

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 12.04.2017	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. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2017/0060 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 541010 Kostenstelle: 066-100-1000 Kostenträger: 5410-11		
Investitionsnummer: 09066-6092/08066-6090 Sachkonto: 09520140/0619010		

**Betreff: Radverkehrsanlage in der Heidelberger Straße
Abschnitt Hermannstraße bis Landskronstraße**

Vorlage vom: 31.03.2017

Beschlussvorschlag:

1. Der Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen in der Heidelberger Straße in den Abschnitten zwischen Hermannstraße und Landskronstraße sowie den dazu erforderlichen Anpassungen der Markierung der Beschilderung und der Lichtsignalanlagen für den Kfz-Verkehr mit einem Kostenaufwand von ca. 320.000 Euro wird zugestimmt.
2. Der Finanzierung der Radverkehrsanlagen aus Haushaltsresten aus der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 09066-6092 – Radverkehr-Netzergänzung und Lückenschluss – wird zugestimmt.
3. Dem Aufstellen von Stellhilfen für 42 Fahrräder mit Kosten in Höhe von ca. 10.000 Euro wird zugestimmt. Die Mittel sind aus Haushaltsresten der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 08066-6090 – Errichtung von Fahrradabstellhilfen im Stadtgebiet – zu entnehmen.

4. Der Bericht zum Zusammenwirken von Gleissanierung / Ausbau Haltestelle Bessunger Straße mit Fußgängerschutzanlage, Kanalsanierung und Radverkehrsmaßnahmen wird zu Kenntnis genommen.

Anlagen: Lageplan_Heidelberger_Straße
Kostenberechnung

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Folgekosten: ☐ Ja ☒ Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 02. März 2017

1. Lückenschluss Hauptroute des Radverkehrs in der Heidelberger Straße im Bereich zwischen Hermannstraße und Landskronstraße

Hintergrund

Die Heidelberger Straße in Darmstadt Bessungen, als Bundesstraße B3 klassifiziert, stellt für alle Verkehrsarten eine wichtige Verbindung dar. Sie verbindet sowohl das städtische und regionale Netz, erschließt aber auch die angrenzenden Quartiere.

Während für die Straßenbahn und den Kfz-Verkehr durchgehende und ausreichende Flächen zur Verfügung stehen, um den Verkehr störungsfrei abzuwickeln, gibt es für den Radverkehr lediglich in Teilabschnitten Angebote. Selbst diese erfüllen nicht überall die erforderlichen Standards der Richtlinien.

Ausgangslage für den Radverkehr

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Darmstadt von 2006 ist die Heidelberger Straße als Radhauptverbindung ausgewiesen und Bestandteil des ausgeschilderten regionalen Radverkehrsnetzes sowie der Freizeitradrouten „Die Bergstraße“.

Zwischen der Hermannstraße bzw. Niederstraße und der Landskronstraße/Rüdesheimer Straße besteht keine separate Radverkehrsanlage, der Radverkehr wird im Mischverkehr mit den Kfz geführt. Angesichts einer Verkehrsbelastung von 18.000 bis 20.000 Kfz pro 24/h, und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf einer heute überwiegend 4-streifigen Hauptverkehrsstraße ist dies ein gravierender Mangel. Parken ist am Fahrbahnrand bzw. auf dem Gehweg ausgewiesen. Parkende Fahrzeuge stellen für die im Mischverkehr mit den Kfz geführten Radfahrenden aufgrund fehlender Sicherheitsabstände ein Risiko dar. Von den Radfahrenden fahren heute 20-30% auf den Gehwegen, die ohnehin für das Fußgängeraufkommen (viele Einzelhandelsgeschäfte, Dienstleistungen, Gastronomie, Veranstaltungsstätten, wartende ÖPNV-Fahrgäste) stark unterdimensioniert sind. Dies führt regelmäßig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden. Für den hohen Bedarf an parkenden Fahrrädern sind nur sehr wenige, meist private Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden, so dass viele auf dem Gehweg parkende Fahrräder die Bewegungsflächen für Zu-Fuß-Gehende zusätzlich einengen. Die Konflikte konzentrieren sich im Geschäftsbereich zwischen Sandbergstraße und Niederstraße, sind aber auch in allen anderen Abschnitten der Heidelberger Straße vorzufinden.

