

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 06.05.2013	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Straßenverkehrs- 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. 2013/0118 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 5110-61 Kostenstelle: 066-200-1000 Kostenträger:		
Investitionsnummer: Sachkonto: 6779300		

Betreff: Untersuchung Kreisverkehrsplätze in Darmstadt

Vorlage vom: 22.04.2013

Beschlussvorschlag:

1. Der Untersuchungsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Der vorgeschlagenen weiteren Vorgehensweise wird zugestimmt.

Anlagen: 1. Ergebnismatrix mit Gesamtbeurteilung_2013-03-01
2. Übersichtslageplan mit Gesamtbeurteilung_2013-03-01

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☐ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 22. April 2013

Grundlage für die vorgelegten Untersuchungen zu Kreisverkehrsplätzen in Darmstadt sind die Magistratsvorlage (Nr. 141, 2006) und der Antrag aus der Stadtverordnetenversammlung vom 6. Dezember 2011.

In der Magistratsvorlage aus dem Jahre 2006 wurde festgelegt, dass bei Neuplanungen bzw. Austauschmaßnahmen von Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten grundsätzlich geprüft werden soll, ob Lichtsignalanlagen durch einen Kreisverkehr ersetzt werden können.

Der Antrag aus 2011 hatte die Zielsetzung, „Verkehrsknotenpunkte im Stadtgebiet bzgl. ihrer Eignung zur Umgestaltung als Kreisverkehrsplatz zu untersuchen“ und auf dieser Basis Knotenpunkte festzulegen, die mit dem Planungsvermerk „zukünftig in einen Kreisverkehrsplatz umzuwandeln“ versehen werden.

Die Untersuchung erfolgte in zwei Arbeitspaketen:

AP1 Grundsatzbetrachtungen (s. Anlage AP1)

AP2 Prüfung definierter Knotenpunkte (s. Anlage AP2)

AP1 Grundsatzbetrachtungen

96 Knotenpunkte wurden im gesamten Stadtgebiet betrachtet. In die Betrachtungen wurden sowohl signalisierte als auch nicht signalisierte Knotenpunkte eingeschlossen.

Das Ergebnis der Grundsatzbetrachtung ist in den Anlagen 1.1 bis 1.3 zum AP1 dargestellt.

Das Ergebnis der qualitativen Beurteilung zeigt, dass ein Kreisverkehr für 35 Knotenpunkte nicht sinnvoll erscheint. 27 Knotenpunkte sollten in 1. Priorität, 34 Knotenpunkte in 2. Priorität auf ihre Eignung näher untersucht werden.

AP2 Prüfung definierter Knotenpunkte

In AP2 wurden 27 Knotenpunkte bezüglich ihrer Eignung als Kreisverkehrsplätze auf der Basis von Kernkriterien, die in drei Beurteilungsstufen unterteilt wurden, untersucht.

AP2.1 Beurteilungsstufen

1. Beurteilungsstufe – Leistungsfähigkeit

In der 1. Prüfstufe wird der Tagesverkehr (DTV) betrachtet. Für die Beurteilung der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufs ist die Gesamtverkehrsstärke (Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten) maßgebend.

In der 2. Prüfstufe werden die Spitzenstunden betrachtet. Dies ist notwendig für eine **detaillierte** Überprüfung der Leistungsfähigkeit.

2. Beurteilungsstufe – Knotenpunktgeometrie

In der 2. Beurteilungsstufe wurde die Flächenerfordernis auf Grundlage der notwendigen Knotenpunktgeometrie des jeweiligen Kreisverkehrs geprüft.

3. Beurteilungsstufe – sonstige Beurteilungskriterien

Im Anschluss an die Prüfung der Knotenpunkte auf Basis der beiden Kriterien „Leistungsfähigkeit“ und „Knotenpunktgeometrie“, werden die verbleibenden Knotenpunkte mittels weicher Faktoren weiter beurteilt.

