

Stellungnahme der IGAB zum Bebauungsplan A17.2 (Merck-Ost)

0. Vorbemerkung und Grundlagen

Für das östlich der Frankfurter Straße liegende Betriebsgelände der Firma Merck besteht seit 1978 der rechtskräftige Bebauungsplan A 17. Am 10.04.2014 hat die Darmstädter Stadtverordnetenversammlung die Aufstellung des Bebauungsplanes A 17.2 zur Änderung des Bebauungsplanes A 17 beschlossen, um der Firma Merck die hier geplanten Entwicklungen zu ermöglichen (Magistratsvorlage 2014/0073). Zur frühzeitigen Beteiligung u.a. der Öffentlichkeit ist für das Plangebiet A 17.2 ein städtebaulicher Rahmenplan und für das mittlere Teilgebiet (A 17.2.1) ein Bebauungsplanvorentwurf erstellt worden (Magistratsvorlage 2015/0341).

Nach dem Nutzungskonzept der städtebaulichen Rahmenplanung ist es u.a. Ziel, im Bereich des Emanuel-Merck-Platzes die Frankfurter Straße durch Umgestaltung zu entschleunigen, um eine stärkere Verknüpfung der Ost- und Westteile des Werkgeländes zu ermöglichen. Anhand der in der Magistratsvorlage 2015/0478 zusammengestellten Unterlagen zu einer entsprechenden Umgestaltung der Frankfurter Straße hat die Darmstädter Stadtverordnetenversammlung die Beauftragung der erforderlichen Entwurfsplanung beschlossen.

Der nachstehende Entwurf für eine Stellungnahme zum Bebauungsplan A 17.2 basiert auf diesen Unterlagen, die bis heute nicht geändert wurden.

1. Stadtentwicklung und Städtebau

1.1 Öffentliches Interesse

Planungen und Maßnahmen der öffentlichen Hand haben sich ausschließlich am Gemeinwohl zu orientieren. Es wird weder ein öffentlicher Platz nördlich des Nordbahnhofes benötigt, noch ist ein Umbau der Frankfurter Straße als eine Haupteinfahrtsstraße der Stadt notwendig und es steht auch nicht die Entstehung eines aus öffentlichem Interesse förderungswürdigen Flächenkunstwerkes an. Die Entwicklung einer Firmenzentrale der Firma Merck am Darmstädter Standort ist ausschließlich ein privates Vorhaben und bedarf lediglich der Steuerung aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht sowie der Belange von Natur und Landschaft.

Für die Entwicklung eines repräsentativen Platzes als Kern der neuen Firmenzentrale besteht kein öffentlicher Bedarf weder aus städtebaulicher noch kultureller Sicht. Der Platz enthält keiner Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung und der Platz ist auch nicht für öffentliche Veranstaltungen vorgesehen. Lediglich das interessante Gestaltungsprojekt im Bereich des Emanuel-Merck-Platzes mit dem von TOPOTEK 1 geplanten platzgroßen Display wäre ggf. als wichtiges Kunstwerk zu bewerten gewesen, und das Vorhaben hätte damit durchaus im öffentlichen Interesse sein können. Da man jedoch keinen Weg sieht, wie eine solche Platzfläche als großflächiges Display dauerhaft stabil hergestellt werden kann, wird es nicht realisiert werden. Die Firma Merck hat in Gesprächen und Bildveröffentlichungen (DE 02.09.2015 und DE 26.11.2015) deutlich gemacht, dass das Projekt nicht realisiert wird. Damit ist aber auch mit dem Anliegen, ein bedeutendes Kunstwerk zu schaffen, die geplante Einbeziehung von Verkehrsflächen zugunsten von Display-Streifen entfallen. Somit ist es auch nicht mehr notwendig, den Abschnitt der Frankfurter Straße im Bereich des Emanuel-Merck-Platzes in die großräumige Platzgestaltung zu integrieren, wie es mit dem Streifenmuster aus Verkehrs- und Zwischenstreifen gedacht war, das aus

der Display-Planung herrührte. Entfallen ist damit auch das Anliegen, den Straßenabschnitt auf zwei Spuren zurückzubauen. (Details auf der Homepage von M. Siebert www.homersheimat.de).

