DAVIA

1,7 km Straßenraum werden neu gestaltet

Die Verkehrssituation am Willy-Brandt-Platz soll endlich besser werden. Doch die Frage ist wie? Die 2004 politisch beschlossenen Planungsziele umreißen den Handlungsrahmen: Insbesondere die vielen Busse und Straßenbahnen sollen an diesem wichtigen Verkehrsknoten schneller vorankommen. Fahrgäste sollen an der Haltestelle barrierefrei ein- und aussteigen können, außerdem soll der Verkehrsknoten für alle Verkehrsteilnehmer sicherer werden. Klar ist, dass dies nur über eine Neuaufteilung des Verkehrsraums gelingt. Im Projekt DAVIA sollen 1,7 Kilometer Straßenraum bis zu den Grundstücksgrenzen neu gegliedert werden. Dabei werden die Verkehrsgruppen so gut wie möglich voneinander getrennt.

Im Rahmen des Großbauprojekts DAVIA ist die Neugestaltung des Willy-Brandt-Platzes von zentraler Bedeutung. Doch die anschließenden großen Verkehrsachsen Bismarckstraße, Frankfurter Straße und Mathildenplatz sind ebenso Teil des Großbauvorhabens, das 2007 begonnen wurde und wovon die Abschnitte Mathildenplatz und westliche Bismarckstraße bereits erfolgreich umgesetzt worden sind. Dort wurde jeweils der komplette Straßenraum neu aufgeteilt und für Busse und Bahnen eine eigene Trasse geschaffen. Dieses Konzept soll fortgesetzt werden.

Der jetzige dritte Bauabschnitt umfasst neben dem Willy-Brandt-Platz den östlichen Teil der Bismarckstraße sowie die Frankfurter Straße bis zur Emilstraße. Die Realisierung dieser rund 1,7 Kilometer Straßenraum wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Maßnahmen auch unter der Erde
Neben der Neuordnung und dem Neubau des Straßenraums geht es bei DAVIA auch um die Erneuerung der unterirdischen Infrastruktur. Denn sowohl der Abwasserkanal als auch die Versorgungsleitungen für Strom, Gas und Wasser und Telekommunikation müssen in den genannten Abschnitten erneuert bzw. erweitert werden. Auch verschiedene Hausanschlüsse sind zu erneuern. DAVIA betrifft daher viele Menschen in Darmstadt: Verkehrsteilnehmer, Anwohner und Anlieger. Schon heute ist klar: Die Anforderungen bei DAVIA sind so komplex, dass es ohne Kompromisse nicht geht. Umso wichtiger ist es, die Ziele in diesem Großbauprojekt vor Augen zu haben. Denn nur so lassen sich unterschiedliche Sachlagen sinnvoll gegeneinander abwägen.

Impressum
Herausgeber: Wissenschaftsstadt Darmstadt, HEAG mobilo GmbH
davia@heagmobilo.de, www.heagmobilo.de/davia
Stand 1/2018

DAVIA

Neue Infrastruktur rund um den Willy-Brandt-Platz
östliche Bismarckstraße/Frankfurter Straße

HEAG mobilo

Wissenschaftsstadt Darmstadt

Darum geht‘s

1 Vorrang für Fahrgäste

Der Willy-Brandt-Platz mit seinen Verkehrsachsen nach Norden, Süden und Westen ist für Fahrgäste eine der wichtigsten Haltestellen in Darmstadt. Täglich halten hier 15 Buslinien und sechs Straßenbahnlinien. Zu Spitzenzeiten sind es fast 100 Fahrzeuge in der Stunde. Bis zu 6.000 Menschen steigen hier jeden Tag ein-, aus- oder um. Diese vielen Fahrgäste – die Mehrzahl davon sind Schüler der nahe gelegenen Schulinsel und Studierende der Technischen Universität – brauchen mehr Platz, denn die bestehenden Warteflächen sind zu schmal. Zudem sind alle Zugänge zur Haltestelle mit dem Queren von Fahrbahnen verbunden. Busse und Straßenbahnen kommen insbesondere am engen Willy-Brandt-Platz kaum aneinander vorbei. Häufig kommt es hier zu Verspätungen; stehen hier auch die Autos im Stau, verschärft sich die Situation zusätzlich.

