

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 03.04.2013	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 ☒ ☐	Dezernat IV ☐ OBW bei abschl. Beschluss- fassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2013/0104 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541010 Kostenstelle: 066-100-1000 Kostenträger: 5410-11		
Investitionsnummer: 08066-6091 Sachkonto: 0952010		

Betreff: Fahrradstraße Wilhelminenstraße

Vorlage vom: 26.03.2013

Beschlussvorschlag:

1. Der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Wilhelminenstraße in den Abschnitten Riedeselstraße bis Goethestraße sowie den baulichen Verbesserungen für den Radverkehr in den Anschlussstrecken mit einem Kostenaufwand von insgesamt ca. 64.000 Euro wird zugestimmt.
2. Der Finanzierung aus Haushaltsausgaberesten der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 08066-6091 – Ausbau von Radwegen – wird zugestimmt.

Anlagen: Fahrradstraße Wilhelminenstraße
Fahrradstraße Wilhelminenstraße Übergang Wilhelminenplatz
Ergebnisse der Anregungen aus der Bürgerversammlung Wilhelminenstraße

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten:	☐ Ja	☒ Nein
---------------------	-----------------------------	--

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 26. März 2013

Bisheriger Planungsstand der sechs Fahrradstraßen in erster Prioritätsstufe

Von der Arbeitsgruppe „Runder Tisch Radverkehr“ wurde Ende 2010 beschlossen, sich mit den Möglichkeiten von Fahrradstraßen zur Förderung des Radverkehrs zu befassen und hierzu ein begleitender „Sondertermin Fahrradstraßen“ ins Leben gerufen, der sich nur mit diesem Thema befasst.

Der Runde Tisch Radverkehr – Sondertermin Fahrradstraßen - hat das Auswahlverfahren, die Planung und die Bürgerbeteiligung intensiv begleitet, seit November 2010 haben 12 Termine stattgefunden. Teilnehmende waren: Vertreter der Fraktionen, ADFC, ADAC, Lokale Agenda 21, Senioreninitiative 55plus, Bürgerinitiative ONO, Interessensgemeinschaft „Pro Rad Arheilgen“, Polizei Südhessen, Straßenverkehrsbehörde sowie Fachingenieure des Straßenverkehrs- und Tiefbauamt.

Die ersten Planungsschritte und –ergebnisse wurden mit der Magistratsvorlage 2012/0261 „Planung von Fahrradstraßen für Darmstadt“ zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus wurde beschlossen, die Planungen zu den Fahrradstraßen weiter zu betreiben und die Bürgerbeteiligungen nach den damaligen Verfahren weiterzuführen. In der ersten Prioritätsstufe für die Umsetzung waren die Wilhelminenstraße, die Heinrich-Fuhr-Straße, die Pankratiusstraße, der Straßenzug Greinstraße – Im Erlich, der Schreiberweg und der Straßenzug Im Harras – Rabenaustraße ausgewählt worden.

Für diese Straßen wurde nach einer gründlichen Analyse der Rahmenbedingungen für den Radverkehr jeweils ein Konzept erstellt und Maßnahmen (Vorplanung) definiert. Dabei wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- straßenverkehrsrechtliche Ausweisung als Fahrradstraße (Beschilderung)
- Fahrbahnmarkierungen zur Verdeutlichung der Fahrradstraße
- die Einbindung in das vorhandene Radverkehrsnetz, die Fahrradroutenführung und Wegweisung,
- die Anschlüsse an weiterführende Strecken in den anschließenden Knotenpunkten,
- der Zustand der Fahrbahn-Oberflächen,
- die Minimierung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern (Kraftfahrzeugfahrer und / oder Fußgänger),
- und der Raumbedarf für die Begegnungsfälle der verschiedenen Fahrzeuge.

Umfangreiche Informationen zu den geplanten Fahrradstraßen der ersten Prioritätsstufe sind im städtischen Internet veröffentlicht (Planungen, Bürgerbeteiligung, Häufige Fragen, Runder Tisch Radverkehr, Pressespiegel etc.):

<http://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/fahrradstrassen-fuer-darmstadt/index.htm>

Konkretisierung für die Fahrradstraße Wilhelminenstraße

Weiterentwicklung der Planung

In einer ersten Runde wurden die Bürger an der Vorplanung Wilhelminenstraße beteiligt. Des Weiteren wurde mit der Abstimmung mit verschiedenen betroffenen Fachämtern, Institutionen und Trägern (z.B. HEAG mobilo) begonnen. Parallel dazu wurden die Verkehrszählungen und Videobeobachtungen ausgewertet.