Im Detail stehen für Radfahrende in der Heidelberger Straße folgende eingeschränkte Angebote zur Verfügung:

- Stadteinwärts gibt es nördlich der Niederstraße bis zur Hermannstraße einen Radfahrstreifen, stadtauswärts ist der Gehweg bis zur Ahastraße für den Radverkehr freigegeben. Nördlich der Hermannstraße gibt es auf beiden Straßenseiten separate Radwege. Die Ausführung (Breite) des Radfahrstreifens genügt nicht den technischen Regelwerken.
- Südlich der Moosbergstraße (östliche Straßenseite) kann die Nebenfahrbahn in beide Richtungen bis nach Eberstadt genutzt werden.

Die vorliegende Entwurfsplanung stützt sich auf das Konzept einer Machbarkeitsuntersuchung aus den Jahren 2012 – 2015 in der die Ausgangssituation für alle Verkehrsmittel analysiert wurde. Weiterhin war es Aufgabe der Machbarkeitsuntersuchung Möglichkeiten aufzuzeigen, wie die Lücke im Bereich der Heidelberger Straße im städtischen Haupttradroutennetz geschlossen werden kann. Schon im VEP wurde deutlich, dass eine alle Anforderungen des Radverkehrs erfüllende Lösung entweder Eingriffe in angrenzende Flächen erfordert oder nur über eine Reduzierung des Angebots im Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) möglich ist.

Im Laufe der im Herbst 2012 begonnenen Bearbeitung ergaben sich immer wieder neue Gesichtspunkte, die sukzessive in die Konzepte zur Umgestaltung eingeflossen sind. Ein Eingriff in die angrenzenden Flächen war nicht erwünscht und das bestehende Grün sollte erhalten bleiben. Damit wurde für den Planungsbereich festgelegt, die Bordsteine in Ihrer jetzigen Lage zu erhalten. Zur Planung stand somit der bestehende Straßenraum zur Verfügung, wobei auch hier wiederum die Gleislage in ihrer jetzigen Form berücksichtigt werden musste.

Als Ergebnis der Abwägung aller Vor- und Nachteile aller Alternativen wurden zwei Varianten weiter betrachtet, die unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeitsprüfungen das höchste Verbesserungspotential für den Radverkehr aufweisen. Neben diesen beiden Aspekten sollten in den Varianten:

- die Verkehrsflächen und –anlagen ausreichend dimensioniert werden,
- die Stellplätze weitgehend erhalten bleiben,
- eine gute Orientierbarkeit und Begreifbarkeit der Verkehrsführung für alle Verkehrsarten gewährleistet werden und
- gegenseitige Konflikte und Beeinträchtigungen vermieden werden.

Entwurfsgrundsätze

Für beide Varianten wurden folgende Entwurfgrundsätze für die einzelnen Verkehrsträger definiert.

Ruhender Kfz-Verkehr

Überall dort, wo Parken im Straßenraum angeboten wird, erhalten die Parkstände eine Breite von 2 m. Zu den Radverkehrsanlagen wie Radfahrstreifen und Schutzstreifen wird ein Sicherheitsstreifen von mindestens 0,5 m markiert.

Radverkehr

Die neuen Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen) sollen an die bestehenden Radverkehrsanlagen anschließen und so ein durchgängiges Angebot herstellen. Die Radverkehrsanlagen werden in Abhängigkeit der Flächenverfügbarkeit stadtauswärts als Schutzstreifen oder Radfahrstreifen, stadteinwärts als durchgehender Radfahrstreifen hergestellt. Gegenüber dem Prinz-Emil-Garten kann es durch den Autohändler/Tankstelle zu Halten von Lastzügen im Bereich des Schutzstreifens kommen.

In den Knotenpunktzufahrten wird die Fahrrad-Haltlinie um 3 m vor die Haltlinie des Kfz-Verkehrs vorgezogen.

Fußverkehr

Die Gehwege bleiben in ihrer heutigen Breite bestehen, die Herstellung einer angesichts der Geschäftsnutzung wünschenswerten Breite zwischen 4 – 5 m wird nach Abwägung aufgrund der bestehenden Nutzungsüberlagerungen (Radverkehr, ruhender und fließender Kfz-Verkehr und ÖPNV) nicht verfolgt.

Grün

Die bestehenden Bäume im Straßenraum bleiben erhalten.

