

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 09.09.2016	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 ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2016/0378 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: Kostenstelle: Kostenträger:		
Investitionsnummer: Sachkonto:		

Betreff: Bericht Umgestaltung Klappacher Straße

Vorlage vom: 05.09.2016

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Der weiteren Vorgehensweise wird zugestimmt.

Anlagen: Dokumentation der Bürgerinformation

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☒ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründungsseite zur Magistratsvorlage vom 05.09.2016:

Im Ergebnis eines langen Planungs- und Beteiligungsprozesses zur Umgestaltung der Klappacher Straße im Abschnitt zwischen Karlstraße und Jahnstraße, hat der Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt am 20. Januar 2016, Beschluss-Nr.38 (Vorlage 2015/0561) dem geplanten Umbau zugestimmt.

Auf Bitte des Magistrats wurde die Vorlage jedoch zunächst nicht zur Beratung in die Ausschüsse übergeben, sondern mit der Maßgabe an die Verwaltung zurück gegeben, zunächst erneut die Anwohner über die Planung und die Eckdaten der Bauabwicklung zu informieren. Zu diesem Zweck fand am 08. Juli 2016 eine Bürgerinformations- und Diskussionsveranstaltung im Martinssaal der Liebfrauentgemeinde in der Klappacher Straße 46 statt.

Die Veranstaltung wurde professionell moderiert und protokolliert. Den Bürgern wurde zugesagt, alle konstruktiven Anregungen und Kritiken fachlich zu bewerten, den Magistrat über die Ergebnisse der Informationsveranstaltung zu informieren und ggf. um neue Beschlussfassung zu bitten.

Ausgangssituation

Historie und Beschlusslage:

In Folge der Errichtung des Stiftungsgebäudes der Schader-Stiftung wurde 2006 die provisorische Neuordnung der Stellflächen entlang der Straße erforderlich. Im Jahre 2007 fand ein Workshop mit Bürgerbeteiligung statt, um dauerhafte Lösungsansätze zu diskutieren. Auf Grundlage der Ergebnisse wurde eine Entwurfsplanung erstellt und 2010 den Anliegern vorgestellt. Anschließend ruhte das Projekt aus unterschiedlichen Gründen, bevor 2015 ein Ingenieurbüro mit der Ausführungsplanung beauftragt wurde.

Wesentliche Elemente der Ausführungsplanung:

Die Ausführungsplanung gründet auf den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses im Jahr 2007 und den fachlichen Erfordernissen. Die wesentlichen Elemente der Planung sind:

- grundhafter Ausbau der Fahrbahn und der Gehwege,
- Fahrbahnbreite durchgängig 6 m,
- Gehwegbreite durchgängig mindestens 2 m,
- wechselseitige Anordnung von Stellplätzen in Längs- oder Schrägaufstellung
- „Minikreisel“ an den Knotenpunkten Klappacher Straße/Herdweg und Klappacher Straße/Jahnstraße
- neue Fußgängerquerungen, t.w. signalisiert
- 31 Baumpflanzungen, davon 13 Ersatzpflanzungen
- Ausweisung „Tempo 30 – Zone“
- Umbau Straßenbahnhaltepunkt „Goethestraße“
- Neuordnung des Platzes im Kreuzungspunkt Klappacher Straße/Goethestraße/Wilhelminenstraße

Bauphasen:

1. Bauabschnitt: Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle und Platz
2. Bauabschnitt: grundhafter Ausbau zwischen Karlstraße und Jahnstraße

Kosten und Anliegerbeteiligung:

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen bei Umsetzung der vorliegenden Ausführungsplanung ca. 2.800.000 €. Davon entfallen ca. 400.000 € auf den Bauabschnitt 2 (Platz) und ca. 2.400.000 € auf den Bauabschnitt 1 (Straße).

Die Kosten für den Bauabschnitt 1 sind gemäß Kommunalen Abgabegesetz (KAG) in Verbindung mit der Straßenbeitragssatzung der Wissenschaftsstadt Darmstadt in Teilen auf die Eigentümer der anliegenden Grundstücke zu verteilen.

- Fahrbahn: 50% der beitragsfähigen Kosten,
- Gehwege: 75% der beitragsfähigen Kosten,
- Beleuchtung: 60% der beitragsfähigen Kosten.

Die Kosten für den Bauabschnitt 2 (Platz) sind nicht beitragsfähig.

