenn sie zu zweit im Auto sitzen)? Und gebe es nur die eine Straße, um in die beiden Quartiere zu kommen? (müsse ja so sein, sonst wären das nicht so viele PKW.) Wenn gezeigt werde, wie die Verkehrsströme gehen, würde das nachvollziehbar machen, ob die Straße wirklich nötig ist. 8500 Anwohner*innen hätten dann also doch ca. 3500 PKW. ist das wirklich verkehrsarm?  Von wem solle diese Planstraße denn konkret genutzt werden? Wer fährt warum wohin?</p>	<p>Verkehrsströme kommen nicht nur aus den neuen Wohngebieten, sondern diese müssen gesamtheitlich im Straßennetz betrachtet werden</p> <p>Die Planstraße wird zu ca. 77% der Verkehre aus der Heidelberger Str. aufnehmen. Dabei wird ein großer Anteil von ca. 70% von Süden kommend und ca. 7% aus Norden kommend sein. Hinzu kommen noch ca. 10% der Verkehre aus der Cooperstraße und ca. 13% der Verkehre aus der Lincoln Siedlung.</p> <p>Die Planstraße nimmt somit einen größten Teil der Verkehre aus der Heidelberger Str. und ca. 2/3 aus dem Ludwigshöhviertel auf, was u.a. darauf zurückzuführen ist, dass zukünftig kein Linksabbiegen von der Heidelberger Str. in die Rüdeshheimer Str. mehr möglich ist.</p> <p>Im weiteren Verlauf der Planstraße biegen ca. 76% der Fahrzeuge nach Norden in Richtung Darmstadt und ca. 24% in Richtung Süden Richtung Eberstadt ab.</p>
<p>Kann man die Verkehrsuntersuchung einsehen?</p>	<p>Ja, sie wird zur Verfügung gestellt.</p>
<p>Diese Zahlen könnten sich ja durch eine Verkehrswende bis 2030 deutlich verringern – ist dann ggf. die Planstraße nicht mehr erforderlich?  Wie wird sich die Verkehrssituation im Bereich Rüdeshheimer-/Heidelberger</p>	<p>Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde das zugrunde gelegte Verkehrsmodell kontinuierlich fortgeschrieben. Hierbei wurden die Entwicklungen anhand der Strukturdaten in Bezug auf Wirtschafts- und Einwohnerentwicklung bis 2030 berücksichtigt und auch der angestrebte Modal-Split (Mobilitätswende).</p>



<p>Straße verändern?</p>	<p>Im Bereich der Rüdeshheimer Str. kann von einer leichten Entlastung von ca. 12% ausgegangen werden. Im Bereich des Knotenpunktes Heidelberger Str. / Rüdeshheimer Str. kann ebenfalls von einer Entlastung der Heidelberger Str. von ca. 10% ausgegangen werden. Auf der Karlsruher Str. muss mit einer Mehrbelastung von ca. 35% im Bereich des Knotenpunktes Karlsruher Str. / Rüdeshheimer Str. gerechnet werden. Diese Verkehrsverlagerung verdeutlicht die Wirkung der Planstraße, ohne die der Verkehr nicht im Bereich der Rüdeshheimer Str. abgewickelt werden kann.</p>
<p>Wie sieht es mit weitergehenden Alternativen aus? Man wolle nicht nur über die fünf Varianten der Planstraße reden, sondern darüber, ob nicht auch etwa die Noackstraße, die Rüdeshheimer Straße oder auch die Heinrich-Delp-Straße stärker genutzt und als Alternativen in Frage kommen.</p>	<p>Die Voruntersuchung hat gezeigt, dass diese Straßen keine sinnvollen Alternativen darstellen.</p> <p>Eine Führung über die Noackstraße macht bei genauer Betrachtung keinen Sinn. Die Verkehre aus dem Ludwigshöhviertel sowie aus Eberstadt würden zum einen die Bewohner entlang der Heidelberger Straße und Noackstraße mit zusätzlichem Lärm belasten. Aus dem Ludwigshöhviertel würden die Verkehre erst in Richtung Norden geführt, um dann an dem neuen Anschluss wieder Richtung Süden zu fahren. Das macht keinen Sinn. D.h. die Belastung der Heidelberger Straße und der Ludwigshöhstraße und Landskronstraße würden dann noch weiter zunehmen. Diese Verkehre könnten an den beiden KP nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden. Die Noackstraße ermöglicht aufgrund der Randbebauung keinen entsprechenden Ausbau.</p> <p>Eine Führung der Verkehre (MIV = motorisierter Individualverkehr) über die Heinrich-Delp-Straße ist ebenfalls nicht zielführend, da diese als direkte Parallelführung zur Heidelberger Straße einen erheblichen Anteil des KFZ-Verkehrs in die Wohngebiete Villenkolonie und Ludwigshöhviertel verlagern würde. Die Heinrich-Delp-Straße wird keine Durchgangsstraße werden.</p>
<p>Welche Rückwirkungen hätte der Bau der Vorzugsvariante (3) auf die Karlsruher Straße (B3)?</p>	<p>Bei Variante 3 wird eine Ampel den Verkehrsfluss auf der B3 unterbrechen. Dadurch kann man aus der Planstraße sowohl nach Süden als auch nach Norden auf die B3 abbiegen – genau wie umgekehrt auch aus</p>



