

# Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 20.10.2022	an den Magistrat <input type="checkbox"/> zur Kenntnis <input checked="" type="checkbox"/> zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III  Amt: Mobilitätsamt	an die Stadtverordnetenversammlung <input type="checkbox"/> OBW zur Befassung <input type="checkbox"/> zur Kenntnis <input checked="" type="checkbox"/> zur Beschlussfassung <input type="checkbox"/> zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss  <b>Behandlung in öffentl. Sitzung</b> Ja      Nein <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Dezernat IV  <input type="checkbox"/> OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	  <b>Internetfähig</b> Ja      Nein <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<b>Vorlage-Nr. 2022/0253</b>  Magistratsbeschluss-Nr.
<b>Produkt-Nr.:</b> 541010 <b>Kostenstelle:</b> 066-000-0530 <b>Investitionsnummer:</b> 21066-9180 <b>Kostenträger:</b> 5410-20 <b>Sachkonto:</b> 0613010		

**Betreff: Sonderinvestitionsprogramm Radmobilität 4x4  
Verkehrsversuch Neckarstraße/Heidelberger Straße - Verstetigung und Erweiterung**

**Vorlage vom: 07.09.2022**

## Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat beschließt die finale Ausgestaltung des Verkehrsversuches Neckarstraße/Heidelberger Straße inklusive der erweiterten Umsetzung von Prinz-Emil-Garten bis Bleichstraße.
2. Die für die Umsetzung notwendigen Mittel gemäß datenschutzrelevanter Anlage 1, sind bereits in den etatisierten Haushaltsmitteln auf der Investitionsnummer 21066-9180 – Sonderinvestitionsprogramm Radverkehr – enthalten.
3. Die Verwaltung wird mit der Vorbereitung und Durchführung eines weiteren Verkehrsversuches zwischen Rheinstraße und Julius-Reiber-Straße beauftragt.

- |                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Anlagen:</b> | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Kostenkalkulation Verstetigung Verkehrsversuch Neckarstraße</li><li>2. Plan 2 Verstetigung Neckarstraße</li><li>3. Plan 3 Verstetigung Neckarstraße</li><li>4. Plan 4 Verstetigung Neckarstraße</li><li>5. Plan 5 Verstetigung Neckarstraße</li><li>6. Plan 6 Verstetigung Neckarstraße</li><li>7. Plan 7 Verstetigung Neckarstraße</li><li>8. Plan 8 Verstetigung Neckarstraße</li><li>9. Plan 9 Verstetigung Neckarstraße</li></ol> |
|-----------------|--|

<b>Datenschutzrelevante Anlage:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Kostenkalkulation
---

<b>Folgekosten:</b> <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
--

<b>Beschluss des Magistrats vom</b>
-------------------------------------

### **Begründung zur Magistratsvorlage vom 07.09.2022:**

Die Verstetigung der im Jahr 2020 eingerichteten Verkehrsversuche wurde bereits mit der Magistratsvorlage 2021/0271 beschlossen. Die finale Ausgestaltung der Maßnahmen in der Bleichstraße/Steubenplatz und am Roßdörfer Platz wurde bereits umgesetzt, die Maßnahme in der Zeughausstraße steht noch aus und befindet sich in der Planung.

Aufgrund der räumlichen Erweiterungen wird die Planung zur Verstetigung des Verkehrsversuchs in der Neckarstraße / Heidelberger Straße mit dieser Vorlage zur (erneuten) Beschlussfassung vorgelegt. Allein mit dieser Maßnahme entstehen „auf einen Schlag“ im Herzen der Stadt ca. 2,5 km sichere und attraktive Radverkehrsanlagen entlang von Hauptachsen und über große Kreuzungen.

Die Maßnahme ist Teil der Radschnellverbindung Darmstadt-Frankfurt und der präferierten Innenstadt-Route „Gerader Gustav“. Mit dem Projekt wird die Neckarstraße/Heidelberger Straße zu einer innenstadtnahen Achse der Nahmobilität und des ÖPNV, während sich die Kfz-Achse auf der westlichen Parallel-Verbindung bündeln kann. Perspektivisch ist eine Umlegung der B3 auf Donnersbergring/Hindenburgstraße zu sehen.

