

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 16.03.2021	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat I 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. 2021/0025 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: Kostenstelle: 066-003-7001 Kostenträger: 5410-20		
Investitionsnummer: Sachkonto: 6063000		

Betreff: Sonderinvestitionsprogramm Radmobilität 4x4
Radverkehrsführung Dieburger Straße zwischen Wolfskehlstraße und
Schumannstraße als sechsmonatigen Verkehrsversuch

Vorlage vom: 22.01.2021

Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat beschließt die Umsetzung der in der Vorlage beschriebenen Planung mit Gesamtkosten gemäß Anlage 4.
2. Zur Finanzierung stehen entsprechend Haushaltsmittel im Haushaltsjahr 2021 im Ergebnishaushalt, Kostenstelle 066-003-7003, Sachkonto 6065100, Kostenträger 5410-20 bereit.

Anlagen:

1. Markierungs- und Beschilderungspläne (im PARLIS einsehbar)
2. Deckensanierung
3. Parkraumanalyse
4. Kostenberechnung (datenschutzrelevant)

Datenschutzrelevante Anlage: ☒

Folgekosten: ☒ Ja ☐ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 22. Januar 2021

Ausgangslage

Die Dieburger Straße zwischen Wolfskehlstraße und Schumannstraße ist Teil des beschlossenen Maßnahmenprogramms 4x4 Radmobilität (Maßnahme Nr. 16/Vorlage 2020/0184).

Aktuell sind hier beidseitig Radschutzstreifen mit 1,60 m Breite ohne den erforderlichen Sicherheitsabstand zum angrenzenden Parkstreifen markiert. Die für Radfahrende sicher nutzbare Breite beträgt je nach angesetztem Sicherheitsabstand nur zwischen 0,85 und 1,10 Meter und es besteht das Risiko von Doorings-Unfällen (Unfälle beim Öffnen von Autotüren, denen Radfahrende nicht mehr ausweichen können).

Die Dieburger Straße ist wichtiger Bestandteil des Hauptradnetz (Stadtmittel/Martinsviertel-Oberwaldhaus). Sie wird zudem von der Buslinie F/FU genutzt und durch ihre Funktion als Einfallstraße für den Verkehr aus Richtung Dieburg/Ostkreis zügig befahren. Dies trägt dazu bei, dass die unzureichende Radverkehrsführung im Bestand als gefährlich empfunden wird. Auf der Südseite wird zudem hälftig auf dem Gehweg geparkt und der Bewegungsraum für den Fußverkehr eingeschränkt (verbleibende Restbreite ca. 1,30 m).

Eine sicherere und regelkonforme Führung für den Rad- und Fußverkehr ist durch eine Neuaufteilung des Verkehrsraums durch Neumarkierung der Fahrstreifen ohne bauliche Veränderung umsetzbar.

Es wurden verschiedene Varianten geprüft, mit unterschiedlichen Auswirkungen auf das Fahren und Parken in der Dieburger Straße.

Folgende Varianten haben sich als nicht zielführend erwiesen:

1) beidseitig Radschutzstreifen mit Regelbreite, einseitiges Parken auf der Nordseite

Durch Aufgabe des Parkens auf der südlichen Seite könnten beiderseits Schutzstreifen mit Regelmaß von 1,50 m Breite und Sicherheitstrennstreifen zum Parken hergestellt werden. In Fahrtrichtung stadtauswärts könnten dann jedoch keine Parkplätze mehr angeboten werden, vor dem Einparken müsste gegebenenfalls verkehrsgefährdend in der Straße gewendet werden.

2) beidseitig Radstreifen mit Regelbreite, einseitiges Parken auf der Nordseite

Radstreifen dürfen im Begegnungsfall nicht von Kraftfahrzeugen zum Ausweichen genutzt werden. Die Kernfahrbahn muss daher mindestens 6 Meter breit sein, insgesamt ergibt sich ein benötigter Gesamtquerschnitt von 12,45 Metern. Der Fahrbahnquerschnitt ist mit 10,50 Metern dafür nicht ausreichend. Diese Aufteilung ist folglich nicht möglich.

3) beidseitig Radstreifen mit Regelbreite, vollständiger Entfall des Parkens

In diesem Fall könnten auf beiden Seiten breite Radfahrstreifen angelegt werden. Für eine separierte „geschützte“ Führung mit zusätzlichen Trennelementen zum Kfz-Verkehr reicht die Fahrbahnbreite dennoch nicht aus. Die Verbesserungen für den Radverkehr im Vergleich zur Planung mit Schutzstreifen sind nicht ausreichend, um den Entfall sämtlicher Stellplätze in der Dieburger Straße zu rechtfertigen. Zudem wäre durch den dann breiteren Straßenraum eine unerwünschte Zunahme der Kfz-Geschwindigkeit zu erwarten.

4) Entfernen der Radschutzstreifen, mit oder ohne einseitige Wegnahme des Parkens

Der Schutzstreifen im Bestand würde demarkiert und durch eine Piktogrammreihe mit Sinnbild „Fahrrad“ ersetzt. Einziger Vorteil wäre, dass die Radfahrenden nicht mehr durch die Markierung in die Dooring-Zone gedrängt werden, außerdem könnten alle Parkplätze erhalten bleiben. Da sich dennoch die meisten Radfahrenden möglichst weit am Rand der Fahrbahn halten und damit wieder in die Dooring-Zone geraten, wäre der Effekt gering. Eine solche Führungsform wäre auch nicht mit der Radstrategie und dem technischen Regelwerk der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) vereinbar. Die ERA empfehlen für die gegebenen Verkehrsstärken und 50 km/h keine Führung im Mischverkehr ohne eigenes Angebot für den Radverkehr. Es ist überdies damit zu rechnen, dass bei einer Demarkierung der Radverkehrsanlage der Straßenraum als breiter wahrgenommen und im Durchschnitt schneller gefahren wird.