1.2 Regionalplan

Die übergeordneten Planungsvorgaben des Regionalplanes Südhessen 2010 stellen mit planerischer Absicht im östlichen Bereich entlang der Frankfurter Straße die Flächen als Vorranggebiet Siedlung dar. Der Regionalplan wurde in Kenntnis der aus einer brisanten Gemengelage resultierenden Interessenkonflikte bezüglich der angrenzenden Flächennutzungen verabschiedet mit dem Ziel, hier im Grenzbereich einen Ausgleich zu schaffen. Eine Wohnnutzung ist mittelfristig durchaus realisierbar. Viele Menschen wohnen bereits im unmittelbaren Umfeld von Merck. Eine Anstrengung zum Abbau dieses Nutzungskonfliktes wird jedoch leider von der Fa. Merck nicht betrieben. Ein Flächenaustausch von Siedlung zu Gewerbe widerspricht den Zielen des Regionalplanes und kommt aus regionalplanerischen Gründen nicht zum Tragen. Die landesplanerische Zielsetzung muss nach wie vor ein Interessenausgleich und eine Befriedung der hier konkurrierenden Nutzungen sein. Ein Flächentausch zu Lasten des Wohnsiedlungszweckes widerspricht diesem Ziel der Regional- und Landesplanung. Der bestehende Flächennutzungsplan der Stadt Darmstadt vom 01.04.2006 widerspricht in diesem Bereich dem Regionalplan von 2010 und muss an diesen entsprechend angepasst werden mit der Maßgabe, dass der vorhandene Störfallbetrieb Merck alle Maßnahmen zur Reduktion der Störungen realisiert. Hier hat die Stadt Darmstadt einen Planungskonflikt und eine Bringschuld.

1.3 Lage in der Gesamtstadt

In dem Bebauungsplanentwurf und dem städtebaulichen und freiraumplanerischen Rahmenplan beigefügten textlichen Teil „Allgemeine Ziele und Zweck der Planung“ wird bereits bei den Grundlagen ein elementarer Fehler in der Pos. 1.2 Lage in der Gesamtstadt begangen:

- Das Werksgelände der Fa. Merck ist mitnichten das nördliche „Einfallstor Darmstadt“, sondern dieses liegt eindeutig im Norden Arheilgens, im Bereich des zukünftigen Standortes der freiwilligen Feuerwehr.

Auch ist das Plangebiet nicht die Erweiterung des Werkgeländes über die Frankfurter Straße hinweg Richtung Osten, sondern vielmehr bestand hier bereits über Jahre eine suboptimal genutzte Fläche des Betriebsgeländes der Firma Merck. Die Firma Merck musste zu einer optimalen Nutzung dieser Flächen durch Bürgerbegehren bewegt werden. Die Frankfurter Straße war auch nie Teil des Werkgeländes, wie jetzt der Anspruch formuliert wird, sondern bestand schon Anfang des 20. Jahrhunderts und damit vor der Grundsteinlegung für das neue Werksgelände westlich der Straße.

1.4 Eigentumsverhältnisse

In Punkt 1.4 Eigentumsverhältnisse wird dargelegt, dass sich die Flächen zum Großteil im Besitz der Firma Merck befinden; Ausnahmen hiervon seien nur die Grünflächen im Osten (Stadt) und die Flächen der Straßenbahnwendeschleife (Heag Mobilo), sowie die privaten Wohnbauflächen entlang der Maulbeerallee. Es wird vergessen, dass alle öffentlichen Straßen – insbesondere die Frankfurter Straße und die Maulbeerallee im Besitz der öffentlichen Hand und somit im Besitz der Bürger der Stadt sind. Es scheint, als würde bereits hier die Stadtplanung die öffentlichen Flächen an die Firma Merck abgetreten haben.