Eigene Spur für Busse und Straßenbahnen
Damit Busse und Bahnen schneller vorankommen, sollen sie wie auch schon im westlichen Teil der Bismarckstraße möglichst auf separater Trasse geführt werden. Das erhöht die Sicherheit, und auch der übrige Verkehr kann schneller fließen. Vorrangschaltungen an den Ampeln am Willy-Brandt-Platz und in der Frankfurter Straße sollen ebenfalls dafür sorgen, dass Busse und Bahnen pünktlicher werden.

Barrierefreie Haltestellen
Nicht nur am Willy-Brandt-Platz, sondern auch an den Haltestellen „Pallaswiesenstraße“, „Kasinostraße“ und „Klinikum“ sollen Fahrgäste künftig barrierefrei einsteigen können. So verlangt es auch der Gesetzgeber. Dies zu realisieren, setzt jeweils einen 45 m langen geraden Bordstein voraus, denn in Kurvenbereichen gäbe es einen gefährlichen Spalt zwischen Fahrzeug und Bordstein mit entsprechenden Sturzrisiken. Deswegen kann die Haltestelle „Willy-Brandt-Platz“ in ihrer jetzigen Lage nicht bleiben. Gesucht werden daher in der Geraden gelegene Haltepunkte am Willy-Brandt-Platz und in der Bismarckstraße mit sicheren und ausreichend dimensionierten Warteflächen.

2 Weniger Autoverkehr

Geänderte Verkehrsführung
Derzeit umfließt der Autoverkehr die Haltestelle „Willy-Brandt-Platz“ in Insellage. Insbesondere in Richtung Norden ist der Willy-Brandt-Platz durch Autoverkehr hoch belastet. Autofahrer, Radfahrer ÖPNV-Nutzer und Fußgänger behindern sich gegenseitig. Um Auto- und Fußverkehr hier besser voneinander zu trennen, werden alle Fahrstreifen auf die westliche Platzseite verlegt. Das erfordert für Autofahrer Richtung Norden eine veränderte Verkehrsführung, entlastet aber den Verkehrsknoten: Wer den Willy-Brandt-Platz in Richtung Norden passieren will, fährt künftig nicht mehr durch den Gerichtsbogen, sondern umfährt in beiden Richtungen den Mathildenplatz auf der Westseite. Im Bereich des Klinikums bekommen Autofahrer in Fahrtrichtung Innenstadt eine eigene Fahrspur. Nachts wird die Frankfurter Straße weiterhin Tempo-30-Zone bleiben.

Parkraumbewirtschaftung
Der Parkraum im Johannes- und Martinsviertel soll zukünftig den Anwohnern bevorrechtigt zur Verfügung gestellt werden. Im Planungsbereich werden derzeit tagsüber bis zu 185 PKW abgestellt, nachts sind es bis zu 193. Künftig werden die Stellplätze an den beiden Hauptstraßen und an der Westseite des Mathildenplatzes zugunsten von Fußgängern und Radfahrern weitgehend entfallen. Nach der Sanierung wird es noch 81 Stellplätze geben. Deshalb soll im Johannesviertel eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eingeführt und Parkscheinautomaten aufgestellt werden. Anwohner können dafür einen Parkausweis beantragen. „Fremdparker“ mit Zielen wie Innenstadt oder Klinikum sollen Parkhäuser und Tiefgaragen nutzen, so dass für die Anlieger mehr Parkplätze zur Verfügung stehen. Dazu wird es eine gesonderte Bürgerinformationsveranstaltung geben.