Anregungen und Einwände der Bürgerinnen und Bürger aus der Bürgerbeteiligung am 08. Juli 2016

Im Laufe der Diskussion über die Ausführungsplanung und den geplanten weiteren Ablauf wurden von den Bürgerinnen und Bürgern eine Reihe von Anregungen und Kritikpunkten vorgebracht. Diese sind nachfolgend mit ihrer Kernaussage aufgeführt und fachlich bewertet:

Die Belange des Radverkehrs werden in der Planung zu wenig berücksichtigt

Mit Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus auf 30 km/h wurde bereits jetzt dem Sicherheitsbedürfnis der Radfahrer genüge geleistet. Die Ausweisung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf Fahrbahnniveau ist in Tempo 30-Straßen nach den Richtlinien nicht vorgesehen und nicht sinnvoll. Aus den vergangenen Jahren sind uns keine Fahrradunfälle aus der Klappacher Straße bekannt. Das Sicherheitsniveau für den Radverkehr wird als gut eingeschätzt.

Es wurden Straßenabschnitte geplant, in denen kein Handlungsbedarf besteht

Die Planungen wurden im Jahre 2006 durch die veränderte Stellplatzsituation ausgelöst. Im Planungsprozess wurden einerseits die Anregungen der Bürger aufgenommen, jedoch auch verkehrsplanerische Aspekte einbezogen. Nachhaltige Verkehrsplanung beschränken sich in der Regel nicht auf singuläre Problemstellungen, sondern muss Zusammenhänge und unterschiedliche Aspekte bewerten und einbeziehen. Die Summe der geplanten Maßnahmen fügt sich zu einem Gesamtkonzept, das aus Sicht der Fachplaner mittelfristig den besten Kompromiss aller Anforderungen darstellt.

Verschmälerung der Straße schränkt die Nutzungsmöglichkeiten weiter ein, es werden Probleme bei Anlieferung und Müllabfuhr gesehen

Die gewählte Fahrbahnbreite entspricht den Nutzungsanforderungen der Straße und lässt alle denkbaren Begegnungsmöglichkeiten von Fahrzeugen zu. Ein breiter Querschnitt widerspricht dem Ziel der Verkehrsberuhigung und ginge zu Lasten der Längsparkstände und der Gehwegbreite.

Die Grundstückszufahrten sind in der Planung berücksichtigt. Im Rahmen der Bauausführung wird ebenfalls darauf geachtet, dass keine einschränkenden Eingriffe in die Zufahrten erfolgen. Wendemanöver von Müllfahrzeugen sind nicht zu befürchten, da die Touren GPS – gesteuert abgewickelt werden und das Gebot berücksichtigen, auf öffentlichen Verkehrsflächen keine Wendemanöver auszuführen.

Nutzen der Minikreisel wird angezweifelt

Die neuen Kreisverkehrsplätze dienen der Verstetigung des Verkehrs und gleichzeitig der Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus und Begreifbarkeit der Vorrangregelung. Sie sind somit Teil des Gesamtkonzeptes.

Zweifel an der Notwendigkeit der Fußgängerquerungen Wittmannstraße und Herdweg

Die geplanten weiteren Fußgängerquerungen dienen sowohl der Sicherheit des fußläufigen Verkehrs (insbesondere Schulwegsicherheit) als auch der Verdeutlichung des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus.

Verringerter Stellplatzangebot nach der Umbaumaßnahme

Die derzeitige provisorische Stellplatzanordnung besteht seit dem Jahr 2006. Im Vergleich zur Ausgangssituation vor 2006 sind derzeit mehr Stellplätze vorhanden. Die nun geplante Schrägaufstellung war in allen vorangegangenen Beteiligungsrunden ein zentraler Wunsch der Bürger. Durch die neue Geometrie entfällt im Vergleich zur derzeitigen Situation zwangsläufig eine gewisse Anzahl von Stellplätzen.

Tiefgarage unter dem Wolfkehl'schen Park

Der Vorschlag eines Bürgers, den Wolfkehl'schen Park mit einer Tiefgarage mit ca. 500 Stellplätzen zu unterbauen, wird seitens der Wissenschaftsstadt u. a. aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiter verfolgt. Aufgrund des erheblichen Eingriffes in einen Erholungsbereich sowie den Auswirkungen auf Natur und Landschaft scheidet eine offene Bauweise für die Tiefgarage aus. Eine solche Anlage bergmännisch aufzufahren wäre technisch möglich, wirtschaftlich jedoch nicht zu rechtfertigen. Verkehrsplanerisch und landschaftsplanerisch ist eine derartige Maßnahme nicht vertretbar.

