

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 14.01.2026	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. 2026/0012 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: Kostenstelle: 066-000-0530 Kostenträger:		
Investitionsnummer: Sachkonto:		

Betreff: Radverkehrsführung Kasinostraße: Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und
Beauftragung der Entwurfsplanung

Vorlage vom: 22.12.2025

Beschlussvorschlag:

1. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zur Radführung in der Kasinostraße zwischen Rheinstraße und Frankfurter Straße werden zur Kenntnis genommen.
2. Auf dieser Grundlage wird verwaltungsintern eine Entwurfsplanung für eine sichere und regelkonforme Radverkehrsführung unter Beibehaltung der Leistungsfähigkeit für Kfz-Verkehr und ÖPNV erstellt und die Baukosten ermittelt. Sodann wird für die bauliche Umsetzung ein gesonderter Gremienbeschluss eingeholt.

Anlagen: Verkehrsuntersuchung Kasinostraße

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 22.12.2025

Die Diskussion um eine Radverkehrsanlage in der Kasinostraße sowie um die Führung des Radverkehrs insgesamt beschäftigt Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung seit vielen Jahren. Sie war dabei häufig von gegenseitiger öffentlicher Triggerung geprägt. Parolen wie „Autos raus aus der Stadt“ oder „Radfahrer halten sich an keine Regeln“ bestimmen die Debatte und verstärken die Konfrontation.

Das Konzept des Mobilitätsfriedens setzt genau hier an. Ziel ist es, diese polarisierte Diskussion aufzulösen und in Verkehrsfragen Lösungen zu entwickeln, die für alle Beteiligten tragfähig sind.

Dabei ist es zentral, Mobilität als ein individuelles und emotional besetztes Thema zu begreifen und entsprechend zu behandeln. Gleichzeitig muss deutlich gemacht werden, dass kaum jemand ausschließlich nur ein einziges Verkehrsmittel nutzt; Multimodalität ist die Regel. Jedes Verkehrsmittel hat daher seine Daseinsberechtigung. Zwischen den Verkehrsträgern bestehen zudem Wechselwirkungen: Ein attraktiver ÖPNV oder ein leistungsfähiger Radverkehr schaffen auch Entlastung und Raum für den motorisierten Verkehr.

Im Konzept des Mobilitätsfriedens werden mögliche Lösungen anhand klar definierter Kriterien iterativ entwickelt, um eine ausgewogene und verträgliche Aufteilung des Straßenraums zu erreichen. Die wichtigsten Kriterien sind:

1. Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist das oberste Ziel der Verkehrsplanung. Alle Lösungen müssen den heutigen Anforderungen an die Sicherheit entsprechen. Dabei ist zu beachten, dass Planungen grundsätzlich von regelkonformem Verhalten der Verkehrsteilnehmenden ausgehen. Gegenseitige Rücksichtnahme lässt sich nicht baulich erzwingen, sondern nur fördern.

2. Leistungsfähigkeit

Das Verkehrssystem muss insgesamt leistungsfähig bleiben. Dies bedeutet nicht, dass es in der Spitzenstunde des Berufsverkehrs zu keinerlei Einschränkungen kommen darf, wohl aber, dass das System als Ganzes zuverlässig funktioniert. Die Leistungsfähigkeit ist für alle Verkehrsmittel gleichermaßen zu berücksichtigen.

Für den motorisierten Individualverkehr bedeutet dies insbesondere, Rückstaus bis in benachbarte Knotenpunkte zu vermeiden. Leistungsfähigkeit beschränkt sich jedoch nicht allein auf den Kfz-Verkehr; auch Radverkehrsanlagen müssen leistungsfähig sein. Beim Radverkehr ist dabei weniger die reine Breite des Verkehrsraums entscheidend, sondern vielmehr Attraktivität, Sicherheit und Netzwirkung.

Der ÖPNV bildet als ganzjähriges Rückgrat der nachhaltigen Mobilität eine tragende Säule. Die in Darmstadt erreichte sehr gute ÖPNV-Beschleunigung ist zwingend zu erhalten. Der Fußverkehr wiederum benötigt kurze, sichere und ausreichend breite Querungsmöglichkeiten, um attraktiv zu bleiben.

Die großen Konfliktfragen im Verkehr sind lösbar. Voraussetzung dafür ist ein fairer Interessenausgleich zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen sowie die Nutzung und Akzeptanz technischer Realitäten und moderner Steuerungsinstrumente.

