

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 02.09.2021	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Mobilitätsamt	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. 2021/0271 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541010 Kostenstelle: 066-003-7003 Kostenträger: 5410-15 Investitionsnummer: Sachkonto: 6063000		

Betreff: Sonderinvestitionsprogramm Radmobilität 4x4
Verkehrsversuche - Evaluation und planerische Verstetigung

Vorlage vom: 20.08.2021

Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat nimmt die Ergebnisse der Evaluation zur Kenntnis.
2. Der Verkehrsversuch Roßdörfer Platz wird abgeschlossen. Die gelbe Markierung wird durch eine finale Markierung ersetzt und zur Umsetzung beschlossen.
3. Der Verkehrsversuch Steubenplatz wird abgeschlossen. Die gelbe Markierung wird inkl. Nachbesserungen am Knotenpunkt durch eine finale Lösung ersetzt und zur Umsetzung beschlossen.
4. Der Verkehrsversuch Neckarstraße wird abgeschlossen. Die gelbe Markierung wird inkl. Nachbesserungen durch eine dauerhafte Markierung ersetzt und eine erweiterte Umsetzung von Prinz-Emil-Garten bis Bleichstraße zur Umsetzung beschlossen. Weitere bauliche Maßnahmen werden in eine finale Planung eingearbeitet, über die der Magistrat gesondert entscheidet.
5. Der Verkehrsversuch Zeughausstraße wird abgeschlossen. Die gelbe Markierung wird inkl.

Nachbesserungen soweit möglich durch eine dauerhafte Markierung ersetzt und zur Umsetzung beschlossen. Weitere Maßnahmen, vor allem im Bereich Mathildenplatz, können erst nach Beendigung einer in der Straße anstehenden Baustelle zur Kanalerneuerung erfolgen. Weitere bauliche Verbesserungen werden in eine finale Planung eingearbeitet, über die der Magistrat gesondert entscheidet.

6. Die anstehenden Planungs- und Markierungsarbeiten werden über den Ergebnishaushalt, Kostenstelle 066-003-7003 „Radmobilität 4x4“, Sachkonto 6063000, finanziert.

Anlagen: Ergebnisbericht der Evaluation der Hochschule Darmstadt

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☒ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 20.08.2021

Von August bis Dezember 2020 wurden an vier Straßenabschnitten am Roßdörfer Platz, am Steubenplatz, in der Neckarstraße und in der Zeughausstraße Verkehrsversuche eingerichtet. Bei den Verkehrsversuchen wurden auf relevanten und bislang für die Nahmobilität mangelhaft ausgestatteten Straßenabschnitten regelkonforme Radverkehrsanlagen gemäß der beschlossenen Radstrategie markiert. Neben der Attraktivitätssteigerung für die Radmobilität sollte damit die allgemeine Verkehrssicherheit verbessert werden und geprüft werden, welche Auswirkungen sich durch die Neuaufteilung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmenden ergeben.

Die Verkehrsversuche wurden durch die Hochschule Darmstadt, Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen, evaluiert. Im Mittelpunkt der Auswertung stand die Überprüfung und Beurteilung von lokalen verkehrlichen Auswirkungen, die Beurteilung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität sowie Empfehlungen für den weiteren Umgang und weitere Anpassungen bei den Verkehrsversuchen. Der ausführliche Ergebnisbericht der Hochschule Darmstadt ist als Anlage 1 beigelegt.

Im Gesamtergebnis kommt die Hochschule zu dem Fazit, dass die neuen Verkehrsführungen geeignet sind, die Attraktivität und Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu verbessern und bestehende Mängel im Verkehrsnetz zu beheben.

Für den Kfz-Verkehr konnte kein kritischer Rückstau beobachtet werden, der die Verkehrssicherheit gefährdete oder auf besonders schlechte Qualitätsstufen im Kfz-Verkehr (Qualitätsstufen E/F) schließen lässt. Die während der Evaluation erfassten Kfz-Verkehrsstärken waren zwar allgemein geringer als vor der Corona-Pandemie (ca. 80-90% des ehemaligen Kfz-Verkehrsaufkommens). Aus Sicht des Fachamts können die derzeitigen Kfz-Stärken jedoch ausreichend als Bemessungsgrundlage dienen, da ein gewisses verändertes Mobilitätsverhalten auch nach einem Ende der Pandemie erwartet werden kann und ohnehin die politischen Ziele der Mobilitätswende auf eine Reduzierung von Kfz-Fahrten und die Stärkung von Nahmobilität und ÖPNV ausgerichtet sind.

Für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge konnten durch die Verkehrsversuche keine Einschränkungen beobachtet werden.

Neben dem Radverkehr haben die Verkehrsversuche auch einen positiven Effekt auf den Fußverkehr, da durch die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn die Seitenräume nun vollflächig für den Fußverkehr zur Verfügung stehen.