Nach Abwägung der zu erzielenden Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr und dem erforderlichen Parkbedarf wird folgende bestmögliche Variante vorgeschlagen:

Beidseitig Radschutzstreifen mit punktueller Rotmarkierung und alternierendem Parken

Zur Verringerung der Geschwindigkeit und besseren Erreichbarkeit der verbleibenden Parkplätze werden die Parkstände wechselseitig angeordnet. Das regelmäßige Verschwenken der Fahrbahn führt zu angepassteren Geschwindigkeiten beim Kfz-Verkehr und besserer Verträglichkeit von Rad- und Kfz-Verkehr. Um die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen, werden die Radschutzstreifen im Bereich der Einmündungen rot eingefärbt.

Zudem soll durch eine zusätzliche Sperrfläche mit Baken und Beschilderung ein Überfahren der Radführung durch Kfz im Verschwenkbereich verhindert werden. In Abstimmung mit HEAG mobiBus sollen diese Einbauten vorerst provisorisch mit Folienmarkierung erfolgen, um die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss der Linienbusse für die Dauer eines halben Jahres im Rahmen eines Verkehrsversuchs beobachten zu können. Sollte es zu größeren Schwierigkeiten im Linienbetrieb, insbesondere zu Unfallschäden kommen, wird der Verkehrsversuch bereits vor Ablauf des vorgesehenen halben Jahres beendet und auf die Sperrflächen verzichtet. Die Sperrflächen können ohne weitere Anpassungen der Planung entfernt werden.

Die zwischen den Schutzstreifen verbleibende Fahrbahn ist mit mindestens 4,80–5,40 m breiter als die vorgeschriebenen 4,50 m für empfohlene Querschnitte von örtlichen Einfahrtsstraßen mit Linienbusverkehr nach Regelwerk. Die Führungsform mit Schutzstreifen auf beiden Seiten entspricht unter Berücksichtigung der gefahrenen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsstärken (ca. 520 Fz/h in der nachmittäglichen Spitzenstunde) den Regelwerken. Der Gehweg auf der südlichen Seite entspricht mit 2,50 m dann ebenfalls den Regelwerken. Details zur Ausführung können den beiliegenden Markierungsplänen (Anlage Nr. 1) entnommen werden.

Durch die Ummarkierung verschieben sich die Verkehrsflächen für den Radverkehr in Fahrbahnbereiche mit bereits stark abgenutzter bzw. beschädigter Oberfläche. Aus diesem Grund und um eine bessere Haltbarkeit der Markierung gewährleisten zu können wird die Fahrbahndecke auf der Südseite im Zuge der Maßnahme saniert. Es handelt sich um eine Fläche von ca. 3.200 m², die Lage und Ausdehnung können der Luftbildskizze in Anlage 2 entnommen werden.

Im Lauf der nächsten Jahre soll gegebenenfalls die Bushaltestelle „Spessartring“ barrierefrei ausgebaut werden. Im Rahmen der Umsetzung wird eine geringfügige Anpassung der Radverkehrsführung auf Höhe der Hausnummern 108/114 nötig sein.

In der umgeplanten Dieburger Straße werden je nach Parkpraxis ca. 45 Kfz-Stellplätze zur Verfügung stehen. Auch wenn dadurch das bestehende Überangebot an Parkraum um mehr als die Hälfte reduziert wird, kann dies auf Basis einer ausführlichen Parkraumuntersuchung als verträglich angesehen werden.

Ergebnisse der Parkraumuntersuchung

Die Erfassung des Bestands durch das Büro Mobilitätslösungen ergab für die Dieburger Straße eine deutliche Zuweisung der Flächen für das Parken durch Markierung. Auf der südlichen Straßenseite fehlt jedoch die Beschilderung, um das Gehwegparken nach StVO anzuordnen. Auf der nördlichen Straßenseite wird StVO-konform auf der Straße geparkt.

Die Beobachtungen zu Stellplatzkapazitäten und -nutzung auf Privatgelände legen den Schluss nahe, dass dort ungenutzte Kapazitäten bestehen.

Tagsüber ist das Parkraumangebot in der Dieburger Straße zu ca. 80% nicht voll ausgelastet, nachts sind nur 65% der Parkplätze belegt. Rund die Hälfte aller Fahrzeuge konnten in der Analyse „Fremdparkern“ zugeordnet werden, gehören also nicht den Anwohnern der Dieburger Straße. Die Zahl an Fremdparkern korreliert nicht mit den erhobenen Nutzungen an Dienstleistungen, Praxen usw. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass ein Verlagerungseffekt aus angrenzenden Gebieten besteht, der mit der Umsetzung der Maßnahme unterbunden wird. Die Parkraumuntersuchung liegt der Magistratsvorlage als Anlage Nr. 2 bei.

Finanzierung und zeitlicher Ablauf

Eine detaillierte Kostenaufstellung der Kosten ist als datenschutzrelevante Anlage Nr. 4 beigelegt. Die Sperrflächen und Baken sollen 6 Monate nach der Umsetzung evaluiert werden.

Da es sich um nicht investive Maßnahmen handelt, sind diese aus dem Ergebnishaushalt zu zahlen. Zur Finanzierung stehen entsprechende Haushaltsmittel im Haushaltsjahr 2021, Kostenstelle 066-003-7003, Sachkonto 6065100, Kostenträger 5410-20 zur Verfügung.

Für die Dieburger Straße fallen im gleichen Umfang wie bisher jährliche Unterhaltskosten an (ca. 9500 Euro).

Dezernat I

Dezernat IV

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

André Schellenberg
Stadtkämmerer