

Nahmobilitäts-Check Weiterstadt

Nahmobilitätsplan Textteil

Auftraggeber

Stadt Weiterstadt
Riedbahnstraße 6
64331 Weiterstadt



Bearbeitung

Planungsbüro VAR+
Riedeselstr. 48
64283 Darmstadt



Beteiligte Mitarbeiter:

Dipl.-Ing. Uwe Petry
Dipl.-Ing. Sylke Petry
Florian Keßelheim, M.Sc.
Myriam Gieselmann, B.Sc.
Johannes Meierhöfer

Darmstadt, Mai 2022

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	i
Abkürzungsverzeichnis.....	iii
1 Vorwort	1
2 Anlass, Aufgabenstellung und Zielsetzung	2
3 Methodisches Vorgehen	3
4 Bestandsaufnahme und -bewertung.....	5
4.1 Auswertung unterschiedlicher Pläne und Forschungsergebnisse	8
4.1.1 Verkehrsentwicklungsplan Stadt Weiterstadt	8
4.1.2 Konzepte für Radverkehr.....	9
4.1.3 Schulmobilitätspläne / Schulwegpläne	11
4.1.4 Öffentlicher Personennahverkehr	14
4.1.5 Weiterstädter Rundwanderweg.....	14
4.1.6 Verkehrszählungen	15
4.1.7 Projekt KOMPASS.....	15
4.2 Erfassungsbogen zum Bestand aus Sicht der Bevölkerung.....	16
4.3 Fachgutachterliche Ortsbegehung.....	17
4.4 Workshop 1: Status quo und Ziele hinsichtlich Nahmobilität.....	19
4.4.1 Arbeitsgruppe 1: Darmstädter Straße	19
4.4.2 Arbeitsgruppe 2: Vernetzung der Stadtteile zu Fuß.....	20
4.4.3 Arbeitsgruppe 3: Vernetzung der Stadtteile mittels ÖPNV	21
4.4.4 Arbeitsgruppe 4: Fahrradparken.....	23
4.4.5 Ergebnisse Workshop 1	24
5 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	25
5.1 Handlungsfelder zu den vier Themen	25
5.2 Workshop 2: Maßnahmenentwicklung	27
5.2.1 Arbeitsgruppe 1: Darmstädter Straße	27
5.2.2 Arbeitsgruppe 2: Vernetzung der Stadtteile zu Fuß.....	28
5.2.3 Arbeitsgruppe 3: Vernetzung der Stadtteile mittels ÖPNV	28
5.2.4 Arbeitsgruppe 4: Fahrradparken.....	29
5.2.5 Ergebnisse Workshop 2	30

6	Empfehlungen zur Umsetzung	31
6.1	Gesamtstrategie Nahmobilitäts-Wachstumskerne Bahnhof Weiterstadt und Gewerbegebiet Riedbahn	31
6.2	Bahnhof Weiterstadt als Nahmobilitäts-Wachstums Kern	33
6.3	Gewerbegebiet Riedbahn als Nahmobilitäts-Wachstums Kern	36
7	Übertragbarkeit auf andere Stadtteile	37
8	Fazit und Ausblick	38
	Abbildungsverzeichnis	I
	Literaturverzeichnis	II
	Anlagenverzeichnis	III



Abbildung 1: Nahmobilitätsstrategie Hessen (vgl. HMWEVW, 2019a, S. 8)



Abkürzungsverzeichnis

AGNH	Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen
ASL	Astrid-Lindgren-Schule Braunshardt
AST	Anrufsammeltaxi
ALT	Anruflinientaxi
HMWEVW	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
Kfz	Kraftfahrzeug
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSM	OpenStreetMap
SARS-CoV-2	Schweres Akutes Respiratorisches Syndrom Coronavirus Typ 2
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VAR+	Planungsbüro VAR+
VEP	Verkehrsentwicklungsplan

1 Vorwort

Viele alltägliche Wege könnten anstatt mit dem Auto zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Das würde sich positiv auf die Gesundheit der Bevölkerung auswirken und auch die Aufenthaltsqualität und somit das Gemeinleben in der Stadt verbessern. Der Ausstoß klimaschädlicher Gase kann damit verringert werden.

Die Europäische Union hat sich zum Ziel gesetzt, die Verkehrsemissionen bis 2050 um 60 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20190313STO31218/co2-emissionen-von-autos-zahlen-und-fakten-infografik>

Diese Entwicklung hin zu mehr Klimaschutz bedarf einer Verkehrswende, die die Stadt Weiterstadt auf lokaler Ebene unterstützen und fördern möchte. Dazu wurde das Beteiligungsformat des Nahmobilitäts-Checks durchgeführt, mit dessen Hilfe Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs gefunden wurden. Wie zum Beispiel der Atempause-Weg, der die Bewegung auf wichtigen Achsen fördern und das System Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Fußverkehr stärken soll.

Im Verlauf des Nahmobilitäts-Checks Weiterstadt wurden ebenfalls Maßnahmen diskutiert, welche in der Vergangenheit abgelehnt wurden. Die Probleme, für die diese Maßnahmen eine Lösung anbieten, bestehen immer noch. Auf Grundlage der Weiterentwicklung der gesetzlichen Vorgaben sind im Anhang 8 „Maßnahmensteckbriefe“ des Nahmobilitätsplans Lösungsvorschläge aufgeführt, die im Fortgang zeitlich begrenzt erprobt werden sollten.

Die Stadt Weiterstadt ist eine von zurzeit 347 hessischen Kommunen im Bündnis: „Hessen aktiv: Die Klimakommunen“. Ziele dieses Bündnisses sind zum einen die Reduktion des Ausstoßes klimaschädlicher Gase, zum anderen die Anpassung an die Folgen des Klimawandels. Durch die Realisierung der im Nahmobilitätsplan Weiterstadt empfohlenen Maßnahmen können beide Ziele erreicht werden: mehr Bewegung aus eigener Kraft vermeidet den Verbrauch fossiler Rohstoffe. Das Pflanzen von Bäumen, im Zuge einer Umverteilung des öffentlichen Raumes, trägt zur Verschattung der Stadträume und somit zu einem verbesserten Mikroklima bei.

2 Anlass, Aufgabenstellung und Zielsetzung

Anlass

Die Stadt Weiterstadt mit den Stadtteilen Kernstadt Weiterstadt, Braunshardt, Gräfenhausen, Riedbahn, Schneppenhausen möchte die Verkehrssicherheit erhöhen, Lebensqualität steigern und die Verkehrsteilnahme zu Fuß, per Fahrrad oder ÖPNV fördern.

Das Land Hessen fasst Fuß- und Radverkehr zur Nahmobilität zusammen und gründete 2016 die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH). Ein durch die AGNH entwickeltes Instrument ist der Nahmobilitäts-Check.

Mit Hilfe des Nahmobilitäts-Checks möchte die Stadt Weiterstadt Maßnahmen ermitteln, mit denen Mobilität stadtverträglich gestaltet werden und möglichst emissionsfrei stattfinden kann.

Die Stadt Weiterstadt strebt die Förderung der Umsetzung der definierten Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für Nahmobilität in Weiterstadt an.

Aufgabenstellung

Beim Nahmobilitäts-Check Weiterstadt soll die Vernetzung aller Stadtteile mit dem Stadtzentrum und untereinander sowie mit den Nachbarkommunen mittels Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV geprüft, analysiert und durch Maßnahmenvorschläge verbessert werden.

Gleichzeitig soll besondere Aufmerksamkeit auf den Fußverkehr gelegt werden, da er in der zurückliegenden Zeit gegenüber Kfz- und Radverkehr weniger Förderung erhielt.

Möglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Darmstädter Straße als Geschäftsstraße und lebendigem Stadtzentrum sollen geprüft werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen dabei den festgestellten Mängeln im Nahmobilitäts-Netz abhelfen. Mögliche Maßnahmen sind im Abstimmungsprozess zu ermitteln und auf Realisierbarkeit zu prüfen und zu priorisieren. Der Weg zur Umsetzung vorgeschlagener Maßnahmen ist zu beschreiben.

Zielsetzung

Der Anteil der Nahmobilität am Gesamtverkehrsaufkommen im Stadtgebiet Weiterstadt soll wachsen. Dafür ist eine Gesamtstrategie notwendig, die den zukünftigen Umgang mit den Themen der Nahmobilität verdeutlicht. Der hier vorliegende Nahmobilitätsplan enthält erforderliche Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität.

