

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 28.05.2020	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat I 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 ☒ ☐	Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2020/0111 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: Kostenstelle: 066-130-1000 Kostenträger: 5440-11		
Investitionsnummer: 15066-6168 Sachkonto: 0952010		

Betreff: Umbau der Nieder-Ramstädter Straße zwischen Lichtwiesenweg und Böllenfalltorweg

Vorlage vom: 20.05.2020

Beschlussvorschlag:

1. Dem Umbau der Nieder-Ramstädter Straße zwischen Lichtwiesenweg und Böllenfalltorweg mit einem Kostenaufwand von 8.700.000 Euro brutto (inkl. eines Risikozuschlags von 20 %) für den Straßenbau und 260.000 Euro brutto für den Kanalbau wird zugestimmt.
2. Zur Finanzierung des Straßenbaus wird die Kostenstelle 066-130-1000, Investitionsnummer 15066-6168 „Nieder-Ramstädter Straße zwischen Lichtwiesenweg und Böllenfalltorweg“ herangezogen.
3. Zur Finanzierung des Kanalbaus wird die Kostenstelle 066-140-1000, Investitionsnummer 08066-6792 – Tiefbauten allgemein – herangezogen.
4. Der Fällung von 6 Bäumen wird zugestimmt, wenn ein erfolgreiches Umpflanzen der Bäume nach ökologischen Gesichtspunkten nicht möglich ist oder keine vertretbare Kostenrelation darstellbar ist.
5. Der optionalen Fällung von weiteren 6 Straßenbäumen sowie weiterer Bäume am Waldrand im Falle von Beschädigung und Verlust der Standsicherheit im Zuge der

Baumaßnahme wird zugestimmt, wenn ein erfolgreiches Umpflanzen der Bäume nach ökologischen Gesichtspunkten nicht möglich ist oder keine vertretbare Kostenrelation darstellbar ist.

6. Der Grunderwerbsverhandlung/Erbbauvertragsverhandlung über die benötigten Flächen wird zugestimmt.
7. Es wird ein Zuwendungsantrag nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (MobiFöG) erstellt.

Anlagen:

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☒ Ja ☐ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 20.05.2020

In dieser Magistratsvorlage wird der Umbau der Nieder-Ramstädter Straße vom Knotenpunkt Jahnstraße / Lichtwiesenweg bis Klappacher Straße / Böllenfalltorweg betrachtet. Ausgangspunkt ist die Vorplanung einschließlich erster Kostenschätzung aus dem Jahre 2017 (Vorlagen-Nr. 2017/0143).

Die Nieder-Ramstädter Straße ist als Bundesstraße (B 449) eine der wichtigsten Einfallstraßen für Pendler im Süden Darmstadts. Neben ihrer Aufgabe als Hauptverkehrsstraße nach Darmstadt übernimmt die Nieder-Ramstädter Straße bei der Verkehrsverteilung viele innerstädtische Funktionen. Sie hat eine bedeutende Erschließungsfunktion für die anschließenden Wohnquartiere (Steinbergviertel, Paulusviertel), für publikumsintensive öffentliche Einrichtungen wie die Georg-Büchner-Schule, das Hochschulsportgelände (Hochschulstadion, Hochschulsporthalle), die Sporteinrichtungen (Stadion des SV Darmstadt 98, Tennis- und Eisclub Darmstadt) und ist eine Strecke für den Schienenersatzverkehr. Parallel zur Fahrbahn, getrennt durch Absperrungen auf einem eigenen Gleiskörper (Grünfläche), verläuft die Trasse der Straßenbahnlinien 2 und 9 zwischen Griesheim bzw. Hauptbahnhof und der Endhaltestelle Böllenfalltor.

Bestandsaufnahme

Der Straßenquerschnitt der Nieder-Ramstädter Straße hat eine Gesamtbreite von bis zu 40 m. Sie teilt sich von Ost nach West in die B 449, eine Straßenbahntrasse mit besonderem Bahnkörper und eine Anliegerstraße auf. Gegenstand der Neuordnung ist vom Knotenpunkt Jahnstraße / Lichtwiesenweg bis Klappacher Straße / Böllenfalltorweg ausschließlich der Teilbereich der B 449 mit einer Breite von ca. 14 m bis 17 m.