1.5 Art der baulichen Nutzung

Im städtebaulichen Konzept wird als Nutzungsziel für den Geltungsbereich hervorgehoben, dass hier ein Schwerpunkt für Dienstleistung entstehen soll, auf die Ansiedlung störender Gewerbes wird verzichtet. Die damit einhergehende Umverteilung von Nutzungen auf dem westlichen Werksgelände wird nicht thematisiert, auch nicht ob das Störpotential des Werkes reduziert oder in der Mitte konzentriert wird. Es erweckt den Eindruck als würde über die Thematisierung der Nutzungsumverteilung ein Freibrief für die totale Entscheidungshoheit der Fa. Merck für ihr Werksgelände und die Umgebungsnutzungen erteilt. Es ist nicht nachvollziehbar, dass das Prestigeziel eines Unternehmens der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und dem Wohl der Allgemeinheit dient, wie im § 1 des Baugesetzbuches gefordert wird. Absehbar ist jedoch eine städtebauliche Brache, genannt Emanuel-Merck-Platz, die das städtebauliche Stilmittel einer Agora oder eines Platzes fehlinterpretiert.

Die Entwicklung weiterer Gebäude und Parkieranlagen werden von einem werksinternen Bedarf abhängig gemacht; so werden Städtebau und Stadtraumbildung an private Entscheider abgetreten.

1.6 Stadträumliche Aspekte

Der sogenannte Emanuel-Merck-Platz ist in seiner Ausformung mit 130 x 65 Meter bzw. 180 Meter und einer räumlichen Anlage mit fehlenden Platzwänden alles andere als eine kommunikative Mitte. Der sogenannte Platz stellt sich als eine städtebauliche Restfläche dar, die in dieser Form allen stadträumlichen Vorstellungen einer Mitte widerspricht. Die fehlenden seitlichen Platzwände und die unterschiedlichen Höhenentwicklungen vermitteln eher den Charakter eines Aufmarschplatzes als an eine neuzeitliche Interpretation eines Forums im klassischen römischen Sinne.

Nicht nur, dass die Platzgestaltung, die den Anspruch hat, ein Bindeglied zwischen östlichem und westlichem Werksgelände zu sein, durch die Grenze des Geltungsbereiches des Bebauungsplan-Entwurfes geteilt ist und somit leider nicht in Gänze beurteilt werden kann, sondern auch das Fehlen eines stadträumlichen Gesamtkonzeptes wird dadurch deutlich, dass die Einmündung in das östliche Werksgebiet über die „kleine Frankfurter Straße“ einen größeren Ausbau erfährt als die Hauptverkehrsstraße und Nord-Süd-Achse Frankfurter Straße. Hier werden unterschiedliche Interessen und Ansprüche deutlich.

2. Individualverkehr

2.1 Notwendigkeit der Umgestaltung

Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplan-Entwurfes A 17.2, der im September letzten Jahres der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, ist auch die gesamte Verkehrsfläche der Frankfurter Straße. Wie unter 3.1. der offengelegten Unterlagen ausgeführt wird, ist es ein Ziel der Stadtplanung, „die Frankfurter Straße durch die Umgestaltung zu entschleunigen“. Und wie inzwischen klar wurde, ist mit dem Begriff „die Umgestaltung“ gemeint, die derzeit vier Fahrspuren für den KFZ-Verkehr zwischen Maulbeerallee und der südlicher Zufahrt zum Merck-Parkplatz auf zwei Spuren zurückzubauen. Begründet wird diese Maßnahme mit einer stärkeren Verknüpfung der Ost- und Westteile des Werksgeländes, damit die öffentliche Wahrnehmung und die Attraktivität des Arbeitgebers Merck nachhaltig gestärkt werden. Es ist nicht nachvollzieh-

bar, dass dieses Prestigeziel eines Unternehmens der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und dem Wohl der Allgemeinheit dient, wie im § 1 des Baugesetzbuches gefordert wird.

