

## Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



|                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Eingang Magistrats-<br>geschäftsstelle:<br>05.11.2024                                                                                                                 | an den Magistrat<br><input type="checkbox"/> zur Kenntnis<br><input checked="" type="checkbox"/> zur Beschlussfassung                                                                                                                                                                                                                                                                                | Beteiligt vor<br>Magistratsbeschlussfassung:                                              |
| Dezernat VI<br><br>Amt: Mobilitäts- und<br>Tiefbauamt                                                                                                                 | an die Stadtverordnetenversammlung<br><input type="checkbox"/> OBW zur Befassung<br><input type="checkbox"/> zur Kenntnis<br><input checked="" type="checkbox"/> zur Beschlussfassung<br><input type="checkbox"/> zur abschließenden Beschluss-<br>fassung Fachausschuss<br><br><b>Behandlung in</b> Ja Nein<br><b>öffentl. Sitzung</b> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Dezernat IV<br><br><input type="checkbox"/> OBW bei abschl.<br>Beschlussfassung Magistrat |
| Verteiler:                                                                                                                                                            | Ja Nein<br><b>Internetfähig</b> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <b>Vorlage-Nr. 2024/0317</b><br><br>Magistratsbeschluss-Nr.                               |
| <b>Produkt-Nr.:</b> 541010<br><b>Kostenstelle:</b> 066-000-0530<br><b>Kostenträger:</b> 5410-15<br><b>Investitionsnummer:</b> 21066-9180<br><b>Sachkonto:</b> 0613010 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                           |

**Betreff:** Sonderinvestitionsprogramm Radmobilität 4x4 -  
Anpassung Radverkehrsanlage in der Alexanderstraße/ Dieburger Straße

**Vorlage vom:** 24.10.2024

### Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat stimmt der Anpassung der Radverkehrsanlage in der Alexanderstraße / Dieburger Straße zu.
2. Die benötigten Haushaltsmittel gemäß datenschutzrelevanter Anlage 13 stehen unter der Investitionsnummer 21066-9180, Kostenstelle 066-000-0530 – Sonderinvestitionsprogramm Radverkehr - zur Verfügung.

**Anlagen:** Anlage 1 Schutzstreifen Alexanderstraße-Dieburger Straße - Markierungs- und Beschilderungsplan 1v10  
Anlage 2 Schutzstreifen Alexanderstraße-Dieburger Straße - Markierungs- und Beschilderungsplan 2v10

Anlage 3 Schutzstreifen Alexanderstraße-Dieburger Straße · Markierungs- und Beschilderungsplan 3v10  
Anlage 4 Schutzstreifen Alexanderstraße-Dieburger Straße · Markierungs- und Beschilderungsplan 4v10  
Anlage 5 Schutzstreifen Alexanderstraße-Dieburger Straße · Markierungs- und Beschilderungsplan 5v10  
Anlage 6 Schutzstreifen Alexanderstraße-Dieburger Straße · Markierungs- und Beschilderungsplan 6v10  
Anlage 7 Schutzstreifen Alexanderstraße-Dieburger Straße · Markierungs- und Beschilderungsplan 7v10  
Anlage 8 Schutzstreifen Alexanderstraße-Dieburger Straße · Markierungs- und Beschilderungsplan 8v10  
Anlage 9 Schutzstreifen Alexanderstraße-Dieburger Straße · Markierungs- und Beschilderungsplan 9v10  
Anlage 10 Schutzstreifen Alexanderstraße-Dieburger Straße · Markierungs- und Beschilderungsplan 10v10  
Anlage 11 Luftbildskizze Deckensanierung Alexanderstraße · Dieburger Straße  
Anlage 12 Luftbildskizze Ausbau Pflasterstreifen  
Anlage 13 Kostenkalkulation Schutzstreifen Alexanderstraße · Dieburger Straße

