

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 10.05.2017	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 ☒ ☐	Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2017/0143 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 544010 Kostenstelle: 066-130-1000 Kostenträger: 5440-11		
Investitionsnummer: 15066-6168 Sachkonto: 0952010		

Betreff: Umgestaltung Nieder-Ramstädter Straße zwischen Lichtwiesenweg und
Böllenfalltorweg

Vorlage vom: 10.05.2017

Beschlussvorschlag:

1. Der vorliegenden Vorplanung für die Umgestaltung der Nieder-Ramstädter Straße wird zugestimmt.
2. Der Fällung von fünf Bäumen im Bereich der Traisaer Straße wird zugestimmt
3. Mittel für die weitere Planung sind im Haushalt 2017 in ausreichender Höhe vorhanden. Die weiteren notwendigen Mittel werden im Haushalt 2018 ff / MIP dargestellt.

Anlagen: Kostenschätzung_Magistratsvorlage
Übersichtslageplan_Magistrat
Lageplan_Magistrat_Sammlung

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☒ Ja ☐ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 10.05.2017

Die vorliegende Planung betrifft die Nieder-Ramstädter Straße zwischen Lichtwiesen- und Böllenfalltorweg.

Die Nieder-Ramstädter Straße (B 449) ist eine der wichtigsten Einfallstraßen im Süden Darmstadts. Sie nimmt einen erheblichen Anteil des aus dem südlichen Umland pendelnden Kfz-Verkehrs auf. 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. 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 (Paulusviertel, Steinbergviertel), für publikumsintensive öffentliche Einrichtungen wie das Hochschulsportgelände (Hochschulstadion, Gesundheitszentrum), die Georg-Büchner-Schule, die Studentenwohnanlage und die Sporteinrichtungen (Stadion des SVD, Tennis- und Eisclub Darmstadt). Durch das hohe Besucheraufkommen bei Spielen des SVD werden hohe Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrsanlage und Abwicklung der verschiedenen Verkehre (Radfahrer, Fußgänger, Öffentlicher Verkehr (ÖPNV), motorisierter Individualverkehr (IV) gestellt.

Die Nieder-Ramstädter Straße ist eine sehr breite, durchgehend öffentliche Verkehrsfläche mit einer Gesamtbreite von bis zu 40,00 m. Mit der östlichen Begrenzungslinie der Straßenbahntrasse kann die Gesamtfläche grundsätzlich in zwei Teile gegliedert werden. Die westliche Teilfläche Gleisfeld mit parallel verlaufender Erschließungsstraße ist nicht Gegenstand der Untersuchung und Umgestaltung. Gegenstand der Neuordnung ist somit der östliche Teilbereich mit einer Breite von ca. 14 m bis 17 m. Diese Fläche gliedert sich heute in eine zweistreifige Fahrbahn und einen markierten Radfahrstreifen Richtung Innenstadt. Auf der stadteinwärts führenden Straßenseite befindet sich hinter einer Grünzone (teilweise Mulde, teilweise Baumbestand) ein Gehweg, welcher in Teilabschnitten auch als Parkplatzfläche genutzt wird. Die Fahrbahn ist asphaltiert und überwiegend in einem schlechten Zustand. Die Gehwege sind zum großen Teil als wassergebundene Decke ausgeführt. Neben der grundhaften Erneuerung des Straßenraums und der damit verbundenen erstmaligen Herstellung des Gehwegbereichs ist das Hauptanliegen die Schaffung einer durchgehenden verkehrssicheren Radwegeverbindung in die Innenstadt und die Aufwertung des östlichen Gehwegbereichs und des Grünstreifens.

