

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 10.01.2025	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat VI Amt: Mobilitäts- und Tiefbauamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2025/0026 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: Kostenstelle: Kostenträger:		
Investitionsnummer: Sachkonto:		

Betreff: Prüfung einer Radnebenroute "Herdwegroute" parallel zur Heinrichstraße

Vorlage vom: 10.01.2025

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird mit der Prüfung einer Radnebenroute im Streckenbereich Hermannstraße/Herdweg/Theodor-Heuss-Straße/Inselstraße beauftragt.

Anlagen: Anlage 1 Übersichtsplan

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☒ Nein

Zusätzlich für alle Vorlagen aus dem Bereich des Hochbaus anzugeben:

Klimarelevanz des Vorhabens:		
Auswirkungen auf Stadtklima:	☐ ja	☐ nein
Auswirkungen auf THG-Emissionen:	☐ gering ¹⁾	☐ mittel/groß ²⁾
Beteiligung Amt f. Klimaschutz & Klimaanpassung:	☐ ja	☐ nein
<i>Zusätzlich bei Beschlüssen zur Baufreigabe:</i>		
Wurden Optimierungspotentiale ausgeschöpft?	☐ ja	☐ nein
Falls nein, Kompensationsmaßnahmen festgelegt?	☐ ja	☐ nein

1) bis 10 Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente (CO_{2e}) pro Jahr, 2) über 10 Tonnen CO_{2e} pro Jahr.

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 10.01.2025

Allgemeines

Die Heinrichstraße ist gemäß Magistratsbeschluss Vorlage-Nr. 2020/0184 als Maßnahme Nr. 27 „Radführung Heinrichstraße“ Bestandteil des Maßnahmenplans der Radstrategie Vorlage-Nr. 2018/0179 und gehört zum Radhaupttroutennetz. Die Diskussion um eine Radverkehrsanlage in der Heinrichstraße läuft seit vielen Jahren und konnte nicht zufriedenstellend abgeschlossen werden. Die Heinrichstraße ist aufgrund der starken Verkehrsbelastung ohne eine Radverkehrsanlage unattraktiv für den Radverkehr. Sie ist jedoch ohne Frage eine wichtige Hauptstraße für den motorisierten Verkehr und wird diese Funktion auch in Zukunft haben. Anpassungen in den Knotenpunkten würden die Leistungsfähigkeit der Straße für den motorisierten Verkehr noch weiter verschlechtern. Hinzu kommt, dass sich größtenteils keine zufriedenstellende Radverkehrsanlage aufgrund der beengten Fahrbahnbreite realisieren lässt. So wäre je nach Abschnitt nur ein einseitiger Radweg und teilweise auch gar kein Radweg oder Schutzstreifen möglich.

In der politischen Diskussion wird regelmäßig gefordert, den Radverkehr über Nebenrouten zu führen. Grundsätzlich muss hierzu gesagt werden, dass für eine solche Radverkehrsführung zunächst überhaupt erst eine durchgängige Nebenstrecke vorhanden sein muss. Das bezieht ausdrücklich auch die Möglichkeit des sicheren Querens von kreuzenden Hauptstraßen ein. Die Magistratsvorlage dient daher auch dazu die Ernsthaftigkeit der politischen Forderung nach Nebenstreckenführung zu belegen. Die „Herdwegroute“ soll daher als mögliche alternative Strecke für den Radverkehr geprüft werden.

Die Führung des Radverkehrs auf Nebenstraßen darf nicht nur als reine politisches Vehikel genutzt werden um eine Führung an Hauptstraßen abzulehnen. Auch Radverkehrsrouten auf Nebenstrecken benötigen Maßnahmen um diese als ernst zu nehmende Alternative im Gesamtsystem bezeichnen zu können. Auch hier kann es zu Flächenkonflikten kommen und es gilt der Grundsatz, dass der fließende Verkehr Vorrang vor dem ruhenden Verkehr hat. Mobilitätsfrieden entsteht nur dann, wenn eine solche Route konsequent im Sinne von Durchgängigkeit und Sicherheit geplant wird und keine Lücken lässt.

Prüfung Radnebenroute Herdweg

Es soll geprüft werden, wie die Radverkehrsführung auf der Nebenroute über die Hermannstraße, den Herdweg, die Theodor-Heuss-Straße und die Inselstraße verbessert werden kann. Diese Prüfung soll alle angemessenen verkehrsplanerischen Optionen umfassen, die zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen und die Strecke für den Radverkehr attraktiv machen. Maßgeblich ist hierbei die Untersuchung von Kreuzungsbereichen, verkehrsrechtlichen Beschränkungen, Fahrbahnquerschnitten, Sichtverhältnissen, Parkständen inklusive zugehöriger Sicherheitsräume sowie eine Minimierung von Halten für den Radverkehr. In geeigneten Abschnitten wird auch geprüft, ob Fahrradstraßen realisiert werden können.

Eine attraktivere Radroute durch die Quartiere ist jedoch möglichst so zu gestalten, dass die Route für potenziellen Kfz-Durchgangs- bzw. Schleichverkehr nicht gleichermaßen attraktiver wird. Hierbei ist auf eine möglichst konsistente verkehrsplanerische Gestaltung sowie den effektiven Einsatz von möglichen verkehrsrechtlichen Beschränkungen zu achten. Anschlüsse ans Haupttroutennetz sind zu überprüfen und ggf. Lösungsvorschläge zu unterbreiten, die die Nebenroute besser erreichbar und für den Radverkehr und motorisierten Verkehr sichtbarer machen.

Kosten entstehen hierdurch nicht, da die Untersuchung nicht extern vergeben wird. Eine Umsetzung erfolgt nur durch gesonderten Gremienbeschluss. Aufgrund der voraussichtlichen Auswirkung auf den ruhenden Verkehr entlang der Strecke wird die Umsetzung mit der Parkraumbewirtschaftung im Paulusviertel verknüpft werden müssen.

Dezernat VI

Paul Georg Wandrey
Stadtrat