

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 22.11.2007	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat VI Amt: Straßenverkehrs- und Tiefbauamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss	Dezernat II Dezernat III ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Tagesordnung: ☐ I ☐ II	Vorlage-Nr. 2007/0342 Magistratsbeschluss-Nr.

Betreff: Nahverkehrsachse Bismarckstraße - Willy-Brandt-Platz - Mathildenplatz - Luisenplatz
 hier: Neugestaltung der Bismarckstraße West zwischen Goebelstraße und Dolivostraße

Vorlage vom: 07.11.2007

Beschlussvorschlag:

1. Der Neugestaltung der Bismarckstraße West zwischen Goebelstraße und Dolivostraße entsprechend der Planung vom Juni 2007 wird zugestimmt.
2. Das Baurechtsverfahren kann nach Magistratsbeschluss betrieben werden.
3. Die Finanzierung wird in einer gesonderten Vorlage dargestellt.

Anlagen: Lageplan 1
 Lageplan 2
 Kostenberechnung

Beschluss des Magistrats vom

Begründung:

1. Darstellung des Vorhabens

Verkehrskonzept ÖPNV-Achse Luisenplatz - Willy-Brandt-Platz - Bismarckstraße

Um eine Verbesserung des Verkehrsablaufs im ÖPNV zu erreichen, beabsichtigt die HEAG mobilo GmbH in Abstimmung mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt die ÖPNV-Achse Luisenplatz – Willy-Brandt-Platz – Bismarckstraße umzugestalten, entsprechend den geltenden Richtlinien auszubauen sowie die Haltestellen behindertengerecht einzurichten.

Die Gesamtbaumaßnahme wird entsprechend der notwendigen Ausführungszeiträume in vier Abschnitte unterteilt, die jeweils als separate GVFG-Anträge eingereicht werden:

1. ÖPNV-Fahrbahn zwischen Luisenplatz und Gustav-Lorenz-Straße (GVFG-Antrag in 2005 gestellt, Maßnahme ist abgeschlossen),
2. Neugestaltung Bismarckstraße West zwischen Goebelstraße und Dolivostraße einschließlich des behindertengerechten Ausbaus der Haltestellen,
3. Neugestaltung Bismarckstraße Ost zwischen Dolivostraße und Grafenstraße einschließlich des behindertengerechten Ausbaus der Haltestellen.
4. Willy-Brandt-Platz

Der Willy-Brandt-Platz ist neben dem Luisenplatz und dem Hauptbahnhof ein wichtiger Umsteigepunkt im Stadtgebiet von Darmstadt. Hier werden die Straßenbahnlinien 3, 4, 5, 6, 7 und 8 mit den Stadtbuslinien und den Regionalbuslinien gebündelt. Ein Umbau der Trasse ist zwingend erforderlich, da die Anforderungen an eine stark frequentierte Strecke im Bestand nicht erfüllt werden.

Gegenstand dieser Vorlage ist der zweite Abschnitt, die Neugestaltung der Bismarckstraße zwischen Goebelstraße und Dolivostraße. Der endgültige Ausbau kann allerdings nur bis in Höhe Feuerwehrezufahrt vorgesehen werden. Ein Ausbau bis zum Knoten Dolivostraße muss im Zusammenhang mit dem anschließenden Bauabschnitt hergestellt werden, da zurzeit die Lage der weiterführenden Gleistrasse noch nicht exakt festliegt.

Bestandsanalyse

Der Planungsbereich befindet sich in einem Mischgebiet mit Wohnungen und zahlreichen Gewerbebetrieben. Neben der Rheinstraße ist die Bismarckstraße eine wichtige West-Ost-Verbindung im Stadtgebiet von Darmstadt. Auf ihr verkehren neben der Straßenbahnlinie 3 zahlreiche Stadtbus- und Regionalbuslinien.

Die signaltechnische Beschleunigung des ÖPNV wurde zwar in den letzten Jahren ausgeführt, aber der geringe Gleisabstand verhindert nach wie vor die Fahrzeugbegegnung in den Haltestellenbereichen und damit die effektive Nutzung der LSA-Beeinflussung.

Der Straßenraum hat eine Breite von 20 – 23 m, wovon beidseitig bis zu 3 m auf den Gehweg entfallen. Die Straßenoberfläche ist mit Asphalt befestigt, wobei der Gleisbereich mit Pflaster ausgeführt ist. Die Fahrbahnen (für Kfz + ÖV) sind stark beschädigt und die Gleise in einem sehr baufälligen Zustand.

In den Nebenanlagen sind Gehwegplatten vorhanden. Für den Radverkehr sind teilweise Flächen in Längsrichtung auf der Fahrbahn abmarkiert.

Die Haltestellen Feldbergstraße sind als Aufenthaltsflächen für Fahrgäste im Gehwegraum nördlich und südlich der Feldbergstraße angeordnet. Der Zu- und Abgang der Fahrgäste erfolgt durch LSA-Anlagen gesichert über die Fahrbahn („Zeitinsel“). Diese Haltestellen sind derzeit nicht behindertengerecht ausgestattet.

