

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 24.08.2022	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 I ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2022/0240 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: Kostenstelle: Kostenträger:		
Investitionsnummer: Sachkonto:		

Betreff: Bürgerhaushalt 2.0, 2021 "Unser Vorschlag für die Politik" - Vorschlag # 485:
Bessunger Str. zur Fahrradstraße oder durchgängigen Tempo-30-Zone machen

Vorlage vom: 11.08.2022

Beschlussvorschlag:

Der Magistrat nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Anlagen:

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☒ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 11.08.2022

Für den Bürgerhaushalt 2.0, 2021 „Unser Vorschlag für die Politik“ wurde folgender Vorschlag aus der Bürgerschaft eingebracht:

„Die Bessunger Str. zwischen Heidelberger Str. und Donnersberggring ist eine beliebte Route für Autofahrer, die in bzw. aus südlicher Richtung unterwegs sind und die angedachte Verkehrsführung über die Rüdesheimer Str. bzw. Eschollbrücker Str. umfahren wollen. Auf diesem Straßenabschnitt ist zudem häufig starkes Beschleunigen von Autofahrern zu beklagen, die versuchen die Grünphasen der Ampeln zu erwischen. Dadurch kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Da dieser Straßenabschnitt auch von vielen Kindern auf dem Schulweg mit dem Rad passiert wird, sollte hier die erlaubte Höchstgeschwindigkeit angeglichen und er für Radfahrer sicherer gemacht werden. Der Abschnitt zwischen Heidelberger Str. und der Ecke Ludwigshöhstraße ist aufgrund der beiden Fahrbahnverengungen für Radfahrer ebenfalls gefährlich, da sie bergauf häufig von Autofahrern überholt werden ohne dass der gesetzliche Seitenabstand eingehalten werden kann.

Vorschlag:

Eine Lösung wäre die Bessunger Str. auf dem Abschnitt zwischen Donnersberggring und der Ecke Ludwigshöhstraße zur Fahrradstraße zu machen.

Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf dem Abschnitt zwischen Heidelberger Str. und Donnersberggring wäre ebenfalls eine Möglichkeit, um zumindest das starke Beschleunigen hin zum Ampelgrün zu unterbinden. Zumal bereits sämtliche Parallelstraßen sowie die Abschnitte der Bessunger Str. östlich der Heidelberger Str. und westlich des Donnersberggrings Tempo-30-Zonen sind.“

Der Vorschlag erhielt:

in der Online-Abstimmung: 91 Ja-Stimmen und 41 Nein-Stimmen

in der Vor-Ort-Abstimmung: 0 Ja-Stimmen und 0 Nein-Stimmen

Fahrradstraßen sind eine sinnvolle Option, Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen und den Radverkehr zu bündeln. Alle Fahrradstraßen in Darmstadt haben sich in ihrer Netzfunktion und kostengünstiges und kommunikatives Element der Radverkehrsförderung bewährt. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für das Element Fahrradstraßen finden sich in der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der dazugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), sind aber sehr überschaubar.

In einer "Fahrradstraße" wird quasi die gesamte Fahrbahn verkehrsrechtlich zum Radweg. Auch wenn in den meisten Fällen per Zusatzbeschilderung Kfz-Verkehr zugelassen ist, sollten sich Fahrradstraßen in ihrer Gestaltung möglichst deutlich von einer "normalen" Wohnstraße mit Tempo 30 unterscheiden. Die alleinige verkehrsrechtliche Anordnung von Fahrradstraßen über Markierung und Beschilderung, wird daher in vielen Fällen nicht dem eigentlichen Anspruch an eine Fahrradstraße gerecht.

Das Ermöglichen von bequemen und attraktivem Nebeneinanderfahren mit dem Rad ist ebenfalls eine Grundbedingung für Fahrradstraßen. Diese Funktion erfüllt die Bessunger Straße nicht, insbesondere auch nicht auf dem Abschnitt Ludwigshöhstraße und Heidelberger Straße. Dort sind noch weitere Erschwernisse vorhanden, die gegen eine Eignung als Fahrradstraße sprechen (Engstelle Kirche, Steigung).

Die Fragestellung der Einführung von Tempo 30 in der Bessunger Straße zwischen Heidelberger Straße und Donnersbergring wurde bereits mehrfach von der Wissenschaftsstadt Darmstadt geprüft - auch schon einmal im Zuge des Bürgerhaushaltes (Magistratsvorlage 2021/0297). Die aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen lassen dies allerdings nicht zu.