Die städtebauliche Analyse zur verkehrlichen Erschließung stellt die Frankfurter Straße als leistungsfähige innerstädtische Hauptverkehrsstraße dar, die die äußere Erschließung des Plangebietes gewährleistet. Es verwundert, dass im folgenden Verkehrskonzept diese innerstädtische Hauptverkehrsstraße als untergeordnete Anliegerstraße rückgebaut werden soll. Für diesen geplanten Umbau besteht aus verkehrlicher Sicht kein öffentlicher Bedarf. Die Verkehrsanlagen und Flächen sind im Bereich vor Merck ausreichend und in einem guten Zustand. Die Straßenverkehrsfläche ist ausreichend, die notwendigen Flächen für Fußgänger und Radfahrer ebenso. Die beiden Straßenbahnhaltestellen liegen optimal zu den Zugängen zu dem Betriebsgelände und eine sichere Querung der Straße zu den Haltestellen ist durch die bestehenden Ampelanlagen gewährleistet. Mängel bei der Straßenoberfläche können behoben werden in Nachfolge des geplanten Kanalneubaus.

Fast alle die Frankfurter Straße vor Merck benutzenden Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge haben das Ziel, möglichst schnell voranzukommen. Der geplante Rückbau von bis vor einem Jahr noch vier Fahrspuren auf zwei Spuren hätte sicher zur Folge, dass ein zügiges Vorankommen nicht mehr möglich ist und es in Spitzenstunden, aber auch bei langsamen Fahrzeugen und bei Fahrzeugpannen zu Staus im Norden bis in die Arheilger Ortslage und weit bis in den Süden hinein kommt. Der Entwurf für den Bebauungsplan A 17.2. dient nicht einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung und dem Wohl der Allgemeinheit.

2.2 Verkehrsbedarf

Das aus dem Konzept des großräumigen, repräsentativen Emanuel-Merck-Platzes entwickelte Anliegen, die Verkehrsflächen im Bereich der Frankfurter Straße weitestgehend zu reduzieren, wurde mit Daten einer von Merck in Auftrag gegebenen Verkehrszählung begründet, die beweisen soll, dass für den Kfz-Verkehr vier Fahrbahnen nicht mehr benötigt werden und zwei Fahrspuren ausreichen. Die dem entsprechenden Gutachten von R+T zugrundeliegenden Verkehrsdaten beruhen jedoch auf einer Verkehrszählung im Sommer und an nur einem Tag. Erhöhtes Aufkommen im Kfz-Verkehr in den Herbst- und Wintermonaten, in denen der in der Frankfurter Straße bestehende starke Radverkehr fast zum Erliegen kommt, bleibt unberücksichtigt, zumal viele Radfahrer dann nicht auf den teuren, unflexiblen öffentlichen Nahverkehr umsteigen. Dieses Vorgehen, mit Daten einer einzigen Verkehrszählung als Grundlage langfristig wirkende Entscheidungen zu operieren, ist zudem mit einer auf längerfristige Entwicklung angelegten Stadtplanung unvereinbar. Darmstadt zählt zu den Boom-Citys Deutschlands. Die Einwohnerzahl ist allein zwischen 2010 und 2015 um 11.000 gestiegen und soll nach Prognosen im nächsten Jahrzehnt auf über 160.000 Einwohner steigen. 10.000 neue Wohnungen werden benötigt und dies wird nur möglich sein, durch Wohnungsverdichtung und Entwicklung neuer Wohn- und Gewerbegebiete vor allem im Norden von Darmstadt. Die Entlastung des Darmstädter Nordens von Flugverkehr muss auch aus diesen Gründen durchgesetzt werden. So wird auch die Frankfurter Straße, die für den Autoverkehr die einzige direkte Verbindung aus den nördlichen Stadtteilen und den nördlichen Nachbargemeinden in die Innenstadt ist, in Zukunft viel mehr Verkehr aufnehmen müssen, denn die Stadt ist auf eine Verdichtung und die Entwicklung neuer Baugebiete im Darmstädter Norden angewiesen. Daher sind Verkehrsplanungen ohne qualifizierte

Prognosen und Abstimmung mit den räumlichen Entwicklungen für langfristig angelegte Entscheidungen nicht brauchbar.

Die jüngst vom Bundesminister für Verkehr vorgestellte Verkehrsprognose geht von einem kräftigen Zuwachs der Verkehrsleistungen aus. So wird auch der motorisierte Personenverkehr weiter zunehmen vor allem wegen einer höheren Auto-Mobilität bei den älteren Bevölkerungsgruppen und bei Frauen.