	<p>beiden Richtungen in die Planstraße eingebogen werden kann. Die Konsequenz dieser Lösung: Schon deutlich früher als bisher wird die B3 aus Richtung Eberstadt kommend mind. auf 70 km/h abgebremst. Dies wird auch zu einer deutlichen Lärmreduzierung in der Lincoln-Siedlung führen. Die Ortsdurchfahrtsgrenze wird nach dem Bau der Planstraße auf Höhe der neuen Ampelkreuzung verschoben.</p>
<p>Warum kann hier kein Kreisel gebaut werden?</p>	<p>Dies ist aufgrund der Bauart der Karlsruher Straße (vierspurig) nicht möglich. Zweistreifige Kreisel werden in Deutschland kritisch gesehen. Vor allem aber wäre ein Kreisverkehrsplatz nicht leistungsfähig.</p> <p>Die Aufteilung der Verkehrsbelastung der Karlsruher Straße und der Planstraße ist für einen Kreisverkehr ungünstig. Der Platz für einen derartigen Kreisverkehr reicht an dieser Stelle aufgrund der Parallellage der Bahnlinie nicht aus.</p>
<p>Wird der morgendliche Rückstau in Richtung Stadtmitte nicht verstärkt durch eine Ampel?</p>	<p>Der Rückstau wird durch die Ampel nicht verstärkt, sondern unterbrochen. Es entsteht auch kein Rückstau über den nächsten Knotenpunkt.</p>
<p>Wie wird sich das Verkehrsaufkommen auf der Rüdeshheimer Straße mit der Planstraße verändern? Wenn die Rüdeshheimer Straße durch den Bau der Planstraße entlastet wird – kann man dort nicht dann eine Spur reduzieren und für einen pop-up-Radweg nutzen?</p>	<p>Die Rüdeshheimer Straße ist heute massiv überlastet. Durch die Planstraße gibt es eine geringfügige Entlastung, die Belastung bleibt sehr hoch. Die beiden Knotenpunkte der Rüdeshheimer Straße befinden sich absolut an der Leistungsgrenze. Zusätzlicher Verkehr aus den neuen Quartieren kann nur noch teilweise aufgenommen werden, der Großteil muss über die Planstraße abgewickelt werden.</p>
<p>Ist zu erwarten, dass sich Verkehr auf der Heidelberger Straße aus Richtung Eberstadt über die Planstraße in Richtung Innenstadt bewegt und damit die Kreuzung Heidelberger/Landskronstraße umfahren wird?</p>	<p>Durch den zukünftigen Wegfall des Linksabbiegers in der Heidelberger Straße aus Richtung Süden, werden diese Verkehr zwangsläufig auf die Planstraße verlagert. Dies ist erforderlich, um den KP Heidelberger Straße/Landskronstraße leistungsfähig zu halten.</p>
<p>Kann man nicht alternativ die Heimstättensiedlung an die Karlsruher</p>	<p>Diese Alternative würde für die Anbindung der beiden Quartiere nichts bringen.</p>