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung, der Abstimmungen und Auswertungen sind soweit wie möglich in die Planung eingeflossen.

Verkehrsaufkommen

Im Zeitraum zwischen April und Juni 2012 wurden Verkehrszählungen an 4 verschiedenen Punkten im Zuge der Wilhelminenstraße und des Wilhelminenplatzes durchgeführt. Hierbei handelt es u. a. um eine Ganztageszählung mit Videobeobachtung an einem repräsentativen Werktag, sowie ergänzende Zählungen in den Spitzenzeiten am Werktagnachmittag und am Samstagmittag.

In der Wilhelminenstraße sind südlich der Heinrichstraße werktags zwischen 1700 und 2100 Fahrräder unterwegs und rund 1000 Kraftfahrzeuge. Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr beträgt durchschnittlich 64%. Gegenüber früheren Zählungen ist eine Zunahme des Radverkehrsanteils zu beobachten (der Radverkehrsanteil lag 1996 bei 48% und 2006 bei ca. 54%). Im Kfz-Verkehr gab es entsprechende Reduzierungen der Verkehrsmenge von 1200 (1996) auf rund 1000 Kfz (2012).

In der Wilhelminenstraße nördlich der Heinrichstraße sind werktags zwischen 1800 und 2400 Fahrräder und 2700 bis 3500 Kraftfahrzeuge gezählt worden. Hier beträgt der Radverkehrsanteil durchschnittlich 33%. In der Radverkehrssaison kann er – je nach Wetterlage oder Tageszeit – auch deutlich über 40% liegen.

Die straßenverkehrsrechtliche Voraussetzung laut StVO-VwV (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) für eine Fahrradstraße, dass der Radverkehr „die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“, ist somit erfüllt.

Circa ein halbes Jahr nach Inbetriebnahme der Fahrradstraße soll anhand erneuter stichprobenartigen Verkehrszählungen festgestellt werde, inwieweit sich der Radverkehr und auch der Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße verändert haben.

Bürgerbeteiligung

Für die Wilhelminenstraße wurde am 23.05.2012 in der ortsnahen Mornewegschule eine Veranstaltung zur Bürgerinformation und -beteiligung durchgeführt. Neben den Einladungen über die örtliche Presse und den Internetauftritt der Stadt Darmstadt wurde auch mittels Plakaten in den Straßen und in Räumen mit Publikumsverkehr (Bildungseinrichtungen, Bibliotheken, Bürgerbüros etc.) sowie mittels öffentlich ausgelegten Einladungskarten auf die Veranstaltung hingewiesen. Die Anlieger der Wilhelminenstraße und der Nachbarstraßen bekamen die Einladung zusätzlich in den Briefkasten zugestellt. Den über 50 Besuchern der Veranstaltung wurden Analyse, Konzept, Vorplanung und für ausgewählte Teilbereiche auch die Entwurfsplanung vorgestellt.

Bei den Diskussionen gab es neben Kritikpunkten auch eine Fülle von konstruktiven Fragen und Anregungen seitens der Bürger. Diese wurden gesammelt und fachlich geprüft.

In die Planung eingeflossen sind unter anderem:

- Ergänzende Hinweis-Beschilderung „Fahrradstraße kreuzt“ oder „Verkehrsregelung geändert“ in der Einführungsphase der Fahrradstraße
- Für den Begegnungsfall Pkw / Fahrrad wird im engen südlichen Abschnitt eine weitere Ausweichstelle eingerichtet; die vorhandenen Ausweichstellen vor Grundstückszufahrten werden mit Markierungen hervorgehoben.
- Verbesserung der Sichtverhältnisse an den Grundstücksausfahrten
- Umwandlung der sog. unechten Einbahnstraße in eine echte Einbahnstraße
- Erneuerung der vorhandenen Tempo-30-Markierungen auf der Fahrbahn

Weitere Punkte werden in andere Planungen oder Projekte aufgenommen:

- Verminderung des Parksuchverkehrs in der Wilhelminenstraße und in angrenzenden Straßen nördlich der Heinrichstraße durch Parkraumbewirtschaftung, das heißt Umsetzung der gesamten Innenstadt-Parkzone
- Verbesserungen der Sichtverhältnisse am Wilhelminenplatz durch eine Umgestaltung des Wilhelminenplatzes rund um die Kuppelkirche

Einige Vorschläge der Bürgerbeteiligung erwiesen sich bei der Prüfung als nicht gesetzes- oder regelkonform oder als zu kostenintensiv. Darüber hinaus können sich weitere Punkte möglicherweise durch die Einrichtung einer Fahrradstraße und die Durchführung anderer Maßnahmen erübrigen, so dass sie zunächst zurückgestellt wurden und nach Einrichtung der Fahrradstraße erneut geprüft werden sollen. Eine Tabelle mit allen angesprochenen Punkten und dem jeweiligen Prüfungsergebnis ist als Anlage beigelegt.