#### **Stetige Zunahme des Radverkehrs auf Radschnellwegachse**

Nach Einrichtung des Verkehrsversuchs wurden auf dem neuen Radfahrstreifen im Querschnitt ca. 3.000 Radfahrende pro Tag gezählt. Im Juli 2022 konnten 3.460 Radfahrende an einem Spitzentag im Querschnitt gezählt werden.

Diese Gesamtzahl überschreitet die Bemessungsgrundlage des Landes Hessen für Radschnellverbindungen (2.000 Radfahrende pro Tag im Querschnitt) und bestätigt die Notwendigkeit der geschützten Radverkehrsführung in den Straßenabschnitten.

Die Neckarstraße und Heidelberger Straße bilden zudem einen wichtigen Abschnitt der in der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung präferierten Innenstadt-Route „Gerader Gustav“.

#### **Verlagerung Kfz-Verkehr und Verkehrsaufkommen**

Der Kfz-Verkehr hat sich wie erwartet zum Teil auf die parallele Verkehrsachse Donnersbergring/Hindenburgstraße verlagert. Die Zählwerte ergeben eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Achse Neckarstraße/Heidelberger Straße von ca. 30%. Gleichzeitig fällt der pandemiebedingte Rückgang der Kfz-Verkehrsbelastungen in der Hindenburgstraße aufgrund der Verlagerungen aus der Neckarstraße/Heidelberger Straße geringer aus als auf anderen Hauptverkehrsstraßen. Aktuell (Sommer 2022) liegt das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Parallelachse bei ca. 80-90 Prozent des Niveaus vor Beginn der Corona-Pandemie.

#### **Verstetigung des Verkehrsversuchs**

Im Rahmen der Verstetigung wurden die Vorschläge der Hochschule Darmstadt inkl. der Anpassungen und Erweiterungen in den Bereichen Neckarstraße, Rheinstraße und Kasinostraße geprüft und eingearbeitet. Darüber hinaus gab es Anpassungsbedarfe in der Heidelberger Straße zwischen Prinz-Emil-Garten und der Kreuzung Heidelberger Straße/Heinrichstraße.

**Allgemeine Änderungen gegenüber dem Verkehrsversuch werden bei folgenden Themen vorgenommen:**

- **Roteinfärbungen und indirektes Linksabbiegen**

Die Radverkehrsanlagen werden durchgehend in rot markiert, auch um Fehlnutzung durch z.B. Lieferdienste oder Radfahrende im Seitenraum zu reduzieren. An Kreuzungen mit wichtigen Abbiegebeziehungen wird soweit möglich das indirekte Linksabbiegen für den Radverkehr angeboten.

- **Leitschwellen**

Die aktuellen Leitschwellen werden im Zuge der Verstetigung ersetzt. Es soll ein Modell gewählt werden, das die bisherigen Anforderungen erfüllt und darüber hinaus haltbarer und ästhetischer ist. Die bisherigen Leitschwellen können für die Einrichtung anderer Verkehrsversuche oder für die Baustelleneinrichtung im Allgemeinen genutzt werden.

- **Fahrradabstellanlagen**

Um dem zunehmenden Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten zu begegnen, werden Flächen des tolerierten Gehwegparkens durch Fahrradabstellmöglichkeiten ersetzt. Insgesamt werden auf der gesamten Strecke 34 Fahrradbügel für das Abstellen von 68 Fahrrädern installiert.

- **Aufstellflächen an Mittelinseln und Straßenbahnhaltestellen**

Die Aufstellbereiche für den Fußverkehr an Mittelinseln und Haltestellen werden verbreitert, um die subjektive und objektive Verkehrssicherheit zu verbessern.

