

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 13.02.2019	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 ☒ ☐	Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2019/0015 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541010 Kostenstelle: 066-000-0201 Kostenträger: 5410-11 Investitionsnummer: Sachkonto: 6165021		

Betreff: Radverkehrsführung Mittlere Rheinstraße

Vorlage vom: 31.01.2019

Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat beschließt die Umsetzung der in der Vorlage beschriebenen Planung.
2. Die Kosten für den ersten Bauabschnitt der Maßnahme belaufen sich auf ca. 350 000 Euro. Der Magistrat genehmigt die Finanzierung der Maßnahme aus dem Radinvestitionsprogramm 4x4 mit der Kostenstelle 066-000-0201, Sachkonto 6165021, Kostenträger 5410-11. Vorbehaltlich der Haushaltsgenehmigung 2019 stehen dem Straßenverkehrs- und Tiefbauamt ausreichend Mittel zur Verfügung.

Anlagen:

Kostenberechnung_2019-02-12
Rheinstrasse_Perspektive-01_V1
Rheinstrasse_Perspektive-02_V1
Lageplan_1BA_West (wird zu den Sitzungen aufgehängt)
Lageplan_1BA_Ost (wird zu den Sitzungen aufgehängt)

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☐ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 31.01.2019

Mit den im Folgenden beschriebenen Umgestaltungsmaßnahmen in der Rheinstraße soll eine verbesserte, sicherere Radwegeführung auf einer der Hauptachsen des Radverkehrs in West-Ost-Richtung erzielt werden. Damit verbunden soll in einem zweiten Schritt eine Aufwertung des Fußgängerbereiches in der mittleren Rheinstraße erfolgen.

Ausgangslage vor dem Verkehrsversuch

Neben ihrer Bedeutung für ÖPNV und MIV ist die Rheinstraße auch eine zentrale Verbindung für den Radverkehr vom Westen ins Stadtzentrum. Die bisherige Radinfrastruktur entlang der mittleren Rheinstraße zwischen Hindenburgstraße und Grafenstraße entsprach nicht den Regelwerken und ist der hohen Nutzerzahl von Radfahrenden nicht angemessen. Im Abschnitt zwischen Neckarstraße und Grafenstraße bestand eine hohe Konfliktdichte durch die Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg (Konflikte Fuß/Rad; Geschäfte und Gastronomie; Zufahrten und Beschilderung; widerrechtliches Parken auf dem Radweg). Auch die Führung für den Kfz-Verkehr war unbefriedigend. Die beiden Kfz-Fahrstreifen entsprachen nicht den Regelbreiten, so dass überwiegend versetzt bzw. hintereinander gefahren wurde.

Mit einem Verkehrsversuch 2018 sollte geprüft werden, ob eine regelkonforme Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn geschaffen werden kann, indem die beiden zu schmalen KFZ-Streifen zu einer regelbreiten einstreifigen Fahrspur zusammengeführt werden. Damit bei der Einfädelung des Kfz-Verkehrs von zwei auf einen Geradeaus-Streifen die beiden Hauptverkehrsknotenpunkte Rheinstraße/Neckarstraße und Rheinstraße/Hindenburgstraße nicht überstaut werden, musste die Umstellung auf die einstreifige Geradeaus-Führung weiter stadtauswärts in den Zulauf zum Knoten Rheinstraße/Hindenburgstraße verlegt werden. Zudem sollte damit die Ausweichroute über die Hindenburgstraße und die Hügelstraße für den Durchgangsverkehr attraktiver werden, um die mittlere Rheinstraße von unnötigem Kfz-Verkehr zu entlasten.

Der Verkehrsversuch wurde mit Gelbmarkierung im April 2018 eingerichtet. Mit der Umsetzung der hier vorgestellten finalen Planung sollen die gelb markierten Bereiche und provisorische Verkehrsführungen dauerhaft umgestaltet werden.

Ergebnisse des Verkehrsversuchs

Die Auswirkungen des Verkehrsversuchs wurden 2018 durch ein externes Fachbüro begleitet und ausgewertet.