Diese Fläche gliedert sich im derzeitigen Bestand in eine Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen, einen markierten Radfahrstreifen mit Fahrtrichtung Innenstadt, eine schmale Grünzone (teilweise Mulde, teilweise Baumbestand) und einen Gehweg, welcher in Teilabschnitten derzeit als zusätzliche Parkplatzfläche genutzt wird. Die Fahrbahn ist asphaltiert und in einem sehr schlechten baulichen Zustand (Zustandsklasse 4,5 – 5,0 nach der Zustandserfassung und -bewertung aus 2016). Der vorhandene Oberbau ist für das heutige Verkehrsaufkommen. Die Gehwege sind zum großen Teil mit Bessunger Kies ausgeführt, und die Straßenentwässerung ist unzureichend.

Neben der grundhaften Erneuerung des Straßenraums und der damit verbundenen erstmaligen Herstellung des Gehwegbereichs ist das Hauptanliegen die Schaffung einer durchgehend verkehrssicheren Radwegeverbindung, die Aufwertung des östlichen Gehwegbereichs und des Grünstreifens sowie die Verbesserung der Straßenentwässerung.

Führung des Radverkehrs

Der neue durchgehende, parallel zur Fahrbahn verlaufende Radweg auf der Ostseite (stadteinwärts) hat eine Regelbreite von 2,5 m inkl. Sicherheitstrennstreifen. An Engstellen reduziert sich die Breite bis auf 2,1 m. Vor den Knotenpunkten wird der Radweg in einen Radfahrstreifen überführt, um direktes Linksabbiegen zu ermöglichen. Auf der Westseite der stadtauswärts führenden Fahrbahnfläche wird ein 1,5 m breiter Schutzstreifen markiert. Damit wird Radfahrern stadtauswärts neben der Anliegerstraße eine zusätzliche Radwegeverbindung auf der B 449 angeboten. Die Gestaltung der Radverkehrsanlage wurde mit dem Mobilitätsamt abgestimmt. Die Planung wurde auch mit den Radverbänden ausführlich und kontrovers erörtert.

Führung des Fußverkehrs

Ein Gehweg ist ausschließlich auf der Ostseite vorhanden. Die Befestigung des Gehwegs erfolgt in Pflasterbauweise, wobei zum Schutz der Bestandsbäume Wurzelbrücken verbaut oder in Teilbereichen weiterhin mit Bessunger Kies befestigt werden.

Der Gehweg ist im Abschnitt Lichtwiesenweg bis Stadion mit einer Breite zwischen 2,75 m bis 3,00 m geplant. Am Stadion ist der Gehweg mit einer Breite von 4,5 m geplant.

Im weiteren Verlauf bis zur Traisaer Straße ist eine Gehwegbreite von mindestens 2,80 m gegeben. Zwischen der Traisaer Straße und dem Böllenfalltorweg wird auf Höhe der Viktoria-Melita-Anlage erstmalig ein Gehweg hergestellt und damit ein wichtiger Lückenschluss im Wegenetz erzielt. Im Bereich der Senkrechtplätze ist eine Gehwegbreite von 2,0 m geplant. Im weiteren Verlauf bis zum Böllenfalltorweg ist eine Gehwegbreite von 2,1 m bis 2,3 m inklusive Sicherheitsabstand zum Radweg geplant.

Querungen, Überwege und breite Zu-/Ausfahrten werden in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten für Seh- und Gehbehinderte barrierefrei ausgebaut.

Gestaltung des Seitenraums (Parkplätze und Grünstreifen)

Im Abschnitt Jahnstraße bis Stadion entfallen bis zu 45 geduldete Parkstände auf dem Gehweg. Innerhalb des Grünstreifens werden drei Längsparkstände mit einem 75 cm breiten Sicherheitstrennstreifen zum Radweg angeordnet, die der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. Abstellflächen für die Mülltonnen der Anlieger werden ebenfalls im Grünstreifen angeordnet, um die Nutzbarkeit des Gehwegs dauerhaft sicherzustellen. Im Abschnitt Traisaer Straße bis Böllenfalltorweg werden die vorhandenen Senkrechtparkstände von 40 auf 34 Stück reduziert.