Eine Dokumentation des Bürgerinformationstermins mit allen gezeigten Vorträgen und weiteren Materialien ist im Internet veröffentlicht:

<http://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/fahrradstrassen-fuer-darmstadt/fahrradstrassen-veranstaltung-wilhelminenstrasse/index.htm>

Straßenoberfläche

Voraussetzung für eine akzeptable Befahrbarkeit mit dem Fahrrad sowie für die Aufbringung der Fahrbahnmarkierungen ist eine weitgehend schadensfreie, möglichst asphaltierte Straßenoberfläche. Da die Straßenoberfläche der Wilhelminenstraße jedoch viele schadhafte Stellen aufweist, muss zunächst untersucht werden, ob eine abschnittsweise Erneuerung der Deckschicht ausreichend ist oder ob eine grundsätzliche Erneuerung auch der darunter liegenden Tragschichten nötig ist. Dies wird derzeit mithilfe von Bohrkernuntersuchungen geprüft.

Diese Sanierungsmaßnahmen der Fahrbahn und gegebenenfalls auch der Gehwege sind unabhängig von der Einrichtung einer Fahrradstraße erforderlich. Erneuerungsmaßnahmen werden aus Mitteln der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 08066-6999 – Straßenbausanierungsprogramm - finanziert.

Darüber hinaus kann ein barrierefreier Ausbau der Gehwege an der Querung der Annastraße (Ostseite) nur im Zusammenhang mit der Sanierung von Fahrbahn- und Gehwegbereichen realisiert werden. Die Wilhelminenstraße ist Hauptverbindung für Fußgänger zwischen Bessungen und der Innenstadt mit sehr hohem Fußgängeraufkommen, so dass ein barrierefreier Ausbau der gesamten Strecke mit Priorität zu betreiben ist. Für radfahrende Kinder auf den Gehwegen sind die heutigen Bordsteinabsenkungen allerdings ausreichend.

Fahrradstraße Wilhelminenstraße

Die Fahrradstraße soll zunächst in dem Teil der Wilhelminenstraße zwischen Goethestraße und Riedeselstraße (an der „Kuppelkirche“ St. Ludwig) eingerichtet werden. Die derzeitige Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr in den Abschnitten zwischen Annastraße und Riedeselstraße wird nicht verändert. Die Regelungen „Durchfahrt für Kfz verboten, Anlieger frei“ in Richtung Süden ab Annastraße soll beibehalten werden. Der Abschnitt zwischen Annastraße und Goethestraße wird zur echten Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr.

Die Fahrradstraße wird durch Verkehrsschilder (Zeichen 244 – Beginn einer Fahrradstraße und Zeichen 244a – Ende einer Fahrradstraße) gekennzeichnet. Zusätzlich sollen Fahrbahnmarkierungen (grüne Flächenmarkierung mit weißem Schriftzug) zu Beginn der Streckenabschnitte oder in Kreuzungsbereichen allen Verkehrsteilnehmern die neue Situation verdeutlichen. Gerade in der ersten Fahrradstraße Darmstadts ist eine mehrfache und auffällige Kennzeichnung wichtig, da viele Verkehrsteilnehmer in der Regel dieses Element der Straßenverkehrsordnung noch nicht kennen.

Aufgrund des engen Fahrbahnquerschnittes im südlichen Teil (ca. 3,60m zwischen beidseitig parkenden Kfz) ist es für den Begegnungsfall mit Beteiligung eines Kfz erforderlich, dass einer der Verkehrsteilnehmer in eine Parklücke oder eine freie Stelle vor einer Grundstückszufahrt ausweicht. Die Planung sieht Ausweichstellen in Abständen von ca. 30 m vor. Dafür werden überwiegend vorhandene Einfahrten genutzt und erforderlichenfalls mit Markierung verdeutlicht. Eine Ausweichstelle wird neu eingerichtet. Diese liegt in dem südlichen Teilstück (Einbahnstraße) 35 m vor der Einmündung in die Goethestraße am westlichen Fahrbahnrand. Hier müssen die in Richtung Süden fahrenden Kraftfahrzeuge ausweichen und halten, während der entgegenkommende Radverkehr durchfahren kann. Für den Begegnungsfall zwischen zwei oder drei Radfahrern reicht die vorhandene Fahrbahnbreite auch zwischen den beidseitig parkenden Fahrzeugen aus.

