

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 14.06.2019	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Straßenverkehrs- und Tiefbauamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	Stadtplanungsamt Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2019/0146 Magistratsbeschluss-Nr.

Produkt-Nr.: 541010/538020
Kostenstelle: 066 100 1000/066-140-1000 **Investitionsnummer:** 16066-6134/08066-6035
Kostenträger: 5410-11/5380-21 **Sachkonto:** 0952010

Betreff: 1. Erneuerung der Straße und des Kanals in der Ludwigshöhstraße zwischen Weinbergstraße und Landskronstraße
Städtischer Kostenanteil 440.000 Euro (Straße) und 1.500.000 Euro (Kanal)
2. Einstufungsbeschluss gemäß der Straßenbeitragssatzung der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Vorlage vom: 03.06.2019

Beschlussvorschlag:

1. Der Erneuerung der Eingleisigkeit und des Straßenraumes einschließlich barrierefreiem Ausbau des Gehweges in der Ludwigshöhstraße zwischen Weinbergstraße und Landskronstraße mit Gesamtkosten von 1.230.000 Euro und einem städtischen Kostenaufwand von 440.000 Euro wird zugestimmt.
2. Zur Finanzierung des städtischen Anteils der Straßenbahnhaltestelle ist die Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 16066-6134 – Erneuerung Ludwigshöhstraße heranzuziehen.
3. Dem Kanalbau in der Weinbergstraße und der Ludwigshöhstraße mit einem Kostenaufwand von 1.500.000 Euro wird zugestimmt.

4. Zur Finanzierung ist die Kostenstelle 066-140-1000 Investitionsnummer 08066-6035 (Sanierung von Kanaleinbrüchen bei Grundwassergefährdung) heranzuziehen.
5. Nach Magistratsbeschluss wird die HEAG mobilo gemeinsam mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt eine Bürgerinformationsveranstaltung durchführen.
6. Die Ludwigshöhstraße im Abschnitt Weinbergstraße und Landskronstraße wird nach ihrer Verkehrsbedeutung gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 der Straßenbeitragssatzung vom 02.03.2016 wie folgt eingestuft:
 - die Fahrbahn als überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dienend
 - die Gehwege als überwiegend dem Anliegerverkehr dienend.

Anlagen:	Lageplan Kanal Lageplan Kostenteilung Regelquerschnitt Kostenteilung Regelquerschnitt Kostenberechnung Kanalumbau Kostenberechnung Straßenbau Lageplan Verkehrsanlagen
-----------------	--

Datenschutzrelevante Anlage:	☐
-------------------------------------	--------------------------

Folgekosten:	☐ Ja	☒ Nein
---------------------	-----------------------------	--

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 03. Juni 2019

Gleis- und Straßenbau

Der Bereich der Eingleisigkeit der Linie 3 in der Ludwigshöhstraße beginnt südlich der Haltestelle Weinbergstraße und endet südlich der im Bestand vorhandenen Haltestelle Ludwigshöhstraße (Fahrtrichtung stadtauswärts). Dies entspricht einer Länge von ca. 305 m. An den jeweiligen Enden der Eingleisigkeit wird mittels einer Weiche in die zweigleisige Trasse übergeleitet.

Von der Landskronstraße bis zur Moosbergstraße ist die Ludwigshöhstraße für den Individualverkehr nur in Fahrtrichtung Norden freigegeben. Die Fahrtrichtung Süden ist nur dem Straßenbahnbetrieb vorbehalten. Die Eingleisigkeit wird für den Bahnbetrieb durch eine Signalanlage technisch gesichert, die im Zuge dieser Maßnahme aber nicht verändert wird. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge können links überholt werden, sofern keine nach Süden fahrende Straßenbahn entgegen kommt.

Anders als heute erfolgt die Neuanlage der Eingleisigkeit als sogenanntes Doppelschienenngleis. Dabei ist vorgesehen, dass zwei Gleise mit einem Abstand von 11,3 cm parallel zueinander verlaufen. Somit entsteht auf einer Länge von ca. 210 m eine verschlungene Gleisform mit einem separaten Gleis je Fahrtrichtung. In Folge dessen sind zukünftig keine Weichen und somit keine beweglichen Teile mehr in diesem Streckenabschnitt der Linie 3 vorhanden. Die Gefahr von Betriebsstörungen und der Unterhaltungsaufwand werden dadurch minimiert.