Im Abschnitt Lichtwiesenweg bis Stadion wird zwischen dem Rad- und Gehweg ein 3,0 m breiter Grünstreifen angelegt. Die Anpflanzung von Bäumen ist aufgrund des vorhandenen Mischwasserkanals ausgeschlossen, sodass Großsträucher wie Feldahorn, Blutpflaume oder Kornelkirsche als Solitärs vorgesehen sind.

Im Bereich des Stadions übernimmt der Grünstreifen auf dem Parkplatz mit den Platanen die Gestaltungsfunktion. Die vorhandene Oberflächenbefestigung wird bis zur Flurstückgrenze zurückgebaut und durch eine wassergebundene Decke ersetzt. Die vorhandenen Container werden zusammengefasst und an der nördlichen Parkplatzzufahrt angeordnet.

Im Abschnitt Stadion bis Traisaer Straße bleibt der vorhandene Grünstreifen mit den Platanen weitgehend unverändert.

Im Abschnitt Traisaer Straße bis Viktoria-Melita-Anlage wird zum Schutz der Platanen keine wesentliche Veränderung gegenüber der heutigen Situation vorgenommen. Die vorhandene wassergebundene Wegedecke (Bessunger Kies) wird oberflächennah erneuert. Die Baumscheiben werden mittels Granitstelen gegen Befahren gesichert. Am nördlichen und südlichen Ende werden als gestalterischer Abschluss zwei Grünflächen neu ausgebildet. An der Zufahrt zum Internationalen Musikinstitut werden zwei Sträucher angepflanzt, da auch hier Baumanpflanzungen wegen des örtlichen Mischwasserkanals ausgeschlossen sind.

Der Grünstreifen wird zum einen als gestaltendes Element und zum anderen als Versickerungsmulde genutzt, um den Mischwasserkanal zu entlasten. Die Neigung des Geh- und Radweges wird (wo es höhenmäßig möglich ist) in Richtung des Grünstreifens ausgeführt. Im Abschnitt Viktoria-Melita-Anlage bis Böllenfalltorweg ist eine 2,3 m bis 2,6 m breite Versickerungsmulde entlang des Waldrandes geplant. Die Versickerungsmulde nimmt Oberflächenwasser des angrenzenden Geh- und Radweges auf.

Zwischen der Straße und der Gleisanlage entstehen abschnittsweise neue Grünanlagen mit einer Breite von 0,5 m bis 2,5 m. Die Art der Bepflanzung bestimmt die HEAG mobilo. Die

Unterhaltung der Grünanlagen übernimmt HEAG mobilo. Dies wird im geplanten Bau- und Finanzierungsvertrag zur Straßenbahnhaltestelle Merck-Stadion festgeschrieben.

Bäume

Für die Baumaßnahme erfolgt zum Schutz der Bäume eine ökologische Baubegleitung durch einen weisungsbefugten Baum-Sachverständigen. Zur Umsetzung der Maßnahme müssen bis zu 6 Bäume entlang der Nieder-Ramstädter Str. gefällt werden. Gegebenenfalls müssen bei Beschädigung oder Verlust der Standsicherheit durch Wurzelabgrabungen weitere 6 Straßenbäume gefällt werden. Eventuell sind noch weitere Bäume am Waldrand wegen Gefährdung der Standsicherheit infolge Wurzelabgrabung zu fällen. Die Entscheidung über die evtl. Gefährdung der Standsicherheit erfolgt durch den Baum-Sachverständigen. Vor einer Fällung ist durch einen Baum-Sachverständigen im Rahmen der ökologischen Baubegleitung für die Bäume jeweils zu prüfen, ob die Bäume erfolgreich umgepflanzt werden können. Die Entscheidung der Baumumpflanzung oder Baumfällung erfolgt in einem 1. Schritt zunächst nach ökologischen Gesichtspunkten und ist in einem 2. Schritt im Hinblick auf eine vertretbare Kostenrelation zu überprüfen.

