

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 27.10.2021	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Mobilitätsamt	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. 2021/0333 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541010 Kostenstelle: 066-100-1000 Kostenträger: 5410-11 Investitionsnummer: 20066-6102 Sachkonto: 0618010		

Betreff: Erneuerung Straßenbahnlinie 3 zwischen der Heinrichstraße und der Haltestelle Orangerie

Vorlage vom: 22.10.2021

Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat stimmt den Planungen zur Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle „Heinrichstraße“ und den Veränderungen der Straßenquerschnitte in der Karlstraße zu.
2. Der Magistrat stimmt den Planungen zur Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle „Goethestraße“ und den Veränderungen des Straßenquerschnittes der Klappacher Straße zu.
3. Der Magistrat stimmt den Planungen zur Umgestaltung des Streckenabschnittes zwischen Goethestraße und Freiburger Platz und der veränderten Querschnittsaufteilung des Verkehrsraumes der Karlstraße zu.
4. Der Magistrat stimmt den Planungen zur Umgestaltung des Streckenabschnittes zwischen Freiburger Platz und der Haltestelle Orangerie und der veränderten Querschnittsaufteilung des Verkehrsraumes der Bessunger Straße zu.

5. Die insgesamt erforderlichen Haushaltsmittel gem. datenschutzrelevanter Anlagen 3, 5, 7 und 9 stehen in der Mittelfristigen Finanzplanung auf der Investitionsnummer 20066-6102 - Erneuerung StraBa-Linie 3, städt. Anteil Straßenbau -, Kostenstelle 066-100-1000, in den Jahren 2021 – 2025 zur Verfügung.

Anlagen:	03_Kostenschätzung Haltestelle Heinrichstraße (datenschutzrelevant)
	05_Kostenschätzung Haltestelle Goethestraße (datenschutzrelevant)
	07_Kostenschätzung Goethestraße- Freiburger Platz (datenschutzrelevant)
	09_Kostenschätzung Freiburger Platz- Haltestelle Orangerie (datenschutzrelevant)

Datenschutzrelevante Anlage:	☒
-------------------------------------	-------------------------------------

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

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 22.10.2021:

Die HEAG mobilo plant in Zusammenarbeit mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt die grundhafte Erneuerung der Gleisanlagen im Verlauf der Straßenbahnlinie 3 zwischen der Heinrichstraße und der Haltestelle Orangerie, sowie die Anpassung der Fahrbahnquerschnitte und den barrierefreien und verlängerten Ausbau der Straßenbahnhaltestellen Heinrichstraße und Goethestraße, um den Einsatz von Fahrzeugen mit Beiwagen, die spätestens im Zuge der Entwicklung des Ludwigshöhviertels erforderlich werden, zu ermöglichen (Anlage 01). Die Maßnahme gliedert sich in vier Teilprojekte

Haltestelle Heinrichstraße (Abschluss der Vorplanung)

Im Bereich der Haltestelle Heinrichstraße sind der barrierefreie und der verlängerte Ausbau der Haltestelle, die barrierefreie Zuwegung und die Anpassung des angrenzenden Straßenraumes vorgesehen. Im Rahmen dieser Planungen wurden verschiedene Varianten der Anordnung und Ausführung der zukünftigen Straßenbahnhaltestelle geprüft. Hieraus stammt die in der Anlage 02 dargestellte „Vorzugsvariante 4“. Diese Variante ermöglicht zudem die Schaffung eines besseren Angebotes für den Radverkehr, der zunächst ab dem Kreuzungspunkt in Fahrtrichtung Norden und in Fahrtrichtung Süden in Form eines Radfahrstreifens von bis zu 90 m Länge geführt werden soll. Ergänzend zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle soll zudem der Kreuzungsbereich Heinrichstraße / Karlstraße barrierefrei ausgebaut werden. Innerhalb dieses Planungsabschnittes fallen bis zu 60 m an regulären Parkständen und etwa 90 m an Parkständen mit zeitlichen Einschränkungen weg. Ein Eingriff in Grünflächen wird in diesem Abschnitt nicht vorgenommen. Der vorhandene Baumbestand wird nicht verändert. Die zukünftige Anordnung von Radverkehrsanlagen in der Heinrichstraße wurde bei den Planungen berücksichtigt. Die Anordnung der Radverkehrsanlagen kann losgelöst vom Haltestellenumbau betrachtet und beschlossen werden.