Im Bereich der Eingleisigkeit besteht weiterhin die Möglichkeit am östlichen Fahrbahnrand zu parken. In der vorliegenden Planung können 15 Stellplätze nachgewiesen werden. Fahrzeuge, die an parkenden Fahrzeugen links vorbei fahren wollen, müssen gegebenenfalls in den Bereichen der Zufahrten warten, um eine entgegenkommende Straßenbahn passieren zu lassen. Die Bestandslage der Gleise wird weitestgehend beibehalten, es ergeben sich nur leichte Verschiebungen durch die Optimierung der Trasse und die Gleisverschlingung. Die Lage der nördlichen Gleisverschlingung entspricht der Lage der rückzubauenden Weiche. Die südliche Gleisverschlingung befindet sich auf Höhe der Ludwigshöhstraße 71 und ist im planfestzustellenden Bereich. Das straßenbündige Doppelschienenngleis liegt in der 5 m breiten Fahrbahn auf der westlichen Seite. Die Gleise sind so positioniert, dass sich Straßenbahnen vollständig im Fahrbahnbereich befinden (bündig zum westlichen Bord).

Die verbleibende Fahrbahn östlich der Gleisanlage dient zum einen als Verkehrsraum für den Individualverkehr, wobei abschnittsweise ruhender Verkehr am Fahrbahnrand nicht untersagt ist. Grundsätzlich wird durch die freizuhaltenden Zufahrten und zusätzlich partiell angeordnetes Halteverbot sichergestellt, dass nach Norden fahrende Fahrzeuge einer entgegenkommenden Straßenbahn ausweichen können. Zudem dient die verbleibende Fahrbahnbreite als Sicherheitsraum für die Straßenbahn. Im östlichen Straßenraum befindet sich ein Randweg, der mit einem Rundbordstein zur Fahrbahn hin abgegrenzt wird und an der engsten Stelle 0,5 m breit ist.

Die Fahrleitung ist im Bestand an Wandankern abgespannt. Da nach aktuellem Stand der Technik die Fahrleitung nicht mehr ohne weiteres mit Wandankern hergestellt werden kann, werden diese zukünftig durch Fahrleitungsmaste ersetzt. Die Maste können nicht im westlichen Gehwegbereich gestellt werden, weil die erforderliche Durchgangsbreite dann nicht gewährleistet wäre. Deswegen werden die Maste auf der östlichen Seite entlang des Randweges positioniert.

Auf der westlichen Fahrbahnseite wird der Gehweg grundhaft erneuert. Dieser ist mit einer durchgehenden Breite von mindestens 1,65 Meter weitestgehend wie im Bestand ausgebildet.

Die Gelb-Rot Signalgeber zur Sicherung des Straßenbahnverkehrs auf der Ludwigshöhstraße bleiben am Knotenpunkt Weinberg-, Herrngarten-, und Moosbergstraße erhalten.

Der Kreuzungsbereich mit der Moosbergstraße wird mit Aufmerksamkeitsfeldern für Personen mit Sichtbeeinträchtigungen und Rollstuhlüberfahrsteinen in der Bordanlage für mobilitätseingeschränkte Personen ausgestattet. Entlang der Ludwigshöhstraße werden insgesamt neun Querungsmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen geschaffen, indem in der Bordanlage auf beiden Straßenseiten gegenüberliegende Rollstuhlüberfahrsteine angeordnet werden. So können die Zugänge komfortabel auf der östlichen Straßenseite erreicht werden, obwohl nur auf der westlichen Straßenseite ein Gehweg vorhanden ist.

Die Grunderneuerung stellt keine wesentliche Änderung der Betriebsanlage dar. Daher ist für die beschriebene Maßnahme der Eingleisigkeit kein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach §28 ff notwendig.

Kanalbau

Die vorhandene Mischwasserkanalisation in der Ludwigshöhstraße wurde im Jahr 1898 gebaut und verläuft unterhalb der Gleistrasse. Es war deshalb nur teilweise möglich, den Kanal zu inspizieren, zu spülen oder zu sanieren. Der Kanal dürfte deshalb in einem schlechten baulichen Zustand sein. Entscheidend für seine Erneuerung ist seine hydraulische Überlastung. Die Gleisarbeiten müssen deshalb genutzt werden, hier Abhilfe zu schaffen.