Variantenauswahl

In beiden Varianten wurden die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer weitestgehend berücksichtigt, auch wenn die Flächenverfügbarkeit begrenzt ist. Die Auswirkungen der beiden Varianten wurden zusammengefasst und vergleichend bewertet. Die Bewertung orientiert sich dabei am Ist-Zustand, d.h. an den Veränderungen gegenüber heute. Zur Bewertung wurden die Kriterien Orientierbarkeit, Gestaltungsspielräume, Radverkehrsangebot, Verkehrsabwicklung, Leistungsfähigkeit und Stellplatzangebot herangezogen.

Unterschiede ergeben sich hauptsächlich hinsichtlich des verbleibenden Angebots an Parken für den Kfz-Verkehr und der teilweisen Reduzierung der Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr¹.

Für die vorliegende Entwurfsplanung wurde schlussendlich die Variante ausgewählt, die möglichst **viele der vorhandenen Parkmöglichkeiten erhält**. Die bestehende Lücke im Radverkehrsnetz der Stadt Darmstadt kann in der Heidelberger Straße im Abschnitt zwischen Hermannstraße und Landskronstraße geschlossen werden und ein durchgängiges und attraktives Angebot für diese Verbindung geschaffen werden. Am Knotenpunkt Bessunger Straße werden in den Spitzenstunden aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit Engpässe in der Leistungsfähigkeit in Kauf genommen. Auch bedingt durch den geplanten barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Bessunger Straße wird dem Kfz-Verkehr ein Fahrstreifen in Richtung Innenstadt entzogen.

Planungsergebnisse

Grundsätze der Planung

Basierend auf der Variantenauswahl wurde eine Planung mit folgenden Grundsätzen erarbeitet:

- Durchgehende Radverkehrsanlagen als Radfahrstreifen zwischen den Einmündungen Moosbergstraße und Herrmannstraße.
- Breite der Radfahrstreifen nach dem technischen Regelwerk.
- Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen oder Taxiständen von 0,50 m.
- Rotmarkierung der Radfahrstreifen in sicherheitsrelevanten Bereichen (Radfahrerfurten außerhalb der lichtsignalgeregelten Knotenpunkte, Radfahrstreifen in den Zufahrten zu lichtsignalgeregelten Knotenpunkten sowie an stark frequentierten Grundstückszufahrten wie z.B. Tankstellen oder größeren Parkplätzen).
- Stellhilfen für 42 Fahrräder, dezentral angeordnet.
- Weitestgehender Erhalt der auf den Gehwegen und am Fahrbahnrand markierten Parkmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr auf beiden Seiten der Heidelberger Straße.
- Verzicht auf die zeitlich eingeschränkt zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten in zweiter Reihe auf der Fahrbahn stadtauswärts.
- Stadtauswärts wird der Kfz-Verkehr wie heute auf einem separaten Fahrstreifen - unabhängig vom Gleiskörper der Straßenbahn - geführt. An den Knotenpunkten werden eigene Abbiegefahrfahrbahnen ergänzt.
- Stadteinwärts wird der Kfz-Verkehr gemeinsam mit der Straßenbahn auf deren Gleiskörper geführt. An Einmündungen wird der durchgehende stadteinwärtige Fahrstreifen verschwenkt und dem linksabbiegenden Kfz-Verkehr eine Aufstellfläche im Gleisbereich gegeben.

¹ Die Unterschiede zwischen den beiden Varianten sind nur gering ausgefallen. Die Einstreifigkeit in der einen Variante führt zu deutlich mehr Rückstau stadteinwärts. Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt sinkt. Dagegen fällt in der anderen Variante die Stellplatzbilanz negativer aus: die Zweistreifigkeit für den Kfz-Verkehr zwischen Sandbergstraße und Niederstraße würde die Aufgabe des Längsparkens erfordern.

- Vorziehen des Gehwegbereichs am Knotenpunkt Bessunger Straße östliche Straßenseite in Vorbereitung auf den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Bessunger Straße in Fahrtrichtung Norden. Mit dem für die Sommerferien 2018 geplanten Haltestellenumbau geht zukünftig die Schaffung von Lademöglichkeiten und Haltemöglichkeiten für die anliegenden Geschäfte im Bereich der jetzigen Haltestelle einher. Darüber wird in einer gesonderten Magistratsvorlage berichtet.

Verkehrsführung Fahrtrichtung Nord-Süd (stadtauswärts) für den Kfz- und Radverkehr:

Von Norden kommend wird der Kfz-Verkehr in Höhe Hermannstraße auf einem Geradeausfahrstreifen - unabhängig vom Gleiskörper der Straßenbahn – geführt.