Neuordnung für den Gesamtbereich (Übersichtsplan Anlage 1)

- Schaffung eines durchgehenden Schutzstreifens für Radfahrer mit einer Breite von 1,50 m auf der Westseite der stadtauswärts führenden Fahrbahnfläche als Ergänzung zur engen und nicht durchgehenden Anliegerstraße. Radfahrer können zwischen der Fahrbahn und der Anliegerstraße frei wählen.
- Schaffung eines durchgehenden Radwegs auf der Ostseite mit einer Breite von 2,10 m. Der Radweg verläuft über die gesamte Strecke parallel entlang der Fahrbahn. Der Radweg soll von der Fahrbahn durch einen Hochbord mit deutlichem Höhenversatz (Ausnahme Einfahrten mit abgesenktem Rundbord) klar erkennbar getrennt werden.
- Reduzierung der Fahrbahnbreiten für den Individualverkehr. Auf der Ostseite wird die zukünftige Fahrstreifenbreite mindestens 3,25 m betragen. Auf der Westseite, auf der

der Schutzstreifen integriert ist, variiert die Fahrstreifenbreite zwischen 2,75 m und 4,00 m. Diese Maße entsprechen den Vorgaben gemäß der RAST 06 (Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen) und der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und berücksichtigen den zusätzlichen Breitenbedarf in Kurven.

- Schaffung erkennbarer Gehwegflächen, die durchgehend als Pflasterflächen (Betonpflaster mit Struktur oder Vorsatz) ausgebildet werden sollen.
- Schaffung / Ergänzung und Neuordnung eines durchgehenden Grünkorridders auf der Ostseite des Radwegs als Gestaltungsmerkmal dieser wichtigen städtischen Einfallstraße.
- Erhaltung aller bestehenden privaten und öffentlichen Ein- und Ausfahrten. Beseitigung gefährdender und unklarer verkehrlicher Situationen in den Einmündungsbereichen.

Maßnahmen in einzelnen Teilbereichen

Abschnitt 1 Lichtwiesenweg bis zum Parkplatz SVD (Anlage 2, Plan 1,2)

Charakteristisch für diesen Abschnitt ist der offene Stauraum mit der z.T. begrünten Mulde zwischen der Fahrbahn und dem Gehwegbereich. Ziel ist es, diese Grünfläche neu zu gestalten und herauszustellen. Gleichzeitig wird ein offenes Erscheinungsbild angestrebt, welche die Sichtbeziehungen zu den Vorgärten und der Bebauung nicht verhindert. Geplant ist eine durchgehende Verbreiterung und Einfassung der Grünfläche auf ca. 3,90 m, sowie Anpflanzung von ausgewählten Sträuchern. Die Anpflanzung von Bäumen ist aufgrund des unterirdischen Abwasserkanals ausgeschlossen.

Der verbleibende ca. 2,70 m breite Fußgängerbereich wird gepflastert. Diese Flächen sollen in Zukunft nicht mehr als Abstellfläche für Fahrzeuge dienen, dies ist auch derzeit nur geduldet. Die Stellplatzmöglichkeiten auf den privaten Grundstücken sind in der Regel ausreichend. Ein Befahren des Gehwegbereichs wird mit Pollern verhindert. Bei Bedarf sind auch die Grünflächen durch geeignete Schutzmaßnahmen gegen Beparken zu sichern. Die Entwässerung des Gehwegs und des Radwegs erfolgt in die dazwischen liegenden Pflanzflächen. Der Einmündungsbereich der Kekuléstraße, ausgenommen die Fahrbahn, wird in die Pflasterung einbezogen. Eine kleinteilige Differenzierung über die Gesamtfläche garantiert eine abwechslungsreiche Gestaltung. Die Erhaltung des Grünstreifens verhindert eine zu große Versiegelung und ermöglicht eine Versickerung. Die Neupflanzungen setzen neue gestalterische Akzente, ergänzen bestehende Ansätze und tragen zur Verbesserung des Binnenklimas in der Fläche bei.