Im Detail konnten vereinzelt Konflikte und Sicherheitsdefizite mit unterschiedlicher Schwere beobachtet werden, die im Wesentlichen auf die temporären und dadurch abschnittsweise nicht intuitiv verständlichen Markierungslösungen zurückzuführen sind, insbesondere im Bereich Mathildenplatz beim Verkehrsversuch in der Zeughausstraße. In der Gesamtbilanz überwiegt aber der Sicherheitsgewinn gegenüber dem Alt-Bestand vor Einrichtung der Verkehrsversuche.

Auch können die neuen Führungen für den Radverkehr nicht alle Problemlagen eines Stadtverkehrs lösen. So können z. B. Rechts-Abbiegesituationen mit bedingt verträglichen Kfz- und Radverkehrsströmen, widerrechtliches Halten, Befahren und Beparken der Radverkehrsanlagen als bleibende Herausforderungen beobachtet werden. Durch eine

einheitliche und durchgehende Einfärbung der Radverkehrsanlagen sind hier deutliche Verbesserungen zu erwarten.

Die erwünschte Zunahme des Radverkehrs konnte vor allem auf dem längeren Abschnitt der Neckarstraße durch Zählungen des Fachamts nachgewiesen werden. Aus der Nachher-Zählung ergibt sich ein deutlicher Zuwachs an Radverkehr gegenüber der Vorher-Zählung. Die Zahlen sind jedoch aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen bei der Vorher/Nachher-Zählung (Wetter, Jahreszeit, unterschiedliche Lage der Zählschleifen) zu interpretieren. Die Fachverwaltung geht von einer Zunahme des Radverkehrs von 20 – 40% aus.

Im Gesamtergebnis empfiehlt die Hochschule die dauerhafte Verstetigung der Verkehrsversuche mit Anpassungen und Ergänzungen.

Die Anpassungen und Ergänzungen sind je nach Verkehrsversuch entsprechend umfangreich und werden wie folgt beschrieben:

Steubenplatz

Nach Auswertung der Hochschule beträgt der Radverkehrsanteil auf der neuen und direkten Führung über den geschützten Radstreifen einen für Hauptverkehrsstraßen hohen Wert von ca. 10%. Da davor der Radverkehr umwegig über den Gehweg und die Nebenstraße abgeleitet wurde und es im Knotenpunkt-Zulauf kein Angebot für den Radverkehr gab, sind keine validen Vorher-Nachher-Aussagen zur Steigerung des Radverkehrs möglich. Die Kfz-Rückstaulängen werden von der Hochschule als unkritisch eingestuft.

Die Hochschule empfiehlt im Zuge der dauerhaften Verstetigung Nachbesserungen, um das weiterhin zu beobachtende, aber per Beschilderung verbotene Rechts-Abbiegen des Kfz-Verkehrs zu verhindern und den Radverkehr mit zeitlichem Vorlauf in den Knotenpunkt abbiegen zu lassen. Auch werden Nachbesserungen für den Schutz des Radverkehrs auf dem sich dem Verkehrsversuch anschließenden Radstreifen in Mittellage empfohlen, da ein Großteil des Kfz-Verkehrs den Radstreifen quert, um in die Rheinstraße abzubiegen.

Im Rahmen der Verstetigung prüft die Verwaltung die entsprechenden Vorschläge und setzt die Maßnahmen anschließend ohne weitere politische Vorlage als Verwaltungshandeln um.

Weitergehende Empfehlungen der Hochschule zur Verbesserung der Situation am Knotenpunkt Steubenplatz/Rheinstraße werden auf die Vorschlagsliste für die Fortführung eines Maßnahmenprogramms nach Auslauf des 4x4-Maßnahmenprogramms genommen.

Roßdörfer Platz

Mit der Fortsetzung des Radstreifens über den Knotenpunkt hinaus wurde eine verkehrsrechtlich umstrittene Situation regelkonform gelöst. Aufgrund der klareren Verkehrsführung lässt sich auch ein signifikanter Rückgang von Kfz-Unfällen im Längsverkehr beobachten.

Im Rahmen der Verstetigung setzt die Verwaltung die Maßnahme als Verwaltungshandeln mit durchgehender Rotmarkierung dauerhaft um.

Die Empfehlungen zur Aufpflasterung der Kiesstraße und der Fortführung des Radstreifens über den Knotenpunkt Heinrichstraße werden auf die Vorschlagsliste für die Fortführung eines Maßnahmenprogramms nach Auslauf des 4x4-Maßnahmenprogramms genommen.

Zeughausstraße

In der Zeughausstraße konnten im Abschnitt vom Darmstadtium bis zur Ausfahrt der Tiefgarage keine Konflikte festgestellt werden. Auch hier kann durch die stetigere Kfz-Verkehrsführung von einem Rückgang der Kfz-Unfälle im Längsverkehr ausgegangen werden.