Bestätigt wird ein sehr hoher Radverkehrsanteil (ca. 20%, bis zu 200 Radfahrende/h), der die Notwendigkeit einer attraktiveren Radverkehrsführung verdeutlicht. Während es sich üblicherweise bei neuen Radwegen um eine Angebotsplanung handelt (erst ein attraktives Angebot führt zu einer sichtbaren Nutzung) handelt es sich in der mittleren Rheinstraße eindeutig um eine Nachfrageplanung.

Im Verkehrsversuch konnten Radfahrende zwischen der Nutzung auf dem Gehweg und der Nutzung der Fahrbahn mittels eines provisorisch gelb markierten Radschutzstreifen wählen. Auch wenn vor allem werktags die Nutzung des Radstreifens überwog, nutzen viele weiterhin

den Gehwegbereich (samstags ca. die Hälfte aller Radfahrenden). Folglich muss eine attraktivere Lösung für den Radverkehr auf der Fahrbahn gefunden werden, um den Seitenraum als reinen Gehwegbereich gewinnen zu können. Der Radschutzstreifen geriet in Kritik, da das Radfahren zwischen parkendem und fließendem Kfz-Verkehr als subjektiv unsicher erlebt wurde, zumal überholende Autofahrende den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,50 Meter aufgrund der fehlenden Fahrbahnbreite nicht einhalten können.

Durch den Verkehrsversuch reduzierte sich der Kfz-Verkehr auf der mittleren Rheinstraße (stadteinwärts) um ca. 25%. Diese Verringerung und die eindeutige Führung auf einer breiteren Spur haben zu einer allgemeinen Entspannung und ruhigeren Kfz-Verkehrsabwicklung in der mittleren Rheinstraße geführt. Die erwarteten Verlagerungseffekte (Alternativstrecke über Hindenburgstraße und Hängelstraße) sind zwar eingetreten, aber nicht um das Maß der reduzierten Verkehrsströme. Die Ausweichstrecke wird somit etwas weniger angenommen als erwartet.

Im Zulauf zum Knoten Hindenburgstraße entstehen längere Rückstaus auf dem mittleren Geradeausstreifen bei gleichzeitig gering belegtem Rechtsabbiegerstreifen. Der verzögerte Verkehrsabfluss zwischen Hindenburgstraße und Berliner Allee kann in der werktäglichen Nachmittagsspitze zu einem Fahrzeitverlust von bis zu fünf Minuten führen. In Einzelfällen kommt es auch zu einer punktuellen Überstauung der Fußgängerampel zur Haltestelle „Berliner Allee“. Eine Überstauung der Hauptknotenpunkte konnte jedoch nicht festgestellt werden, so dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist und auch Befürchtungen um einen „Verkehrskollaps“ nicht eingetreten sind.

In der Gesamtbetrachtung überwiegen die positiven Aspekte und Potenziale, die sich in der mittleren Rheinstraße für alle Verkehrsarten (Kfz/Rad/Fuß) ergeben, gegenüber den Komfortverlusten für den Kfz-Verkehr im Zulauf zum Knoten Hindenburgstraße.

Planung, Abschnitt Berliner Allee bis Hindenburgstraße

Im Verkehrsversuch ist die einstreifige Geradeausführung bereits im Zulauf zur Hindenburgstraße eingerichtet, da hier ausreichend Rückstauraum zur Verfügung steht. Der rechte Fahrstreifen ist ausschließlich den Rechtsabbiegern vorbehalten. Dies führt zu längeren Rückstaus auf dem Geradeausstreifen bei gleichzeitig nur gering genutztem rechten Fahrstreifen. Autofahrende widersetzen sich regelmäßig dieser Regelung und fahren auf dem Rechtsabbieger „am Stau vorbei“, um sich verkehrswidrig hinter der Kreuzung wieder auf die Geradeauspur einzuordnen.