Für den Radverkehr wird am Knotenpunkt Hermannstraße/Heidelberger Straße der vorhandene Radfahrstreifen auf ein regelgerechtes Maß verbreitert und hinter dem Knotenpunkt weitergeführt. In Höhe der Tankstelle wird der Radfahrstreifen auf einer Länge von ca. 40 m in einen gleichbreiten Schutzstreifen überführt, um dem hier 1-2 mal pro Woche haltenden Autotransporter den Ladevorgang weiterhin zu ermöglichen. Am Knotenpunkt Heidelberger Straße/Bessunger Straße wird der Radfahrstreifen zwischen Geradeausfahrstreifen und Rechtsabbiegestreifen geführt. Danach liegt er wieder am Fahrbahnrand, bis er gegenüber der Moosbergstraße in ein „duales Prinzip“ überführt wird. Das „duale Prinzip“ wird dort angewendet, wo es für den Radweg keine Benutzungspflicht gibt und auch eine Radverkehrsführung auf der Straße erfolgt. Radfahrende haben die Wahl zwischen dem rot gepflasterten Radweg oder dem Rechtsabbiegestreifen. Beide Führungen werden mit Fahrrad-Piktogrammen verdeutlicht. Der auf der Straße Radfahrende wird wie auch der auf dem anderen Radweg Radfahrende in den getrennten Geh- und Radweg auf der anderen Straßenseite geführt.

Verkehrsführung Fahrtrichtung Süd-Nord (stadteinwärts) für den Kfz- und Radverkehr:

Ab der Landskronstraße wird der Radverkehr heute von der südlich gelegenen Nebenfahrbahn mittels einer Radfahrerfurt auf die (Haupt-)Fahrbahn der Heidelberger Straße geführt. Die Parkmöglichkeiten und die Bedarfs-Bushaltestelle am Fahrbahnrand bleiben erhalten und für den Radverkehr wird ein Schutzstreifen markiert. Zwischen Landskronstraße und Moosbergstraße werden die beiden von Süden kommenden Kfz-Fahrstreifen zusammengeführt, so dass nördlich der Moosbergstraße wieder das Prinzip Kfz-Fahrstreifen, Radfahrstreifen, Sicherheitstrennstreifen, Parken am Fahrbahnrand umgesetzt werden kann. Das gilt bis zur Niederstraße, wo der Radfahrstreifen in den vorhandenen Radfahrstreifen entlang des Prinz-Emil-Gartens mündet.

Ruhender Kfz-Verkehr:

Auf der Ostseite der Heidelberger Straße (stadteinwärts) entfallen durch die Umgestaltung 8 Kfz-Stellplätze. Durch Fahrbahnverswenkungen des Geradeausfahrstreifens wird den Linksabbiegern eine separate Aufstellfläche im Gleisbereich angeboten, und der sich am Fahrbahnrand befindliche Parkstreifen entfällt. Im Bereich der Bessunger Straße 90 und 92 werden die bestehenden Parkplätze als Kurzzeitparkplätze mit Parkscheibe bis zu 1 Std. Dauer im Zeitraum von 9 bis 18 Uhr ausgewiesen und somit in das Parkraumkonzept auf der östlichen Seite der Heidelberger Straße mit eingebunden. Im Bereich der jetzigen Haltestelle Bessunger Straße werden nach dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle eine Ladezone und Parkmöglichkeiten zur besseren Andienung der Bäckerei und der Fleischerei entstehen. Zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle wird in einer gesonderten Magistratsvorlage berichtet. Auf der Westseite (stadtauswärts) entfallen die 29 tageszeitlich begrenzt zugelassenen Abstellmöglichkeiten auf dem rechten Fahrstreifen.

Ruhender Radverkehr:

An Stellen mit erkennbarem Bedarf werden Fahrradparkmöglichkeiten geschaffen, beispielsweise vor dem Biergarten „Heusers Eichbaumtresen“, vor der Comedy Hall und vor vielen Geschäften, bei denen heute die Fahrräder auf dem Gehweg abgestellt werden. Insgesamt entstehen Fahrradstellhilfen für 42 Fahrräder außerhalb des Bewegungsraums der Fußgänger.