An der Kreuzung Wilhelminenstraße / Annastraße soll die Fahrradstraße Vorfahrt erhalten. Hier fahren nahezu 90 % aller Radfahrer geradeaus und werden häufig durch kreuzenden (Schleich-)Verkehr in der Annastraße bei Missachtung der heutigen Rechts-vor-Links-Regelung gefährdet. Eine Änderung der Vorfahrtregelung zugunsten der Fahrradstraße kann hier Abhilfe schaffen. Die geplante grüne Fahrbahnmarkierung in der Fahrradstraße verdeutlicht optisch die neue Vorfahrtregelung. An dieser Kreuzung sollen während der Einführungsphase zusätzliche mobile Verkehrsschilder aufgestellt werden, die auf die geänderte Vorfahrtregelung hinweisen. Die Bordsteine sind an allen vier Ecken der Kreuzung bereits abgesenkt, so dass die Befahrbarkeit mit dem Kinderfahrrad gegeben ist. Zusätzlich zu der schon vorhandenen Sperrfläche an der südöstlichen Kreuzungsecke ist eine weitere auf der Nordostseite geplant. Dadurch werden die Wartelinie nach vorne verlegt und die Sichtbeziehungen verbessert.

Sollte die oben genannte Prüfung zu der Erfordernis einer grundhaften Erneuerung der Straße kommen, können die Sperrflächenbegrenzungen zukünftig durch erweiterte Gehwegbereiche mit barrierefreiem Ausbau ersetzt werden.

An der signalisierten Kreuzung Wilhelminenstraße / Heinrichstraße muss die Fahrradstraße unterbrochen werden, da die Heinrichstraße Vorfahrtstraße ist. Im Zufahrtbereich der Kreuzung sieht die Planung vor, den heute schon auf der Nordseite der Kreuzung vorhandenen Radfahrstreifen inklusive der aufgeweiteten Radaufstellfläche zu erneuern, wobei die Radaufstellfläche in den Abmessungen mit 6 m Länge bedarfsorientiert zu dimensionieren ist. Auf der Südseite ist das gleiche Element zu markieren. Dies dient zur Verbesserung des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten, indem der fast ausschließlich geradeausfahrende Radverkehr in der Wilhelminenstraße vor dem – meist in die Heinrichstraße abbiegenden und daher auch gegenüber den Fußgängerfurten wartepflichtigem – Kfz-Verkehr abfließen kann sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Aufstellen der Radfahrer im Sichtfeld der Kraftfahrzeugführenden).

Wilhelminenplatz

Der Wilhelminenplatz, insbesondere der Bereich rund um die Kuppelkirche, weist eine Vielfalt von verkehrsplanerischen, straßenbaulichen und gestalterischen Defiziten auf. Daher müssen viele Punkte geklärt werden, bevor eine Fortführung der Fahrradstraße von der Einmündung Wilhelminenstraße/Riedeselstraße bis zur Hügelstraße (Tunneldeckel) umgesetzt werden kann.

Gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt wurde festgelegt, dass zunächst die Grundzüge der Umgestaltung des gesamten Platzbereichs geklärt werden sollen, um auf dieser Basis die städtebaulichen Zielvorstellungen, das zukünftige Parkraumkonzept und die Führung der Fahrradstraße auf der Ostseite des Wilhelminenplatzes miteinander vereinbaren zu können.

Aus diesem Grund wird auf dem Wilhelminenplatz die Fahrradstraße zunächst noch nicht eingerichtet und der Radverkehr dort wie bisher geführt.

Lediglich an einer Stelle ist eine kleinere Baumaßnahme heute schon erforderlich. Am südöstlichen Ende des Wilhelminenplatzes, kurz vor dem Kurvenbereich in Richtung Parkhaus, besteht mit einer 12 cm hohen Betonschwelle ein Hindernis für den Radverkehr zwischen Fußgängerzone und der Fahrbahn am Wilhelminenplatz. Die Schwelle soll auf einer Länge von 3,50 m gegen eine Überfahrtrampe ausgetauscht werden. An dieser Stelle verkehren heute schon täglich ca. 800 Radfahrer, nicht wenige

davon nutzen lieber eine vorhandene Rollstuhlabsenkung und fahren dafür unerlaubterweise ca. 20 Meter auf dem Gehweg aus denkmalgeschütztem Kleinmosaikpflaster. Diese Verbindung ist insbesondere für die Fahrradrouten Richtung Osten über die Hölgesstraße von Bedeutung und zukünftig auch für die neu zu schaffende Verbindung Richtung Norden über die Nebenfahrbahn der Hölgesstraße und die Zimmerstraße zur Grafenstraße / Elisabethenstraße.

