

**Der Oberbürgermeister
Jochen Partsch**

Postfach 11 10 61
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Herrn Stadtverordneten
Werner Krone
Alicenstraße 14
64293 Darmstadt

Der Oberbürgermeister
Jochen Partsch

Neues Rathaus am Luisenplatz
Luisenplatz 5a
64283 Darmstadt
Telefon: 06151 13-2201 - 04
Telefax: 06151 13-2205
Internet: <http://www.darmstadt.de>
E-Mail: oberbuergermeister@darmstadt.de

Datum:
10.01.2020

Kleine Anfrage vom 10.10.2019 Maßnahmen am Straßenzug Cityring

Sehr geehrter Herr Stadtverordneter Krone,

Ihre Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

Wie beurteilt der Magistrat nun die Einhaltung und Auswirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkung in den Straßenabschnitten Hängelstraße und Kirchstraße-Holzstraße?

Antwort:

Die Einrichtung der Geschwindigkeitsreduktion auf der Kirchstraße zwischen der Hängelstraße und Stadtkirche erfolgte aus Lärmschutzgründen. Die Kirchstraße ist eine verkehrlich stark belastete Straße im Stadtgebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt mit DTV Werten von über 21.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. In der Vergangenheit hatte die Wissenschaftsstadt Darmstadt zur Reduzierung des Verkehrslärms bereits Tempo 30 nachts in der Kirchstraße zwischen der Hängelstraße und Stadtkirche eingeführt, was bereits deutliche Verbesserungen für die Anwohnerinnen und Anwohner bedeutete.

Da die Lärmbelastung ganztags in diesem Straßenabschnitt deutlich höher ist, als das, was als „ortsüblich“ durch die Anwohnerschaft hingenommen werden müsste, führte die Wissenschaftsstadt Darmstadt in diesem Sommer eine ganztägige Geschwindigkeitsreduktion nach § 45 StVO zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm gemäß der "Lärmschutz-Richtlinien-StV" vom 23.11.2007 ein.

Die Minderung der Lärmbelastung (Fassadenpegel) durch die Geschwindigkeitsreduktion beträgt mehr als 2,1 dB(A), wodurch die Anordnung zulässig war.



Um Auswirkungen auf die Geschwindigkeitsbeschränkung in den Straßenabschnitten Hängelstraße und Kirchstraße-Holzstraße bewerten und qualifizierte Aussagen treffen zu können, sind die umgesetzten Maßnahmen zeitlich noch zu kurz gegriffen.

In der östlichen Hängelstraße sowie im Wilhelminentunnel gilt das Tempolimit von 30 km/h aus Gründen der Verbesserung des Verkehrsflusses und der damit einhergehenden Minderung der Immissionsbelastung durch Stickoxide. Weiterhin können hierdurch aus Sicht der Luftreinhaltung ungünstige Beschleunigungsvorgänge im Steigungsbereich des östlichen Tunnelausgangs vermieden werden. Dies wurde im Rahmen des Luftreinhalteplans fest- und umgesetzt.

Die unmittelbare Auswirkung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf die insgesamt weiter sinkende Stickoxid-Belastung in der östlichen Hängelstraße kann nicht losgelöst von Verkehrsbeschränkungen oder zahlreichen Maßnahmen des Green City Plans bewertet werden, spielt aber sicherlich eine positive Rolle.

Frage 2:

Wie beurteilt der Magistrat eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf Schlossgraben und Zeughausstraße?

Antwort:

Eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf Schlossgraben und Zeughausstraße ist nach § 45 StVO derzeit rechtlich nicht möglich.

Frage 3:

Wird nicht hierin auch eine Möglichkeit für ein neues städtebauliches Empfinden für den Charakter des Platz-Ensembles Karolinenplatz – Friedensplatz gesehen mit großzügig breiten Querungen?