Abschnitt 2: Parkplatz SVD bis Tankstelle (Anlage 2, Plan 3)

Die derzeit vorhandene Abbiegemöglichkeit von der Nieder-Ramstädter Straße in den Steinbergweg entfällt, sodass die Abbiegestreifen entfallen können. Die Möglichkeit vom Steinbergweg in die Nieder-Ramstädter Straße einzubiegen, bleibt unverändert bestehen. Die Sperrung des Steinbergwegs bietet für die tägliche Verkehrsabwicklung und die Verkehrssituation an Spiel- bzw. Veranstaltungstagen Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Die derzeit vorhandene komplexe Verkehrsführung mit großen Fahrstreifenverschwenkungen und kurzen Abbiegestreifen in den Steinbergweg sowie in die

Tankstelle wird vereinfacht. Der Radverkehr kann geradlinig geführt werden. Gemäß einer durchgeführten Verkehrszählung ist die Sperrung des Steinbergwegs verkehrlich möglich. Die sich verlagernden Verkehre können auf Grund ihrer geringen Größe an den durch die Verlagerung betroffenen Knotenpunkten abgewickelt werden.

Im Zuge des Straßenumbaus wird die HEAG mobilo die Straßenbahnhaltestelle Steinbergweg/Stadion stadteinwärts um etwa 1,00 m auf doppelter Fahrzeuglänge verbreitern, um die Sicherheit am Bahnsteig nach Fußballspielen und großen Veranstaltungen gewährleisten zu können.

Sowohl der Straßenumbau, als auch der Haltestellenausbau sind mit dem vorläufigen Konzept zur Anbindung des Merck-Stadions (jetzt Jonathan-Heimes-Stadion) und des zugehörigen Parkplatzes vorabgestimmt.

Im Bereich Böllenfalltorhalle / Parkplatz sowie der Aral-Tankstelle darf die geplante, zum Schutze des Baumbestandes, wassergebundene Decke nicht grundhaft neu hergestellt werden sondern nur oberflächlich die Parkschicht (3-5 cm) erneuert werden.

Abschnitt 3: Tankstelle bis Traisaer Straße (Anlage 2, Plan 4)

Der vorhandene Grünstreifen mit den Bäumen wird eingefasst und zum Teil verbreitert. Die heute undefinierten Gehwegbereiche werden mit Pflasterung aufgewertet. Im Bereich der Baumstandorte werden, sofern erforderlich, Wurzelbrücken angeordnet. Die hier geplanten Flächen befinden sich z.T. auf dem Sportgelände des SVD. Hier sind vertragliche Regelungen erforderlich.

Im Bereich der geplanten Wurzelbrücken ist mit Saugbagger zu arbeiten zur schonenden Feststellung der Wurzelverläufe. Die Wurzelbrücken sind bedarfsweise in der Länge individuell anzupassen. Falls Wurzelbrücken höhenmäßig nicht möglich sind, sind die Gehwegflächen zu bekiesen.

Am Knotenpunkt mit der Traisaer Straße wird der im Bestand sehr schmale Aufstellbereich zwischen Straßenbahntrasse und Fahrbahn für Fußgänger und schiebende Radfahrer auf 2,50 m verbreitert.

Abschnitt 4. Traisaer Straße bis zur Viktoria-Melita-Anlage (Anlage 2, Plan 5)

Für diesen Teilbereich wurden eine Reihe von Alternativen erarbeitet. Ziel aller Varianten war es, die Baumstandorte zu erhalten und durch neue Bäume zu ergänzen, die Zahl der vorhandenen Stellplätze so weit wie möglich zu erhalten und die Verkehrssicherheit bei der Zu- und Abfahrt des ruhenden Verkehrs zu verbessern. Die ausgewählte Lösung hat folgende Merkmale: Der Radweg wird ungehindert parallel zur Fahrbahn in einer Breite von 2,10 m durchgeführt. Die Stellplätze sind als Schrägparker angeordnet und durch große Pflanzinseln im Bereich der Bäume gegliedert. Die Gesamttiefe der Stellplatzflächen gliedert sich in einen Sicherheitstrennstreifen mit ca. 0,60 m, die 4,45 m tiefe Parkierungsfläche und einen 0,70 m tiefen Überhangstreifen. Es können ca. 20 Stellplätze erhalten werden. Der verbleibende Gehweg mit einer Breite von ca. 2,00 m wird gepflastert. Im Bereich der bestehenden Bäume werden, sofern erforderlich, Wurzelbrücken angeordnet. Die Wertstoffbehälter sollen mit einer begrünter Anlage eingefasst und der direkten Einsicht entzogen werden. Der Einmündungsbereich der Traisaer Straße wird in die Pflasterung, ausgenommen der