Ersatz- und Neupflanzung von Bäumen

Durch die Änderung der Stellplatzgeometrie müssen 13 der vorhandenen Straßenbäume gefällt werden. Der Wegfall dieser Bäume soll durch die Neupflanzung an anderer Stelle kompensiert werden. Zur städtebaulichen Aufwertung der Gesamtsituation und zur Unterstützung des „Tempo 30-Charakters“ der Straße, sollen weitere 18 Bäume neu gepflanzt werden. Ziel ist es, den von den Bürgern vielfach kritisierten Charakter einer Durchfahrtsstraße abzuschwächen, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und durch optische Einengung zur Geschwindigkeitsreduzierung beizutragen.

Einführung einer Anwohnerparkzone

Die Einführung bewirtschafteter Stellplätze und Einrichtung einer Anwohnerparkzone kann auch in der Klappacher Straße zur Entspannung der Stellplatzsituation beitragen. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt führt derzeit Zug um Zug weitere Anwohnerparkzonen ein. Der Bereich Klappacher Straße wird in das Gesamtkonzept aufgenommen. Der Zeitpunkt einer möglichen Umsetzung kann aktuell noch nicht genannt werden.

Trennung der Haltepunkte der Straßenbahnlinie 3 verschlechtert die Sichtbeziehungen zum Eingangsbereich des Wolfkehl'schen Parks

Das Gegenteil ist der Fall. Durch das Auseinanderziehen der beiden Haltepositionen für die Straßenbahn wird ein Korridor für Fußgänger und Radfahrer geschaffen, der dann auch die Sichtachse von Goethestraße – Wolfskehl'scher Garten wieder öffnet und die Barrierewirkung der Straßenbahn vermindert. Die alte Halteposition der Straßenbahn stadteinwärts kann zudem wegen des niederflurigen Ausbaus nicht in dieser Lage bleiben (Kurvenlage, Überhang in Achse Karlstraße/Klappacherstraße).

Reihenfolge der Bauabschnitte

Die Reihenfolge der Bauabschnitte ist im Wesentlichen vom Umbau der Straßenbahnhaltepunkte abhängig. Dies bedarf zunächst eines langen planerischen Vorlaufes, kann dann jedoch nur in einem engen Zeitraster stattfinden. In der Begründung zur Magistratsvorlage vom 20. Januar 2016 ist noch davon ausgegangen worden, dass aufgrund der notwendigen Beantragung von Fördergeldern und dem Planfeststellungsverfahren, unter Federführung der HEAG mobilo, zunächst der Umbau des Straßenabschnittes erfolgen müsste. Inzwischen sind

jedoch die vorlaufenden Schritte für den Haltestellenumbau soweit fortgeschritten und in den Betriebsablauf der Straßenbahn eingetaktet, dass nun die Arbeiten im Bereich des Platzes vor dem Straßenbau stattfinden müssen.

Kosten des geplanten grundhaften Ausbaus und die damit verbunden Anliegerbeiträge

Die vorliegende Planung bedingt umfangreiche bauliche Maßnahmen im gesamten Ausbauabschnitt. Aus bautechnischer Sicht bietet sich damit die Möglichkeit, die Substanz der Fahrbahn mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand der aktuellen Verkehrsbelastung anzupassen. Dies bedeutet insbesondere, den frostsicheren Aufbau und die Tragschichten so zu verstärken, dass einerseits die heute gültigen Vorschriften und Richtlinien eingehalten werden, andererseits aber auch die Dauerhaftigkeit der Konstruktion wieder hergestellt wird. Diese Maßnahmen stellen eine „Verbesserung“ im Sinne des Kommunalen Abgabengesetzes dar, so dass die Stadt keinen Ermessensspielraum in der Frage der Beitragserhebung ausüben kann.

Fazit

Die vorliegende Ausführungsplanung ist dazu geeignet, die wesentlichen Wünsche der Bürgerinnen und Bürger mit den Zielen der Fachplanung zu vereinbaren. Die Gesamtkonzeption ist unter den gegebenen Randbedingungen schlüssig und stellt eine Lösung dar, die mittel- bis langfristig verkehrsplanerische und bautechnische Aspekte in hoher Qualität berücksichtigt.

Im Rahmen der Informationsveranstaltung wurde jedoch deutlich, dass das Hauptinteresse der Bürgerinnen und Bürger in der Überführung der derzeitigen provisorischen Stellplatzanordnung in eine dauerhafte Lösung besteht.