2.3 Gesamtverkehrskonzept

Der dem Konzept für den Emanuel-Merck-Platz folgenden Verkehrsplanung fehlt die notwendige Entwicklung aus einer verkehrlichen Gesamtschau. Grundsätzlich ist ein langfristiges Verkehrskonzept für die gesamte Stadt im Rahmen eines zu erstellenden Generalverkehrsplanes nötig, der auch mit den Bürgern abgestimmt werden sollte. Sollte eine Umplanung der Frankfurter Straße für notwendig erachtet werden z.B. zur Neuordnung der Verkehrsflächen nach dem Funktionsverlust als Bundesstraße, so müsste sich diese auf den gesamten Straßenzug zumindest auf den Abschnitt vom Knoten Martin-Luther-King-Ring/Carl-Schenck-Ring bis zur Virchowstraße erstrecken. Basis müssten Verkehrszählungen und langfristige Prognosen über die Verkehrsentwicklung sein, alle Verkehrsarten wie Straßenverkehr, Nahverkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr betreffend. Einzubeziehen in eine Verkehrsplanung wären neben den Querungsbedürfnissen zwischen dem westlichen und dem östlichen Betriebsgelände der Firma auch die Idee der Verlagerung der Straßenbahntrasse ab Martin-Luther-King-Ring/Carl-Schenckring auf die Ostseite der Straße, die Verlegung der Straßenbahnhaltestelle näher zum Nordbahnhof hin, die bessere Erschließung des Nordbahnhofs für Kurzzeitparker und Park&Ride, ein gesicherter Zugang für die Betriebsangehörigen von Merck zu den Bahnsteigen, die Erschließung der neuen Parkhäuser von Merck inklusive Anbindung der Maulbeerallee und der Knoten Virchowstraße, der erhebliche Funktionsmängel aufweist. Solange dieses Verkehrskonzept nicht vorliegt verbietet sich jegliche Weiterentwicklung des Projektes vor den Toren von Merck.

2.4 Einmündung Virchowstraße

Die vorgeschlagene Neuregelung der Reduzierung der Fahrbahnen ist bereits der heutigen Verkehrssituation nicht angemessen, da u.a. der neuralgische Knotenpunkt mit der Virchowstraße unbeachtet bleibt. Die Kreuzung ist überlastet und vor allem der Verkehr aus und nach Arheilgen wird stark behindert. Statt funktionsfähige Straßen zurückzubauen, sollte die Kreuzung an der Virchowstraße ausgebaut werden. Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotens werden eine zusätzliche Spur für Rechtsabbieger aus Arheilgen nach Westen in die Virchowstraße und ein Bypass aus Richtung Virchowstraße in die Frankfurter Straße vorgeschlagen.

Ein Bedarf für Rechtsabbieger ist offensichtlich gegeben, und für eine Verbreiterung der Fahrbahn mit ca. 6,08 Meter bis zum Mast besteht auch ausreichend Platz. Neu zu regeln ist auch die Führung des Radverkehrs aus Arheilgen kommend mit dem Ziel Süden. Der derzeit rot markierte Streifen für Radfahrer kann entfallen, da die Radfahrer offensichtlich lieber den Gehweg nutzen und in dessen Verlängerung ampelgesichert über die Virchowstraße geführt werden sollten. Der bestehende Überweg mit Signal für Fußgänger und Radfahrer liegt zu abseitig für eine gesicherte Querung von Radfahrern.

Mit einem Bypass aus Richtung Virchowstraße in die Frankfurter Straße würde die Virchowstraße besser angenommen und die Ortsdurchfahrt von Arheilgen von Durchgangsverkehr

entlastet werden. Obwohl es auf der Frankfurter Straße einbahnig Richtung Innenstadt weiter geht und nur eine kurze Verflechtungsstrecke zur Verfügung stünde, könnte der Verkehr aus Westen auf einer gesonderten Fahrspur die Kreuzung häufiger und zügiger passieren, dies vor allem dann, wenn aus Arheilgen nur wenige Autos nach Süden wollen. Vom Zaun der Fa. Merck bis zum Fahrbahnrand beträgt der Abstand zwischen ca. 4,5 und 6 Meter. Für einen ausreichend breiten Fußweg und Radweg müsste der Zaun ggf. zurückgesetzt werden.