Haltestelle stadteinwärts: An der Haltestelle stadteinwärts wird das bestehende Konzept der „Warteinsel“ beibehalten. Die Fahrstreifenbreiten werden auf das Mindestmaß von 3,0 m reduziert. Der Gehweg auf der Ostseite wird in der Breite geringfügig reduziert. Der damit erzielte Breitengewinn wird der Warteinsel zugeschlagen, sodass die Haltestellenbreite im nördlichen Bereich 2,5 m und im südlichen Bereich bis zu ca. 3,8 m beträgt. Unter Berücksichtigung einer Spritzschutzwand an der Rückseite der Warteinsel verbleibt eine nutzbare Breite von 2,2 m bzw. 3,4 m. Die Aufstellfläche zwischen Gleis und Fahrbahn für querenden Fußverkehr am Knotenpunkt bleibt bestehen und wird ebenfalls auf 2,7 m verbreitert. Stadtauswärts wird anstelle des Parkstreifens ein Radfahrstreifen auf einer Länge von etwa 50 m angelegt, damit Radfahrende auch weiterhin neben der Schiene fahren können und ein Nebeneinanderfahren neben dem motorisierten Verkehr möglich wird. Innerhalb dieses Planungsabschnittes fallen bis zu sieben Stellplätze weg. Ein Eingriff in Grünflächen wird in diesem Abschnitt nicht vorgenommen.

Haltestelle stadtauswärts: Die Haltestelle stadtauswärts wird um etwa 20 m nach Norden verschoben, sodass vor dem Knotenpunkt ein zusätzlicher Linksabbiegestreifen mit einer Aufstellfläche für drei Fahrzeuge realisiert werden kann. Die Haltestelle stadtauswärts wird als so genannte angehobene Fahrbahn realisiert. Der westliche Fahrstreifen wird hierbei auf einer Länge von 43,0 m mittels 5,0 m langen Rampen angehoben. Gleichzeitig wird der ehemalige Fahrstreifen, auf dem auch die Straßenbahn stadtauswärts verkehrt, wegen der geringen Breite für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Der Fahrstreifen der angehobenen Fahrbahn erhält eine Breite von 3,25 m, der kombinierte Warte- und Gehwegbereich erhält eine Breite von ca. 2,7 m. Um diese Breiten zu erreichen, werden beide Gleise um 50 cm nach Osten verschoben. Es erfolgt hierdurch ein Eingriff in die Gleislage auf einer Länge von jeweils ca. 125 m.

Stadteinwärts wird anstelle des Parkstreifens ein Radfahrstreifen für etwa 90 m angelegt, damit Radfahrende auch weiterhin neben der Schiene fahren können und ein Nebeneinanderfahren neben dem motorisierten Verkehr möglich bleibt.

Haltestelle Goethestraße (Abschluss der Vorplanung)

Im Bereiche der Haltestelle Goethestraße sind der barrierefreie und der verlängerte Ausbau der Haltestelle, die barrierefreie Zuwegung und die Anpassung des angrenzenden Straßenraumes vorgesehen. Der Endausbau des Platzes kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Im Laufe des Planungsprozesses wurden verschiedene Varianten entwickelt, woraus die Vorzugsvariante 5b hervorgeht. (Anlage 04)

Grundlage der Vorzugsvariante ist eine ganzheitliche Betrachtung der Örtlichkeit. Bei der Vorzugsvariante wird die Haltestelle unmittelbar nördlich der zukünftigen Fußverkehrsquerung über die Gleise angeordnet. Die Haltestelle liegt damit vollständig außerhalb des fließenden Verkehrs. Die Haltestellen werden mit einer Regelbreite von 3,0 m ausgebildet. Die Lage des nördlichen Haltestellenendes verursacht eine Verziehung der Klappacher Straße in Richtung Osten, für die auch der Gehweg neben der Parkmauer des Wolfskehlischen Parks im schmalsten Bereich auf eine Breite von 2,3 m reduziert werden muss. Die vorhandene Mauer zum Wolfskehlischen Park bleibt in ihrer Lage unverändert. Die vorhandene Quermöglichkeit für Fußgänger wird nach Süden auf die Höhe des Ausgangs des Wolfskehlischen Parks verschoben und barrierefrei ausgebaut. Für die Klappacher Straße ist eine Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,5 m geplant damit die Befahrbarkeit auch für Schienenersatzverkehr und Müllfahrzeuge im Begegnungsverkehr sichergestellt ist. Infolge der Planungen in diesem Bereich wird der vorhandene Parkraum um bis zu 92 m reduziert. Die Linienführung der Klappacher Straße bleibt unverändert. Bei der Vorzugsvariante wird der Radverkehr in Höhe der derzeitigen Verbindungsstraße von der Klappacher Straße zur Karlstraße geführt, der Kfz-Verkehr wird die vorhandene Achse auch zukünftig in Richtung Osten durchfahren können.