Wo und unter welchen Voraussetzungen in Kommunen Tempo 30 angeordnet werden darf, regelt ebenfalls die StVO. Eine Rechtsordnung, die vom Bund erlassen wird. Ergänzend zur StVO erlässt der Bund noch eine Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO). Beides hat Gesetzescharakter und gilt bundesweit für alle Kommunen.

Die StVO schreibt bundesweit Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften vor (unabhängig von Straßenklassen). Weiterhin sind in der StVO abschließend die Möglichkeiten aufgezählt, in denen Kommunen - entgegen dem Grundsatz der Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 - Tempo 30 anordnen können. Folgende Möglichkeiten gibt es:

- in Wohngebieten können Tempo 30-Zonen angeordnet werden: Diese Möglichkeiten sind in Darmstadt bereits ausgeschöpft.
- zum Schutz besonders schutzbedürftiger unmittelbar anliegender Einrichtungen wie Kindergärten, Seniorenzentren oder Krankenhäusern kann auf Hauptverkehrsstraßen - auf maximal 300 m Länge - streckenbezogen Tempo 30 angeordnet werden: Greift in diesem Abschnitt der Bessunger Straße zwischen Heidelberger Straße und Donnersbergring nicht.
- zum Schutz der Bevölkerung vor Abgasen und Lärm kann ebenfalls streckenbezogen Tempo 30 angeordnet werden (so wie bspw. in der Kasinostraße zw. Rheinstraße und Frankfurter Straße oder in der Landskronstraße zwischen Heidelberger Straße und Prälat-Diehl-Straße). Allerdings nur bei Überschreitung von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts: Dies ist in der Bessunger Straße in diesem Abschnitt nicht gegeben.

Für die beiden letzten Möglichkeiten, ist zudem zuvor die Zustimmung der bei den Regierungspräsidien angesiedelten Oberen Straßenverkehrsbehörden notwendig. Das bedeutet, die Kommunen können teilweise nicht eigenständig entscheiden ob sie in Straße XY Tempo 30 anordnen, sondern müssen bei der Oberen Straßenverkehrsbehörde beim zuständigen Regierungspräsidium einen Antrag auf Zustimmung zur Anordnung von Tempo 30 in Straße XY stellen. Diese Antragstellung ist teils mit einem immensen bürokratischen Aufwand im Vorlauf verbunden (Beispiel Antrag aus Lärmgründen: ausführliche Begründung, teils unterlegt mit Gutachten, Nachweis der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke, Lärmberechnung für Tag und Nacht, Lärmkartierung, usw.).

Da die nach der derzeit geltenden StVO abschließend aufgezählten Sachverhalte aktuell auf die Bessunger Straße zwischen Heidelberger Straße und Donnersbergring nicht zutreffen, fehlt der Wissenschaftsstadt Darmstadt die Rechtsgrundlage für die im Bürgerhaushalt angeregte Geschwindigkeitsreduzierung.

Damit die Stadt mehr Möglichkeiten bei der Geschwindigkeitsfestlegung erhält, ist sie im vergangenen Sommer - als eine der ersten nach den Gründerstädten - der Initiative des Deutschen Städtetags „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beigetreten. Die Initiative kritisiert explizit, dass Kommunen nicht die Möglichkeit haben, zu entscheiden, wann und wo das Tempo ortsbezogen angeordnet werden kann. Die Initiative zielt

darauf ab, die Höchstgeschwindigkeit überall so anordnen zu können, wie es unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen ist. Dabei spricht sie auch die Möglichkeit von Modellversuchen in einer Gruppe von Großstädten an – eine Maßnahme, an der der Darmstädter Magistrat ausdrücklich sein Interesse bekundet. Mittlerweile gehören der Initiative 249 Städte an (Stand 11.08.2022 <https://www.lebenswerte-staedte.de/>).

Die Ampel-Koalition in Berlin will – so ist es im Koalitionsvertrag festgehalten – Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen. Mit Interesse haben Verwaltung und Magistrat daher Äußerungen von Bundesverkehrsminister Wissing vernommen, die die Stadt hoffen lassen, dass die neue Bundesregierung eine Änderung der Straßenverkehrsordnung anstrebt, die den Kommunen hoffentlich bald mehr eigenständige Entscheidungskompetenz zugestehen.

Dezernat I

Dezernat III

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Michael Kolmer
Stadtrat