Die Maßnahmen sollen dabei insbesondere Verbesserungen in folgenden Bereichen enthalten:

- Herstellung von durchgängigen Rad- und Fußverkehrsverbindungen
- Schaffung von Querungshilfen
- Errichtung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen in angemessener Anzahl und Bauweise
- Verbesserung der Verknüpfung der Stadtteile mit der Kernstadt sowie der Stadtteile untereinander im Hinblick auf Rad- und Fußverkehr

Im Nahmobilitäts-Check sollen konkrete Maßnahmen, aber auch die Forderung nach vertiefenden Untersuchungen einiger Teilaspekte enthalten sein.

3 Methodisches Vorgehen

Der Prozess der Durchführung des Nahmobilitäts-Checks Weiterstadt zog sich von Januar 2020 bis März 2022, Grund dafür war der notwendige Schutz vor Infektion mit dem Coronavirus SARS-CoV-2, der zur mehrfachen Absage und Verschiebung der beiden Workshops führte.

Der Prozess des Nahmobilitäts-Checks Weiterstadt orientierte sich an den Vorgaben und Empfehlungen des „Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen“ (vgl. HMWEVL, 2018).

Bei der **Auftaktbesprechung** am 10. Februar 2020 (siehe Protokoll in Anhang 3), wurden der Projektverantwortliche bei der Stadtverwaltung Weiterstadt, Herr Latocha, benannt und eine Steuerungsgruppe gebildet. Mitglieder der Steuerungsgruppe waren:

- Büroleitung Bürgermeister
- damaliger Nahmobilitätsbeauftragter der Stadt Weiterstadt
- Leiter Fachdienst II/1 Straßenverkehrsbehörde, ÖPNV, Stadtpolizei
- Abteilungen Straßenverkehrsbehörde, ÖPNV, Stadtpolizei
- Stadtentwicklung, Mobilität, Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Die Beteiligten des Auftakttermins verständigten sich auf die Vielfalt der Zielvorstellung der Stadt Weiterstadt hinsichtlich Förderungsmöglichkeiten der Nahmobilität und benannten die Zielvorstellungen.

Zielvorstellungen der Stadt Weiterstadt

- Vernetzung der Stadtteile untereinander und mit dem Stadtkern mittels Nahmobilität, hier liegt der Schwerpunkt auf dem Fußverkehr, und ÖPNV
- Erreichbarkeit der Haltestellen soll verbessert werden
- Schaffen besserer ÖPNV-Verbindungen zu den Nachbarkommunen
- Zugang zur Raddirektverbindung Frankfurt – Darmstadt gewährleisten und optimieren
- Durchgangsverkehr vermeiden, Zielverkehr möglichst mittels Rad- und Fußverkehr in Verbindung mit ÖPNV ermöglichen
- Aufenthaltsqualität im Stadtkern soll verbessert werden
- Korridor für Radschnellverbindung Darmstadt – Groß-Gerau berücksichtigen
- Fahrradstraße entlang der Bahnstrecke

Ausfüllen der „Checkliste Vororientierung“

Beim Auftakttermin zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt füllten die Mitglieder des Lenkungskreises gemeinsam die „Checkliste Vororientierung“ aus. Die Ergebnisse wurden bei der Bestandsaufnahme verwendet (siehe Kapitel 4).

Treffen mit dem Auftraggeber zur Vorbereitung des 1. Workshops

Bereits am 4. März 2020 fand das Vorbereitungstreffen mit dem Auftraggeber zur Gestaltung des 1. Workshops statt. Obwohl der 1. Workshop zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt mehrere Male auf Grundlage der Bestimmungen zum Schutz vor Ansteckung verschoben werden musste, konnten die erarbeiteten Themenschwerpunkte gleichbleiben.

Ebenfalls am 4. März 2020 wurde die Fachgutachterliche Ortsbegehung vorbereitet.

Erfassungsbogen „Bewertung Status quo Nahmobilität Weiterstadt“

Von Anfang März bis 30. Juni 2020 konnten sowohl im Internet auf der Website der Stadt Weiterstadt als auch auf dem Postweg an die Mitglieder des Runden Tisches Fahrrad verschickten Fragebogen Angaben zur Situation der Nahmobilität und des ÖPNV gemacht werden.

Bereits während der Befragung war eine tendenzielle Entwicklung der Antworten absehbar, sodass die Angaben in die Gestaltung der Fachgutachterlichen Begehung einfließen konnten (siehe Kapitel 4.3).

Die Auswertung des Erfassungsbogens „Bewertung Status-quo Nahmobilität Weiterstadt“ erfolgte im August 2020 (siehe Kapitel 4.2). Aus den Nennungen wurde der Handlungsbedarf abgeleitet. Die Auswertung der Erfassung des Status-quo mit abgeleitetem Handlungsbedarf wurde mit der Einladung zum Workshop 1, Termin 23.10.2020 verschickt. Kurzfristig musste dieser Termin wegen der hohen Zahlen an Infektionen mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 abgesagt werden. Die Dokumentation Auswertung Erfassungsbogen „Status quo Nahmobilität und ÖPNV Weiterstadt aus Sicht der Bevölkerung“ ist als Anhang 1 Teil des Nahmobilitätsplans.

Fachgutachterliche Begehung

Bei der Fachgutachterlichen Begehung am 2. Juli 2020 besichtigten die Mitglieder des Lenkungskreises vorher gemeinsam ausgewählte Örtlichkeiten zu den ermittelten Handlungsschwerpunkten (siehe Kapitel 4.3). Die Dokumentation der Fachgutachterlichen Begehung ist als Anhang 4 Teil des Nahmobilitätsplans Weiterstadt.

Die Ergebnisse der Fachgutachterlichen Begehung wurden von VAR+ dokumentiert und analysiert. Gemeinsam mit den Ergebnissen der Auswertung des Erfassungsbogens „Bewertung Status quo Nahmobilität Weiterstadt“ wurden nun von VAR+ in enger Abstimmung mit der Stadt Weiterstadt der Ablauf und die Inhalte des **Workshop 1 „Status quo und Ziele Weiterstadts hinsichtlich Nahmobilität“** vorbereitet. Der Workshop 1 musste am 24. April 2020 und am 23. Oktober 2020 zur Verhinderung der Ansteckung mit dem Coronavirus Sars-CoV-2 abgesagt werden.

Am 5. November 2021 wurde der Workshop 1 „Status quo und Ziele Weiterstadts hinsichtlich Nahmobilität“ durchgeführt (siehe Kapitel 4.4 und Anhang 5 „Dokumentation Workshop 1 Status quo und Ziele hinsichtlich Nahmobilität am 5. November 2021“).

Die dabei in den vier Arbeitsgruppen erzielten Ergebnisse wurden von VAR+ dokumentiert, der Teilnehmerschaft zur Kenntnis gegeben und dienten so nach weiterer Analyse durch VAR+ als Grundlage für die Maßnahmenspektren, die im Workshop 2 „Maßnahmenentwicklung“ diskutiert wurden (siehe Kapitel 5.2).

Workshop 2 „Maßnahmenentwicklung“

Die Dokumentation der Ergebnisse des Workshop 2 „Maßnahmenentwicklung“, der am 25. März 2022 stattfand (siehe Anhang 6), verbunden mit den Rückmeldungen und der Analyse durch VAR+ war Grundlage für die im Anhang 8 „Maßnahmensteckbriefe“ dargestellte Maßnahmenauswahl. Die **Maßnahmensteckbriefe zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt** sind als Anhang 8 Bestandteil des Nahmobilitätsplans.

Abschließend zum Arbeitsprozess Nahmobilitäts-Check Weiterstadt fertigte VAR+ den Textteil zum Nahmobilitätsplan an, der nach Rücksprache mit dem Lenkungskreis Nahmobilitäts-Check Weiterstadt und der Einarbeitung der Rückmeldungen finalisiert wurde.

Der Nahmobilitätsplan besteht aus den vier Teilen Text, Anhang, Karten und Maßnahmensteckbriefe.

4 Bestandsaufnahme und -bewertung

Das Thema Nahmobilität ist in der Stadt Weiterstadt Querschnittsaufgabe, berührt mehrere Fachbereiche und wird zudem vom Büro des Bürgermeisters Weiterstadt betreut.