Der Kanal wird außerhalb des Gleisbereiches neu verlegt und in den Kreuzungsbereichen mittels seitlicher Einstiegsschächte zugänglich gemacht. In diesem Zusammenhang werden auch alle Hausanschlüsse in der Ludwigshöhstraße erneuert, da sie in etwa zur selben Zeit gebaut wurden wie der Hauptkanal.

Das Mischwasser fließt von der Ludwigshöhstraße in die Weinbergstraße. Da die Kanalisation in der Weinbergstraße auch hydraulisch überlastet ist, wird der Kanal hier bis zur Kiesbergstraße durch einen größeren ersetzt.

Der Kanalbau umfasst 89 m DN 600 SB, 10 m DN 500 SB, 330 m DN 400 SB, 4 Einstiegsbauwerke sowie 5 Fertigteilschächte.

Darüber hinaus werden infolge der Umsetzung der Maßnahmen, Baumaßnahmen der e-netz Südhessen zur Verlegung und Anpassung der Gas- und Wasserversorgungsleitungen, der Stromleitungen und weitere Kabeltiefbauarbeiten der HSE Medianet und Telekom notwendig.

Die Erneuerung der Gleisanlage muss gemeinsam mit dem barrierefreien Umbau der Haltestelle Ludwigshöhstraße und der dort geplanten Erweiterung der Gleisanlagen gebaut werden. Der Beginn dieser Baumaßnahme ist zum Beginn der Osterferien 2020 terminiert. Während der gesamten Bauzeit wird durch die HEAG mobilo ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Die genaue Festlegung der Bauabschnitte erfolgt im Rahmen der Bauvorbereitung gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde und den Behörden mit Sicherheitsaufgaben, insbesondere Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienst. Es ist beabsichtigt, dass die Stadt zusammen mit der HEAG mobilo, der entega und der e-netz Südhessen mit einem Generalunternehmen baut. Hierzu soll ein Bau- und Finanzierungsvertrag nach Beschluss der städtischen Gremien erstellt und abgeschlossen werden.

Für die vorliegende Baumaßnahme wurde eine Kostenberechnung aufgestellt. Die Herstellungskosten belaufen sich auf ca. 1.310.000 EURO. Gemäß der abgestimmten Kostenteilungsgrenze entfallen davon ca. 450.000 EURO auf die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Die Maßnahme wird aus der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 16066-6134 –Erneuerung Ludwigshöhstraße finanziert.

Dem Kanalneubau in der Weinbergstraße und Ludwigshöhstraße mit einem Kostenaufwand von 1.500.000 Euro wird zugestimmt. Zur Finanzierung ist die Kostenstelle 066-140-1000 Investitionsnummer 08066-6035 (Sanierung von Kanaleinbrüchen bei Grundwassergefährdung) heranzuziehen.

Straßenbeiträge

Für Erneuerungs- sowie Um- oder Ausbaumaßnahmen an öffentlichen Verkehrsanlagen, die über die laufende Unterhaltung und Instandsetzung hinausgehen, erhebt die Wissenschaftsstadt Darmstadt gemäß § 11 des Hessischen Gesetzes über kommunale Abgaben (Hess. KAG) vom 24.03.2013 in Verbindung mit der Straßenbeitragssatzung der Wissenschaftsstadt Darmstadt vom 02.03.2016 Beiträge. Um eine solche Maßnahme handelt es sich bei der Erneuerung der Ludwigshöhstraße im Abschnitt Weinbergstraße und Landskronstraße.

Bei der Bemessung des Beitrages bleibt je nach Verkehrsbedeutung der Anlage ein Teil des umlagefähigen Aufwands außer Ansatz. Die Fahrbahn der Ludwigshöhstraße ist ausgehend von der Verkehrsplanung der Wissenschaftsstadt Darmstadt dazu bestimmt, den innerörtlichen Verkehr durch Darmstadt zu leiten, wohingegen die Gehwege der Ludwigshöhstraße überwiegend der Erreichbarkeit der direkt anliegenden oder in der näheren Umgebung gelegenen Grundstücke dienen. Somit trägt die Wissenschaftsstadt Darmstadt bei der Fahrbahn 50 Prozent und bei den Gehwegen 25 Prozent der umlagefähigen Herstellungskosten. Die Kosten für den Gleis- und Kanalbau (ausgenommen Hausanschlüsse) unterliegen nicht der Beitragspflicht.

Darmstadt, 03.06.2019

Dezernat III
In Vertretung

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Dezernat IV

André Schellenberg
Stadtkämmerer