<p>Str. anbinden?</p>	
<p>Wird durch eine neue Straße nicht grundsätzlich neuer Verkehr erzeugt?</p>	<p>Zusätzlicher Verkehr entsteht nur durch die Verkehre aus den beiden neuen Quartieren. Eine Verteilung der Verkehre über das neue Straßennetz ist üblich und berücksichtigt.</p>
<p>Wird in der Planstraße Tempo 30 angeordnet werden?</p>	<p>Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht grundsätzlich eine innerörtliche Geschwindigkeit von 50 km/h vor. Sie eröffnet in der derzeitigen Fassung nur restriktiv Möglichkeiten für Geschwindigkeitsreduzierungen. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt wird aber, dort wo es rechtlich möglich ist, einen Antrag auf die Genehmigung von Tempo 30 bei der zuständigen Oberen Straßenverkehrsbehörde beantragen. Für die Planstraße wird dies geprüft werden.</p>
<p>Gibt es weitere Möglichkeiten, den „Fließwiderstand“ zu erhöhen, damit möglichst wenige Autofahrer die Planstraße nutzen?</p>	<p>Die Planstraße wird gebaut, damit die Verkehre aus den neuen Quartieren abfließen können und die bereits heute an der Leistungsfähigkeitsgrenze liegenden Straßenabschnitte und Knotenpunkte entlang der Rüdeshheimer Straße und Landskronstraße entlastet werden. Eine Erhöhung des Fließwiderstands wäre also kontraproduktiv.</p>
<p>Wird es einen Rad- und Fußweg für die Nutzer der Kleingartenanlage auf der ganzen Länge geben?</p>	<p>Ein Fuß- und Radweg wird es bis zur Zufahrt der Kleingartenanlage geben.</p>
<p>Wie kann die Straße von Fußgängern gequert werden, um auf den anschließenden Waldweg Richtung Süden zu kommen?</p>	<p>In allen Varianten ist eine Verkehrsinsel zur Querung der Planstraße für Fußgänger und Radfahrer auf der Höhe zwischen Kleingärten und Wohnbebauung und Anschluss an den Wirtschaftsweg (Radfernweg) in Richtung Süden vorgesehen. Eine signalisierte Querung gibt es direkt an der Einmündung zur Heidelberger Straße.</p>
<p>Wie soll die Planstraße an die Heidelberger Str. angebunden werden? Die Einfahrt ist jetzt schon sehr schmal von der Heidelberger Str. aus. Diese Kreuzung mit Radweg und Straßenbahndreieck ist auch ein besonderer Verkehrsknotenpunkt.</p>	<p>Der Knotenpunkt Planstraße (heutige Franklinstraße) / Heidelberger Straße / Cooper Straße wird komplett umgestaltet. Zur verkehrssicheren Führung aller Verkehrsarten, Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie zu einer leistungsfähigen Abwicklung aller Verkehr wird der heutige große Versatz durch Verlegung der Cooperstraße in Richtung Süden</p>





	<p>beseitigt.</p> <p>Es ist ein neuer Knotenpunkt mit Anbindung der Planstraße und Cooperstraße geplant. Dieser wird entsprechend der zu erwartenden Verkehrsströme mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.</p>
<p>Welche Rückwirkungen hat der Bau der Planstraße auf die Straßenbahnhaltestelle Marienhöhe am Eingang der Franklin-Straße – muss diese verlegt / neugestaltet werden?</p>	<p>Die Umplanung der Haltestelle „Marienhöhe“ findet im Rahmen des Projekts „Anbindung Ludwigshöhviertel“ statt.</p>
<p>Wo wird die Autoinfrastruktur im Gegenzug zurückgebaut, wenn hier eine neue Straße gebaut werde?</p>	<p>Die Planstraße wird nicht als Ersatz für eine andere Straße gebaut. Die Planstraße ist für die Erschließung der beiden Quartiere aufgrund heutiger Leistungseingänge im bestehenden Straßennetz (insbesondere an den beiden Knotenpunkten entlang der Rüdesheimer Straße) erforderlich. Ohne die Planstraße kann die Erschließung der beiden neuen Quartiere nicht gesichert werden.</p>
<p>Sind die Varianten mit Hessenmobil abgestimmt?</p>	<p>Hessen mobil war und ist kontinuierlich in den Prozess eingebunden, da die Planstraße an eine Bundesstraße (B3) anschließt.</p>