Hauptsächlich ist das Thema Nahmobilität in Weiterstadt beim Fachbereich III Bauamt, Fachdienst III/2 Planung/Umwelt verankert (siehe Abbildung 2).

Organigramm
1. März 2022

WEITERSTADT
wirken wohnen wachsen

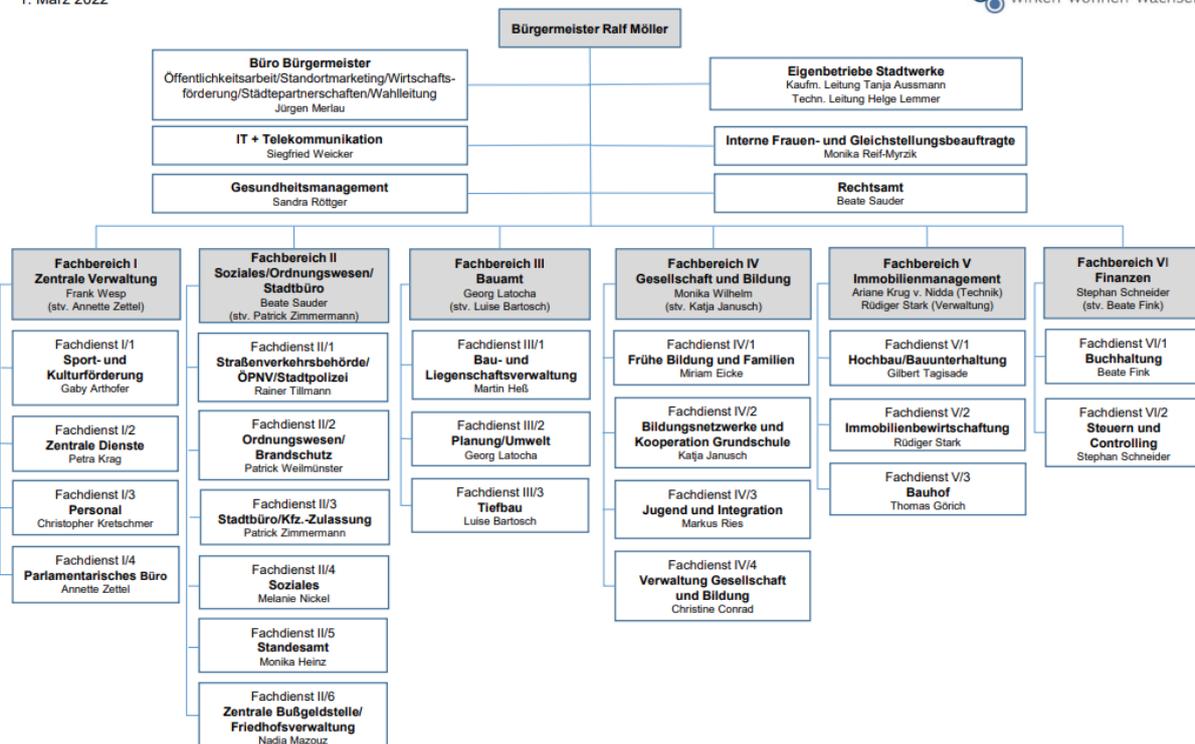


Abbildung 2: Organigramm der Verwaltung Weiterstadt (vgl. Stadt Weiterstadt, 2022a)

Seit 2021 hat Weiterstadt im Fachdienst III/2 eine für Nachhaltigkeit, Nahmobilität und Klimaschutz verantwortliche Ansprechperson.

Bislang war die Stadt Weiterstadt bereits sehr aktiv bei der Verbesserung der Verkehrsteilnahmebedingungen für Radfahrende und ist auch bestrebt, sowohl Aufenthaltsqualität als auch Verkehrssicherheit in der Darmstädter Straße (Kernstadt Weiterstadt) und in den Stadtteilen zu erhöhen. Dabei wurde deutlich, dass eine Verknüpfung der Stadtteile Weiterstadt, Riedbahn, Braunshardt, Gräfenhausen und Schneppenhausen für Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV noch verbessert werden muss.

Bestandssituation Darmstädter Straße

Die Darmstädter Straße wurde auf Initiative der Stadt Weiterstadt zwischen Bahnhof- und Arheilger Straße so gestaltet, dass die Fahrbahn frei von Hindernissen und gut einsehbar ist (siehe Abbildung 3 und Abbildung 4). So soll zum einen der Busverkehr gefördert werden und zum anderen erreicht werden, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn stattfindet.



Abbildung 3: Darmstädter Straße, Fahrbahn frei von Hindernissen, Gehwege unübersichtlich (eigenes Foto (VAR+, 2021))



Abbildung 4: Darmstädter Straße, Fahrbahn soll möglichst frei befahrbar sein (eigenes Foto (VAR+, 2021))

Der Gehweg der Geschäftsstraße wird oft regulär zum Parken von Autos genutzt, dadurch wird vor allem für Fußverkehr die jeweilige Blickachse gestört, es entsteht für Gehende der Eindruck der Unübersichtlichkeit (siehe Abbildung 5).



Abbildung 5: Darmstädter Straße, Einkaufsstraße mit unübersichtlichen Gehbereichen (eigenes Foto (VAR+, 2021))

Die Darmstädter Straße ist als zentrale Geschäftsstraße mit Gaststätten und Dienstleistungsbetrieben prädestiniert für die städtischen Funktionen Aufenthalt und Erledigungen. Um diese Funktionen erfüllen zu können, ist ausreichend Fläche und angenehmer Raum notwendig. Für Fußverkehr und Aufenthalt fehlt oftmals Verkehrsfläche, für den Aufenthalt in der Darmstädter Straße wird oft Autoverkehr mit Lärm und Abgas oder Flächenverbrauch als hinderlich gewertet.

4.1 Auswertung unterschiedlicher Pläne und Forschungsergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln werden die Auswertungen unterschiedlicher Pläne und Forschungsergebnisse, die im Rahmen der Bestandsaufnahme untersucht wurden und als Grundlage für den Nahmobilitäts-Checks Weiterstadt dienen, dargestellt.

4.1.1 Verkehrsentwicklungsplan Stadt Weiterstadt

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus 2013 steht im Internet unter <https://www.weiterstadt.de/wirtschaft-umwelt-verkehr/umwelt-verkehr/verkehrsentwicklungsplan/index.php> zur Verfügung. Die Daten wurden 2010 erhoben und die Prognose für 2020 kommt der Realität sehr nah.

Der VEP empfiehlt die Einführung eines Mobilitätsmanagements und die Förderung folgender Punkte (vgl. Planungsbüro von Mörner, 2013):

- Stadt der kurzen Wege
- Vermeidung von Kfz-Fahrten
- Herabsetzung von Einstiegshürden zur Nutzung des ÖPNV und des Fahrrades u. a. durch Informationen
- (...)

Der VEP kritisiert insbesondere zu schmale Gehwege mit einer nutzbaren Gehwegbreite unter 1,80 Metern, die zudem durch illegales Parken von Kfz zusätzlich verengt werden. Eine spürbare Verbesserung der Situation des Fußverkehrs könne aus dem ruhenden Verkehr betreffenden Maßnahmen erwachsen. Weiterhin empfiehlt der VEP die Schaffung abwechslungsreicher Gehwege durch Raumgestaltung mittels gut aufeinander abgestimmter Gestaltungselemente wie Bepflanzung, Beleuchtung, Materialien und Möblierung. (Vgl. Planungsbüro von Mörner, 2013)

Zum ÖPNV enthält der VEP mehrere konzeptionelle Vorschläge, die in einer späteren Planungsphase konkret ausgearbeitet und mit Kosten hinterlegt werden müssen.

Entwicklungsvorschläge im Bereich der alternativen Bedienungsformen:

- Anrufsammeltaxi (AST)
- Anruflinientaxi (ALT)
- Örtliche Taxiunternehmen

AST/ALT soll nicht in Konkurrenz zu einer Linienbusverbindung stehen. Ein seit 2013 bestehendes AST Angebot wird als nicht ausbaubar eingeschätzt.