**Datenschutzrelevante Anlage:** ☒

**Folgekosten:** ☐ Ja ☒ Nein

**Zusätzlich für alle Vorlagen aus dem Bereich des Hochbaus anzugeben:**

**Klimarelevanz des Vorhabens:**

|                                                  |                                               |                                                    |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Auswirkungen auf Stadtklima:                     | <input type="checkbox"/> ja                   | <input type="checkbox"/> nein                      |
| Auswirkungen auf THG-Emissionen:                 | <input type="checkbox"/> gering <sup>1)</sup> | <input type="checkbox"/> mittel/groß <sup>2)</sup> |
| Beteiligung Amt f. Klimaschutz & Klimaanpassung: | <input type="checkbox"/> ja                   | <input type="checkbox"/> nein                      |

*Zusätzlich bei Beschlüssen zur Baufreigabe:*

|                                                |                             |                               |
|------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Wurden Optimierungspotentiale ausgeschöpft?    | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |
| Falls nein, Kompensationsmaßnahmen festgelegt? | <input type="checkbox"/> ja | <input type="checkbox"/> nein |

1) bis 10 Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente (CO<sub>2e</sub>) pro Jahr, 2) über 10 Tonnen CO<sub>2e</sub> pro Jahr.

**Beschluss des Magistrats vom**

## **Begründung zur Magistratsvorlage vom 24.10.2024**

Die Radverkehrsanlage in der Dieburger Straße im Bereich Rhönring bis Dieburger Straße 232 befindet sich seit vielen Jahren in einer kontroversen Diskussion. 2021 wurde der nicht mehr regelwerkskonforme Schutzstreifen umgestaltet und durch eine Variante mit mehreren Verschwenkungen ersetzt. In der Folge gab es eine umfangreiche öffentliche Diskussion um dadurch entfallende Parkmöglichkeiten sowie Sicherheitsrisiken, die durch die Fahrbahnverschwenkung entstehen.

Die Radverkehrsanlage Dieburger Straße entwickelte sich zu einer Grundsatzfrage, wie und in welcher Schrittweite Anpassungen im Verkehrsraum vorgenommen werden, um zeitgemäße und den heutigen Ansprüchen genügende Zustände zu erreichen. Die vorliegende Variante stellt einen Interessensausgleich im Sinne des Mobilitätsfriedens zwischen Interessen von Anwohnerinnen und Anwohnern, sowie dem Radverkehr dar. Gleichzeitig enthält sie innovative Elemente, die bei erfolgreicher Entwicklung beispielgebend für die Gesamtstadt sein können.

### **Prämissen der Raumaufteilung von Straßen und des Systems Verkehr**

Grundsätzlich ist bei Verkehrsanlagen die Verkehrssicherheit das höchste Gut und an erster Stelle sicherzustellen. Auch wenn die Sicherheit fördernde Maßnahmen in Einzelfällen zu Behinderungen des Verkehrsflusses führen können, sind diese jedoch trotzdem zwingend zu treffen und nicht verhandelbar. Es liegt in der Natur der Sache, hierbei schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger (im Besonderen Kinder, Senioren und Behinderte) und den Radverkehr besonders zu schützen.

Als nächstes sind der Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit zu betrachten. Hierbei sollen alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt berücksichtigt werden. Es ist daher sicherzustellen, dass Fußgänger ausreichend Raum und Querungsmöglichkeiten haben, dass der Radverkehr sicher und attraktiv geführt wird und dass der motorisierte Verkehr möglichst gut fließen kann. Dem ÖPNV ist zur Erhöhung der Attraktivität eine Bevorrechtigung an erforderlichen Stellen einzuräumen, um die Fahrpläne zu ermöglichen.

Der ruhende Verkehr (parkende Fahrzeuge) hat im begrenzten öffentlichen Raum bei den vorgenannten Zielen daher oft weniger Raum als bisher. Trotzdem muss auch hier nach Lösungen gesucht werden um dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen nachzukommen.