## Inanspruchnahme von Wald

<p>Der Westwald soll Bannwald werden, gilt das in dem Bereich nicht? Ist dieser Bereich in der Bannwaldeinzeichnung ausgenommen worden?</p>	<p>Der Vorschlag zur Ausweisung des Bannwaldes wurde vom Magistrat beschlossen und wird nach der noch nicht erfolgten Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung dem Regierungspräsidium (Obere Forstbehörde) vorgelegt. In diesem Vorschlag verläuft die Bannwaldgrenze südlich des Planungs-Korridors der geplanten Straße.</p>
<p>Wo kann man die Bannwaldzeichnung einsehen?</p>	<p>Die Magistratsvorlage zum Vorschlag der Bannwaldausweisung gegenüber dem RP Darmstadt wurde am 13.01.2021 im Magistrat beraten bzw. beschlossen. Eine Befassung der Stadtverordnetenversammlung ist im Mai 2021 geplant. Die Vorlage inklusive Pläne ist im Parlamentssystem einsehbar.</p>
<p>Wie viele Quadratmeter Wald und wie viele Bäume müssen für die Vorzugsvariante 3 (incl. Sicherheitsstreifen) weichen müssen und wohin werden diese verpflanzt?</p> <p>Zerstört nicht jede Zerschneidung des Waldes ein sehr viel größeres Stück Wald, gerade bei einem Wald, der ohnehin schon schwer geschädigt ist?</p>	<p>Bei Variante 3 vermindert sich die zusammenhängende Waldfläche um ca. 12.500 qm. Davon kann eine Gehölzinsel (heutiger Waldsaum) von ca. 3.000 qm erhalten werden. Etwa 5.200 qm Waldfläche werden als künftige Straße versiegelt. Rund 4.300 qm heutiger Wald werden als Böschungen und sonstige Randflächen mit Gehölzen und Wiese neu angelegt. Eine Verpflanzung einzelner Waldbäume ist aufgrund des sehr schlechten Waldzustandes in diesem Bereich nicht sinnvoll weiterhin sind Verpflanzungen aus einem Waldverbund heraus grundsätzlich nicht erfolgsversprechend.</p> <p>Jede Zerschneidung und jede Inanspruchnahme von Waldflächen ist für das Ökosystem Stadtwald schädlich. Damit die negativen Auswirkungen auf den Wald aus bioökologischer Sicht möglichst gering bleiben, wurde eine Variante bevorzugt, die möglichst auf vorhandene Teile der Straße zurückgreift und sich nah an den vorhandenen Siedlungsrand (Lincoln-Siedlung und Kleingärten) anfügt (unter Beibehaltung</p>