Fahrbahndeckenerneuerung:

In zwei Bereichen ist im Planungsabschnitt der Heidelberger Straße aufgrund notwendiger Demarkierungen eine Erneuerung der Fahrbahndecke notwendig, um eine sogenannte Phantommarkierung zu vermeiden. Insbesondere bei nasser Fahrbahn oder Dunkelheit könnten ohne Erneuerung der Fahrbahndecke die alten Markierungen sichtbar sein und so zur Verwirrung und Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer führen.

Es handelt sich hierbei um folgende Bereiche:

- in Fahrtrichtung Süden die Knotenpunktzufahrt vor der Hermannstraße
- in Fahrtrichtung Norden die Fahrstreifen zwischen Landskronstraße und Moosbergstraße

Lichtsignalanlagen:

An den Knotenpunkten der Heidelberger Straße mit der Hermannstraße (A 21) und mit der Bessunger Straße (A 14) sind Anpassungen im Signalprogramm erforderlich, da sich Änderungen in der Fahrstreifenaufteilung ergeben, wie auch Verschiebungen der Haltlinien. Durch die neue Fahrstreifenaufteilung müssen die Induktionsschleifen auch neu geschnitten werden. Weiterhin muss der Haltestellenmast zur Sicherung der Zeitinsel an der Haltestelle Bessunger Straße Fahrtrichtung Innenstadt nach Süden verschoben werden. Da die Sicherung nur bis zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle Bessunger Straße notwendig ist, wird ein Baustellenmast installiert.

Kosten

Die Kosten für die beschriebenen Maßnahmen betragen (gerundet):

Vermessung, Baustelleneinrichtung, Verkehrsregelung und -sicherung	10.000 Euro
Partielle Deckschichterneuerung der Fahrbahn	103.000 Euro
Demarkierungsarbeiten	8.000 Euro
Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen	42.000 Euro
Anpassung der Markierung für den Kfz-Verkehr	14.000 Euro
Verkehrsschilder und sonstige Ausstattung	3.000 Euro
Fahrradabstellanlagen	8.000 Euro
Anpassung der Lichtsignalanlagen	16.000 Euro
Planung und Bauleitung	36.000 Euro
Voraussichtliche Preissteigerung bis zur Ausführung (5%)	10.000 Euro
Mehrwertsteuer (19%)	47.000 Euro
Unvorhersehbares (ca. 10%) und Rundung	33.000 Euro
Summe (brutto gerundet)	330.000 Euro

Die Maßnahme ist eingebettet in den Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit „Lincoln by bike“ für den Fördermittel beantragt worden sind. Der Förderbescheid liegt bereits vor mit einer Förderquote von 90% der reinen Infrastrukturkosten. Über die weiteren Maßnahmen des Wettbewerbs wird in einer anderen Magistratsvorlage gesondert berichtet.

Die Finanzierung der Radverkehrsanlagen erfolgt aus Haushaltsresten aus der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 09066-6092 Radverkehr - Netzergänzung und Lückenschluss.

Zur Finanzierung der Stellhilfen sind die Mittel der Kostenstelle 066-100-1000, Investitionsnummer 08066-6090 - Errichtung von Fahrradabstellhilfen im Stadtgebiet - aus Haushaltsresten zu entnehmen.

Die Maßnahmen sind nicht beitragspflichtig.

Nach Beschluss des Magistrats wird die Planung der Öffentlichkeit über die Medien und den städtischen Internetauftritt vorgestellt. Weiterhin erfolgt eine Anwohner- und Anliegerinformation vor Umsetzung der Maßnahme über Informationsblätter. Die Originalpläne sind in der Magistratsgeschäftsstelle einzusehen.

2. Zusammenwirken der Radverkehrsmaßnahme mit Gleiserneuerung und Kanalerneuerung

Gleiserneuerung Heidelberger Straße in Bessungen/barrierefreier Ausbau der Haltestelle Bessunger Straße mit Fahrtrichtung Innenstadt

Die Gleise in der Heidelberger Straße zwischen Heinrichstraße und Landskronstraße weisen in beiden Fahrtrichtungen extremen Verschleiß auf und müssen daher dringend kurzfristig erneuert werden, um eine sonst drohende Betriebsstilllegung zu vermeiden. Die Planungen der HEAG mobilo sehen Erneuerungen auf der gesamten Länge in unveränderter Gleislage vor.

Die Gleiserneuerungen sind nur ohne Straßenbahnbetrieb möglich. Auf dieser sehr hoch belasteten ÖPNV-Strecke können die Straßenbahnen nur innerhalb von Schulferien durch Schienenersatzverkehr mit Bussen ersetzt werden, so dass ein Bauen außerhalb der Schulferien nicht möglich ist.