Fahrbahn, einbezogen. Der südliche Eckpunkt im Bereich der Einmündung der Viktoria-Melitta-Anlage wird durch neu geschaffene Stellplätze und einer Pflanzinsel neu definiert.

Die Bauminselfen zwischen den Granitstelen oder Pollern bleiben unangetastet. Die Herstellung der Kiesflächen im Bereich der Stellflächen erfolgt mit Saugbaggern zur schonenden Feststellung von Wurzelverläufen. Die Wurzelbrücken sind bedarfsweise in der Länge individuell anzupassen. Falls Wurzelbrücken höhenmäßig nicht möglich sind, sind die Gehwegbereiche zu bekiesen.

Abschnitt 5: Viktoria-Melitta-Anlage bis Böllenfalltorweg (Anlage 2, Plan 6)

In diesem Teilbereich wird als Abschluss der innerstädtischen Verkehrsflächen ein neuer Fußweg entlang des Radweges angelegt. Zwischen Fußweg und Waldrand wird eine Versickerungsmulde als klare Grenze ausgebildet. Die hier geplanten Flächen befinden sich z.T. im Eigentum des Hessen Forst. Hier sind vertragliche Regelungen erforderlich.

Der Mischwasserkanal der Nieder-Ramstädter Straße zweigt im Süden am Internationalen Musikinstitut nach Osten ab. Die Fahrbahn der Nieder-Ramstädter Straße zwischen Musikinstitut und Böllenfalltorweg entwässert derzeit über Kanäle des Betriebshofes der HEAG mobilo. Im Zuge der Baumaßnahme wird in diesem Bereich ein neuer Regenwasserkanal mit einer Länge von ca. 125 m hergestellt und an den bestehenden Mischwasserkanal angeschlossen.

Im Rahmen der ökologischen Baubegleitung ist darauf zu achten, dass die Standsicherheit der Waldbäume in der Viktoria-Melitta-Anlage nicht gefährdet wird. Eventuell sind nicht mehr standsichere Bäume im Rahmen der Bauausführung kurzfristig zu fällen. Ein neuer Wald mit Stadtbezug ist aufzubauen.

Flächen der Forstverwaltung

Die Vorplanung für die Nieder-Ramstädter-Straße wurde in mehreren Sitzungen zwischen dem Stadtplanungsamt, dem Grünflächenamt und dem Straßenverkehrs- und Tiefbauamt abgestimmt.

Eine Realisierung der Abschnitte 4 und 5 zwischen der Traisaer Straße und dem Böllenfalltorweg ist nur dann möglich, wenn eine Teilfläche von rund 600 m² der Viktoria Melitta Anlage, die sich im Besitz des Landes Hessen (Forstverwaltung) befindet, als Verkehrsfläche für die Anordnung des Rad- und Gehwegs und der Versickerungsmulde genutzt werden kann.

Über eine Berücksichtigung dieser Teilfläche im Zuge eines Waldtaushes verhandelt die Wissenschaftsstadt Darmstadt derzeit mit Hessen Forst. Im Vorgriff darauf wird zwischen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und Hessen Forst, eine Vereinbarung zur Besitzüberlassung geschlossen.