	eines ökologisch wertvollen Gehölzstreifens).
Wie habe sich der Waldbestand seit 2015 verändert?	Der bereits vorgeschädigte Wald wurde durch die trockenheißen Sommer 2018-2020 zusätzlich sehr stark belastet. Die Bestandsbaumarten (Kiefer, Buche, Winterlinde) sind durch den Klimawandel (Hitzeperioden und gleichzeitige Trockenheit) bereits stark geschädigt. Die vorhandenen Eichen sind – wie in anderen Waldbereichen auch – in besserem Zustand. Sie sind in diesem Waldbereich aber nur gering vertreten.
Eingriffe in den Wald müssen ausgeglichen werden. Gibt es überhaupt Ausgleichsfläche bzw. wo soll sie liegen? Sie kann gerne auch größer als der Verlust sein.	Eingriffe in den Wald müssen in zweifacher Hinsicht ausgeglichen werden: Als Neuanpflanzung einer entsprechend großen Waldersatzfläche und als Ausgleich von Biotopwertverlusten. Es liegt noch keine Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung vor und daher sind noch keine Ausgleichsflächen definiert. Dies geschieht erst in der nächsten Planungsphase.
Wie unterscheiden sich die Varianten im Hinblick auf den Eingriff in den Wald?	Variante 3 wird mehr zusammenhängende Waldfläche zerschneiden als die Varianten 1 und 2. Allerdings wird durch das Abrücken der Planstraße von den Kleingärten der Lärmschutzwall mit seinem dichten Gehölzbewuchs vollständig erhalten und aus dem relativ gut entwickelten Waldsaum im Nordwesten entsteht eine Gehölzinsel. Beide sind wertvolle Biotopstrukturen. Ihre Erhaltung ist ein Vorteil der Variante 3. Er ist allerdings mit einem etwas höheren Verlust an stark geschädigter Waldfläche verbunden.
Wird die Artenschutzuntersuchung veröffentlicht?	Ja, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden alle Unterlagen offengelegt.



## Auswirkungen auf die Nachbarschaft

Wie nahe wird die Straße an den Häusern vorbeilaufen?	An der engsten Stelle ist man ca. 30 Meter von den Häusern entfernt
Gibt es einen Mindestabstand zwischen Straße und Wohnhaus?	Einen Mindestabstand bei Neubau gibt es nur bei Autobahnen und Bundesstraßen. Hier handelt es sich um eine „anbaufreie Hauptverkehrsstraße im Vorfeld bebauter Gebiete“ (Planung gemäß RASt – Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen). Die Abstände und die daraus resultierenden Maßnahmen werden in einem Schallgutachten betrachtet.
Ist die Überlagerung von Lärm aus Autobahn, Bundesstraße, Schiene und Planstraße betrachtet worden, mit welchem Ergebnis insbesondere für die höheren Etagen in der Franklin-Straße?	Es wurde ein Schallgutachten erstellt. Dort sind alle Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung dargestellt.
Unterstützt die Stadt die Einwohner beim Einfordern von Mietminderung wegen Baulärm?	Das Thema Baulärm wird bzw. muss im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgearbeitet werden.
Sind Lärmschutzmaßnahmen, etwa eine Lärmschutzwand, geplant?	Lärmschutz ist im Bebauungsplan schon integriert. Die Planstraße ist dabei berücksichtigt. Es sind keine zusätzlichen Lärmschutzwände geplant
Wo können die Anwohner*innen parken, wenn die Flächen an der Franklinstraße wegfallen?	Das Parken entlang der Franklinstraße wird bereits heute bewirtschaftet. Diese Stellplätze stehen für Besucher des Quartiers zu Verfügung. Für die Bewohnerschaft der Lincoln-Siedlung stehen die Mehrzahl der Stellplätze in fünf Sammelgaragen zu Verfügung sowie ein kleiner Anteil in wohnungsnahen Bereichen.
Was ist mit den Parkplätzen für die Kleingärtner?	Der vorhandene Parkplatz in der Kleingartensiedlung bleibt bestehen.
Fallen Kleingärten oder Kleingartenflächen bei einer der Varianten weg?	Die Kleingärten sind flächenmäßig nicht betroffen und bleiben erhalten.



### Konkreter Variantenvergleich

Wie sind die Bewertungsziffern für die Varianten in den einzelnen Kategorien zustande gekommen: Subjektiv nach Bauchgefühl oder gab es Experteneinschätzungen?	Die Bewertungsmatrix ist von dem beauftragten Ingenieurbüro aufgestellt worden. Darin fließen die langjährigen Erfahrungen der Experten mit ein.
Wieso ist die Variante 5 teurer als Variante 1 und 2?	In Variante 5 gibt es mehr Straßenfläche als in den beiden anderen Varianten. Ebenso erfolgt dort mehr Eingriff und es werden mehr Erdmassen bewegt.
Welche Variante steht im Widerspruch zur Ausweisung Bannwald ?	Die Varianten 1-3 liegen außerhalb der vorgeschlagenen Bannwaldgrenze. Variante 4 und 5 würden mit der südwestlichen Auffahrt den vorgeschlagenen Bannwaldbereich anschneiden.