### **Schutzstreifen als innerstädtische Kompromisslösung**

Schutzstreifen sind in der Fachwelt durchaus umstritten, jedoch in Großstädten wie Darmstadt unumgänglich. Der Straßenraum ist an sehr vielen Stellen selbst unter Wegnahme des ruhenden Verkehrs zu klein für baulich getrennte Radverkehrsanlagen. Schutzstreifen stellen in diesen Bereich eine Möglichkeit dar, trotzdem mehr Verkehrssicherheit zu erreichen und die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern.

Grundsätzlich ist zu sagen, dass Schutzstreifen auf der Straße eine Realität abbilden, die auch ohne Schutzstreifen gesetzlich geregelt ist. Der Radverkehr ist auf Straßen ohne baulich getrennte Radwege gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer und darf nur mit ausreichendem Abstand überholt werden. Der Schutzstreifen visualisiert dies im Besonderen und schafft dadurch Sicherheit durch Bewusstseinsbildung. Umgekehrt ist es so, dass Schutzstreifen vom Autoverkehr befahren werden dürfen, wenn kein/e Radfahrer/innen diesen befährt.

## **Mobilitätsfrieden und innerstädtische Mobilitätsplanung**

Die oft umkämpfte Verkehrsthematik lässt sich an und für sich simpel entschärfen, wenn jeder ein Grundverständnis für seine Mitmenschen an den Tag legt. Die meisten Menschen nutzen nicht nur ein Verkehrsmittel, in der Fachsprache spricht man von Multimodalität.

Autofahrer/innen gehen auch zu Fuß. Radfahrer/innen brauchen auch mal ein Auto. Es gibt daher nicht „die Autofahrer/innen“ oder „die Radfahrer/innen“.

Trotzdem laufen Diskussionen oft anekdotisch und generalisierend ab. Es werden meist Geschichten aufgezählt von Szenarien, wo man von einem Auto geschnitten wurde oder wo ein Radfahrer eine rote Ampel überfahren hat. Diese persönlichen Erlebnisse werden dann für allgemeingültig erklärt. Verkehrsplanung muss jedoch Fakten und Realitäten anerkennen und dafür Lösungen suchen, um jedem Menschen die Mobilität zu ermöglichen, die er braucht. Dabei gibt es keine besseren oder schlechteren Menschen. Aber es gibt Randbedingungen, ohne die unser Verkehrssystem nicht funktionieren kann.

Der öffentliche Straßenraum ist begrenzt und kann so gut wie nicht erweitert werden. Dies entwickelt sich durch die steigende Verkehrsmenge zu einem Problem für unser Verkehrssystem. Es ist daher zwingend erforderlich zu handeln, um die Funktionsfähigkeit unseres Verkehrssystems zu erhalten.

Hierbei sind zum einen technische Maßnahmen zu ergreifen, um die Leistungsfähigkeit zu steigern, wie zum Beispiel moderne digitale Ampelanlagen. Hier ist Darmstadt an einer führenden Stelle, hat jedoch auch noch Entwicklungsmöglichkeiten. Durch das Projekt Danalytics werden umfangreiche Echtzeitverkehrsdaten erfasst und die Aufgabe ist es jetzt, diese immer mehr anzuwenden im Rahmen einer intelligenten Verkehrslenkung.

Als zentrale Säule fungiert trotz der technischen Neuerungen die Steigerung der Attraktivität von Radverkehr und ÖPNV. Dies ist nicht, wie oft gemutmaßt, ein Angriff auf den Autoverkehr. Ganz im Gegenteil. Je höher der Anteil des Radverkehrs und des ÖPNV am Verkehr ist, desto flüssiger läuft letztendlich auch der motorisierte Verkehr. Dem ÖPNV und insbesondere der Straßenbahn kommt hierbei eine zentrale Bedeutung zu, da dieser ganzjährig attraktiv und für alle Bevölkerungsgruppen nutzbar ist.