Kanalbau

Das Niederschlagswasser aus dem Fahrbahnbereich muss aufgrund der Verschmutzung durch die hohe Verkehrsbelastung in den Mischwasserkanal geführt werden. Zwischen der Viktoria-Melita-Anlage und dem Böllenfalltorweg ist derzeit kein Kanal vorhanden. Die vorhandenen Straßenabläufe sind an das Kanalnetz des Betriebshofes der HEAG mobilo angeschlossen. Zur Trennung ist im östlichen Seitenraum ein neuer Regenwasserkanal DN 300 geplant, der in Höhe des Internationalen Musikinstituts an den bestehenden Mischwasserkanal angeschlossen wird. Dieser wird im Zuge der Straßenbaumaßnahme verlegt. In den anderen Bereichen werden die geplanten Fahrbahnabläufe direkt an den bestehenden Mischwasserkanal angeschlossen.

Gestaltung der Knotenpunkte sowie der Zu- und Ausfahrten

Bei stark belasteten Zu- und Ausfahrten werden Rampensteine statt Rundborde als Begrenzung zur Fahrbahn gewählt.

Der Übergang der Kekuléstraße ist als Gehwegüberfahrt geplant. Hierdurch wird den Fußgängern und Radfahrern Vorrang vor dem ein- und ausbiegenden Verkehr der Kekuléstraße gewährt.

Das Abbiegen von der Nieder-Ramstädter Straße in den Steinbergweg entfällt. Die Verkehrsführung wäre nur mit großen Fahrstreifenverschwenkungen und kurzen Abbiegestreifen in Überlagerung mit der Stadion- und Tankstellenzufahrt möglich. Zudem würde durch die Abbiegestreifen der Schutzstreifen ungünstig verschwenkt werden, wodurch der Kfz-Verkehr zum Rechtsabbiegen kurzfristig auf den Schutzstreifen ausweichen müsste. Dadurch würden die Radfahrer auf dem Schutzstreifen gefährdet werden. Weiterhin würde im Seitenraum lediglich ein 1,3 m breiter Gehweg verbleiben, der weder den Ansprüchen im Alltag noch an Spieltagen des örtlichen Fußballvereins gerecht wird.

Beim Heinrichwingertsweg ist weiterhin das Rechtsabbiegen zulässig, obwohl es durch den Rechtsabbiegestreifen ebenfalls zu einer Fahrstreifenverschwenkung kommt. Diese führt jedoch nicht dazu, dass der Schutzstreifen zum Abbiegen von Kfz überfahren werden muss.

Der Umbau der Signalanlage am Knotenpunkt Nieder-Ramstädter Straße / Lichtwiesenweg / Jahnstraße ist Gegenstand des Projektes der Lichtwiesenbahn. Im Rahmen des Straßenumbaus werden die Signalgeber an den veränderten Querschnitt angepasst. Die

Signalanlagen an allen anderen Knotenpunkten sind baulich an die veränderten Knotenpunktgeometrien anzupassen. Hierbei werden neue Signalmasten gestellt und die Verrohrung erneuert. Die technischen Sicherungen der Bahnübergänge sind in den Knotenpunkten Nieder-Ramstädter-Straße Heinrichwingertsweg / Steinbergweg / Jahnstraße in die städtischen Signalanlagen integriert. Die Veränderungen an den Anlagen werden mit der HEAG mobilo abgestimmt.

Grunderwerb

Für die Umsetzung der Planung wird der Erwerb einer Fläche von 90 m² aus dem Eigentum Dritter notwendig und 25 m² sind stadintern von IDA zu erwerben. Bei einer Fläche von 128 m² liegt ein Erbbauvertrag vor, in diesem Fall wird eine Vertragsänderung angestrebt.

Bürgerbeteiligung

Die beschriebene Planung der Nieder-Ramstädter Straße wurde am 12. Dezember 2017 in einer Bürgerversammlung für Anlieger sowie am 20. und 26. Januar 2018 mit den Bürgern mittels Info-Rad in der Nieder-Ramstädter Straße ausführlich diskutiert. Am 20. November 2018 wurden die Anwohner über die Planungsänderungen im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung informiert.

Straßenbahnhaltestelle Merck-Stadion

Im Zuge des Straßenumbaus wird die HEAG mobilo die Straßenbahnhaltestelle Merck-Stadion stadteinwärts um etwa 1,0 m auf doppelter Fahrzeuglänge verbreitern, um die Sicherheit am Bahnsteig nach Fußballspielen und anderen Großveranstaltungen gewährleisten zu können. Die Maßnahme ist mit dem vorliegenden Projekt abgestimmt. Für den barrierefreien Umbau und die Sicherung der Straßenbahnhaltestelle bei Spielbetrieb des SV 98 Darmstadt wird eine separate Magistratsvorlage erstellt.