- **Neue Ladezonen**

Dem Wirtschaftsverkehr werden insgesamt drei neue Ladezonen angeboten (je eine Ladezone in der Adelongstraße und Elisabethenstraße westlich der Neckarstraße sowie eine Ladezone in der östlichen Elisabethenstraße). Geringe Konflikte ergaben sich im Verkehrsversuch aus Sicht der Hochschule aus Lade- und Haltevorgängen, die z. T. auf dem neuen Radfahrstreifen stattfanden.

**Gegenüber dem Verkehrsversuch werden die folgenden größeren Anpassungen und Erweiterungen vorgenommen:**

**Neuaufteilung von Fahrstreifen an Kreuzungen**

Durch die geplante stetige und durchgängige Radverkehrsführung ergeben sich auch an den großen Knotenpunkten auf der Strecke (Heinrichstraße, Rheinstraße, Bleichstraße) Anpassungen, die noch nicht Teil des aktuellen provisorischen Verkehrsversuchs sind. Die Neuaufteilung der Fahrstreifen wurde geprüft und abgestimmt. Einbußen in der Leistungsfähigkeit der Kreuzungen, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, sind nicht zu erwarten. Ähnlich wie schon bei der Einrichtung des Versuchs ist in den ersten Wochen mit Beschwerden zu rechnen, bis sich die neue Verkehrsführung etabliert hat.

**Lückenschluss Süd: Prinz-Emil-Garten - Heinrichstraße**

Südlich des aktuellen Verkehrsversuchs wurde bereits lange vor dem Verkehrsversuch die Fahrbahn erneuert und die Fahrstreifen provisorisch in Gelb markiert, da sie nicht den Regelwerken entsprachen. Im Zuge der Verstetigung des Verkehrsversuchs wird diese noch ausstehende Planung integriert und mit umgesetzt. Der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr in Richtung Hermannstraße wird probeweise auf einer Spur, zusammen mit der Möglichkeit des

Geradeausfahrens geführt. Sofern sich dies nicht bewährt, erfolgt eine Anpassung. Der Radverkehr wird mit einem baulichen Schutz am rechten Fahrbahnrad geführt. Das Linksabbiegen in Richtung Autohaus und Tankstelle ist weiterhin möglich.

Im weiteren Verlauf Richtung Norden gibt es an der Kreuzung Heidelberger Straße/Heinrichstraße es folgende Anpassungen:

- In Fahrtrichtung Norden wird zukünftig nur noch ein Kfz-Fahrsstreifen angeboten, um im weiteren Verlauf eine durchgängige und regelwerkskonforme Radverkehrsanlage anbieten zu können. Der heutige rechte Fahrsstreifen für den kombinierten Geradeausverkehr und Rechtsabbieger wird zum Kfz-Rechtsabbiege-Fahrsstreifen in die Heinrichstraße.
- In Fahrtrichtung Süden wird an der Kreuzung in Höhe der Fußgängerfurt nur noch ein Kfz-Fahrsstreifen angeboten, um die Aufstellfläche für den Fußverkehr zu verbreitern und somit sicherer zu gestalten. Unmittelbar vor der dortigen Nachtbushaltestelle ist das Ausweichen für den Kfz-Verkehr auf den zweiten Fahrsstreifen wieder (wie im Bestand) möglich.
- Aus Richtung Eschollbrücker Straße wird zukünftig nur noch ein Kfz-Abbiegestreifen in die Heidelberger Straße Fahrtrichtung Norden angeboten, um im weiteren Verlauf eine durchgängige und regelwerkskonforme Radverkehrsanlage auf Fahrbahnniveau anbieten zu können. Die gewonnene Fläche wird der Mittelinsel und damit der Aufstellfläche für den Fußverkehr zugeschlagen.