Die Rückstaulängen an den Zuläufen (Alexanderstraße, Schloßgraben, Landgraf-Georg-Straße, Holzstraße) werden als unkritisch eingestuft. Vereinzelt längere Rückstaus sind lediglich „Am Schloßgraben“ zu beobachten, diese gab es jedoch auch vor der Einrichtung des Verkehrsversuchs und sind als für Großstädte in den Hauptverkehrszeiten übliche Verkehrsqualitäten einzustufen.

Anhand der Vorher-Nachher-Zählungen zum Radverkehr lassen sich keine eindeutigen Aussagen zu einer Zunahme des Radverkehrs machen.

Möglicherweise liegt dies auch an der weiteren Führung ab der Tiefgaragen-Ausfahrt und entlang des Mathildenplatzes. Hier konnte die Hochschule zahlreiche Konflikte beobachten, die sich vermutlich durch eine unklare Verkehrsführung (unübersichtliche Markierung und z. T. irritierende Beschilderung), eine zügige Kfz-Führung, die ohnehin komplexen Fahrbeziehungen mit Einfädelspuren, wiederholte Rechtsabbiege-Vorgänge und Parkplatzzufahrten mit Rangierfahrten ergeben. An komplexen Verkehrssituationen wie rund um den Mathildenplatz zeigen sich die Grenzen für die Eignung von Verkehrsversuchen.

Da im vorigen Bestand mit viel zu schmalen und nicht regelwerkskonformem Radstreifen und abrupt endender Radverkehrsanlage am Mathildenplatz erhebliche Mängel bestanden, wird in der Gesamtbilanz der Verkehrsversuch positiv bewertet.

Ziel sollte daher sein, die Verkehrsführung möglichst zeitnah eindeutiger zu gestalten und den Verkehrsversuch in eine finale Lösung ohne Gelbmarkierungen und ausge-x-ten Fahrstreifen zu überführen. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind zu prüfen (Tempo 30, Optimierung der Schilderbrücke, Signalisierung der Tiefgaragen-Ausfahrt usw.). Mit der DADINA sind die endgültigen Standorte für die Überliegerplätze der Busse zu klären (im Rahmen des Verkehrsversuchs wurden die Halteplätze von der Bleichstraße in die Grafenstraße verlegt).

Da allerdings voraussichtlich ab Frühjahr 2022 durch eine notwendige Kanalbaumaßnahme für ca. sechs Monate im Bereich Paliplatz/Zeughausstraße eine geänderte Verkehrsführung mit gelber Baustellen-Markierung erfolgen muss, ist eine vorherige Anpassung des Verkehrsversuchs nur bedingt möglich und zielführend. Ständig sich ändernde Verkehrsführungen dienen nicht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Verwaltung prüft daher alle möglichen und aufgrund der Rahmenbedingungen sinnvollen Verbesserungen und arbeitet diese in die jetzige Verkehrsführung ein. Die Verstetigung und Aufhebung temporärer gelber Markierungen werden aber erst nach Ende der Kanalbaumaßnahme ab Herbst 2022 möglich sein.

Perspektivisch sind auch bauliche Anpassungen in der Zeughausstraße zielführend. Diese werden im Rahmen einer noch zu erstellenden Planung gesondert zum Beschluss vorgelegt.

Im Rahmen der Verstetigung prüft die Verwaltung die entsprechenden Vorschläge der Hochschule und setzt die Maßnahmen anschließend ohne weitere politische Vorlage als Verwaltungshandeln um.

Neckarstraße

Für den Verkehrsversuch in der Neckarstraße zieht die Hochschule ein positives Fazit und sieht darüber hinaus auch weitere Potentiale für eine Fortführung der Radverkehrsanlagen über den Knotenpunkt Rheinstraße und für weitere Querungsstellen, z. B. in der Höhe der Adelingenstraße.

Geringe Konflikte ergeben sich aus Sicht der Hochschule aus Lade- und Haltevorgängen, die z. T. auf dem neuen Radstreifen stattfinden.

Auch die Zählungen des Fachamts können den Erfolg des Verkehrsversuchs belegen. Die Zunahme des Radverkehrs wird nach Analyse und Auswertung der Vorher-Nachher-Zählung auf 20 – 40 % geschätzt. Bei der Nachher-Zählung auf dem neuen Radstreifen (die im Gegensatz zur Vorher-Zählung nicht mehr die weiterhin im Seitenraum radelnden Personen erfasst hat) wurden im Querschnitt ca. 3.000 Radfahrende/Tag erfasst. Diese Gesamtzahl überschreitet bereits jetzt die Bemessungsgrundlage des Landes Hessen für Radschnellverbindungen (2.000 Radfahrende/Tag im Querschnitt). Daher ist die jetzige Führungsform mit den geschützten Radstreifen dem Bedarf angemessen, die bisherige Führung im Seitenraum nicht regelkonform. Die Neckarstraße ist zudem ein Abschnitt der in der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung präferierten Innenstadt-Route „Gerader Gustav“.