Aufgrund der direkten Lage der Nieder-Ramstädter Straße an den Gleisen der HEAG mobilo, wird zeitweise ein Schienenersatzverkehr benötigt. Die Belange des Straßenbahn- und Busbetriebes werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der HEAG mobilo besprochen und abgestimmt.

Weiterhin ist das vorliegende Projekt mit dem Projekt Lichtwiesenbahn abgestimmt. Es wurde unter anderem festgelegt, dass die Verkürzung der Bushaltestelle sowie die Anpassung der Bordsteinhöhe des besonderen Bahnkörpers während des Umbaus der Nieder-Ramstädter Straße erfolgen.

Finanzierung

Die Maßnahme unterliegt der Beitragspflicht. Der östliche Gehweg ist bisher noch unausgebaut, so dass hier die Herstellungskosten im Rahmen des Erschließungsbeitrags zu 90 Prozent auf die erschlossenen Grundstücke zu verteilen sind. Demgegenüber unterliegt die Erneuerung der Fahrbahn der Nieder-Ramstädter Straße dem Straßenbeitrag. Die Nieder-Ramstädter Straße hat überwiegend überörtliche Verkehrsbedeutung, sodass der Anliegeranteil für die Kosten der Fahrbahn 25 Prozent und für die Straßenbeleuchtung und -entwässerung 45 Prozent betragen wird.

Die konkreten Beiträge werden nach dem tatsächlichen Aufwand ermittelt und berechnet. Dieser steht erst nach Beendigung und Fertigstellung der Baumaßnahme fest. In den tatsächlichen Aufwand fließen alle für die Fertigstellung der Baumaßnahme angefallenen Kosten ein, z.B. Straßen-, Kanal- und Grünflächenbau, Straßenbeleuchtung etc. Diese Vielzahl der unterschiedlichen tatsächlichen Herstellkosten ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt.

Die Planungs- und Baukosten betragen für den Straßenbau 8.700.000 Euro brutto (inkl. eines Risikozuschlags von 20 %) und für den Kanalbau 260.000 Euro brutto. Zur Finanzierung des Straßenbaus wird die Kostenstelle 066-130-1000, Investitionsnummer 15066-6168 „Nieder-Ramstädter Straße zwischen Lichtwiesenweg und Böllenfalltorweg“ herangezogen. Zur Finanzierung des Kanalbaus wird die Kostenstelle 066-140-1000, Investitionsnummer 08066-6792 „Tiefbauten allgemein“ herangezogen.

Für die Maßnahme werden über die aktuelle Haushaltsanmeldung regulär insgesamt 7,94 Mio. Euro für die Jahre 2021 (985.650 Euro), 2022 (4,6 Euro VE) sowie 2023 (2,31 Euro VE) angemeldet. Weitere 260.000 Euro stehen als Haushaltsausgabereste aus dem Jahr 2019 zur Verfügung. In Vorjahren wurden insgesamt 117.000 Euro für den Straßenbau verausgabt. Zur Finanzierung des Kanalbaus wird die Kostenstelle 066-140-1000, Investitionsnummer 08066-6792 „Tiefbauten allgemein“ herangezogen. Entsprechende Haushaltsmittel stehen auf dieser Investitionsnummer bereits im aktuellen Haushalt 2020 für das Jahr 2022 zur Verfügung.

Die Straße erfüllt die Voraussetzungen für eine Bezuschussung nach dem Mobilitätsfördergesetzes (MobiFöG). Allerdings sind nur die Teile förderungsfähig, die nicht der Beitragspflicht unterliegen. Die Höhe der Förderung liegt derzeit bei 70%.

Es entstehen jährliche Folgekosten für Unterhaltung der Straßen- und Grünflächen in Höhe von 35.000,- Euro.

Bauausführung

Der Baubeginn ist im Herbst 2021 vorgesehen. Die Bauzeit der Maßnahme beträgt voraussichtlich 20 Monate.

Der Dezernent I

Der Dezernent IV

Der Dezernent V

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

André Schellenberg
Stadtkämmerer

Barbara Akdeniz
Stadträtin