

Vorabinformation zu den Themen unserer Podiumsdiskussion

Umbau der Frankfurter Straße

Die Firma Merck hat damit begonnen, den Kernbereich der neuen Firmenzentrale beiderseits der Frankfurter Straße zu entwickeln. Teil des Konzeptes ist auch die Frankfurter Straße zwischen Maulbeerallee und der südlichen Merck-Parkplatzausfahrt auf zwei Spuren zurückzubauen und auf einer Strecke von 130 Metern mit einer Begrenzung auf 30-km/h verkehrlich zu beruhigen, damit Firmenmitarbeiter und Firmenbesucher die Straße zügig zu Fuß oder mit dem Rad queren können ([Anlagen 1 und 2](#)).

Der Rückbau von vier auf zwei Fahrspuren hat für die Menschen und Betriebe in Arheilgen und Wixhausen große Nachteile. Auch die IGAB fordert, dass die vier Spuren bleiben, denn

- für rund 25.000 Einwohner Arheilgens und Wixhausens und die dortigen Betriebe ist die Frankfurter Straße die einzige Straßenverbindung in Richtung Innenstadt,
- Richtung Innenstadt ist der Engpass bei Merck bereits heute ein Hindernis und führt zu Verkehrsbehinderungen und dies soll Dauerzustand werden,
- aus der Stadt kommend sortieren sich heute frühzeitig der nach Arheilgen abbiegende und der zur Virchowstraße führende Verkehr und für diese Verkehrsströme gibt es dann bis zur Maulbeerallee nur noch eine Fahrspur mit Dauerstau als Folge,
- auch ist von Süden kommend ab Nordbahnhof Staubildung angesagt, wenn die Verkehre von zwei Fahrspuren plötzlich in eine Fahrspur zusammengedrückt werden,
- an der Virchowstraße sind Aus- und Einfahrt nach Arheilgen bereits heute schwierig und dann noch schwieriger und
- in Zukunft wird die Verkehrssituation auf der Frankfurter Straße noch schlimmer werden, da Darmstadt einwohnermäßig wächst, dazu auch im Darmstädter Norden Baugebiete verdichtet und neu entwickelt werden und deshalb die Frankfurter Straße künftig noch mehr Autoverkehr aufnehmen muss.

Kanalneubau in der Frankfurter Straße

Im Mai 2016 will die Stadt Darmstadt damit beginnen zwischen Nordbahnhof und Virchowstraße einen neuen Kanal zu verlegen. Bis zum August 2017 soll die in drei Bauabschnitte untergliederte Baumaßnahme dauern ([Anlage 3](#)). Dieser Kanalneubau wird über eineinhalb Jahre zu erhebliche Einschränkungen für den Autoverkehr führen. Während noch im ersten Bauabschnitt zwischen Nordbahnhof und Kleiner Frankfurter Straße in beiden Richtungen ein Streifen vorbei führt, soll im zweiten und dritten Bauabschnitt nur noch eine Spur neben der Baustelle für den Verkehr Richtung Norden zur Verfügung stehen. Während des zweiten Bauabschnitts soll der Autoverkehr Richtung Stadt über Maulbeerallee, Schreberweg und eine neue Straße über das Merck-Gelände zur Kleinen Frankfurter Straße umgeleitet werden. Diese Umleitungsstrecke steht aber im dritten Bauabschnitt zwischen Maulbeerallee und Virchowstraße nicht mehr zur Verfügung. Aller Verkehr aus dem Norden soll dann über die die B3-Umgehung und die Gräfenhäuser Straße oder über die Jägertorstraße und die Kranichsteiner Straße Richtung Innenstadt geführt werden.

Die IGAB ist der Auffassung, dass es hier besserer Möglichkeiten bedarf, für beide Verkehrsrichtungen im Nahbereich der Baustellen Umleitungen einzurichten.

Änderung der Fluglärmbelastung

In den Stadtteilen Arheilgen, Kranichstein und Wixhausen sind ca. 34.000 Bürger permanent stark von Fluglärm betroffen, saisonabhängig im Jahr 2015 durch bis zu 170 Flüge täglich. Bund und Land setzten sich dafür ein, die Wohnbevölkerung und öffentliche Einrichtungen vor Lärmbelastigungen weitestgehend zu beschützen und setzen beim Luftverkehr vorrangig auf eine Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, eine bestmögliche Flächennutzung im

Umfeld sowie auf lärmreduzierende flugbetriebliche Verfahren. So wird in der Frankfurter Fluglärmkommission auch die Optimierung der Flugroute im Darmstädter Norden diskutiert mit dem Ziel, dass startende Flugzeuge das Darmstädter Stadtgebiet weiträumiger umfliegen. Konkret wird der Vorschlag geprüft, dass die Maschinen künftig rund 3 km weiter nördlich über das Waldstück zwischen Darmstadt und Erzhausen fliegen werden ([Anlage 4](#)). Diese Variante käme nicht nur den Arheilger Bürgern, sondern dem Darmstädter Norden von Wixhausen bis Kranichstein und der Darmstädter Oststadt zu Gute.

Nach Einschätzung der IGAB ist nun beherztes Handeln der entsprechenden Gremien erforderlich. Dazu ist allerdings die Unterstützung aller Bürger notwendig und die Parteien sowie alle anderen Gremien sind aufgefordert, im Interesse einer lebenswerten und gesunden Zukunft unseres Lebensraumes Farbe zu bekennen.“

Tausch der Straßenbahnlinien 4 und 7 ab Rhönring

Da die Straßenbahnlinien 6 und 7 eine sehr lange gemeinsame Strecke haben, erreicht von Eberstadt kommend die „schnelle“ 6 regelmäßig die vor ihr fahrende Linie 7 bereits am Luisenplatz und beide Bahnen fahren mit kurzem Abstand hintereinander bis zur Endhaltestelle am Dreieichweg. Mit einem Tausch der Linie 7 mit der Linie 4 könnte dieser untragbare Zustand beendet werden. Während die Linien 5 und 6 unverändert blieben, würde die Linie 4 dann Arheilgen über Luisenplatz mit Griesheim verbinden und die Linie 7 von Kranichstein über Luisenplatz nach Eberstadt fahren ([Anlage 5](#)).