## Förmliche Verfahren und frühzeitige Information

<p>Welche Rechtsgrundlage verpflichtet die Stadt, die Planstraße zu bauen?</p>	<p>Grundlage ist die Rahmenplanung Bessungen-Süd, die 2010/2011 in einem breit angelegten Planungs- und Beteiligungsprozess entwickelt wurde und in dem sich die Bürgerinnen und Bürger aktiv einbringen konnten. Diese – von der Stadtverordnetenversammlung im Juni 2011 beschlossene - Rahmenplanung bilden die Grundlage für die Vorgaben zum Wettbewerb „Ehemalige Cambrai-Fritsch-Kaserne/Jefferson-Siedlung“ (heute Ludwigshöhviertel), für den Bebauungsplan S 25 Lincoln-Siedlung (der dann durch den Bebauungsplan S25.1 ersetzt wurde) sowie für den städtebaulichen Vertrag zur Entwicklung der Lincoln-Siedlung.</p> <p>Mit dem ursprünglichen Bebauungsplan S 25 - Lincoln-Siedlung - wurde die städtebauliche Ordnung für die Entwicklung des Wohngebietes Lincoln-Siedlung mit ca. 1.600 Wohneinheiten sowie die notwendigen Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Grundschule und Kindertagesstätten gesichert.</p> <p>Parallel zum Bebauungsplan S 25 wurde auch die Einschränkungs- und Verzichtssatzung mit einem Stellplatzschlüssel von 0,4-0,8 Stellplätze / Wohneinheit verabschiedet =&gt; Grundlage für einen red. Modal-Split-Ansatz in Lincoln (wurde in 2016 auf 0,65 Stellplätze / Wohneinheit festgeschrieben). Diese Zielsetzungen des Bebauungsplans S 25 wurden in den Bebauungsplan S 25.1 übernommen mit der Ausnahme, dass die Anzahl der realisierbaren Wohneinheiten um bis zu 400 erhöht und die Infrastruktur entsprechend angepasst wurde; der B-Plan S 25.1 ersetzt also den B-Plan S 25.</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan S 25.1, die dem Satzungsbeschluss vom 03.12.2019 durch die Stadtverordnetenversammlung zu Grunde lag, wurde zum Thema Notwendigkeit folgendes festgehalten:</p>
--	---



	<p>„Im November 2011 wurde der Ergebnisbericht „Verkehrsuntersuchung zur Entwicklung der Konversionsflächen im Süden der Wissenschaftsstadt Darmstadt – Verkehrstechnische Betrachtungen“ vorgelegt, der Grundlage der weiteren Rahmenplanung war. Im Januar 2017 wurde, auch als Grundlage für die Änderung des Bebauungsplanes S 25, eine Aktualisierung durchgeführt und ergänzende Szenarien betrachtet. Als Ergebnis dieser Untersuchungen wurde festgehalten, dass die Entwicklung der Konversionsflächen (Lincoln-Siedlung und Cambrai-Fritsch-Kaserne/Jefferson-Siedlung) in der beabsichtigten Größenordnung nur mit Realisierung der südlichen angedachten „Planstraße“ zwischen der B 3 (Karlsruher Straße) und der Heidelberger Straße sowie einem Ausbau der Rüdesheimer Straße zwischen Heidelberger Straße und Karlsruher Straße erfolgen kann.“</p>
<p>Den Bebauungsplan habe ja aber die Stadt selbst erstellt. Deshalb nochmal die Frage: Welche Rechtsgrundlage verpflichtet die Stadt, die Planstraße zu bauen?</p>	<p>Die Planstraße ist zur Erschließung der Bebauungsplangebiete notwendig. Ein Bebauungsplan kann nur dort aufgestellt und verabschiedet werden, wo auch die Erschließung gesichert ist. Ohne Erschließung gibt es keinen Bebauungsplan.</p>
<p>Wann ist der geplante Baubeginn?</p>	<p>Der Baubeginn kann erst erfolgen, wenn Baurecht geschaffen wurde. Mit dem Planfeststellungsbeschluss, das heißt nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens, liegt Baurecht vor. Danach können die Ausschreibungsarbeiten für die Baumaßnahme erfolgen. Die Bauarbeiten hängen auch von anderen Baumaßnahmen im Stadtgebiet ab.</p>
<p>Warum werden die baulichen Veränderungen in dem Gebiet (z.B. Straßenbahnhaltestelle, Ludwigshöhviertel etc.) nicht gemeinsam mit der Planstraße betrachtet?</p>	<p>Die genannten baulichen Maßnahmen werden gemeinsam und im Zusammenhang betrachtet. Unmittelbar örtlich zusammenhängende Baumaßnahmen werden dabei zu einem Projekt zusammengefasst, wie die Durchbindung der Straßenbahn und die</p>