Die zentrale Aufgabe von Stadt und Politik an dieser Stelle ist es, den Interessenausgleich bei Maßnahmen herzustellen und Wege zu gehen, die auf Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen. Hierbei ist es unerlässlich, die Menschen abzuholen und durch aktive Kommunikation die getroffenen Entscheidungen nachvollziehbar zu begründen.

## **Die Dieburger Straße**

Im vorliegenden Projekt wurde genau dies versucht und erfolgreich umgesetzt. Die Dieburger Straße wird eine Radverkehrsanlage erhalten, die Sicherheit schafft. Trotzdem bleiben so viele Parkplätze wie möglich dabei erhalten. Aber es bleibt nicht bei dieser Maßnahme. Durch eine durchgehende Anordnung von Tempo 30 bis zum Cityring sowie der Schaffung eines Schutzstreifens in der Alexanderstraße wird außerdem eine durchgehende Radverkehrsachse in die Innenstadt geschaffen.

## **Übersicht der in der Vorlage enthaltenen Maßnahmen**

Die bestehende Radverkehrsanlage Alexanderstraße/Dieburger Straße zwischen Schlossgraben und Dieburger Straße Anwesen Nr. 232 soll angepasst und verbreitert werden. Dies erfolgt im Anschluss an eine unabhängig vom Vorhaben geplante Fahrbahndeckensanierung zwischen Magdalenenstraße und Pützerstraße, auf Basis des Interessensaustauschs mit der IG Dieburger Straße und den Anliegern. Die Maßnahme umfasst Markierungs- und Beschilderungsarbeiten sowie die Schaffung von Flächen für Fahrradanhängerbügel und Abstellflächen für Shared-Mobility-Angebote. Darüber hinaus soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang dieser Strecke auf 30 km/h reduziert werden.

### **Abschnitt 1 - Schlossgraben bis Pützerstraße**

Die Fahrbahndecke der Alexanderstraße soll zwischen Magdalenenstraße und Pützerstraße im Jahr 2025 saniert sowie die bestehenden roten Pflasterstreifen durch eine Asphaltdecke ersetzt werden. Zusätzlich ist vorgesehen, einen Teil des Einmündungsbereichs Merckstraße der Fahrbahn zuzuschlagen. Dafür wird das Betonpflaster ausgebaut und der Oberbau neu erstellt. Auf dem Abschnitt zwischen Schlossgraben und Magdalenenstraße sollen ausschließlich die Pflasterstreifen durch Asphalt ersetzt werden, da diese durch die Belastung des Schwerverkehrs ebenfalls in einem schlechten Zustand sind.

Die Belastung nach Verkehrsmengen macht nach den Planungsrichtlinien eine getrennte Radverkehrsführung notwendig, die aber wegen ungünstiger Fahrbahnquerschnitte nicht realisiert werden kann. Aus diesem Grund sollen ca. 2 m breite Radschutzstreifen mit einer Kernfahrbahnbreite von ca. 5,00 m eingerichtet werden. Eine durchgängige Rotfärbung der Schutzstreifen soll die Fahrbahnbreite optisch verringern und somit zu einer angepassten Geschwindigkeit der Kfz beitragen.

Auf Höhe der Gebäude der TU Darmstadt befinden sich im Bestand ca. 13 baulich hergestellte Parkstände, die 1,60 m breit und durch ein Bord von der Fahrbahn abgesetzt sind. Daneben ist in grauem Pflaster ein 40 cm breiter Sicherheitsabstand zum rot gepflasterten Radverkehrsstreifen dargestellt. Sowohl die Breite der Parkstände, als auch der Sicherheitsraum entsprechen nicht den technischen Regelwerken und können zu gefährlichen Situationen durch Dooring führen, weshalb die Parkstände in der Planung entfallen. Als Alternative bietet das angrenzende Parkhaus darmstadtium ausreichend Kapazitäten. Teilbereiche dieser freiwerdenden Flächen sollen unter Federführung des Grünflächenamtes nach der Umsetzung entsiegelt werden. Es ist vorgesehen, an strategisch sinnvollen Punkten, wie dem Zugang zum TU-Gelände, Flächen für Fahrradanhängerbügel und Abstellflächen zur Nutzung von Shared Mobility anzubieten, wodurch z.B. E-Tretroller auf dafür gewidmeten Flächen gebündelt abgestellt werden könnten.