Solche Beurteilungskriterien sind Eingriffe in Privatgrundstücke oder Grünflächen mit Baumbeständen. Nicht immer kann die Knotenpunktgeometrie eines Kreisverkehrs im Verkehrsraum des heutigen Zustandes ermöglicht werden. Teilweise sind Eingriffe in Grundstücke außerhalb des Verkehrsraums erforderlich. Diese Eingriffe sind in einem gesonderten Eingriffsflächenplan für den jeweiligen Knotenpunkt dargestellt. Die Lage eines Knotenpunktes entlang einer Radroute, einer Buslinie oder eines Schulweges wird ebenfalls berücksichtigt, da dies für die spätere detaillierte Planung Kriterien sind, die gesondert berücksichtigt werden müssen. So ist abzuwägen, ob zum Beispiel auf Grund der erhöhten Schutzbedürftigkeit der Fußgänger die Beibehaltung einer Lichtsignalanlage als Fußgängerschutzanlage sinnvoll ist.

Weitere Kriterien sind jeweils im Einzelfall den Knotenpunkt betreffend, beispielsweise eine bewegte und daher für die Ausbildung eines Kreisverkehrs ungünstige Topographie, hohe Schwerlastverkehrsanteile, die räumliche Nähe zu anderen Knotenpunkten, die eventuell zu einer Überstauung des Kreisverkehrs durch den Rückstau führen könnte oder derzeit laufende Planungen zur Umgestaltung der Knotenpunkte oder der Randbereiche.

AP2.2 Umbaufähige Knotenpunkte

Die Ergebnisse der Beurteilungen sind AP2 Pkt. 4.1 – 4.3 und der Anlage 1 und 2 zu entnehmen.

Nach Überprüfung sämtlicher Kriterien der vorgenannten drei Beurteilungsstufen verbleiben elf Knotenpunkte, die sich zur Umgestaltung in einen Kreisverkehr eignen und weiter verfolgt werden sollten:

- Knotenpunkt 2 – Schreberweg/Martin-Luther-King-Ring/Arheilger Straße
- Knotenpunkt 3 – Bunsenstraße/Mainzer Straße/Michaelisstraße
- Knotenpunkt 4 – Mainzer Straße/Pallaswiesenstraße
- Knotenpunkt 5 – Pfnorstraße/Pallaswiesenstraße
- Knotenpunkt 13 – Dolivostraße/Julius-Reiber-Straße
- Knotenpunkt 16 – Michaelisstraße/Dornheimer Weg/Wedekindweg
- Knotenpunkt 18 – Heimstättenweg/Hardtring/Rüdesheimer Straße
- Knotenpunkt 22 – Pulverhäuserweg/Heimstättenweg
- Knotenpunkt 25 – Frankfurter Landstraße/Messeler-Park-Straße
- Knotenpunkt 26 – Walther-Rathenau-Straße/Pfungstädter Straße/Uhlandstraße
- Knotenpunkt 27 – Heinrich-Delp-Straße/Mühltalstraße/Im Hirtengrund/Oberstraße

4. Weitere Vorgehensweise

Als nächster Schritt steht die detaillierte Betrachtung der umbaufähigen Knotenpunkte an. Die detaillierte Betrachtung umfasst die Planung (Vorplanung, Entwurfsplanung, Kostenschätzung) unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr).

In einem ersten Schritt werden folgende Knotenpunkte einer Detailplanung unterzogen

- KP Walter-Rathenau-Straße/Pfungstädter Straße/Uhlandstraße
- KP Pallaswiesenstraße/Pfnorstraße
- KP Pallaswiesenstraße/Michaelisstraße/Bunsenstraße
- KP Dolivo-/Julius-Reiber-Straße

Die Knotenpunkte der Pallaswiesenstraße mit der Pfnorstraße bzw. mit der Mainzer Straße können im Rahmen der geplanten Baumaßnahme Pallaswiesenstraße zwischen Gräfenhäuser Straße und Eisenbahnbrücke nach der Kanalbaumaßnahme in 2016 gebaut werden. Es empfiehlt sich anschließend den Kreisverkehrsplatz KP Pallaswiesen-/Bunsen-/Michaelisstraße umzugestalten.

Bei der Realisierung des KP Dolivo-/Julius-Reiber-Straße als Kreisverkehrsplatz ist auf die Vertaktung mit den Baumaßnahmen in der Bismarckstraße und in der Pallaswiesenstraße zu achten.

Dem geplanten Kreisverkehrsplatz Walter-Rathenau-Straße/Pfungstädter Straße/Uhlandstraße kommt aus städtebaulicher Sicht eine besondere Bedeutung als Eingang zum Eberstädter Ortskern zu.

Darmstadt, den 22. April 2013
III-66/4st-br
Nst. 2833

Die Dezernentin III:

Brigitte Lindscheid
Stadträtin