3 Rad- und Fußwege

Die derzeitigen Radwege sind zu schmal oder fehlen ganz. Ziel ist es, in beiden Fahrtrichtungen durchgehende Radwege zu schaffen und die bestehenden Gehwege zu verbreitern. Aus Platzgründen wird er an den Haltestellen „Klinikum“ und „Pallaswiesenstraße“ über den angehobenen Bordstein geführt. An einigen Stellen wie an der südlichen Ecke und entlang des Herrngartens müssen Fußgänger und Radfahrer aus Platzgründen die Wege gemeinsam nutzen. Der Eingangsbereich zum Herrngarten soll daher optisch hervorgehoben werden. Wer mit dem Rad von Norden in die Innenstadt will, fährt über den Mathildenplatz oder über den Willy-Brand-Platz und die Schleiermacher Straße.

Damit Fußgänger die Straßen barrierefrei queren können, erhalten alle Überwege zusätzlich Blindenleitstreifen und akustische Signale.

4 Neue Infrastruktur

Versorgungsleitungen und Kanalnetz
Die Frankfurter Straße gehört in dem betroffenen Abschnitt zu den ältesten Straßen in Darmstadt mit einem sehr hohen Sanierungsdruck. Die gesamte Infrastruktur ist erneuerungsbedürftig. Das gilt für die Verkehrsflächen, also Straßen und Gleise, das Kanalnetz und die Versorgungsleitungen. Alle vorhandenen Leitungen und Kanalrohre werden daher umgelegt oder ergänzt.

Fahrleitungen und Straßenbeleuchtung
An die neue Gleislage muss auch die Fahrleitung der Straßenbahn angepasst und erneuert werden. In weiten Teilen ist sie mehr als 40 Jahre alt ist. Über die Jahre ist das ÖPNV-Angebot gewachsen. Mit dem dichteren Taktangebot und dem Mehrangebot an Komfort in den Straßenbahnen, wie Klimaanlagen und Infotainment, hat sich über die Jahre der Strombedarf erhöht. Dies erfordert zusätzliche Fahrdrähte. Für die Fahrleitungsanlage müssen Sicherheitsnachweise nach aktuell gültigen Normen für alle Aufhängungen, Seile und sonstigen Bauteile erbracht werden. Wandanker im Mauerwerk sind jedoch keine geregelten Bauprodukte. Hier müssten zusätzlich Zugversuche mit hohen Lasten durchgeführt werden. Gebäudeschäden sind dabei nicht auszuschließen. Daher werden künftig fast alle Wandanker durch Maste ersetzt.

Gleise
Um insbesondere im Bereich des Willy-Brandt-Platzes die Erschütterungen durch die Straßenbahn zu dämpfen, werden unterhalb des Gleiskörpers schwingungsdämpfende Matten eingebaut. In den übrigen Abschnitten ist eine schwingungsdämpfende Umhüllung der Schiene vorgesehen, um den von der Straßenbahn ausgehenden Lärm im gesamten Planungsbereich zu verringern. Auf Basis von gutachterlichen Untersuchungen haben einige Häuser Anspruch auf besonderen Schallschutz. Details dazu werden im Rahmen der Planfeststellung festgelegt.

5 Bäume und Denkmäler

Gerade in Innenstädten sind große Bäume von besonderem Wert. Anhand von Baumgutachen wurde daher untersucht, wo Bäume erhalten werden können. Dennoch müssen im Bereich der Haltestelle „Pallaswiesenstraße“ bis auf einen alle 15 Bäume der neuen Infrastruktur weichen. Als Ersatz werden in der Nähe der neuen Haltestelle 11 Lindenbäume gepflanzt.

Im Bereich des Klinikums bleibt die Baumreihe direkt an der Mauer zum Klinikum erhalten, allerdings müssen die fünf Bäume, die direkt an der Straße stehen, entfallen. Noch zwei weitere Bäume müssen weichen: einer wegen der Herstellung einer Rechtsabbiegerspur von der Zeughausstraße Richtung Mathildenplatz, ein anderer. im Herrngarten wegen eines Fahrleitungsmastes.