Auch der Kfz-Verkehr hat sich wie erhofft zum Teil auf die parallele Verkehrsachse Donnersberggring/Hindenburgstraße verlagert. Die Zählwerte ergeben eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Achse Neckarstraße/Heidelberger Straße von zum Teil über 30%. Gleichzeitig fällt der corona-bedingte Rückgang der Kfz-Verkehrsbelastungen in der Hindenburgstraße aufgrund der Verlagerungen aus der Neckarstraße/Heidelberger Straße deutlich geringer aus.

Diese erfolgreiche Umlegung von Verkehrsströmen lässt sich auch aus den Reaktionen der Bevölkerung schließen. Während in den ersten Wochen nach Einrichtung des Verkehrsversuchs zahlreiche Beschwerden über Dauer-Stau bei der Verwaltung eingingen, hat sich die Beschwerdelange in den letzten Monaten beruhigt.

Die Verwaltung prüft im Zuge der Verstetigung des Versuchs weitere Maßnahmen in der Beschilderung der Route der Bundesstraße B3 und Optimierungen der Lichtsignalanlagen, um den MIV in beiden Richtungen auf die Parallelroute Donnersberggring - Hindenburgstraße - Steubenplatz zu leiten. Damit soll es ermöglicht werden, den Abschnitt der Kasinostraße zwischen Bismarckstraße und Rheinstraße sowie die Heidelberger Straße insgesamt für weitere Versuche zur Umgestaltung im Sinne des Umweltverbundes zu entlasten und dem motorisierten Verkehr eine leistungsfähige alternative Route anzubieten.

Im Rahmen der Verstetigung prüft die Verwaltung weiterhin die entsprechenden Vorschläge der Hochschule inkl. Anpassungen im Bereich Neckarstraße/Rheinstraße/Kasinostraße und setzt die Maßnahmen anschließend ohne weitere politische Vorlage als Verwaltungshandeln um. Dies schließt auch die südliche Erweiterung bis Prinz-Emil-Garten ein. Dort befindet sich noch eine provisorische Markierung aus der Umbauzeit der Heidelberger Straße zwischen

Hermannstraße und Heinrichstraße. Im südlich an den Verkehrsversuch anschließenden Abschnitt zwischen Heinrichstraße und Hermannstraße soll die einstreifige Kfz-Führung zugunsten einer möglichst freien ÖPNV-Führung in beide Fahrtrichtung fortgesetzt werden und so ein einheitliches Bild der Achse Heidelberger Straße/Neckarstraße entstehen, dass die Verkehrssicherheit insgesamt verbessert.

Einige Anregungen wie z. B. zusätzliche Querungen, verbreiterte Fußverkehrsinseln oder Ausbaupotenziale an Haltestellen des ÖPNV durch Fahrstreifenreduzierung setzen allerdings längere Planungen und bauliche Anpassungen voraus, so dass auch hier gesonderte Beschlussvorlagen im Rahmen einer „zweiten Ausbaustufe“ vorgelegt werden.

Umsetzung

Wie auch bei der Einrichtung der Verkehrsversuche, sind die Anpassungen für die Verstetigungen zum Teil umfangreich und komplex. Daher hat sich trotz höchster Prioritätensetzung und ungewöhnlichen Eilverfahren innerhalb der Verwaltung die Umsetzung der Verkehrsversuche über mehrere Monate gestreckt.

Aufgrund der für die dauerhafte Verstetigung notwendigen Planungen und Abstimmungen sowie der Vielzahl an parallel zu bearbeitenden Projekten in der Bauabteilung können auch die Umsetzungen nur sukzessive erfolgen und werden sich voraussichtlich – auch aufgrund der ab Dezember geltenden Winterpause für Markierungen – bis ins Frühjahr/Frühsummer 2022 ziehen.

Bis zu einer Umsetzung der weißen und finalen Markierungen sollen die jetzigen temporären Markierungen aus Gründen der Verkehrssicherheit und einer stetigen, verständlichen Verkehrsführung erhalten bleiben. Die Zeit der Verkehrsversuche wird hingegen mit dem Beschluss der Vorlage abgeschlossen. Ohnehin sind „Verkehrsversuche“ gemäß des Verkehrsrechts in der Regel auf eine Laufzeit von max. einem Jahr beschränkt.

Dezernat III

Dezernat IV

Michael Kolmer
Stadtrat

André Schellenberg
Stadtkämmerer

.