In diesem Abschnitt der Bismarckstraße befindet sich die Feuerwehr, deren Belange zu beachten sind. Darüber hinaus sind die Interessen des DRK zu berücksichtigen. Weiter befinden sich dort zahlreiche Gewerbebetriebe, die teilweise mit Lastzügen angedient werden. Zusätzlich ist ein Busunternehmen ansässig, dessen Betriebshof und die entsprechenden Zufahrten zu berücksichtigen sind.

2. Planung

Straßen- und Gleisanlagen

Der Straßenraum der Bismarckstraße wird im Zuge der Priorisierung des ÖPNV neu aufgeteilt. Im Westen schließt die Planung an den kürzlich abgeschlossenen Ausbau der Goebelstraße an. In dem Abschnitt bis zur Einmündung Kirschenallee wird die Straßenbahn gemeinsam mit dem MIV auf einem Fahrstreifen geführt und über Lichtsignalanlagen bevorrechtigt. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsstärken ist eine Anordnung von Abbiegefahrstreifen notwendig. Die Anlage eines besonderen Bahnkörpers in diesem Abschnitt ist aus Platzmangel nicht möglich.

Der Abschnitt Kirschenallee bis Dolivostraße wird mit einer 6,50 m breiten ÖPNV-Trasse für beide Fahrtrichtungen auf einem besonderen Bahnkörper in Mittellage ausgebildet. Dieser erhält einen Rundbord mit 8 cm Stich und ist planmäßig nur durch Rettungsfahrzeuge überfahrbar. Im Bereich der Feuerwehrausfahrten, des DRK (Höhe Feldbergstraße) und des Betriebshof des Busunternehmens sind Zu- und Ausfahrten auf den Bahnkörper vorgesehen.

Der MIV wird im Einrichtungsverkehr jeweils neben der ÖPNV-Trasse geführt. An der Kreuzung Kirschenallee ist ein Wenden für Pkw + Lieferwagen und somit ein Richtungswechsel möglich, während an dem Knotenpunkt Feldbergstraße und an der Einmündung Im Niederfeld ein Kreuzen der Bismarckstraße nicht mehr möglich ist.

Die Haltestelle „Feldbergstraße“ muss wegen beizubehaltender Grundstückszufahrten für LKW, was nur mit Benutzung des Gleiskörpers möglich ist, nach Westen bis zur Kirschenallee verschoben werden und erhält dann die neue Bezeichnung „Kirschenallee“. Dieser neue Standort ermöglicht eine gleichmäßige Einteilung der Haltestellenabstände mit Abdeckung der Erschließungsradien aus den Wohn- und Industriebereichen von 300 bis 500 m.

Die Ausbildung der Haltestelle Kirschenallee erfolgt, entsprechend den Fördervoraussetzungen, fahrgastfreundlich (z. B. kurze Umsteigewege, sicherer Zugang) und unter besonderer

Berücksichtigung der Belange der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste.

Die Bahnsteige haben eine Nutzlänge von 45 m und eine Breite von 2,5 m. Die Haltestellen werden behindertengerecht hergestellt und mit notwendigen Einrichtungen wie Dynamischer Fahrgastinformation, Fahrkartenautomaten und Fahrgastunterstand entsprechend dem RMV-Standard ausgestattet. Der Zugang zu den Haltestellen erfolgt über LSA-gesicherte Furten.

Radverkehr

Um bei der Umgestaltung den Nutzungsansprüchen aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden, wird der zur Verfügung stehende Straßenraum entsprechend den spezifischen örtlichen Gegebenheiten und der Bevorzugung des Straßenbahn- und Busverkehrs (besonderer Bahnkörper) neu aufgeteilt. Für den Radverkehr steht bei der Ausweisung von Verkehrsanlagen sowohl der Netzschluss als auch das grundsätzliche Angebot einer Verkehrsanlage nach dem aktuellen Stand der Technik (z. B. eigene, vom Fußgängerverkehr unabhängige Führung) im Vordergrund, da die Bismarckstraße im Verkehrsentwicklungsplan 2006 der Stadt als Hauptroute des Radverkehrs gekennzeichnet ist.

Entsprechend der vorgesehenen Planung werden die Flächen für Radfahrer völlig neu geordnet. Bei dieser Neuordnung spielt auch die Kontinuität einer durchgehenden Form der Radverkehrsanlagen eine bedeutende Rolle.

Da in Teilbereichen (sowohl in der Bismarckstraße West als auch im Abschnitt Ost) nur wenig Flächen zur Verfügung stehen, wird als kontinuierliche Radverkehrsanlage der Schutzstreifen gewählt. Radfahrstreifen oder baulich angelegte Radwege können unter Berücksichtigung aller abzuwägenden Nutzungsansprüche (Öffentlicher Verkehr, Individualverkehr, Fußgängerverkehr, Ruhender Verkehr) und aufgrund der in der VwV-StVO geforderten Mindestabmessungen für diese Verkehrsanlagen nicht umgesetzt werden.