Verbindung für den Radverkehr von der Klappacher Straße

Der in Richtung Süden fahrende Radverkehr kann am Ende der Fahrradstraße entweder über die Karlstraße oder die Klappacher Straße weiterfahren, in Gegenrichtung ist die Verbindung aus Besungen über die Karlstraße ebenfalls sichergestellt.

Für den aus der Klappacher Straße aus Richtung Süden kommenden Radverkehr besteht dagegen derzeit keine legale Möglichkeit, zur geplanten Fahrradstraße zu gelangen. Er nutzt daher entweder das kurze Stück Einbahnstraße zwischen Klappacher Straße und Karlstraße entgegen der erlaubten Fahrtrichtung oder die bestehende Fußgängerfurt, um dann weiter durch die Straßenbahnhaltstelle „Goethestraße“ zu fahren. Dies führt in beiden Fällen zu Konflikten, entweder mit entgegenkommenden Kraftfahrzeugen oder mit wartenden oder ein- und aussteigenden Straßenbahnfahrern. Straßenverkehrsrechtlich zugelassen wäre an dieser Stelle nur Absteigen und Schieben über die Fußgängerfurt und durch die Haltestelle.

Die Einbahnstraßen-Fahrbahn (in der Verlängerung der Goethestraße) hat mit einer Breite von 4,30 m genügend Raum, um auch den Radverkehr in Gegenrichtung auf einer 1,50 m breiten Spur zuzulassen. Jeweils an den Enden soll dies mit einer markierten Fahrradschleuse verdeutlicht werden und hierdurch zusätzlich die Sicherheit beim Ein- und Ausfahren erhöht werden. Die Beschilderung in diesem Bereich muss entsprechend der neuen Verkehrsführung für den Radverkehr angepasst werden. Bei einem Ortstermin wurde gemeinsam mit Vertretern der Planungsabteilungen des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes, der Straßenverkehrsbehörde, der Verkehrspolizei und der HEAG mobil vereinbart, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit den Kurvenradius zur Karlstraße auf der Nordseite zu erweitern. Dadurch wird auch bei größeren einfahrenden Fahrzeugen den Radfahrern genügend Aufstellfläche geboten. Darüber hinaus wurde von der HEAG angeregt, die bestehende Signalisierung zugunsten der Straßenbahn an dieser Stelle zu erweitern, damit auch Radfahrer zusätzlich zur bestehenden Vorfahrtregelung durch ein Lichtsignal gestoppt werden, falls sich eine Straßenbahn nähert.

Kosten

Die Kosten für die Fahrradstraße Wilhelminenstraße, die Verbesserungen für den Radverkehr im Zuge der Route, die Bürgerbeteiligung und den Runden Tisch betragen (Bruttobeträge):

bauliche Anpassung, Markierung und Beschilderung	30.400 Euro
Lichtsignalanlagen	15.100 Euro
Planung und Bauleitung	8.300 Euro
Verkehrszählungen und Auswertung	3.500 Euro
Bürgerinformation und –beteiligung und Runder Tisch – Sondertermin Fahrradstraßen	6.700 Euro
Summe	ca. 64.000 Euro

Die Maßnahme ist nicht beitragspflichtig.

Die Fahrradsstraße wurde in enger Rückkopplung und Mitwirkung des Runden Tisches Radverkehr – Sondertermin Fahrradstraßen entwickelt und geplant und findet die Zustimmung aller Teilnehmenden.

Nach Beschluss der Magistratsvorlage wird die Planung der Öffentlichkeit über die Presse und den städtischen Internetauftritt sowie den Anliegern über Informationsblätter vorgestellt.

Die Originalpläne sind in der Magistratsgeschäftsstelle einzusehen.

Darmstadt, 26.03.2013

III-66/2 S- Tb 1152

Nst. 2156

Die Dezernentin III

Der Dezernent IV

Brigitte Lindscheid
Stadträtin

André Schellenberg
Stadtkämmerer