Der rechte Fahrstreifen wird daher künftig wieder sowohl für den Geradeausverkehr als auch für den Rechtsabbieger nutzbar sein. Dadurch entsteht eine bessere Auslastung beider Fahrstreifen. Dies führt zwar nicht zwangsläufig zu einer Fahrtzeitverringerung, jedoch zu einem subjektiv geringerem „Stehe im Stau“-Gefühl. Durch die Verminderung der Rückstaulänge auf dem mittleren Geradeausstreifen wird es voraussichtlich keine Überstauung der Fußgängerampel zur Haltestelle geben.

Zu beobachten bleibt allerdings, ob die künftige Einspeisung des Geradeausverkehrs über zwei Fahrstreifen (Geradeaus und Kombi Rechtsabbieger/Geradeaus) zu Rückstaus in den Kreuzungsbereich Rheinstraße/Hindenburgstraße führt. Sollte dies gehäuft auftreten, müssten entsprechende Korrektur-Maßnahmen ergriffen werden.

Planung, Abschnitt Hindenburgstraße bis Neckarstraße

Der Radverkehr wird anfangs im Seitenraum geführt und dann wie bisher auf die Fahrbahn geführt. Über eine sogenannte „Fahrradweiche“ können sich Radfahrende künftig auf dem Rechtsabbieger einordnen. Die im Verkehrsversuch markierte Sperrfläche vor dem Knoten Neckarstraße wird aufgelöst und die gewonnene Fläche den verbleibenden Fahrstreifen zugeteilt. Insbesondere der Radstreifen wird dadurch deutlich breiter und wächst von 1,50 Meter auf 2,10 Meter Breite. Auch der Rechtsabbieger-Streifen wird breiter, so dass dem Gefühl von Radfahrenden, „eingekesselt“ zu sein, entgegengewirkt wird.

Planerisch wurde auch eine Variante für eine „geschützte Radführung“ rechts vom Kfz-Verkehr erarbeitet, die aber Nachteile in der sicheren Führung über den Knoten Neckarstraße mit sich bringen würde und nur mit erheblichen Planungs- und Umbaukosten des Knoten Rheinstraße/Neckarstraße zu erreichen wäre.

Planung, Abschnitt Neckarstraße bis Grafenstraße

In diesem Abschnitt wird ein 2,30 Meter breiter „geschützter Radstreifen“ angelegt. Der „geschützte Radstreifen“ entsteht ohne bauliche Eingriffe entlang der Fahrbahn auf der Fläche der bisherigen „Ladezone“ und wird durch eine Sperrfläche mit Pollern von der restlichen Fahrbahn separiert und geschützt.

Der Gehweg-Bereich steht dabei künftig in seiner ganzen Breite dem Fußverkehr zum Flanieren zur Verfügung. Es entstehen dadurch Potenziale für Außengastronomie, evtl. sogar auch für eine vielfach gewünschte Begrünung (Pflanzkübel o. ä.). Insgesamt verändert sich die Rheinstraße durch die klarere Aufteilung der Verkehrsflächen mehr in Richtung „Boulevard“ und gewinnt an Attraktivität und Aufenthaltsqualität. Davon könnten auch Impulse für die Entwicklung der Handels- und Gastronomieflächen ausgehen.

Ca. 150 Meter vor der Grafenstraße verschwenkt die Radführung in den Seitenraum. Davor entsteht am Fahrbahnrand eine ca. 30 Meter lange Kfz-Ladezone zur Andienung der Geschäfte. Dies wird als ausreichend betrachtet, da entlang des Straßenabschnitts auch zahlreiche Zufahrten in Innenhöfe bestehen, die für die Andienung genutzt werden können. Zudem wird geprüft, ob in der Saalbaustraße eine weitere Ladezone eingerichtet werden kann.