Streckenabschnitt Goethestraße – Freiburger Platz (Abschluss der Vorplanung)

Das „Teilprojekt 3 - Streckenabschnitt Goethestraße – Freiburger Platz“ reicht von der Haltestelle Goethestraße im Norden bis zur Haltestelle Freiburger Platz im Süden und hat eine Gesamtlänge von ca. 250 m. Im Rahmen der grundhaften Gleiserneuerung ist eine Optimierung der Gleislage zur Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Verbesserung des Betriebsablaufs der Straßenbahn gegenüber dem Kraftfahrverkehr vorgesehen. (Anlage 06)

Die derzeitige Aufteilung des Verkehrsraums ist durch den Parkstreifen auf der Ostseite räumlich eingeschränkt. Die beidseitigen Gehwege sind mit einer Breite von ca. 1,5 m – 1,8 m verhältnismäßig schmal und erfüllen die Anforderungen an einen sicheren Schulweg der direkt angebundenen Mornewegschule nicht. Der Abstand zwischen Gleis und parkenden Fahrzeugen ist so gering, dass für den Radverkehr eine besonders aufmerksame Fahrweise zwischen den Schienen und besondere Aufmerksamkeit auf den ruhenden Verkehr geboten ist. Ebenso kommt es durch parkende Fahrzeuge häufig zu Störungen im Straßenbahnbetrieb, da die bestehende Parkbucht mit etwa 1,8 m Breite den heutigen Anforderungen nicht ausreicht und die geparkten Fahrzeuge in den Verkehrsraum der Straßenbahn hineinragen.

Die vorliegende Planung sieht einen Entfall des Parkstreifens zu Gunsten von Flächen für Fußgänger, den Radverkehr und die Straßenbahn vor. Die Fahrbahn wird verbreitert und die Straßenbahngleise werden mittig im Straßenraum angeordnet. Hierzu werden die Gleise um 45 cm nach Osten verschoben, sodass beide Gehwege eine nahezu identische Breite von ca. 2,1 m erhalten. Infolge des größeren Abstandes zwischen den Straßenbahngleisen und der Bordanlage wird das Angebot für den Radverkehr deutlich verbessert und somit eine

komfortable Radverkehrsführung für ein- und mehrspurige Fahrräder in beiden Richtungen ermöglicht. Die Fußgängerschutzanlage auf Höhe der Mornewegschule wird im Rahmen des Umbaus barrierefrei ausgebaut. Ebenso soll eine barrierefreie Querungsstelle über den Herdweg zwischen Sparkasse und Apotheke eingerichtet werden. Mit dem Grünflächenamt ist der Erhalt des Baumbestandes an der Sparkasse abgestimmt. Durch das Freihalten des Verkehrsraums infolge des Wegfalls des Parkstreifens werden die Störungen des Betriebsablaufes der Straßenbahn deutlich reduziert werden. Im Bereich der Sparkasse soll eine Ladezone eingerichtet werden. Im Rahmen dieser Planung fallen zukünftig etwa 23 Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge weg.

Streckenabschnitt Freiburger Platz – Orangerie (Abschluss der Vorplanung)

Das „Teilprojekt 2 – Streckenabschnitt Freiburger Platz – Orangerie“ reicht von der Hermannstraße im Norden bis zur Bessunger Straße 37 im Süden und hat damit eine Gesamtlänge von ca. 250 m. Im Bereich der Haltestelle Freiburger Platz werden die Gleise in unveränderter Lage erneuert. Im weiteren Verlauf ist im Rahmen der grundhaften Gleiserneuerung auch eine Optimierung der Gleislage zur Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Verbesserung des Betriebsablaufes der Straßenbahn gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr vorgesehen. (Anlage 08)

Die Querschnittsaufteilung im Bereich der Haltestelle Freiburger Platz bleibt gegenüber dem Bestand unverändert. Im Bereich des Parkstreifens zwischen Bessunger Straße 6 und Bessunger Straße 14 wird der Querschnitt westlich des Parkstreifens neu aufgeteilt. Die beiden Gleise und der östliche Fahrbahnrand werden um 25 cm nach Osten verschoben. Die Fahrbahn erhält damit eine Gesamtbreite von 6,25 m, der östliche Gehweg wird dadurch mindestens 2,0 m breit. Der Abstand zwischen Gleisachse und Parkstreifen bzw. Gehweg beträgt stadtauswärts 1,75 m und stadteinwärts 1,5 m. Der vergrößerte Abstand zum Parkstreifen reduziert das Risiko von Behinderungen der Straßenbahn erheblich. Radfahrende stadtauswärts fahren zukünftig auf dem 1,0 m breiten Streifen zwischen den Schienen und dem Parkstreifen. Stadteinwärts fahren sie auf dem 1,0 m breiten Streifen zwischen äußerer Schiene und zukünftigem Gehweg.