Zum ALT werden mehrere Varianten untersucht (vgl. Planungsbüro von Mörner, 2013):

- Konzept 1 Kernstadt Weiterstadt
 - Sechs Kilometer um Darmstädter Straße, neun Haltestellen, 22 Minuten Umlauf, Halbstunden- oder Stundentakt in beide Fahrtrichtungen möglich
 - Vorteil: Räumliche Anbindung NO (Einsteinstraße)
 - Weitere Haltestelle direkt am Bahnhof Weiterstadt
- Konzept 2 Verbindung aller Stadtteile
 - Weiterstadt, Gräfenhausen, Schneppenhausen, Braunshardt
 - 14 Kilometer, 15 Haltestellen (drei in Braunshardt mit beidseitiger Bedienung), 46 Minuten Umlauf, Stundentakt
- Konzept 3 Verbindung aller Stadtteile mit S-Bahn-Anschluss Darmstadt Wixhausen

- Konzept 4 Schnellbuslinie Weiterstadt Bahnhof – Riedbahn – Darmstadt Hauptbahnhof
 - über Hochtanner Brücke
 - Acht Kilometer, 28 Minuten Umlauf, Halbstundentakt

Konzept 2 und Konzept 4 werden vom Planungsbüro von Mörner empfohlen (vgl. Planungsbüro von Mörner, 2013).

Die Vernetzung der Stadtteile untereinander und Erreichbarkeit in den Abendstunden sei vertieft zu prüfen, es bestehe Verbesserungsbedarf bei der Anbindung der Gewerbegebiete südlich der B42 (vgl. Planungsbüro von Mörner, 2013).

Beim Thema Straßenbahnanbindung nach Darmstadt wurde darauf hingewiesen, die Trasse unter anderem über die Hochtanner Brücke geführt würde, die von der Stadt Weiterstadt freigehalten wird (vgl. Planungsbüro von Mörner, 2013).

Zum Thema der Verbesserungen für die Aufenthaltsqualität Darmstädter Straße wurden mehrere Versionen untersucht und der Planfall 3 priorisiert (vgl. Planungsbüro von Mörner, 2013).

- Planfall 1a: Einbahnstraße Freigabe in Ost-West-Richtung
- Planfall 1b: Einbahnstraße Freigabe in West-Ost-Richtung
- Planfall 2: Darmstädter Straße Sackgasse mit Unterbrechung in Höhe Stadtbüro
- **Planfall 3: Darmstädter Straße Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich**

Der Nahmobilitäts-Check Weiterstadt hat sich an den hier zitierten Punkten orientiert.

4.1.2 Konzepte für Radverkehr

In Weiterstadt wurde während der zurückliegenden Jahre bereits sehr viel zur Förderung des Radverkehrs getan. Deshalb sollte laut Aufgabenstellung bei dem durchzuführenden Nahmobilitäts-Check vor allem der Fußverkehr und der ÖPNV betrachtet werden. Hierbei wurden die im folgenden aufgeführten Quellen zum Radverkehr berücksichtigt.

Radverkehrskonzept des Landkreises Darmstadt-Dieburg (vgl. Planungsbüro Radverkehrskonzept, 2018)

Der **Landkreis Darmstadt-Dieburg** hat ein **Radverkehrskonzept** mit Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr in Weiterstadt erstellen lassen. Ihm gegenüber wurde signalisiert, dass Weiterstadt einen Nahmobilitäts-Check durchführt.

Zusätzlich wird das von der **AGNH** entwickelte Rad-Hauptnetz Hessen berücksichtigt (vgl. HMWEVW, 2019b).

Bezüglich des Radverkehrs und der Radwegweisung in Weiterstadt existiert ein Radwegweisungsnetz mit integrierten Freizeitrouten, das kontinuierlich der Spezialsoftware VP-Info aktualisiert wird (siehe Abbildung 6).

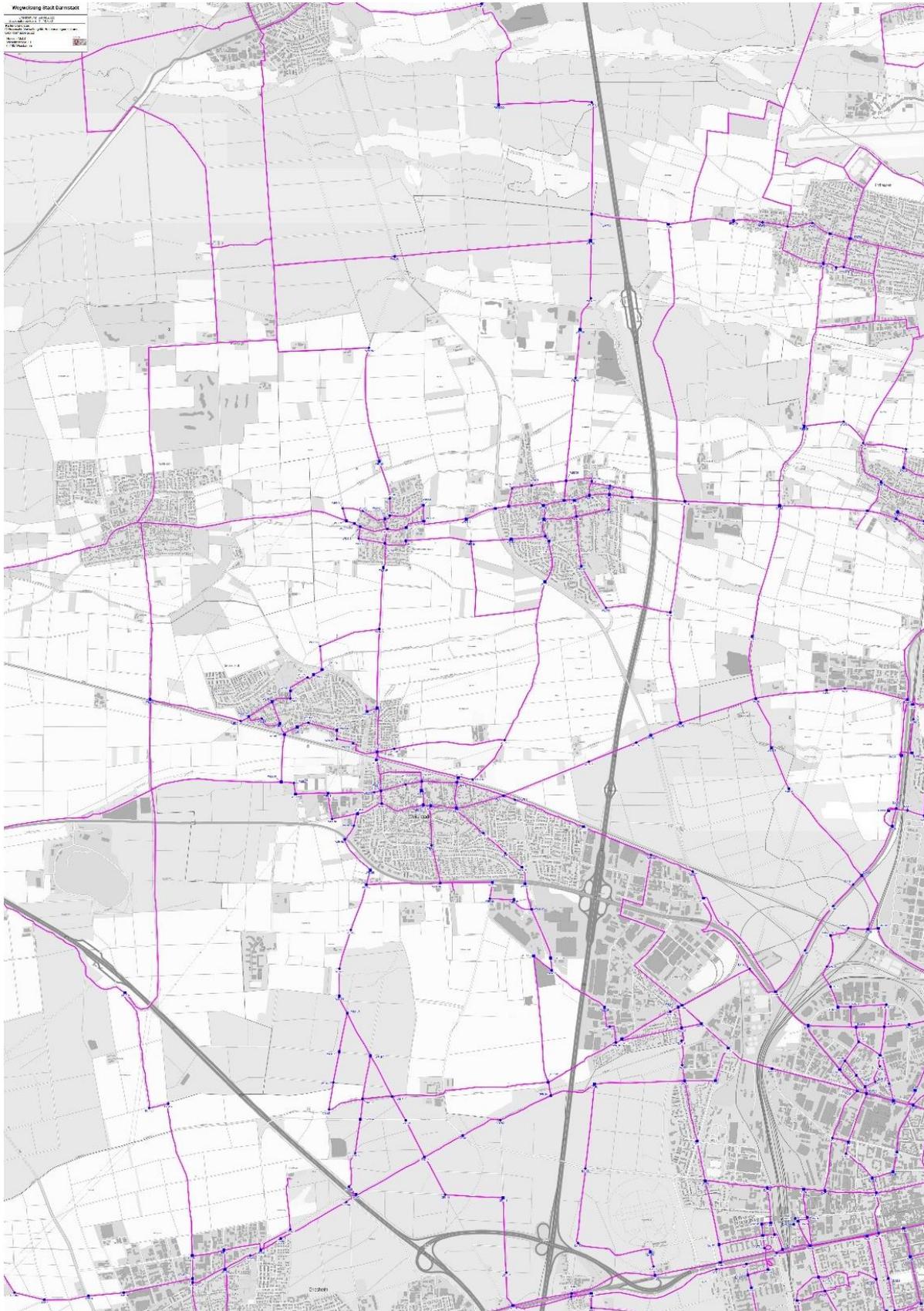


Abbildung 6: Auszug aus der VP-Info basierten Radwegweisung (eigene Darstellung (VAR+, 2021))

Die Lage der Fahrradabstellanlagen kann auf der Interaktiven Karte auf der Website der Stadt Weiterstadt eingesehen werden (siehe Abbildung 7).