Projektziele

Auf Grundlage der MV 2023/0055 wurde eine Verkehrsuntersuchung und Simulation für die Kasinostraße zwischen Rheinstraße und Frankfurter Straße beauftragt. Ziel der Untersuchung war es, eine sichere und regelkonforme Führung des Radverkehrs unter Beibehaltung der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs zu prüfen. Gleichzeitig sollte ein zukunftsfähiger und bedarfsorientierter Verkehrsraum geschaffen werden, der die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Die bestehende ÖPNV-Beschleunigung an den vier betroffenen Knotenpunkten sollte erhalten bleiben. Neben der objektiven Verkehrssicherheit soll auch die subjektive Sicherheit insbesondere für den Rad- und zu Fußverkehr verbessert werden. Angestrebt wurde eine mittelfristig umsetzbare und kostenoptimierte Lösung. Die Maßnahme fügt sich in die verkehrspolitischen Zielsetzungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt zur Förderung einer sicheren, leistungsfähigen und nachhaltigen Mobilität im Sinne des Mobilitätsfriedens ein.

Methodik und Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Die durchgeführte Verkehrsuntersuchung umfasst mehrere Schritte:

- Festlegung der Mindestanforderungen an Querschnitten für den Rad- als auch den Kfz-Verkehr
- Verkehrszählungen der Kfz-Verkehrsmengen an relevanten Kreuzungen im Jahr 2024
- Um die aktuell niedrigen Verkehrsmengen aufgrund der Sperrung der Rheinstraßenbrücke realistisch abzubilden, wurden Historiendaten aus den vergangenen Jahren herangezogen und mit der Bestandssituation abgeglichen
- Verkehrssimulation entlang der gesamten Kasinostraße sowie auf der Parallelachse Dolivostraße für das Prognosejahr 2025: Die Betrachtung der Parallelachse Dolivostraße dient der Absicherung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrsnetzes
- Iterative Prüfung verschiedener Querschnitte und Varianten mit Simulationen

Die Ergebnisse zeigen, dass eine sichere Radverkehrsführung mit einer gleichzeitigen Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr möglich ist. Über 60% der Radverkehrsführung können als „Protected Bike Lane“ (Radstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Verkehr) mit der erforderlichen Breite für Überholvorgänge im Radverkehr durchgeführt werden. In den restlichen Abschnitten sind vorwiegend Radstreifen umsetzbar. Lediglich an der Kreuzung Kasino-/Bismarckstraße kann der Radverkehr aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der geringen Fahrbahnbreite im südlichen Kreuzungsarm auf der Ostseite unter besonderen Sicherungs- und Markierungsmaßnahmen auf dem Kfz-Rechtsabbiegestreifen geradeaus geführt werden. Diese Führung stellt unter den gegebenen baulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen die leistungsfähigste und verkehrssicherste umsetzbare Lösung dar. An der Kreuzung Rheinstraße/Neckarstraße hat die Simulation gezeigt, dass auch in der südlichen Zufahrt Verbesserungen für den Kfz-Verkehr im Vergleich zum Bestand möglich sind.

Für die Umsetzung wird von überwiegend bestandsnahen Markierungsarbeiten und signaltechnische Maßnahmen ausgegangen, was den Aufwand für größere bauliche Eingriffe minimiert. Die vorgesehenen Maßnahmen basieren auf einem bestandsnahen Lösungsansatz, der keine Änderungen der Fahrbahnrande vorsieht. In wenigen Fällen wird die Anpassung einzelner Mittelinseln erforderlich sein.

Die Umsetzung wird in der Regel durch Markierungsarbeiten sowie Anpassungen der signaltechnischen Infrastruktur erfolgen.

Ausblick

Nach Beschlussfassung soll eine Entwurfsplanung erstellt werden und im Jahr 2026 dem Magistrat vorgelegt werden. Im Zuge der Entwurfsplanung ist eine abgestimmte Information der betroffenen Akteure vorgesehen. Aufgrund der Länge der Strecke von insgesamt 1.600 Metern sowie der möglichen Anpassungen auf der Parallelachse Dolivostraße/Julius-Reiber-Straße und der Anzahl betroffener Lichtsignalanlagen wird die Umsetzung in mehreren Bauabschnitten erfolgen. Nach Umsetzung der Maßnahme ist eine verkehrliche Nachbetrachtung vorgesehen. Die vorgeschlagene Vorgehensweise ermöglicht eine schrittweise, überprüfbare Umsetzung unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit aller Verkehrsarten.

Finanzierung

Es entstehen keine externen Kosten für das Erstellen der Entwurfsplanung. Die Baukosten können erst beziffert werden, wenn die Entwurfsplanung vorliegt und werden gemeinsam mit dieser dem Magistrat vorgelegt.

Dezernat VI

Paul Georg Wandrey
Stadtrat