2.5 Einmündung Maulbeerallee

Die Maulbeerallee übernimmt auch Erschließungsaufgaben für den Stadtteil Kranichstein und das östliche Arheilger Wohnviertel und dient nicht nur der Erschließung des Merck Kindergartens und des Parkdecks. Die öffentlichen Funktion dieser Straße und die Leistungsfähigkeit des Kreuzungsbereiches mit der Frankfurter Straße werden aber eingeschränkt, wenn es bei den Zu- und Abfahrten zum Parkdeck ganz nahe an der Kreuzung bleibt. Damit ist am Ende der Maulbeerallee ein geordnetes Einfädeln und Aufstellen nicht mehr möglich.

2.6 Anbindung Kleine Frankfurter Straße

Auch die Anbindung der Kleinen Frankfurter Straße ist problematisch. Die Einbindung des aus der Kleinen Frankfurter Straße kommenden Fahrzeugstromes in die Frankfurter Straße, der bei der von Merck auf dem östlichen Betriebsgelände noch geplanten baulichen Entwicklung (Anlage 2 der Magistratsvorlage 2015/0341) noch erheblich zunehmen werden wird, ist bereits heute schwierig und bei den geplanten Einschränkungen der Verkehrsflächen absehbar insbesondere in den Nachmittags- und Abendstunden mit langen Wartezeiten für die Ausfahrenden verbunden. Völlig unzureichend ist zudem zwischen dem Emanuel-Merck-Platz und der Halteinie an der Kreuzung die Verkehrsfläche für die von Norden kommenden Verkehrsteilnehmer, die in die Kleine Frankfurter Straße abbiegen wollen, um z.B. in das neue Gewerbegebiet zu kommen. Stehen hier mehr als drei Fahrzeuge ist die Nord-Süd-Spur auf dem Emanuel-Merck-Platz blockiert.

Für eine gesonderte Abbiegespur für den von Süden kommenden Verkehr besteht nur in den Vormittagsstunden ein besonderer Bedarf, wenn viele Fahrzeuge zum Merck-Parkhaus oder in das Gewerbegebiet wollen. In den Nachmittags- und frühen Abendstunden fällt dieser Bedarf weg. Stattdessen hat das Verkehrsaufkommen an diesen Tageszeiten das Ziel Arheilgen und über die Virchowstraße Wixhausen und die Nachbargemeinden im Norden. Die Festlegung der vom Nordbahnhof kommenden östlichen Fahrspur ausschließlich für Rechtsabbieger erfordert entweder eine weit vorausgehenden Vorsortierung (wo soll die Abbiegespur beginnen?) oder provoziert eine Missachtung seitens der Verkehrsteilnehmer mit der Konsequenz, dass es vor der Einengung auf die verbleibende eine Spur ab Kleiner Frankfurter Straße zu Behinderungen und Staus kommt.

2.7 Problem Tempo 30 Zone

Die geplante kurze Zone für Tempo 30 ist nicht praktikabel. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h wird wegen der besseren Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs mit querenden Fußgängern und Radfahrern und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch geringere Verkehrslärmbelastungen für erforderlich gehalten (R+T Seite 6). Die Erwartung, dass die Autofahrer auf dieser nicht mal 200 Meter langen Strecke von den hier praktizierten gut 50km/h die Geschwindigkeit kurzfristig auf die geforderten 30km/h reduzieren, ist nicht zu erwarten. Dies wäre annähernd nur dann zu erreichen, wenn die Zone im Norden und Süden durch fest installierte

Radargeräte ständig überwacht würde. Obwohl in der Tempo-30-Zone eine Fahrbahnbreite von 3,00 Meter ausreichend wäre und dem Kfz-Verkehr die Notwendigkeit einer Reduzierung der Geschwindigkeit signalisiert, fördern die geplanten 3,50 Meter eher ein zügiges Passieren der Zone vor Merck. Um das ungehinderte und zeitsparende freie Queren der Fahrbahnen dann doch noch zu erreichen, wird eine Ausschilderung als „Fußgängerzone - Schrittgeschwindigkeit“ nicht lange auf sich warten lassen. Nur dass man hier nicht die Bedingungen eines Luisenplatzes hat, denn dort hat man konsequenter Weise den Autoverkehr unter die Erde gebracht. Es ist abzuwarten, wie lange eine Tempo 30 Zone an dieser wichtigen Nord-Süd-Haupterschließungsstraße einer gerichtlichen Überprüfung standhalten wird.