Die HEAG mobilo hat als Maßnahmenträger folgende grundsätzlichen Realisierungsabschnitte vorgesehen, wobei sich auf kleineren Abschnitten noch Abweichungen ergeben können. Die langen Vorlaufzeiten für einen Schienenersatzverkehr sind dabei berücksichtigt:

- Sommerferien 2017:
 - Gleiserneuerung zwischen Sandbergstraße und Landskronstraße
 - Gleiserneuerung zwischen Bessunger Straße und Hermannstraße
 - Gleiserneuerung auf ca. 50 m südlich Heinrichstraße
- Sommerferien 2018:
 - Gleiserneuerung zwischen südlich Heinrichstraße und Hermannstraße
 - Haltestellenausbau Bessunger Straße stadteinwärts
 - Bau einer Fußgängerschutzanlage zur sicheren Querung zur und von der neuen Straßenbahnhaltestelle Bessunger Straße stadteinwärts
 - Gleiserneuerung zwischen Sandbergstraße und Bessunger Straße

Während des Baus in den Sommerferien 2017 müssen die jeweils neben den Gleisen verlaufenden Fahrstreifen für die Baustellenandienung zur Verfügung stehen, so dass nur die jeweils rechten Fahrstreifen für den Autoverkehr verbleiben. Ein Parken wird in den Fahrbahnbereichen nicht mehr möglich sein. Auch die Gleise querender Autoverkehr kann nur stellenweise zugelassen werden.

Voraussetzungen für die Baumaßnahmen in den Sommerferien 2018 sind der Abschluss von wesentlichen Kanalbaumaßnahmen (s.u.) sowie der zu erwirkende Planfeststellungsbeschluss zum Haltestellenausbau Bessunger Straße Fahrtrichtung Innenstadt.

Zum Haltestellenausbau Bessunger Straße wie auch zur Fußgängerschutzanlage wird in einer gesonderten Magistratsvorlage berichtet.

Kanalerneuerung Heidelberger Straße

Vor der Gleiserneuerung müssen umfangreiche Kanalerneuerungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Mit Magistratsvorlage 2016/0480 vom 06.12.2016 wurden bereits erste Schachtneu- und -umbaumaßnahmen vorgestellt und beschlossen:

- Neues Einstiegsbauwerk Bessunger Straße nebst Umbau von Schachtabdeckungen
- Umbau Einstiegsbauwerk an der Sandbergstraße

Weiterhin sind für die Sommerferien 2018 Kanalneubaumaßnahmen vorgesehen, wobei evtl. auch einzelne Maßnahmen bereits in den Osterferien oder im Vorlauf oder Nachlauf zu den Sommerferien umgesetzt werden:

- Schwierige neue Kanalkreuzungsbauwerke südlich der Heinrichstraße sowie südlich der Hermannstraße
- Neuverlegung eines zusätzlichen Kanals zwischen Heinrichstraße und südlich der Hermannstraße
- Weitere Schachtneu- und -umbauten im Bereich Moosbergstraße, Ahastraße und Niederstraße

Zu den für das Jahr 2018 geplanten Kanalbaumaßnahmen wird in einer gesonderten Magistratsvorlage berichtet.

Umsetzungszeitraum für die Radverkehrsmaßnahmen

Alle Radverkehrsmaßnahmen sind nur von den Gleiserneuerungen und Kanalerneuerungen in den Sommerferien 2017 betroffen. Somit können und sollen alle Radverkehrsmaßnahmen im Anschluss an die Sommerferien 2017 umgesetzt werden.

Im Folgejahr müssen lediglich zwei Abschnitte noch einmal angepasst werden:

- Der Abschnitt zwischen Sandbergstraße und Bessunger Straße (Fahrtrichtung Innenstadt) ist im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Bessunger Straße auf Basis des bis dahin von HEAG mobilo angestrebten Planfeststellungsbeschlusses in den Sommerferien 2018 anzupassen.
- Ein kleiner Teil der Deckschichtsanierung im Einmündungsbereich der Moosbergstraße wird für die Kanalschachtsanierung im Sommer 2018 noch einmal geöffnet.

Darmstadt, 31.03.2017

Die Dezernentin III

Dr. Barbara Boczek
Stadträtin

Der Dezernent IV
i. V.

Dr. Barbara Boczek
Stadträtin