

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 09.07.2019	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Stadtplanungsamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler: III IV V 61 20 56 67 Stvv	Internetfähig Ja Nein ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2019/0204 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541010 Kostenstelle: 066-040-1000 Kostenträger: 5470-21		
Investitionsnummer: 12066-6106 Sachkonto: 0960010		

Betreff: Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis zur Heidelberger Straße zwecks ÖPNV-Erschließung des Ludwigshöviertels

Vorlage vom: 28.06.2019

Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat stimmt der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 über die Haltestelle „Lichtenbergschule“ hinaus bis zur Stammstrecke in der Heidelberger Straße grundsätzlich zu.
2. Alternativen zum angedachten Bau einer Wendeschleife mit integriertem Bahnsteig auf der Waldfläche nahe der Haltestelle „Marienhöhe“ sind auf ihre Sinnhaftigkeit und betriebliche Machbarkeit vertieft zu prüfen.
3. Um die Straßenbahnlinienverlängerung zügig realisieren zu können, wird mit dieser Vorlage dem Vorziehen der Planungsleistungsphasen 2 bis 4 (Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung) in die Jahre 2019 bis 2022 zugestimmt. Für die Beauftragung dieser Leistungen werden Geldmittel in Höhe von ca. 1,1 Millionen Euro aufgewendet.

Anlagen:

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☒ Ja ☐ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 28.06.2019:

Mit dem Erwerb des Areals durch die bvd/nl von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben sind Flächen für die Entstehung eines neuen Darmstädter Wohnquartiers verfügbar geworden, in welchem in den kommenden Jahren rund 1.400 Wohnungen für über 3.000 Menschen errichtet werden sollen. Die bvd/nl plant, das Konversionsgebiet zügig zu entwickeln und dabei den öffentlichen Nahverkehr als integralen Bestandteil der täglichen Mobilität, der ein nachhaltiges Konzept mit verringerter Stellplatzsatzung zugrunde liegt, dort zu etablieren. In diesem Rahmen ist die Verlängerung der bestehenden Straßenbahnlinie 3 über die gegenwärtige Endhaltestelle „Lichtenbergschule“ hinaus bis zur Stammstrecke in der Heidelberger Straße zwecks Erschließung der künftigen Siedlungsflächen vorgesehen. Um die Nutzung des Straßenbahnverkehrsangebots in den Mobilitätspraktiken der Bewohner des neuen Quartiers fest zu verankern und die mit dem Bau der ortsfesten ÖPNV-Infrastrukturanlagen einhergehenden unerwünschten Auswirkungen auf den Quartiersalltag möglichst gering zu halten, wird es angestrebt, die Straßenbahn möglichst zeitgleich zur Besiedlung des neuen Wohngebiets fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen.

Nach den derzeit geltenden zeitlichen Vorgaben der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben zur Fertigstellung von geförderten Wohngebäuden im zu entwickelnden Areal müssen die ersten Wohnungen bereits 2024 bezugsfertig sein. Damit die Bautätigkeiten für das Schieneninfrastrukturvorhaben bis dahin weitestgehend abgeschlossen sein können, wird es erforderlich sein, den Planungsprozess durch die Parallelisierung von üblicherweise sukzessive ablaufenden Planungsphasen zu beschleunigen. Insbesondere werden die Nutzen-Kosten-Untersuchung und die vertiefte Infrastrukturplanung, in Form von Vorplanung sowie Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Planungsleistungsphasen 2 bis 4), in den Jahren 2019 bis 2021 intensiv betrieben werden, um das Baurechtsverfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 bis zum Jahr 2022 abschließen und drei Jahre später den Betrieb aufnehmen zu können.

Die Notwendigkeit zur Parallelisierung von Planungsleistungsphasen ergibt sich hauptsächlich aus den Verzögerungen bei der Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur vorgesehenen Verlängerung der Straßenbahnlinie 3. Der Bau der Straßenbahntrasse kann durch Hessen Mobil gefördert werden, wofür ein Wirtschaftlichkeitsnachweis in Form einer NKU, angelehnt an das Verfahren der "Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs", durchzuführen ist. Eine vereinfachte NKU wurde bereits 2014 erstellt und 2016 fortgeschrieben, allerdings ist – nicht zuletzt auch infolge des schnellen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in der Wissenschaftsstadt Darmstadt – eine umfassende Aktualisierung der Untersuchung unter Anwendung der seit dem Jahr 2016 gültigen Version des Verfahrens der Standardisierten Bewertung erforderlich. Diese Aktualisierung setzt die auch ohnehin fällige Fortschreibung des Verkehrsmodells der Wissenschaftsstadt Darmstadt auf den Status quo 2019 und den Prognosehorizont 2030 voraus, welche voraussichtlich erst Ende 2019 abgeschlossen werden kann¹. Folglich ist mit einem Ergebnis der endgültigen Nutzen-Kosten-Untersuchung erst im letzten Quartal des Jahres 2020 zu rechnen, womit der gesamte Planungsprozess bei Einhaltung der üblichen Phasenreihenfolge in Verzug käme. Um die zügige Realisierung der Straßenbahntrasse jedoch nicht zu gefährden, soll die Beauftragung von Leistungen der vertieften Infrastrukturplanung, noch bevor die Förderfähigkeit der Infrastrukturmaßnahme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nachgewiesen ist, erfolgen. Somit wird ein

¹ Siehe dazu auch MV 2018/0299 „Interkommunales Verkehrsmodell der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Stadt Griesheim“.

Grundsatzbeschluss zum Bau der Straßenbahnlinienverlängerung bis zur Stammstrecke in der Heidelberger Straße gefasst.

Im Zuge der bevorstehenden Planungsleistungen soll nicht nur das ÖPNV-Konzept zur Erschließung des neuen Wohnquartiers aktualisiert und detailliert werden, sondern auch Alternativen zur angedachten Einrichtung einer Wendeschleife mit einem integrierten umsteigefreundlichen Bahnsteig auf der Waldfläche nahe der Haltestelle Marienhöhe in der Heidelberger Straße intensiv geprüft werden. Konkret sind die Möglichkeiten zur Minimierung des Waldeingriffs bei gleichzeitiger Sicherung der Mobilitätsangebotsqualität unter Berücksichtigung der erforderlichen Infrastrukturinvestitionen und der Ausgaben für Betriebsführung zu eruieren. Neben einer hinsichtlich des Flächenverbrauchs optimierten Wendeschleife ist auch der Bau eines Gleisdreieckes an der Heidelberger Straße eine denkbare Alternative. Ein Gleisdreieck würde ermöglichen, dass die Fahrzeuge der Linie 3 über die Haltestelle „Marienhöhe“ in nördlicher oder südlicher Richtung weitergeführt werden, wodurch die Notwendigkeit zum Richtungswechsel an einer Endhaltestelle auf der heutigen Waldfläche entfallen würde und kaum Baumfällungen zugunsten von Infrastrukturmaßnahmen vorzunehmen wären.

Für die Beauftragung der hiermit beschlossenen Projektsteuerungs- und Planungsleistungen werden bis zum Jahr 2022 Geldmittel im Umfang von ca. 1,1 Millionen Euro aufgewendet werden.

Dezernat III
i.V.

Dezernat IV

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

André Schellenberg
Stadtkämmerer