	<p>Verlegung der Cooperstraße. Die Planstraße ist davon örtlich unabhängig.</p>
<p>Warum gibt es keine Umweltverträglichkeitsprüfung, in der auch eine Nullvariante geprüft werden muss?</p>	<p>In den verkehrstechnischen Untersuchungen wurde auch eine Nullvariante untersucht. Die Untersuchungen haben ergeben, dass die vorhandenen, derzeit schon teilweise überlasteten Knotenpunkte, keinen weiteren Verkehr aus den beiden Konversionsflächen aufnehmen können. Die Erfordernis der Planstraße wird damit belegt.</p> <p>Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist unter Verweis auf das Hessische Straßengesetz nicht erforderlich, auch unter kumulativer Betrachtung des östlich der Heidelberger Straße liegenden Abschnittes zum Ludwigshöhviertels. Um dies zu veranschaulichen sei darauf hingewiesen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfungen z.B. nach dem Hessischen Straßengesetz erforderlich wäre , wenn eine 4-Spurigen Straße ab einer Baulänge von 10 km geplant würde, oder ein Landschaftsschutzgebiet auf einer Länge von mindestens 5 km berührt würde. Von diesen Werten ist man bei der Anschlussstrecke zwischen Ludwigshöhviertel und Karlsruher Straße weit entfernt. Auch sind die naturräumlichen Bestandsqualitäten des Eingriffsortes und die Empfindlichkeiten im Gebiet selbst und im Umfeld als eher mäßig hoch einzuordnen. Es werden keine besonderen kulturräumlichen, historischen oder archäologischen Bereiche durch die Planung beeinträchtigt.</p> <p>Dieser Abwägungsprozess wird im Planfeststellungsverfahren dargelegt.</p>





	<p>Da es aber unabhängig von diesen formalen Regelungen möglich ist eine freiwillige UVP durchzuführen, möchte die Wissenschaftsstadt Darmstadt davon Gebrauch machen und damit das Planverfahren im Hinblick auf die Darlegung von Umweltauswirkungen stärker unterfüttern und Transparenz schaffen. Hierzu soll auch die Erarbeitung einer Klimarelevanz-Untersuchung (CO2/Stadtklima) dienen.</p>
<p>Wird das Parlament letztendlich über die entsprechende Variante abstimmen?</p>	<p>Nach Abschluss der Vorplanung wird es eine Magistratsvorlage zum Beschluss einer Vorzugsvariante geben. Diese Vorlage wird dann auch der Stadtverordnetenversammlung zu abstimmen vorgelegt werden.</p>
<p>Warum wird zuerst (das Quartier) gebaut und erst im Nachhinein das Problem der verkehrlichen Anbindung in Angriff genommen?</p>	<p>Die verkehrstechnische Untersuchung zur Erfordernis der verkehrlichen äußeren Erschließung wurde bereits im Zuge der Rahmenplanung 2011 erstellt. Mit den konkreter werdenden Planungen für Lincoln und das Ludwigshöhviertel wurden die Verkehrsuntersuchungen fortgeschrieben und aktualisiert (letzter Stand 2019/2020).</p> <p>Die Realisierung der Maßnahmen erfolgt nach Erfordernis und zeitlichem Bedarf. Die Planung der Quartiere berücksichtigt bereits den Endzustand.</p>
<p>Welche Funktion hat ein Planfeststellungsverfahren?</p>	<p>Das Planfeststellungsverfahren ist das Genehmigungsverfahren für Infrastrukturvorhaben, die eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Interessen berühren. Es ist u.a. vorgeschrieben für den Bau und die Änderung von Straßen (z.B. Autobahnen), Schienenwegen (Eisenbahnen und Straßenbahnen) usw. Im Verfahren findet eine umfassende Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange statt.</p> <p>Am Ende des Verfahrens steht ein Planfeststellungsbeschluss, der das Planfeststellungsverfahren abschließt;</p>