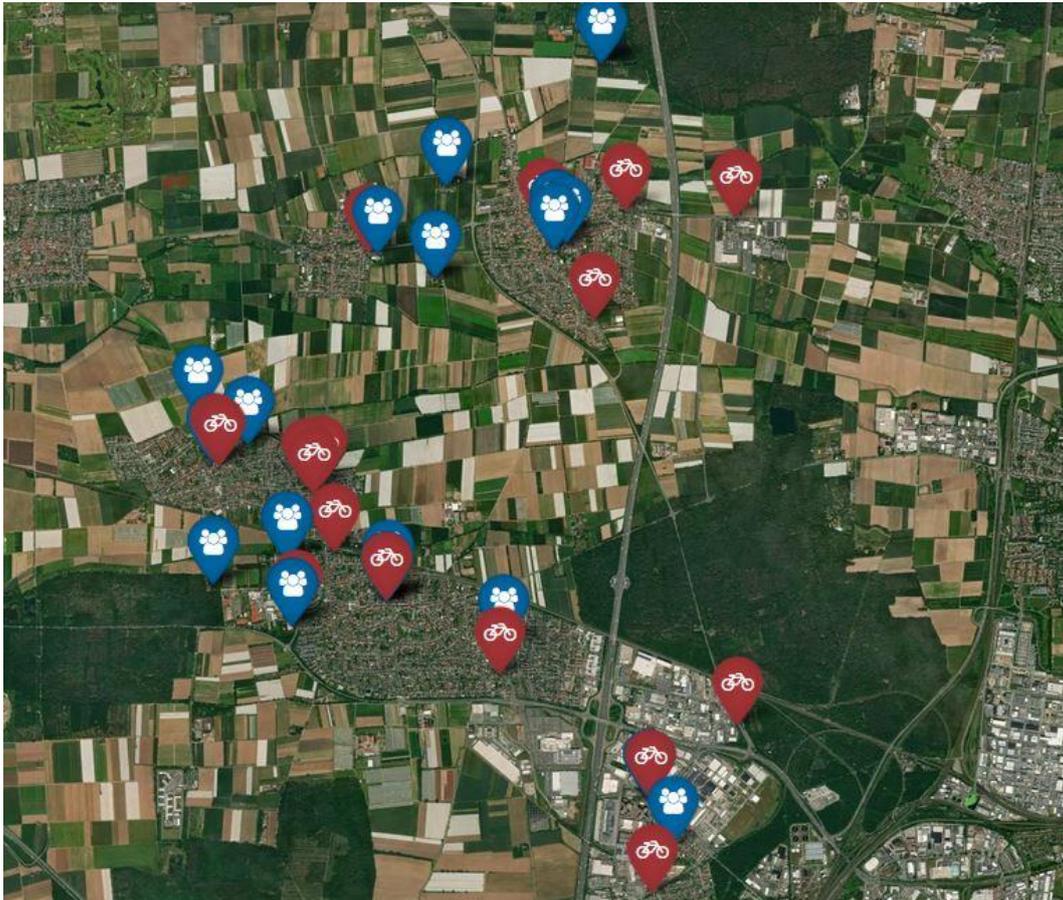


Abbildung 7: Lage der vorhandenen Fahrradabstellanlagen (vgl. Stadt Weiterstadt, 2022b)

4.1.3 Schulmobilitätspläne / Schulwegpläne

In der Stadt Weiterstadt gibt es fünf Grundschulen und zwei weiterführende Schulen. Abbildung 8 ist die Lage der Schulen in Weiterstadt zu entnehmen.



Abbildung 8: Lage der Schulen in Weiterstadt (vgl. Stadt Weiterstadt, 2022b)

Schloss-Schule Gräfenhausen

Für die Grundschule Schloss-Schule Gräfenhausen gibt es seit September 2016 einen qualifizierten Schulwegeplan, der angepasst wird (vgl. Schloss-Schule Gräfenhausen, 2016). Abbildung 9 ist der Schulwegeplan der Schloss-Schule in Weiterstadt-Gräfenhausen zu entnehmen.



Abbildung 9: Schulwegeplan Schloss-Schule Gräfenhausen (vgl. Schloss-Schule Gräfenhausen, 2016)

Wilhelm-Busch-Schule Schneppenhausen

Der Schulwegeplan der Wilhelm-Busch-Schule in Weiterstadt-Schneppenhausen müssten überarbeitet und in einer Karte gedruckt werden.

Anna-Freud-Schule Weiterstadt

Die Lage der Anna-Freud-Schule am Büttelborner Weg 3 hat für den Nahmobilitäts-Check Weiterstadt keine Bedeutung, da das Gebiet Campus ausgespart wurde.

Carl-Ulrich-Schule

Im Schulwegplan der Carl-Ulrich-Schule wird das zu Fuß zur Schule Gehen ausdrücklich empfohlen und mit Gewinn an Gesundheit, Selbständigkeit sowie Unabhängigkeit begründet (vgl. Carl-Ulrich-Schule, 2015). Für den Nahmobilitäts-Check ist wichtig, dass die Gehwege der Darmstädter Straße oft Schulwege sind.

Für die Carl-Ullrich-Schule wurde zudem ein Teil-Schulwegplan für den Stadtteil Riedbahn erstellt. Hier werden lediglich Wege zu den Bushaltestellen empfohlen, an denen in Busse eingestiegen und zur Schule gefahren werden kann. Der Stadtteil Riedbahn ist auf Grund seiner Lage und hohen Konzentration an Gewerbe gesondert zu betrachten.

Der Kernstadtbereich des Schulwegplans der Carl-Ulrich-Schule in Weiterstadt ist auf Abbildung 10 abgebildet.



Abbildung 10: Schulwegplan der Carl-Ulrich-Schule Weiterstadt, Bereich Kernstadt (vgl. Carl-Ulrich-Schule, 2015)

Astrid-Lindgren-Schule Braunshardt

Für die Astrid-Lindgren-Schule Braunshardt (ALS) ist ein Schulwegeplan vorhanden. Darin sind die Kreisstraße und die Bahnhofstraße in Teilen sowie der Herdenweg als Schulweg definiert. (Vgl. Astrid-Lindgren-Schule, 2021) Hier kann der Atempause-Weg, eine im Prozess der Erarbeitung des Nahmobilitäts-Checks entwickelte Fußverkehrsachse zur Verbindung zweier Haltestellen, ebenfalls entlangführen und so Synergieeffekte erzielen. Auf Abbildung 11 ist der Schulwegeplan der Astrid-Lindgren-Schule in Weiterstadt-Braunshardt dargestellt.

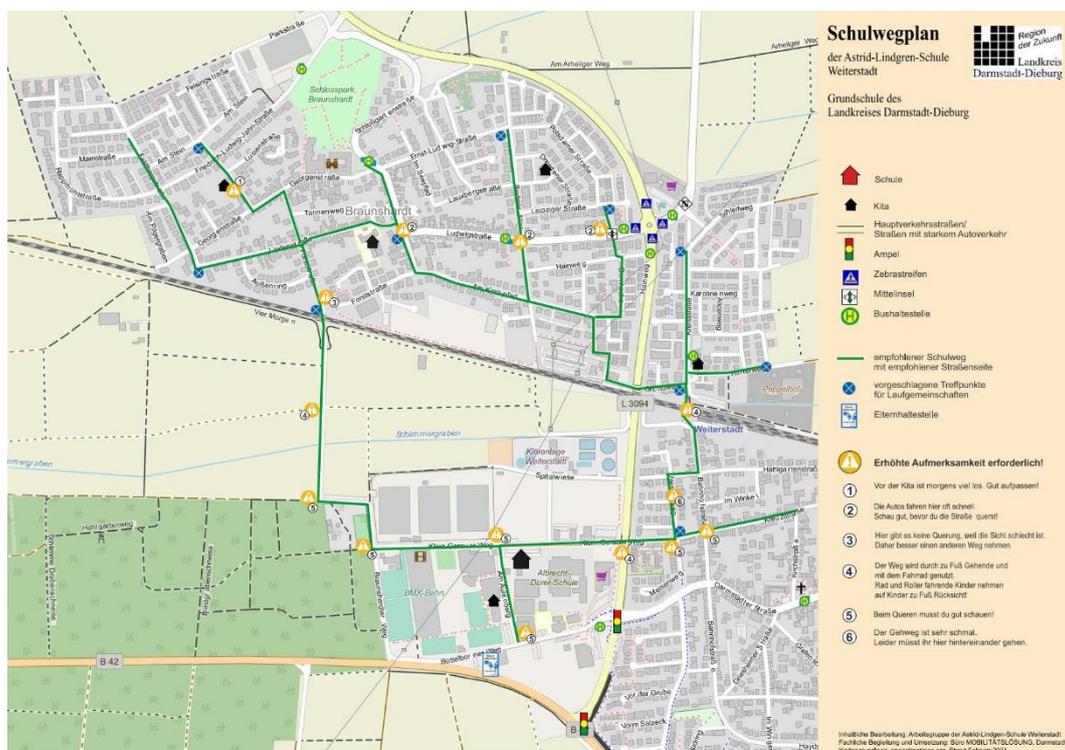


Abbildung 11: Schulwegplan der Astrid-Lindgren-Schule Weiterstadt (vgl. Astrid-Lindgren-Schule, 2021)

4.1.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Mit dem „Gemeinsamen Nahverkehrsplan für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg 2019 – 2024“ existiert ein Nahverkehrsplan, der im Jahr 2019 von der Darmstadt-Dieburger-Nahverkehrsorganisation (DADINA), dem Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie der Wissenschaftsstadt Darmstadt gemeinsam herausgegeben wurde (vgl. DADINA, 2019).