Ein Schutzstreifen für Radfahrer liegt auf gleicher Ebene wie die Fahrbahn und ist durch eine unterbrochene Linie (Leitlinie, Z. 340 StVO) abgetrennt. Der Radverkehr muss den Schutzstreifen im Streckenverlauf benutzen. Dessen Benutzungspflicht ergibt sich aus dem Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 4, Satz 3 StVO). Der Schutzstreifen darf von anderen Verkehrsteilnehmern unter besonderer Vorsicht mitbenutzt werden.

Der von der Goebelstraße kommende, nach Osten führende Schutzstreifen wird in der Bismarckstraße im gesamten Abschnitt West in südlicher Fahrbahnrandlage mit einer Breite von 1,50 m fortgeführt. Der nördliche Schutzstreifen in der Bismarckstraße West weist ebenfalls in der Regel eine Breite von 1,50 m auf. Diese Breite wird in Höhe der Toleranzzone (westlich der Zufahrt Bismarckstraße 107) für etwa 25 m aufgegeben und auf 1,75 m ausgeweitet, so dass sich die Summe der Breite der Fahrbahn und des Schutzstreifens auf 4,75 m erweitert. Grund für diese Aufweitung ist die ausreichende Berücksichtigung der Sperrgebietsverordnung (kurzzeitiges Halten von Pkw in diesem Bereich).

Ruhender Verkehr, Bäume und Gehwege

Für den ruhenden Verkehr werden Längsparkstände im Seiteraum in Kombination mit Baumstandorten realisiert. Die Masten der vorgesehenen Hochkettenfährleitung werden innerhalb der Baumachse angeordnet. Gehwege sind beidseitig mit mindestens 1,50 m Breite vorgesehen.

Kanal

Die Neugestaltung der Bismarckstraße erfordert eine Verlegung der vorhandenen Einstiegsschächte des Kanals aus dem Gleisbereich. Durch eine Verlegung ist gewährleistet, dass ein einwandfreier Straßenbahnbetrieb bei Störungen sowie bei den notwendigen Spül- und Wartungsvorgängen für den Kanal erfolgen kann.

Lichtsignalanlagen

Im Rahmen der Neugestaltung der Bismarckstraße West ist vorgesehen, in der westlichen Knotenpunktzufahrt Bismarckstraße / Kirschenallee eine Änderung der Fahrstreifen-aufteilung vorzunehmen. In der Folge dieser Maßnahme muss die Signalisierung an die geänderten Bedingungen angepasst werden. Die vorhandene Außenanlage und das Steuergerät können dabei weiterverwendet werden und sind entsprechend zu ergänzen. Dabei werden blinden- und sehbehindertengerechte Signalisierungen nachgerüstet.

In Höhe der Feldbergstraße wird eine neue behindertengerechte Fußgängerschutzanlage (mit Drängelgitter im Gleisbereich) eingerichtet.

Kosten

Nach derzeitig möglicher Ermittlung betragen die Planungs- und Baukosten gemäß anliegender Kostenberechnung rund 6.340.000,00 Euro (brutto inkl. MwSt.), wobei abzüglich der Zuwendungen des Landes, der Anliegerbeiträge und des Anteils der HEAG ein Kostenanteil für die Stadt in Höhe von rund 1.050.000,00 Euro verbleibt.

Zusätzlich zu diesen in der anliegenden Kostenberechnung dargestellten Planungs- und Baukosten entstehen auch Kosten für z. B. Projektsteuerung, Beratungsleistungen, sowie Kosten für Öffentlichkeitsarbeit, für die derzeit keine exakten Kostenangaben möglich sind und auch nicht feststeht, ob dadurch über den genannten Kostenanteil der Stadt weitere Kosten entstehen.

Im Zusammenhang mit den Kosten ist die Frage der Finanzierung zu klären.

All diese offenen Fragen lassen eine detaillierte Kosten- und Finanzierungsdarstellung zurzeit nicht zu. Daher werden die exakten Kosten und die Finanzierung zu gegebener Zeit in einer gesonderten Magistratsvorlage dargestellt.

Baurecht, Finanzierung und Baubeginn

Das Baurechtsverfahren kann nach Magistratsbeschluss betrieben werden.

Die Finanzierung und der Baubeginn werden in einer gesonderten Vorlage dargestellt.

Die Originalpläne sind in der Magistratsgeschäftsstelle einzusehen.

Darmstadt, 07.11.2007
VI-66/2 S Tb 1052-Kis-Wg
Nst. 2700

Der Dezernent II

Der Dezernent III

Der Dezernent VI

Wolfgang Glenz
Bürgermeister

Klaus Feuchtinger
Stadtrat

Dipl.-Ing. Dieter Wenzel
Stadtrat