Die Einmündung Magdalenenstraße (Anlage 2) soll kompakter gestaltet werden, um das Queren für Fußgänger zu erleichtern. Durch die Verringerung des Fahrbahnquerschnitts besteht die Möglichkeit, dort vier Längsparkstände aus der Alexanderstraße vorzusehen.

Auf Höhe Merckstraße wird der Schutzstreifen stadtauswärts aufgelöst und der Radverkehr in den Mischverkehr entlassen. Dies wird zwischen Merckstraße und Pützerstraße durch das Angebot „Gehweg, Rad frei“ ergänzt.

### **Abschnitt 2 - Pützerstraße bis Wolfskehlstraße**

Zwischen Pützerstraße und Wolfskehlstraße soll Radfahren ausschließlich auf der Fahrbahn erlaubt sein, da der Seitenraum aufgrund verschiedener Ausschlusskriterien

(mangelnde Breite, starkes Fußverkehrsaufkommen) nicht für den Radverkehr freigegeben werden kann. Der vorhandene Fahrbahnquerschnitt ermöglicht in diesem Bereich keine Radverkehrsanlage. Stadtauswärts ist es wiederum möglich „Gehweg, Rad frei“ bis zur Stiftstraße anzubieten. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicht für ausfahrende Fahrzeuge aus den Einmündungen Lichtenbergstraße und Kittlerstraße müssen ca. vier Parkstände entfallen und können durch Fahrradabweisbühnen bzw. Grünfläche ersetzt werden. Auf dem gesamten Streckenabschnitt sollen, ähnlich wie im Bestand, Radpiktogramme in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn eine regelkonforme Fahrbahnnutzung durch Radfahrende unterstützen.

### **Abschnitt 3 - Wolfskehlstraße bis Dieburger Straße Nr. 232**

Die Dieburger Straße zwischen Wolfskehlstraße und Schumannstraße ist Teil des beschlossenen Maßnahmenprogramms 4x4 Radmobilität (Maßnahme Nr. 16/ Vorlage 2020/0184). Im Magistratsbeschluss mit der Vorlage-Nr. 2021/0025 wurde der Neuplanung zugestimmt, welche bereits größtenteils umgesetzt wurde. Dieser Bestand umfasst Radschutzstreifen mit den erforderlichen Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr sowie wechselseitig auf Nord- und Südseite angeordnete Längsparkstände. Der Radschutzstreifen wurde in dem sich daraus ergebenden Versatzbereich durch Sperrflächen und Fahrbahnteiler geschützt angelegt.

Auf Grundlage dieser Planung sind Parkstände entfallen, was zu Kritik bei den Anwohnenden führte. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt beauftragte nach erfolgloser Kompromissfindung eine fachliche Überprüfung des Straßenraumentwurfs durch ein unabhängiges Sicherheitsaudit für den Bestand durch die Hochschule Darmstadt. Laut Sicherheitsaudit entspricht die Planung dem Stand der Technik und berücksichtigt sowohl die Belange des Radverkehrs als auch des ruhenden Verkehrs. Insgesamt weist der Bestand nur geringe Mängel auf, wie die Gestaltung der Fahrbahnversätze und der Taxistand vor dem Altenzentrum.