Ein Vertreter der DADINA war an beiden Workshops zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt beteiligt und konnte so den aktuellen Stand der Entwicklungen zu Linienführungen, zum On-Demand-Shuttle DadiLiner sowie zur Straßenbahn einbringen.

- Linienführungen: Verbesserung der Verbindung Gräfenhausen – Darmstadt durch Erhöhung der Taktfrequenz: Ab dem Fahrplanwechsel am 12.12.2021 wurden aus der Buslinie 751 die Buslinien X14 und X15, somit ist von Montag bis Freitag ein Halbstundentakt und am Wochenende ein Stundentakt gewährleistet.
- On-Demand-Shuttle: Start DadiLiner voraussichtlich im August 2022
- Straßenbahn: In die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors fließen seit neuestem auch umweltfördernde Kenngrößen ein, diese gesonderte Eingriffsbewertung lässt den Nutzen-Kosten-Faktor größer eins werden, sodass eine Realisierung der Straßenbahnverbindung Darmstadt – Weiterstadt möglich wird.
- Straßenbahn: Im Nahverkehrsplan ist die Prüfung der Straßenbahnlinie nach Weiterstadt enthalten.



Abbildung 12: Ausschnitt aus dem Zielnetz Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg (vgl. DADINA, 2019)

4.1.5 Weiterstädter Rundwanderweg

Die Stadt Weiterstadt verfügt über den Weiterstädter Rundwanderweg (WRW). Zusätzlich führen fünf eigenständige Rundwanderwege rund um jeden Stadtteil Weiterstadts. Abschnitte dieser Rundwanderwege verbinden die Stadtteile zudem. In jedem Stadtteil Weiterstadts stehen an zentralen Orten Infotafeln zur Verfügung. Der Verlauf der einzelnen Wegeabschnitte wird durch Wanderwegweiser verdeutlicht. Auf Abbildung 13 ist beispielhaft eine Infotafel sowie ein Wegweiser der Weiterstädter Rundwanderwege dargestellt. Zur besseren Orientierung ist der Stadtteil des jeweiligen Stadtteilrundwegs auf den Wegweisern in unterschiedlichen Farben hervorgehoben.



Abbildung 13: Infotafel und Wegweiser Weiterstädter Rundwanderwege (eigene Foto (VAR+, 2021))

4.1.6 Verkehrszählungen

Die Modal Split Erhebung des Landkreises von 1998 liegt beim Auftragnehmer vor.

Im VEP 2013 wurden ebenfalls Verkehrszählungen durchgeführt. Für den Nahmobilitäts-Check waren die Ergebnisse vor allem für die Auswahl der Maßnahmen zur Förderung der Darmstädter Straße von Belang.

4.1.7 Projekt KOMPASS

Das Projekt KOMPASS (**KOM**munal**Progr**Am**Sicher**heits**Siegel**) ist ein Angebot des Hessischen Innenministeriums an Städte und Gemeinden zum Thema Sicherheit und individueller Weiterentwicklung der Kriminalprävention in den teilnehmenden Gemeinden. Insgesamt soll die Sicherheit der öffentlichen Räume erhöht werden. (vgl. Hessisches Ministerium des Innern und für Sport, 2022)



Abbildung 14: KOMPASS Logo (vgl. Hessisches Ministerium des Innern und für Sport, 2022)

Für die Stadt Weiterstadt erarbeitete Herr Lorenz eine Masterarbeit zum Thema Sicherheit und führte eine Befragung durch. Bei der Befragung der Weiterstädter Bevölkerung wurde das Thema Verkehr als dringlichstes Problem in Weiterstadt genannt.

4.2 Erfassungsbogen zum Bestand aus Sicht der Bevölkerung

Von Anfang März bis Ende Juni 2020 konnten sowohl online auf der Website der Stadt Weiterstadt als auch auf postalischem Weg an die Mitglieder des Runden Tisches Fahrrad, bezüglich des verschickten Erfassungsbogens „Bewertung“, Angaben zur Situation der Nahmobilität und des ÖPNV gemacht werden. Insgesamt 40 Antworten wurden ausgewertet.

Die Ergebnisse der Auswertung des Erfassungsbogens wurden für die Eingrenzung der zu bearbeitenden Themen des Nahmobilitäts-Checks genutzt. So wurden vier Themenschwerpunkte in Absprache mit dem Auftraggeber ausgewählt.

1. Darmstädter Straße
2. Vernetzung der Stadtteile zu Fuß
3. Vernetzung der Stadtteile mittels ÖPNV
4. Fahrradparken

Die Ergebnisse der Befragung zum Kapitel Freitext wurden in einer Thematischen Karte dargestellt (Kartenteil).

Hauptnennungen zu den **Themen**:

- **Fußverkehr**
Konflikte mit parkenden Fahrzeugen auf Gehwegen 28 Nennungen
70,0 Prozent
- **Radverkehr**
Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern 35 Nennungen
(87,5 Prozent)
- **ÖPNV**
Geeignete/sichere Fahrradabstellanlagen 24 Nennungen
60,0 Prozent
- **Stadtraumgestaltung**
Räumliche Flächenaufteilung für einzelne Verkehrsträger 27 Nennungen
67,5 Prozent

Die Auswahl und Eingrenzung der vier vertieft weiter zu bearbeitenden Themenfelder fand auf Grundlage der Ergebnisse aus dem Erfassungsbogen in Verbindung mit der Fachgutachterlichen Begehung statt.

Zur Vorbereitung des Workshop 1 wurden vier Themenschwerpunkte ausgewählt und zur weiteren Bearbeitung eingegrenzt. Mit der Einladung zum Workshop 1 wurden auch die Aufarbeitung der Ergebnisse der Befragung verschickt, aus denen der Handlungsbedarf abgeleitet wurde.

Die Auswertung des Erfassungsbogens „Status quo Nahmobilität und ÖPNV Weiterstadt aus Sicht der Bevölkerung“ zum Bestand ist als Anhang 1 Teil des Nahmobilitätsplans.

Der ermittelte „Handlungsbedarf resultierend aus der Auswertung des Erfassungsbogens“ ist als Anhang 2 Teil dieses Nahmobilitätsplans.

4.3 Fachgutachterliche Ortsbegehung

Am 2. Juli 2020 fand die Fachgutachterliche Begehung statt. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe besichtigten Handlungsschwerpunkte, die bei einer vorherigen Besprechung abgestimmt wurden. An der Fachgutachterlichen Ortsbegehung nahm auch der Rektor der Albrecht-Dürer-Schule, Herr Hahn, teil.

Folgende Strecke wurde begangen: Hallenbad, Büttelborner Weg, Meisenweg, Herdenweg, Falkenweg, Bahnhofstraße, Unterführung unter den Gleisen, Kreisstraße, Bahnhofstraße, Kreuzstraße, Medienschiff, Darmstädter Straße, Rudolf-Diesel-Straße, Robert-Bosch-Straße, Robert-Koch-Straße, Friedrich-Schaefer-Straße und Riedbahn. Auf Abbildung 15 ist der Streckenverlauf der Fachgutachterlichen Ortsbegehung zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt kartografisch dargestellt.



Abbildung 15: Streckenverlauf der Fachgutachterlichen Ortsbegehung zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt am 2. Juli 2020 (eigene Darstellung (VAR+, 2020))

Am Bahnhof Weiterstadt wurde auf die Schwierigkeiten in Verbindung mit dem Besitz an Grundflächen hingewiesen. Die Stadt Weiterstadt ist hier nicht im Besitz von Flächen für die Errichtung einer Mobilitätsstation.

Bei der Begehung wurde eine Vielzahl von Mängeln dokumentiert sowie bereits Möglichkeiten zur Abhilfe der Mängel besprochen. Beispielsweise sind Abschnitte der Gehwege in der Bahnhofstraße durch halbseitiges Gehwegparken schmaler als 2,50 Meter (siehe Abbildung 16).