2.8 Problemzone Mittelstreifen

Der im Notfall befahrbare Mittelstreifen zwischen den Fahrbahnen ist eine besondere Gefahrenzone. Der drei Meter breite Trennstreifen zwischen den beiden verbleibenden Fahrbahnen ist als Querungshilfe vorgesehen für Fußgänger und Radfahrer (R+T Seite 9), die die Fahrbahnen ohne Schutz einer Ampelanlage passieren können. Der Trennstreifen wird zu den Fahrbahnen hin nur leicht erhöht und durch Borde eingefasst und ist für den Kfz-Verkehr im Notfall überfahrbar (R+T Seite 7). Notfallsituationen sind nicht ausgeschlossen, da die Frankfurter Straße die Hauptverbindung darstellt, über die Berufsfeuerwehr und Rettungsdienste die nördlichen Stadtteile zügig erreichen oder mit Notfallpatienten schnell aus dem Norden zu den Kliniken in der Innenstadt gelangen können. Wie diese Wegführung über die Trennstreifen im Einklang zu bringen ist, mit den hier auf eine Lücke im Kfz-Verkehr auf den Fahrbahnen wartenden Fußgängern und Radfahrern, ist nicht nachvollziehbar.

2.9 Gefährdung Fußgänger/Radfahrer

Das Modell „Luisenplatz“ ist beim Emanuel-Merck-Platz nicht zu realisieren. Mit dem Leitbild eines zwischen dem Innovation Center auf der Westseite der Frankfurter Straße und dem Modularen Gebäude auf der Ostseite eingespannten Platzes (R+T Seite 6) verbindet sich die Vorstellung, im Platzbereich möglichst ungehindert von Verkehr kommunizierend zu flanieren. Um diesen dabei die Frankfurter Straße überschreitenden Personen und Personengruppen eine möglichst ungehinderte und zeitsparende Möglichkeit der Querung zu ermöglichen, sind im Bereich des Platzes vier drei Meter breite und 49 Meter lange Verkehrsinseln als Warteflächen vorgesehen. Ungesichert durch eine Fußgängerampel soll es möglich sein, auch die beiden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr bei laufendem Verkehr zu kreuzen. Dies konfrontiert alle Autofahrer mit der Gefahr, bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h einen frei querenden Fußgänger oder Radfahrer anzufahren. Noch schlimmer ist diese Regelung für alle querenden Fußgänger und Radfahrer. Versicherungen und Gerichte werden es schwer haben, wenn es gilt, im Schadensfall eine Schuld zuzumessen. Es ist den Straßenbauern dringend anzuraten, bereits bei dem Straßenneubau die notwendigen Leitungen einzubauen, damit ohne Aufwand Fußgängerampeln nachträglich installiert werden können.

Eine durch eine Fußgängerampel abgesicherte Querungshilfe soll es nur nördlich der Straßenbahnhaltestelle geben. Dabei soll diese Fußgängerfurt mit einer Dunkelschaltung signalisiert werden, „die nur auf Anforderung durch Fußgänger und Radfahrer bei Bedarf aktiviert wird“ (R+T Seite 9). Auch hier will man die Fußgänger und Radfahrer motivieren, zügig und ungesichert die Fahrbahnen zu überschreiten, denn auch die Aktivierung der Dunkelschaltung

erfordert eine längere Wartezeit. Wird die Ampel angefordert, haben Fußgänger und Radfahrer zunächst rot. Erst danach schaltet die Ampel auf gelb/rot für die Autos und dann erst gibt es grün für Fußgänger und Radfahrer. Bei einer Bedarfsampel für Fußgänger und Radfahrer, die ständig Grün für den Autoverkehr anzeigt, dürfte die Wartezeit für Fußgänger und Radfahrer kürzer sein.