Im Zuge des Interessensausgleichs wurde der Bestand erneut überplant. Auf die verschwenkte Fahrbahnführung wird nun verzichtet und Längsparken durchgängig auf der Nordseite ermöglicht. Daraus ergeben sich ca. 45 Parkstände mehr als im aktuellen Bestand. Die Kernfahrbahnbreite soll durchgängig 4,50 m betragen, wodurch die Radschutzstreifenbreite zwischen 1,65 m und 1,90 m und an einer Engstelle mit 1,50 m variiert. Die Radschutzstreifen sollen durchgängig rot eingefärbt werden. Dies soll die Kernfahrbahnbreite optisch verringern und zu einer angepassten Geschwindigkeit der Kfz beitragen. Diese Maßnahme ist insbesondere auch deshalb erforderlich, weil durch das einseitige Fahrbahnparken und die Geradlinigkeit der Verkehrsführung damit zu rechnen ist, dass das Tempolimit vermehrt überschritten wird. Der Radschutzstreifen soll mittels Trennung durch Sperrflächen und Baken zu den notwendigen Fahrbahnversätzen geschützt werden. Da ein relevanter Fahrbahnversatz ca. 90 m östlich des ursprünglichen Planungsbereichs liegt, soll die Neuplanung diesen Bereich ebenfalls mit berücksichtigen (Höhe Liegenschaft Dieburger Straße 232).

Die Bestands-Querungshilfe auf Höhe des Altenzentrums an der Rosenhöhe verbleibt und bildet zwischen der Einmündung Flotowstraße einen Mittelstreifen aus, der für Abbiegevorgänge genutzt werden kann. Der Taxistand verbleibt auf der Südseite und soll um ca. 50 m stadteinwärts im direkten Anschluss an die Haltestelle „Regerweg“ verlegt werden. Aufgrund des Haltestellenkaps entfällt hier der problematische Versatz des Radschutzstreifens.

### **Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30**

Es wird angestrebt im gesamten Abschnitt zwischen Schlossgraben und Dieburger Straße Nr. 232 eine durchgängige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 anzuordnen. Gründe liegen unter anderem in den angrenzenden sensiblen Einrichtungen Altenzentrum an der Rosenhöhe,

Krankenhaus Alice-Hospital, Kinderklinik Prinzessin Margaret und Kinderkrippe Krabbelstube Rotznasen e.V., die über die Dieburger Straße erschlossen werden. Personengruppen dieser sensiblen Einrichtungen sind auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung vorbeugend zu schützen.

Darüber hinaus ist der Gehweg im Abschnitt zwischen Pützerstraße und Spessartring stark frequentiert und lässt wegen zu geringer Querschnittsbreiten keinen Radverkehr im Seitenraum zu. Der Radverkehr muss folglich trotz hoher Kfz-Verkehrsmengen bei unübersichtlicher Linienführung der Straße und ungünstiger Fahrbahnbreite in den Mischverkehr entlassen werden, was bei Tempo 50 eine qualifizierte Gefahrenlage hinreichend begründet.

Des Weiteren sind verschiedene Abschnitte zwischen Schlossgraben und Spessartring trotz Querungsmöglichkeiten wie Lichtsignalanlagen, Mittelinseln und Mittelstreifen aufgrund des starken Fußgängerverkehrs und den daraus resultierenden Fahrbahnquerungen unfallauffällig, darunter auch der Zebrastreifen in der Alexanderstraße.

### **Finanzierung**

Eine detaillierte Kostenaufstellung der Kosten ist als datenschutzrelevante Anlage 13 beigelegt.

Da es sich um eine investive Maßnahme handelt, sind die anfallenden Kosten aus dem Finanzhaushalt zu zahlen. Hierfür stehen unter der Investitionsnummer 21066-9180, Kostenstelle 066-000-0530 - Sonderinvestitionsprogramm Radverkehr – Haushaltsausgabereste zur Verfügung. Die Deckensanierung und Entsiegelungen zu Grünflächen selbst sind nicht Bestandteil dieser Vorlage.

Dezernat I

Dezernat IV

Dezernat VI

Hanno Benz  
Oberbürgermeister

André Schellenberg  
Stadtkämmerer

Paul Georg Wandrey  
Stadtrat