Erhaltung, Wegfall von Bäumen

Im Bereich der Traisaer Straße müssen fünf Bäume gefällt werden. Im Bereich „der Stellplätze“ vor dem Stadion und der südlichen Traisaer Straße ist eine Befestigung mit Pflaster geplant. Derzeit ist dies unmittelbar an den Baumstandorten nicht möglich, daher

soll hier nur eine Instandhaltung der vorhandenen wassergebundenen Decke erfolgen, Eine endgültige Herstellung der Stellplatzflächen ist erst möglich, wenn die Bäume in diesem Bereich abgängig sind.

In Abstimmung mit dem Grünflächenamt ist eine ökologische Baubegleitung der gesamten Baumaßnahme vorgesehen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass der Baumschutz angemessene Beachtung findet, andererseits aber bei Gefährdung der Standsicherheit einzelner Bäume und damit der Verkehrssicherheit schnell gehandelt werden kann.

Die an die Baumaßnahme angrenzenden Bäume auf den Privatgrundstücken sind in die ökologische Baubegleitung mit vorgeschalteter Vorprüfung zur Abschätzung der Auswirkungen der Baumaßnahme aus haftungsrechtlichen Gründen mit einzubeziehen. Mit den Eigentümern sind bedarfsweise Absprachen bezüglich Ersatzpflanzungen bei erforderlichen Baumfällungen zu treffen.

Sollte bei der ökologischen Baubegleitung vom Bausachverständigen festgestellt werden, dass auf Grund der Baumaßnahmen, zum Beispiel nach Auskoffnung der alten Tragschichten, durch eine der Entfernung von Haltewurzeln oder Ähnlichem keine ausreichende Standsicherheit einzelner Bäume mehr sichergestellt werden kann, ist zunächst ein Erhalt des Baumes anzustreben, Hier ist zu prüfen, ob durch eine abschnittsweise Anordnung einer wassergebundenen Decke oder einer Wurzelbrücke Bäume erhalten werden können.

Bestehen Zweifel an der Standsicherheit einzelner Bäume, wird die Standsicherheit z.B. mittels Zugversuch durch den Baumsachverständigen überprüft. Sollten Fällungen erforderlich werden, sind diese in Abstimmung mit dem Grünflächenamt und dem Umweltamt unverzüglich durchzuführen.

3. Kosten

Für die vorgelegte Baumaßnahme „Umbau der Nieder-Ramstädter Straße in Darmstadt“ wurde eine Kostenschätzung nach DIN 276 aufgestellt. Die Nettokosten des Projektes belaufen sich inklusive 20 % Planungskosten auf ca. 5.392.000 Euro. Dies entspricht Bruttokosten von etwa 6.416.000 Euro. In der Kostenaufstellung nicht enthalten sind Kosten für eine möglicherweise notwendige Kampfmittelsondierung, für Grunderwerb, Vermessung und Vermarktung.

Mittel für die weitere Planung sind im Haushalt 2017 in ausreichender Höhe vorhanden. Die weiteren notwendigen Mittel werden im Haushalt 2018 ff / MIP dargestellt.

Grunderwerb oder vertragliche Regelungen werden im Abschnitt 3 (Sportplatz SVD) und Abschnitt 5 (befestigter Seitenstreifen Hessen Forst) erforderlich.

Der Umbau der Straßenbahnhaltestelle Merck-Stadion jetzt Jonathan-Heimes-Stadion ist nicht Teil dieser Kostenschätzung. Diese Maßnahme wird von der HEAG mobilo ausgeführt und wird nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz / Entflechtungsgesetz gefördert. Hier wird zur Baurechtschaffung ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Zu dieser Maßnahme erfolgt eine separate Magistratsvorlage.

Die Maßnahme unterliegt einer Beitragspflicht.

Darmstadt, den 10.04.2017
III/61.4 Nst. 2833

Die Dezernentin III

Der Dezernent IV

Dr. Barbara Boczek
Stadträtin

André Schellenberg
Stadtkämmerer