Auf der Herrngartenmauer und dem Mosaikpflaster in Höhe des Klinikums liegt ein besonderes Augenmerk. Beide Baudenkmäler bleiben vollständig erhalten.

DAVIA

Das wird neu

Haltestelle „Pallaswiesenstraße“

Barrierefreie Ausstattung. Damit die Straßenbahnen nicht mehr direkt an der Ampel im Stau stehen, wird die Haltestelle von der Kreuzung Pallaswiesenstraße weg verschoben. Dadurch fließt der Verkehr in der Frankfurter Straße und Pallaswiesenstraße besser. Der Radweg wird hier angehoben und über die Haltestelle geführt (Kap-Haltestelle).

751, 5515, 5516

Pallaswiesenstraße

H

L

Frankfurter Straße

Die denkmalgeschützte Herrngartenmauer bleibt erhalten. Unter anderem wegen der Errichtung des neuen Abwasserkanals müssen 15 Bäume weichen. Als Ersatz werden 11 Linden neu gepflanzt. 41 Parkplätze entfallen. Richtung Süden gibt es einen eigenen Radweg.

Kahlertstraße

Schloßgartenstraße

Victoriastraße

Frankfurter Straße

Willy-Brandt-Platz

Der neu geordnete Verkehrsraum schafft mehr Platz für Fahrgäste, Zufußgehende und Radfahrende und erhöht die Verkehrssicherheit. Die neuen Haltestellen sollen aus der Kurvenlage rausgenommen werden, um eine barrierefreie ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen. Die Verkehrsteilnehmer behindern sich weniger und der Verkehr kann schneller fließen.

Haltestelle „Kasinostraße“

Neuer Standort in Parallellage mit einem verbesserten Abstand zu den benachbarten Haltestellen und einer barrierefreien Ausstattung mit breiteren Bahnsteigen. Durch einen breiteren Abstand zwischen den Gleisen kommen Busse und Bahnen besser aneinander vorbei. Der Verkehr kann besser fließen.

Alicenstraße

Liebigstraße

L

751, 5515, 5516

Haltestelle „Klinikum“

Barrierefreie Ausstattung mit zwei gegenüberliegenden Haltepunkten und neuem Standort vor dem Polizeirevier. Der Radweg wird hier angehoben und über die Haltestelle geführt (Kap-Haltestelle).

4, 5, 6, 7, 8

Wilhelm-Leuschner-Straße

Willy-Brandt-Platz

Herrngarten

Sieboldstraße

H

Bismarckstraße

3

Braunshardter Weg

Kasinostraße

Dolivostraße

K, Regionalbusse

Gustav-Lorenz-Straße

Luisenstraße

Schleiermacherstraße

Mathilden-platz

3, 4, 5, 6, 7, 8

Grafenstraße

Östliche Bismarckstraße

Busse und Bahnen fahren in Richtung Willy-Brandt-Platz auf einer eigenen Spur und werden dadurch schneller und pünktlicher. Über 220 Meter ist diese Nahverkehrsspur zweigleisig, ab der Haltestelle „Kasinostraße“ Richtung Willy-Brandt-Platz aus Platzgründen über 225 Meter eingleisig. In der Gegenrichtung teilen sich Busse und Bahnen den Platz mit dem Autoverkehr. Auf beiden Seiten gibt es einen neuen Radweg. Baumreihe und denkmalgeschütztes Kleinpflaster in Höhe des Klinikums bleiben erhalten. Fünf Bäume fallen weg.

Mathildenplatz

Autofahrer erreichen den Verkehrsknoten Willy-Brandt-Platz künftig über die Westseite des Mathildenplatzes. Busse und Bahnen kommen so am Willy-Brandt-Platz schneller voran. Die Geschäfte und Wohnungen auf der Ostseite des Mathildenplatzes bleiben unverändert erreichbar. Wer von Süden kommt, wird künftig über die Gustav-Lorenz- und Schleiermacherstraße weiter auf den City-Ring geführt.

Luisenplatz

Sei DAbei!

Bürgerbeteiligung für Darmstadt