Durch einen solchen Linientausch kann in den Hauptverkehrszeiten ein echter 7,5 Minutentakt nach Arheilgen sichergestellt werden, da die Schnelllinie 6 dann nur noch bis zum Rhönring hinter der Linie 7 herfährt und die Linie 4 ab Luisenplatz im 7,5 Minuten Abstand zur Linie 6 fahren könnte. Ebenso könnten die Linien 5 und 7 nach Kranichstein wie bisher einen 7,5 Minutentakt einhalten. Abgesehen von der besseren Vertaktung hätte diese Lösung auch den Vorteil, dass neue Direktverbindungen und damit weniger Umsteigenotwendigkeiten entstehen würden: über die neue Linie 4 von Arheilgen zum Mozartturm (drei Minuten zum Hauptbahnhof) und nach Griesheim und über die neue Linie 7 von Kranichstein nach Bessungen und Eberstadt.

Da der Vorschlag seit Jahren auf dem Tisch liegt, ist die IGAB der Überzeugung, dass hinsichtlich der Taktverbesserungen nach Arheilgen kurzfristigeres Handeln dringend geboten ist.

Ringbussystem in Arheilgen

Neben der S-Bahn-Anschluss und der durch Arheilgen führenden Straßenbahn sind für diesen Stadtteil die Buslinien A und AH wichtige Ergänzungen im öffentlichen Personennahverkehr. Sie miteinander zu verknüpfen und in einem Ringbussystem zu ergänzen ist für die IGAB ein wichtiges Anliegen.

Eine Zusammenlegung bietet sich alleine schon deshalb an, weil beide Buslinien den Bahnsteig der S-Bahn direkt anfahren und die beiden Linien im Arheilger Osten nahe liegende Endhaltestellen haben: der A-Bus am Bahnübergang Kranichstein und der AH-Bus Auf der Hardt. Diese Endpunkte könnten kurzfristig durch eine Verbindung über die Straßen Auf der Hardt, Woogsweg, Jakob-Jungstraße und Trinkbrunnenpfad verknüpft werden und damit wäre der Ring geschlossen. Mit diesem Ring ([Anlage 6](#)) wird der gesamte Stadtteil in Verknüpfung mit Straßenbahn und S-Bahn erschlossen. Der Ring ermöglicht zudem Teilziele innerhalb Arheilgens ohne Umsteigen zu erreichen insbesondere dann, wenn die beiden Buslinien gegenläufig verlaufen, z.B. der A-Bus im Uhrzeigersinn und der AH-Bus gegen den Uhrzeigersinn.

Der Neubau der Brücke über den Ruthsenbach hinter dem Mühlchen im Zusammenhang mit dem Neubauvorhaben der Bundesbahn eröffnet einen viel attraktiveren Routenvorschlag für den Ringbus: über die Straßen Auf der Hardt, Woogsweg nach Osten und sodann entlang dem Bahngleis zum Bahnübergang Kranichstein (**Anlage 7**). Die Route des Ringbusses wäre etwa 7,5 km lang und trotz 20 Haltestellen wäre ein Bus etwa 25 Minuten unterwegs, so dass ein 30-Minuten-Takt sicher zu fahren wäre. Außerdem wäre die Ringbusroute einfacher und bequemer zu nutzen als die bisherigen Routen A und AH und sie könnte auch die Sportstätten der SGA und den Badesee Arheilger Mühlchen bedienen und dem gesamten Süden von Arheilgen einen besseren Zugang nicht nur zu Bahnhof und Straßenbahn-Endhaltestelle Kranichstein sondern auch zum benachbarten Stadtteil Kranichstein ermöglichen. Im Gegenverkehr betrieben, wäre die Ringbuslinie eine ideale Erschließung der Arheilger Ortslage im öffentlichen Nahverkehr.

Altersgerechtes Wohnen am Standort der heutigen Feuerwehr

Da der Neubau für die Freiwillige Feuerwehr Arheilgen in die Wege geleitet ist, ist es an der Zeit, für den heutigen Standort der Feuerwehr an der Frankfurter Landstraße ein Nutzungskonzept zu entwickeln. Das Grundstück ist im städtischen Besitz und bezüglich der Nutzung sollte die Kommunalpolitik barrierefreiem Wohnen für Senioren Vorrang geben. Mit zunehmendem Anteil älterer Menschen steigt der Bedarf nach altersgerechten Wohnungen in vertrauter Wohnumgebung, im bekannten Stadtteil, in zentraler Lage mit Angeboten für Hilfe und ggf. Pflege.

Das recht große Grundstück in bester Lage in der Arheilger Ortsmitte ist verkehrlich und mit den neuen Versorgungsleitungen in der Straße optimal erschlossen. Bedeutend ist auch der alte Baumbestand auf dem Grundstück. Damit hat das Grundstück das Potential für eine drei- bis viergeschossige, gegliederte, der Nachbarschaft angepasste Bebauung. Mit einer Tiefgarage für ausreichend Parkplätze, gewerblicher Nutzung und Praxen im Erdgeschoss und altersgerechten Wohnungen in den Geschossen darüber könnte die Bebauung einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des Arheilger Ortskerns erzielen (**Anlage 8**).