3. Öffentlicher Nahverkehr

Einer besseren Nahverkehrserschließung von Merck dient die Planung nicht. Die heutigen Straßenbahnhaltestellen direkt gegenüber den mittleren und nördlichen Eingängen in das Werksgelände liegen für die Benutzer der Straßenbahn optimal. Geplant wird nun die Verlagerung der Straßenbahnhaltestelle in Fahrtrichtung Nord nach Norden gegenüber der Haltestelle in Fahrtrichtung Süd (R+T Seite 6) und der Wegfall der Haltestelle Maulbeerallee, wie von HEAG Mobilo vorgesehen (R+T Seite 8). Statt einer kurzen Verbindung zu der dem Nordtor direkt gegenüberliegenden Haltestelle wird den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die den nördlichen Zugang zum Werksgelände benutzen ein Umweg von fast 200 Meter zugemutet. Aber nicht alleine dieser Umweg, sondern auch der Umweg für die vom Mitteltor Kommenden bis zum Ampel geregelten Zugang zur Haltestelle, die Wartezeit an der Dunkelampel und nur noch einen Straßenbahnhalt vor Merck ist für die Attraktivität des Nahverkehrs kontraproduktiv.

Nicht nur der Kfz-Verkehr, sondern auch die Straßenbahnen der Linien 6, 7 und 8 müssen den Bereich des Emanuel-Merck-Platzes queren, denn die derzeitige Haltestelle Richtung Norden soll verschoben werden. Dies erfordert nicht nur eine Reduzierung der ankommenden und abfahrenden Straßenbahnen analog zum Kfz-Verkehr (R+T Seite 6) sondern birgt wegen der längeren Bremswege von Schienenfahrzeugen ein besonderes Risiko, wenn Fußgänger/Radfahrer unachtsam den Gleisbereich queren. Ganz bald wird HEAG mobilo darauf drängen, dass die für den südlichen Teil des Platzes bereits vorgesehene Absperrungen mit Pollern oder Ketten östlich der Gleise (R+T Seite 10) möglichst weit in den Platzbereich hinein ausgedehnt werden.

4. Radverkehr

Die Trassenplanung für den Radverkehr längs der Frankfurter Straße bedarf der Weiterentwicklung. Als gemeinsamer Geh- und Zweirichtungs-Radweg sind auf der West- und auf der Ostseite der Straße 4,5 Meter breite Trassen dargestellt. Diese Trasse soll nicht den unterschiedlichen Funktionen entsprechend unterteilt werden, sondern als Gesamtfläche „der Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme, der Reduzierung der Geschwindigkeit im Radverkehr, zur Reduzierung des Querungsbedarfs von Radfahrern und zur Reduzierung von Konflikten mit ordnungswidrig in Gegenrichtung fahrenden Radfahrern“ dienen (R+T 1 S. 9). Diese Vorstellungen im kleinen Teilbereich vor der Firma Merck Radfahrer und Fußgänger umzuerziehen mit dem Ziel einer gegenseitiger Rücksichtnahme ist eine Illusion. Die Realität sieht anders aus und Fußgänger sind immer der schwächere Partner, wenn es Radfahrer eilig haben und dann auch noch „unerwartet“ von hinten kommen. Auch die angestrebte Reduzierung der Geschwindigkeit im Radverkehr ist problematisch, da die diesen Abschnitt der Frankfurter Straße nutzenden Radfahrer auf dem Weg zum Stadtzentrum oder von dort kommend unterwegs sind und durchaus ein zügiges Tempo haben. Das Konzept eines gemeinsamen Geh- und Zweirichtungs-Radweges

würde zudem nur in einem kurzen Abschnitt funktionieren, da insbesondere auf der Westseite der Straße die notwendige Breite weder südlich des Nordbahnhofes als auch nach Norden nicht zur Verfügung steht. Eine besondere Problemzone ist auf der Ostseite hinter der Straßenbahnhaltestelle gegeben, wo erfahrungsgemäß Radfahrer mit zu- und abgehenden Straßenbahnbenutzern Schwierigkeiten haben. Das hier vorgesehene Natursteinpflaster als Bodenbelag ist für die Radfahrer ein zusätzliches Problem.