Abbildung 16: Halbseitiges Gehwegparken in der Bahnhofstraße (eigenes Foto (VAR+, 2020))

Auch in der Darmstädter Straße wurden zum Teil zu schmale Verkehrsflächen für Gehende bemängelt.

Auf dem Weg der begutachtenden Gruppe zwischen der Darmstädter Straße und dem Rathaus Weiterstadt im Stadtteil Riedbahn wurden vor allem die illegale Nutzung der Gehwege durch Radfahrende und rücksichtsloses Befahren der Fahrbahn durch Autofahrende bemängelt. Hier wurde die Prüfung der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (30 Kilometer pro Stunde) oder Schutzstreifen angeregt.

Bei der Fachgutachterlichen Ortsbegehung wurde vor Ort entschieden, an der Ecke Kirchstraße/Kreuzstraße zwei Parkplätze an der Nordseite der Einmündung (vor der Metzgerei Hamm) zu entfernen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen (siehe Abbildung 17 rechts). Gleichzeitig wurde vorgeschlagen vor der Bäckerei Best Fahrradständer auf der Fahrbahn zu errichten, anstelle eines markierten Parkplatzes (siehe Abbildung 17 links). Als Positivbeispiel wurde die Heidelberger Straße in Darmstadt genannt, wo vor der Metzgerei Krug Fahrradständer auf der Fahrbahn befestigt und mit einer Warnbake abgesichert wurden.



Abbildung 17: Parkplatz vor der Bäckerei Best / Zu entfernende Parkplätze (eigenes Foto (VAR+, 2020))

Die ausführliche Dokumentation durch das Protokoll Fachgutachterliche Ortsbegehung am 2. Juli 2020 ist als Anhang 4 Bestandteil des Nahmobilitätsplans.

4.4 Workshop 1: Status quo und Ziele hinsichtlich Nahmobilität

Am 5. November 2021 fand von 14 bis 18 Uhr der „Workshop 1: Nahmobilität in Weiterstadt, Ziel und Status quo“ statt. Coronabedingt war die Teilnehmerschaft zahlenmäßig begrenzt. Am Workshop 1 nahmen 18 Personen teil. Die ausführlichen Dokumentationen des Workshop 1 befinden sich in Anhang 5 des Nahmobilitätsplans.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops wurden über den Stand der Arbeiten zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt informiert.

Herr Ackermann, Mitglied des Lenkungskreises Nahmobilitäts-Check, informierte die Teilnehmer des Workshop 1 über die Ergebnisse des Schulprojektes „Fahrradwege Weiterstadt“ an der Albrecht-Dürer-Schule.

Die Aufteilung der Teilnehmer und Teilnehmerinnen am Workshop 1 zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt in vier Arbeitsgruppen erfolgte auf der Grundlage der Ergebnisse aus der Fachgutachterlichen Begehung und der Befragung der Einwohnerschaft mit dem „Erfassungsbogen zum Bestand aus Sicht der Bevölkerung“. Die Auswertung des Erfassungsbogens ergab vier Themenfelder Nahmobilität Weiterstadt:

- Darmstädter Straße
- Vernetzung der Stadtteile zu Fuß
- Vernetzung der Stadtteile mittels ÖPNV
- Fahrradparken

Zu diesen Themenfeldern erfolgten die meisten Nennungen. Der Lenkungskreis zum Nahmobilitäts-Check entschied sich, für die vier Schwerpunktthemen vier Arbeitsgruppen für die vertiefende Arbeit in den beiden Workshops zu bilden.

Bereits mit der Einladung zum Workshop 1 erhielten die Mitglieder des Runden Tisches Radverkehr Weiterstadt die Auswertung der Befragung der Bevölkerung zum Status quo Weiterstadt hinsichtlich Nahmobilität. So konnten die eingeladenen Personen sich bereits im Vorgang des Workshop 1 für die Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe entscheiden.

Während der Arbeit in den vier Arbeitsgruppen wurde von den Arbeitsgruppenleitern und -leiterinnen (VAR+) mit Unterstützung jeweils einer Person aus der Stadtverwaltung sowie der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA) die jeweilige Thematik kurz vorgestellt und die Diskussion der Teilnehmerschaft moderiert. Dabei wurden alle Nennungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mitgeschrieben.

Die Ergebnisse der Arbeit in den vier Arbeitsgruppen wurden im Plenum vorgestellt und diskutiert.

4.4.1 Arbeitsgruppe 1: Darmstädter Straße

Ergebnisse der Analyse des Ist-Zustands und Zielformulierungen

Die Darmstädter Straße wird als ein unangenehmer Ort wahrgenommen, an dem die Verkehrsbelastung und die gefahrenen Geschwindigkeiten zu hoch sind. Stattdessen wird ein ruhiger Ort mit hoher Aufenthaltsqualität gewünscht, der dem Zentrum einer Stadt gerecht wird. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Arbeitsgruppe 1 waren sich einig darüber, den Autoverkehr für einen Zugewinn an Aufenthaltsqualität und Gewinn an Verkehrssicherheit in der Darmstädter Straße einzuschränken zu wollen.

Abbildung 18 sind die Ergebnisse der Analyse des Ist-Zustands sowie formulierte Ziele zu entnehmen.

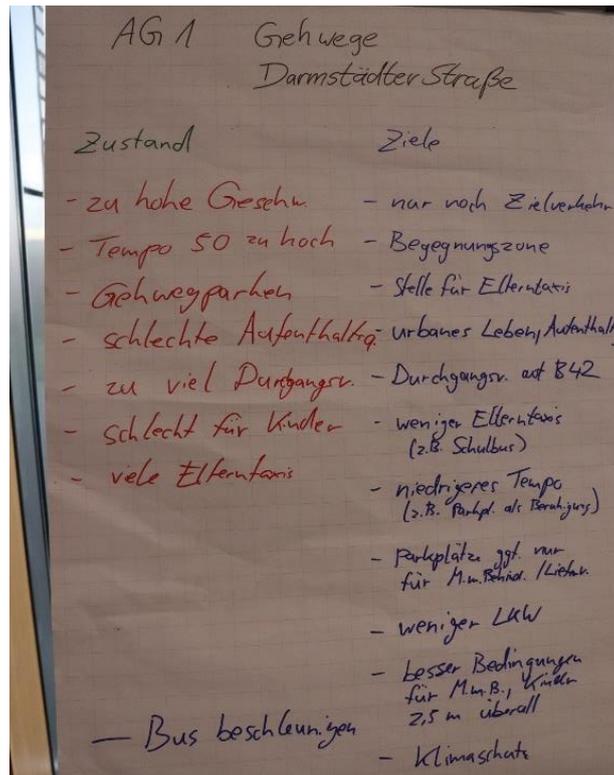


Abbildung 18: Arbeitsergebnisse Arbeitsgruppe 1 (eigenes Foto (VAR+, 2021))

Aufträge für Workshop 2

Für Workshop 2 sind mehre Skizzen für Lösungen zu erstellen, für die anschließend Vor- und Nachteile gesammelt und sonstige Anmerkungen gemacht werden können.

Mögliche Lösungsskizzen:

- Tempo 30, auch im östlichen Teil der Darmstädter Straße
- Visuelle Verkehrsberuhigung im zentralen Bereich der Darmstädter Straße
- Verkehrsberuhigter Bereich und Fußgängerzone, dargestellt in mehreren Varianten
- Modalfilter, in mehreren Varianten
- Ggf. Einbahnstraßensysteme
- Rechts-vor-Links Regelung
- Ausbau B 42
- Mögliche Positionen für Elternhaltestellen

4.4.2 Arbeitsgruppe 2: Vernetzung der Stadtteile zu Fuß

Ergebnisse der Analyse des Ist-Zustands

Wegeverbindungen sind vorhanden, aber weisen viele Mängel auf:

- Wege oft zu schmal
- Interaktionen zwischen landwirtschaftlichem Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr sind lästig bis gefährlich
- Oberflächen der Wege oft mangelhaft
- Gefahrenpunkte an vorhandenen Wegeverbindungen müssen beseitigt werden
- Bänke fehlen (möglichst alle 750 Meter sollte eine Bank stehen)
- Austausch über Schulwege, hier wäre Beleuchtung notwendig

Auf Abbildung 19 sind beispielsweise Maßnahmenvorschläge der Arbeitsgruppe 2 aufgeführt.