Beteiligung

Die Planungen wurden intensiv mit den Radverbänden besprochen. Der „geschützte Radstreifen“ entspricht dem neuen Qualitätsanspruch, den die Wissenschaftsstadt Darmstadt für die Förderung des Radverkehrs anstrebt. Mit dem „geschützten Radstreifen“ greift die Wissenschaftsstadt Darmstadt eine Anregung der Verbände und des Radentscheids auf. „Geschützte Radstreifen“ sind eine innovative Möglichkeit, den Radverkehr vor allem sicher und komfortabel entlang von viel befahrenen Straßen zu führen. Erste Pilotprojekte entstehen gerade vor allem in Berlin, für Hessen hätte die Umsetzung der Planung einen gewissen Modellcharakter.

In der mittleren Rheinstraße gibt es neben den lokalen Einzelhandelsflächen eine Vielzahl von Geschäftsstellen, Arztpraxen und sonstige Dienstleistungen mit entsprechendem Kundenverkehr. Um ein Stimmungsbild zur geplanten Umgestaltung der Rheinstraße zu

erhalten, wurden einige Anlieger/Geschäftsinhaber von der Verwaltung aufgesucht und über die Planung informiert. Auch wenn die Verkleinerung der Ladezone, die oftmals zum Kurzzeitparken missbraucht wird, zum Teil Skepsis auslöst, wird die Umgestaltung als Potenzial für eine Stärkung der Aufenthaltsqualität und Steigerung der gestalterischen Attraktivität der mittleren Rheinstraße gesehen.

Ein ähnliches Stimmungsbild zeigte sich bei der Präsentation der Planung bei der Vorstandssitzung des City-Marketings. Die Verkehrsführung des Verkehrsversuchs wurde vom Handel als „unruhig und störungsanfällig“ beschrieben. Entsprechende Beschwerden der Kundschaft sind dem Handel bekannt. Auch wenn stockender Kfz-Verkehr und Fahrzeitverluste auf dem Weg in die City skeptisch gesehen werden, wird die Planung unter dem Aspekt eines attraktiveren Stadteingangs und einer klareren Verkehrsführung begrüßt.

Kosten und Umsetzung

Um möglichst zeitnah den Verkehrsversuch mit den Gelbmarkierungen zu beenden und eine der Gesamtplanung entsprechende Verkehrsführung zu ermöglichen, wird in einem ersten Bauabschnitt 2019 die Neuaufteilung der Fahrstreifen vorgenommen und der „geschützte Radstreifen“ angelegt. Wegen der Gefahr der „Phantommarkierung“ muss dazu zwischen Hindenburgstraße und Neckarstraße die gesamte Fahrbahn oberflächlich gefräst werden, damit bei Regen/Gegenlicht u. ä. nicht neben der Neumarkierung auch die alte Markierung sichtbar wird. Diese großflächigen Fräsarbeiten sind zeitlich so vorzubereiten und abzustimmen, dass der Verkehrsfluss während der Arbeiten weitgehend gesichert werden kann. Die Kosten für die gesamte Maßnahme belaufen sich inkl. Kosten für Unvorhergesehenes auf ca. 350 000 EUR.

In einem zweiten Bauabschnitt für das Jahr 2020 werden alle planungsseitig aufwändigeren baulichen Maßnahmen umgesetzt. Dies betrifft z. B. die Verbreiterung des baulichen Radwegs inkl. Materialaustausch (Asphalt statt Betonpflaster) in dem kurzen Abschnitt hinter dem Knoten Hindenburgstraße, sowie bauliche Maßnahmen, die nicht unmittelbar den Radverkehr betreffen wie die Erneuerung des Gehwegbereichs in der mittleren Rheinstraße und der barrierefreie Ausbau der Ampelanlage an der Grafenstraße. Hier sind vertiefende Planungen zu erstellen, aus denen dann auch Kosten für den zweiten Bauabschnitt beziffert werden können. Sobald die Kosten des zweiten Bauabschnitts ermittelt sind, wird die Verwaltung mit einer weiteren Magistratsvorlage informieren.

Darmstadt, den 31.01.2019

Die Dezernentin III

Der Dezernat IV

Dr. Barbara Boczek
Stadträtin

André Schellenberg
Stadtkämmerer