Im Bereich der Engstelle auf Höhe der Hausnummern 20 und 26 wird der Querschnitt neu entwickelt. Die Fahrbahn erhält eine Gesamtbreite von 6,0 m. Der östliche Gehweg soll eine Mindestbreite von 1,40 m erhalten. Der westliche Gehweg soll zukünftig eine Mindestbreite von 2,1 m haben. Die beiden Gleise werden um bis zu 1,8 m nach Westen verschoben. Der Abstand zwischen Gleisachse und Gehweg beträgt in beiden Fahrtrichtungen 1,5 m. Mit einer Gesamtbreite von 6,0 m ist der Begegnungs-fall Straßenbahn/Lkw uneingeschränkt möglich. Radfahrende fahren zukünftig auf dem 1,0 m breiten Streifen zwischen äußerer Schiene und Gehweg.

Südlich der Jahnstraße wird der Straßenquerschnitt nur geringfügig verändert. Gegenüber dem Bestand wird die Fahrbahnbreite im Bereich der Fußverkehrsquerung auf 6,6 m reduziert. Der neue Querschnitt erleichtert das Überqueren der Straße und schafft einen Übergang vom engen Straßenquerschnitt nördlich der Jahnstraße zum verhältnismäßig breiten Straßenquerschnitt im Bereich der Orangerie. Für Radfahrende verbleibt zukünftig ein 1,3 m breiter Streifen zwischen äußerer Schiene und Bordanlage.

Die Gehwege sollen von der Fahrbahn mittels Hochbord abgegrenzt werden. Im Bereich der Zufahrten sind hingegen abgesenkte Rundborde vorgesehen. In der Mitte des Parkstreifens zwischen Bessunger Straße 6 und 14 wird eine Ausweichstelle für Fußgänger eingerichtet, wodurch ein Parkstand entfällt. Die weitere Untergliederung in öffentliche Parkstände, Parkstände für Taxiverkehr und Behindertenstellplatz bleibt unverändert.

Der Kreuzungspunkt Bessunger Straße/Jahnstraße/Niederstraße erhält im Rahmen dieser Planung eine barrierefreie Gestaltung. Die Eckausrundungen werden reduziert, sodass die Gehwege breiter werden. Die geänderte Geometrie im Kreuzungsbereich verbessert die Sicht der Verkehrsteilnehmer aus der Jahnstraße auf die bevorrechtigte Bessunger Straße. Um diese Planungen umzusetzen, fallen südlich des Knotenpunktes Bessunger Straße /Jahnstraße / Niederstraße zwei Parkstände weg. Bei ausreichender Gehwegbreite sollen Pflanzbereiche für Fassadenbegrünung vorgesehen werden. Eingriffe in bestehende Grünflächen werden in diesem Abschnitt nicht vorgenommen.

In Zusammenarbeit mit der HEAG mobilo sollen die Anwohnenden und Gewerbetreibenden über die anstehenden Maßnahmen im Bereich der Haltestellen und den betroffenen Streckenabschnitten informiert werden. Nach Zustimmung des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung soll die vorliegende Planung zur Entwurfsplanung weiterentwickelt werden.

Für die vorgestellten Maßnahmen wird nach Beschlussfassung ein Bau- und Finanzierungsvertrag zwischen der Stadt Darmstadt und der HEAG mobilo abgeschlossen. Die erforderlichen Haushaltsmittel für Planung und Bau wurden für dieses Projekt für die Jahre 2021 bis 2025 auf der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 20066-6102 - Erneuerung StraBa-Linie 3, städt. Anteil Straßenbau - angemeldet. Durch die weitere Planung werden die entstehenden Bau- und Folgekosten fortgeschrieben und konkretisiert.

Dezernat III

Dezernat IV

Michael Kolmer
Stadtrat

André Schellenberg
Stadtkämmerer