Antwort:

Das Empfinden für den Charakter des städtebaulichen Platz-Ensembles von Karolinenplatz und Friedensplatz wird nicht durch die zulässige Geschwindigkeit auf der Zeughausstraße, sondern durch die Raumwirkung der angrenzenden Gebäude von Landesmuseum, Staatsarchiv, Schloss, Henschel, der Fünfziger-Jahre-Bebauung an der Ecke Rheinstraße/Friedensplatz, Funktion, Langes Bäuche und ehemaligem Zeughaus bestimmt.

Die sich zwischen den genannten Gebäuden aufspannende Fläche kann heute, infolge der Neugestaltung des Friedensplatzes, im Zusammenhang wahrgenommen werden. Es ist daher wünschenswert, die Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr, die diesen Raum teilen, zu minimieren und großzügige Querungsangebote für zu Fuß gehende und Radfahrende zu schaffen. Der Magistrat wird diese Option bei den weiteren Planungen zur Verbesserung der Radinfrastruktur in der Zeughausstraße prüfen.

Da es sich bei der Zeughausstraße jedoch um eine Bundesstraße handelt, sind die diesbezüglichen Rechtsnormen einzuhalten und eventuell gegebene Spielräume mit Hessenmobil abzustimmen.

Frage 4:

Wann wird die entbehrliche dritte Kfz-Spur der Zeughausstraße zwischen Schlossgraben und einer Abbiegespur auf den Pali-Parkplatz zugunsten anderer Verkehrsträger oder Straßenbäumen umgewidmet?

Antwort:

Es ist Ziel, zu Gunsten einer verbesserten Radverkehrsführung den dritten Kfz-Fahstreifen aufzugeben. Eine Vorplanung ist beauftragt. Mit ersten Ergebnissen / Planungsvarianten ist voraussichtlich im Frühjahr 2020 zu rechnen.

Frage 5:

Warum wird die verkehrstechnische Untersuchung der Bauverwaltung zu einer Querung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Schulstraße nicht vorgestellt? Warum ist eine Querung technisch nicht möglich? Warum wird hierzu keine Diskussion geführt?

Antwort:

In der verkehrstechnischen Untersuchung wurde bereits 2010 eine plangleiche, signalisierte Fußgängerquerung über die Kirchstraße im Bereich Schulstraße-Pädagogstraße untersucht. Es zeigte sich, dass eine Fußgängerschutzanlage auf der bedeutenden Achse des innerstädtischen Nahverkehrs für Busse und Bahnen auf einem bisher störungsfreien Abschnitt zu spürbaren Behinderungen führen wird. Eine Minimierung des ÖPNV-Eingriffes würde wiederum zu unzumutbaren Wartezeiten für querende Fußgänger führen.

Aus diesen Gründen wurde alternativ noch die Einrichtung einer Mittelinsel bei gleichzeitigem Wegfall eines Fahstreifens untersucht, damit die Querung der Fahrbahn und der ÖPNV-Trasse getrennt signalisiert werden kann. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Reduzierung um einen Fahstreifen in diesem Bereich zu einem zum Rückstau bis in den Tunnel (Messstation) und zum anderen zu einer erheblichen Mehrbelastung im Bereich Nieder-Ramstädter-Straße bis Roßdörfer Platz sowie in der Teichhausstraße führen würde. Die Mehrbelastungen wären so gravierend, dass dem ÖPNV durch Rückstau an den Lichtsignalanlagen erhebliche Nachteile entstehenden würden. Aber auch der Radverkehr würde durch den zusätzlichen Kfz-Verkehr behindert, so müsste u.a. der Fahrradstreifen in der Teichhausstraße in Richtung Norden zu Gunsten eines zweiten Fahstreifens Richtung Norden entfallen.

Die verkehrstechnische Untersuchung kann im Bauausschuss vorgestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Verteiler:

Büro der Stadtverordnetenversammlung
und Gremiendienste

Pressestelle zur Kenntnis
 zur Veröffentlichung

Dezernat II

Dezernat V

Mobilitätsamt