	<p>sozusagen die Baugenehmigung für das Vorhaben.</p>
<p>Sollte man sich auf Pläne berufen, die verabschiedet wurden, als Klimawandel und Bannwaldausweisung noch nicht so drängend gewesen sind? Der Rahmenplan ist von 2011, der Bebauungsplan für die Lincoln-Siedlung von 2015, die höchste Priorität für den Klimaschutz von 2019 und das Leitbild Wald von 2021. Vielleicht ist eine neue Beurteilung der Pläne möglich und sinnvoll.</p>	<p>Der für Lincoln geltende Bebauungsplan S25.1 ist im Dezember 2019 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden. Dieser ersetzt den Bebauungsplan S25 aus 2015. Das beiden Quartieren zugrunde liegende Mobilitätskonzept geht von einem reduzierten Stellplatzschlüssel und einem umfangreichen Angebot von Mobilitätsalternativen zum (eigenen) Auto aus. Der Modal-Split-Ansatz der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner geht von einem MIV-Anteil von 27 % aus. Das ist in etwa der der Ziel-Modal-Split für das Jahr 2030, der im Rahmen der Mobilitätswende stadtweit erreicht werden soll. Somit sind beide Quartiere in Bezug auf die Mobilitätsabwicklung Modellquartiere, mit dem Ziel der Übertragbarkeit auf die übrigen Stadtteile.</p> <p>Doch trotz dieser Maßnahmen und trotz der Tatsache, dass die Stadt konsequent das Ziel verfolgt, den Umweltverbund zu stärken, attraktiver zu gestalten und dabei sowohl die Mobilität in der Stadt und ihren Quartieren, aber auch die Verbindungen mit der Umlandregion im Blick zu haben verfolgt, bedarf es bei zwei neuen Wohnquartieren, in denen künftig mindestens 8.000 Menschen leben eine dazugehörige Infrastruktur. Die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrsuntersuchungen, die stetig in den letzten Jahren – zuletzt 2019/ 2020 - aktualisiert wurden, sagen aus, dass trotz dieser ambitionierten Ansätze die Planstraße erforderlich ist, da die vorhandene Straßeninfrastruktur den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen kann und die Entwicklung der Konversionsflächen in der beabsichtigten Größenordnung nur mit Realisierung der „Planstraße“ südlich Lincoln sowie einem Ausbau der Rüdeshheimer Straße zwischen Heidelberger Straße und Karlsruher Straße erfolgen kann.</p>



Die SPD sagt, sie habe nichts von dieser Planstraße gewusst. Diese tauche lediglich in älteren Magistratsvorlagen auf, ohne auf die Dimension, die Folgen oder auch nur einen Trassenkorridor einzugehen. Dagegen nennt ein anderer Teilnehmender die Stelle im Parlamentsinformationssystem aus dem Jahr 2019, das die Straße sehr deutlich zeige.

Die Planstraße ist Bestandteil der Rahmenplanung und wurde entsprechend in der Magistratsvorlage benannt. In den offengelegten Bebauungsplänen zur Lincoln-Siedlung ist die Planstraße nachrichtlich dargestellt.