Die weiteren, von der Planung intensiv betrachteten Themen, wie Verkehrsverstetigung und Verkehrsberuhigung, Verbreiterung der Gehwege, Erhöhung der Fußgängersicherheit und Verbesserung der Aufenthaltsqualität, spielen in der Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger eine deutlich geringere Rolle und werden teilweise auch kontrovers diskutiert. Insbesondere mit Blick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis werden die geplanten Kreisverkehrsplätze und vor allem der bautechnisch wünschenswerte Vollausbau in Zweifel gezogen.

1. Bauabschnitt: Platz in der Kreuzung von Wilhelminenstraße/Goethestraße und Karlstraße

Die Umgestaltung des Platzes wird in wesentlichen Teilen durch die erforderliche Optimierung der Straßenbahnhaltepunkte ausgelöst und baulich bestimmt. Die Kosten für den Umbau der Haltepunkte trägt die HEAG mobilo. Das Planfeststellungsverfahren ist abgeschlossen und die Umbauarbeiten in das Schienenersatzkonzept eingetaktet.

Die Planungen der Stadt nehmen Bezug auf die Umbauplanungen der Haltepunkte und verfolgen das Ziel, dem Platz im Rahmen des Möglichen Aufenthaltsqualität zu verleihen und die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger in der Wegebeziehung Goethestraße – Wolfkehl'scher Garten zu verbessern. Die Baumaßnahme ist eine Maßnahme nach dem Gemeindeverkehrsgesetz, Verflechtungsgesetz und wird von Bund und Land mit ca.75% gefördert. Die restlichen Kosten werden von HEAG mobilo und der Stadt jeweils hälftig übernommen. Die Kosten für die Planungs- und Bauanteile der Stadt sind nicht beitragsfähig. Für den Bereich des Platzes sind die Planung der Stadt und der HEAG mobilo optimal aufeinander abgestimmt.

2. Bauabschnitt: Straße von Karlstraße bis Jahnstraße

Im Nachgang zur Bürgerveranstaltung wurde vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der aktuelle bauliche Zustand der Klappacher Straße im beplanten Abschnitt nochmals begutachtet. Dabei wurde festgestellt, dass die vorhandenen Schäden und Mängel nahezu flächendeckend vorhanden sind. Sie zeigen sich im Wesentlichen in Form von Netzfalten, Ausbrüchen an den Fahrbahnrandern und kleinräumigen Absenkungen. Die vorhandenen Trag- und Frostschutzschichten entsprechen nicht den aktuell gültigen Regelwerken. Die erkundeten

Schichten stellen jedoch eine Konstruktion dar, die bei einer im Wesentlichen konstanten Verkehrsbelastung, über einen Zeitraum von 10-15 Jahren erhalten werden kann. Voraussetzung hierfür ist allerdings eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche durch Aufbringen einer neuen Deckschicht. Die Kosten für eine flächendeckende Fahrbahnsanierung durch abfräsen und aufbringen einer neuen Asphaltdeckschicht verursacht Kosten von ca. 75,00 € pro Quadratmeter. Diese Kosten müssten im Ergebnishaushalt aufgebracht werden und sind nicht beitragsfähig.

Weitere Vorgehensweise

Im Ergebnis der Auswertung der Bürgerbeteiligung gelangt die Verwaltung zu der Auffassung, dass bestimmte Planungsziele, die in Einklang mit den Wünschen der Bürger stehen, auch mit einer stark reduzierten Maßnahme erreicht werden können. Dies gilt insbesondere für den Bauabschnitt 2, Ausbau der Klappacher Straße im Bereich zwischen Karlstraße und Jahnstraße.

Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit einem Büro, die Planung für den Streckenabschnitt der Klappacher Straße zwischen Karlstraße und Jahnstraße zu überarbeiten. Ziel ist eine Minimallösung, welche die heute vorhandene Stellplatzzahl sichert und mit kleinen Maßnahmen den Straßenzug gestalterisch aufwerten die den Charakter einer innerörtlichen Erschließungsstraße begünstigt.

Auf den Vollausbau wird verzichtet. Eine zeitnahe Deckensanierung soll durchgeführt werden. Damit wird die Substanz der Straße zwar nicht in vollem Umfang wieder hergestellt, jedoch für einen Zeitraum von ca. 15 Jahren gesichert.

Zur Ausbauplanung des Platzbereichs wurden nur wenige Anregungen und Kritiken von den Bürgerinnen und Bürgern vorgebracht. Deshalb soll die Ausführungsplanung für diesen Bereich ohne Änderungen umgesetzt werden.

Darmstadt, 05.09.2016

Dezernat III
i.V.

Jochen Partsch
Oberbürgermeister