### **Kreuzung Rheinstraße/Neckarstraße/Kasinostraße**

Bislang endet bzw. beginnt der Verkehrsversuch vor/hinter der Kreuzung. Die aus Verkehrssicherheit neuralgischste Stelle wurde im Versuch vorerst ausgeklammert. Eine Führung des Radverkehrs über den Knoten wird von der Hochschule dringend empfohlen. Künftig gibt es folgende Anpassungen gegenüber dem Verkehrsversuch:

- In Fahrtrichtung Norden wird nur noch ein Kfz-Fahrsstreifen angeboten, um den Radverkehr über die große Kreuzung zu führen. Der heutige rechte Fahrsstreifen für den Geradeausverkehr wird zum Radfahrsstreifen.
- In die Rheinstraße Richtung Westen (stadtauswärts) wird zukünftig nur noch ein Kfz-Linksabbiegestreifen angeboten. Die frei werdende Fläche wird zur Verbreiterung der Querungsinsel für den Fußverkehr im unmittelbaren Haltestellenbereich genutzt.
- Aus Richtung Rheinstraße West kommend, beginnt die Radverkehrsanlage in der Neckarstraße nun bereits unmittelbar am freilaufenden Rechtsabbieger. Damit wird auch die Abbiegegeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert und so die Sicherheit des Fußverkehrs beim Queren (der Fußverkehr ist zeitgleich zum Kfz-Rechtsabbieger freigegeben) verbessert.
- Aus Richtung Kasinostraße kommend, beginnt die Radverkehrsanlage bereits in der Kasinostraße in Höhe Bleichstraße und somit vor der großen Kreuzung Rheinstraße/Kasinostraße/Neckarstraße.

### **Kreuzung Kasinostraße/Bleichstraße**

An der Kreuzung Kasinostraße/Bleichstraße gibt es folgende Anpassungen:

- Das zweistreifige Linkseinbiegen aus der Bleichstraße in die Kasinostraße wird probeweise auf einen Fahrsstreifen reduziert. Durch das Angebot von nur einem Einbiegefahrstreifen vereinfacht sich die Verkehrssituation für den Kfz-Verkehr im Verflechtungsbereich zwischen Bleichstraße und Rheinstraße durch eindeutigeren Fahrsstreifenwechsel. Diese finden nun nur noch hintereinander statt. Darüber hinaus verbessert sich die Schadstoffkonzentration in diesem Abschnitt der Kasinostraße. Sofern sich dies nicht bewährt, erfolgt auch hier eine Anpassung.

### **Umsetzung**

Wie auch schon bei der Einrichtung des Verkehrsversuchs sind die Anpassungen für die Verstetigungen umfangreich und komplex. Daher hat sich trotz höchster Prioritätensetzung und ungewöhnlichen Eilverfahren innerhalb der Verwaltung die planerische Verstetigung der Verkehrsversuche über mehrere Monate gestreckt.

Aufgrund der Projektgröße und der notwendigen Vorbereitungen, Abstimmungen und Ausschreibungen für die Baufirmen ist eine Umsetzung in diesem Jahr nicht mehr möglich, zumal witterungsbedingt über die Wintermonate keine großflächigen Markierungsarbeiten möglich sind.

Zugleich wird die Verwaltung beauftragt, zwischen Rheinstraße und Julius-Reiber-Straße auf der Kasinostraße einen weiteren Verkehrsversuch mit Radverkehrsanlage vorzubereiten und sodann umzusetzen. Dies steht in Zusammenhang mit der angestrebten Verlegung der B3 inklusive einer angemessenen Beschilderung zwischen diesen Punkten und der Karlsruher Straße im Süden der Kernstadt.

### **Finanzierung und Förderung**

Die kalkulierten Gesamtkosten für die Umsetzung der Maßnahme, welche in der datenschutzrelevanten Anlagen 1 detailliert aufgeführt sind, stehen über die bereits etatisierten Haushaltsmittel auf der Investitionsnummer 21066-9180 – Sonderinvestitionsprogramm Radverkehr – zur Verfügung.

Darüber hinaus wurde die Verstetigung des Verkehrsversuchs Neckarstraße bei Hessen Mobil zur Förderung angemeldet. Die Förderquote durch das Land Hessen liegt voraussichtlich zwischen 70 und 80 Prozent.

Dezernat III

Dezernat IV

i. V.

Michael Kolmer  
Stadtrat

Jochen Partsch  
Oberbürgermeister