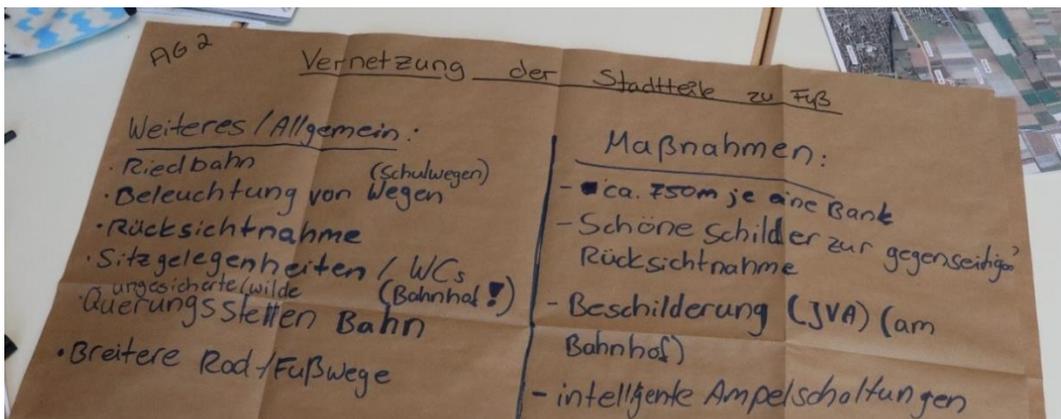


Abbildung 19: Analyse und Maßnahmenvorschläge Arbeitsgruppe 2 (eigenes Foto (VAR+, 2021))

Aufträge für Workshop 2

Im Workshop 2 sollen Maßnahmen gefunden werden, die:

- Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und landwirtschaftlichem Verkehr reduzieren
- Begleitende Markierungen ermöglichen
- Ausweichtaschen für Begegnungen mit großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ermöglichen
- Beleuchtung verbessern
- Gefährdungspotenzial an Querungsstellen der B 42, Landes- und Kreisstraßen beseitigen

Es sollten möglichst konkrete Schulwege zwischen den Stadtteilen definiert werden, die dann den Forderungen der Regelwerke gemäß zu ertüchtigen sind.

Im Plenum wurde bemängelt, dass die Fußverkehrs-Verbindungen nach Riedstadt nicht untersucht wurden. Im fachplanerischen Rundgang im Juli 2020 wurde die Strecke zwischen Bahnhof Weiterstadt und Rathaus im Stadtteil Riedbahn begangen und dokumentiert.

4.4.3 Arbeitsgruppe 3: Vernetzung der Stadtteile mittels ÖPNV

Ergebnisse der Analyse des Ist-Zustands

In Arbeitsgruppe 3 wurden mit Unterstützung der DADINA Stärken und Schwächen der vorhandenen Bus- und S-Bahnverbindungen, Bedarfe der Anwesenden bzw. der Personengruppen, die sie vertreten, gesammelt und diskutiert sowie die Funktionsweise des On-Demand-Shuttle DadiLiner, der voraussichtlich ab August 2022 das ÖPNV-Angebot im Landkreis Darmstadt-Dieburg ergänzen soll, erklärt.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Arbeitsgruppe 3 bewerteten den ÖPNV in Weiterstadt mit gut, wenn von Weiterstadt nach Darmstadt gereist werden soll, aber als durchaus verbesserungswürdig außerhalb der Zeiten des Berufsverkehrs sowie auf den direkten Verbindungen zwischen den Stadtteilen Weiterstadts mit den Nachbarkommunen.

In der Dokumentation der Arbeitsgruppe 3 des Workshop 1 in Anhang 5 des Nahmobilitätsplans sind die diskutierten Problempunkte zum Thema ÖPNV sowie Lösungsansätze in Tabelle 1 aufgeführt.

Abbildung 20 enthält eine Auflistung der diskutierten Problemfelder Arbeitsgruppe 3.

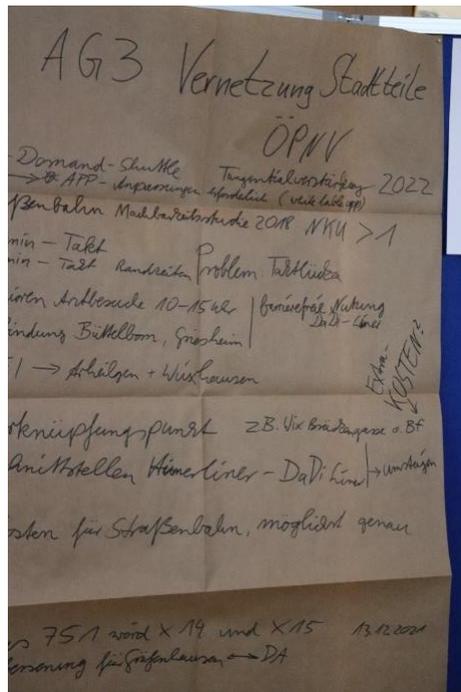


Abbildung 20: Auflistung der diskutierten Problemfelder Arbeitsgruppe 3 (eigenes Foto (VAR+, 2021))

Aufträge für Workshop 2

Verbesserung der Tangentialverbindungen

- Das von der DADINA geplante On-Demand-Shuttle DadiLiner könnte hier eine Lösung sein.

Kombination HeinerLiner und DadiLiner

- Möglichst keine doppelte Bezahlung von Shuttle-Zuschlägen beim Umstieg zwischen HeinerLiner und DadiLiner.

Kombination ÖPNV und andere Verkehrsmittel

- Mobilitätsstationen am Bahnhof und anderen Haltestellen wie z. B. am Hallenbad.

Kombination ÖPNV mit Gehen mittels Atempause-Weg

- Die Bushaltestelle am Bahnhof Weiterstadt kann nur bedient werden, wenn Umwegfahrten in Kauf genommen werden, die die Fahrzeit für die bereits im Bus sitzenden Personen unattraktiv verlängern.
- Die Wege zwischen Bahnhof Weiterstadt und bedeutenden Umsteige-Bushaltestellen wie am Hallenbad Weiterstadt oder Braunshardt Dornhecke (sechs Minuten Gehzeit, 392 Meter Weg laut RMV-APP) sollten so verbessert werden, dass sie
 - gefunden werden,
 - ihnen intuitiv gefolgt wird,
 - Gehwege mit guten Oberflächen besitzen,
 - eine Gehwegbreite von durchgängig mindestens 2,5 Metern vorhanden ist,
 - beleuchtet und
 - frei von Gehwegparken sind.
- Ein solcher Weg kann als Atempause-Weg bezeichnet und beworben werden. Gehend kann eine Pause von Fahrten in Bus und Bahn gemacht und gleichzeitig mit Bewegung frischer Atem geholt werden.

4.4.4 Arbeitsgruppe 4: Fahrradparken

Ergebnisse der Analyse des Ist-Zustandes

In der Arbeitsgruppe 4 wurde auf Grundlage der Karte „Radabstellanlagen in Weiterstadt“ gearbeitet. Die Fragestellungen, wo und wie Fahrradabstellanlagen künftig errichtet werden sollen, wurden diskutiert.

- Fahrradparken ist gegenüber dem Kfz-Parken im Faktor 1:8 flächensparend
- An Quell- und Zielpunkten benötigt ein Fahrrad insgesamt zwei sichere Fahrradabstellanlagen
- Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln (Mobilitätspunkte) sind besonders wichtig und daher zuerst auszubauen
- Bike-Sharing fehlt bislang in Weiterstadt

Wo besteht Bedarf an Fahrradabstellanlagen?

- Zentrale Haltestellen des ÖPNV
- Einzelhandelsstandorte, z. B. Darmstädter Straße
- Arztpraxen und andere Zielpunkte des Gesundheitswesens
- Schulen
- Spielplätze
- Friedhof
- An Stellen, an denen zurzeit Fahrräder frei geparkt sind

Wie sollen Fahrradabstellanlagen ausgestattet sein?

- Verkehrszeichen 314 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Fahrradparken anbringen
- Anlehnbügel zum festen Rahmenanschluss
- Mobile und fest eingebaute Anlehnbügel
- Überdachung
- Ladestation
- Gepäckaufbewahrung
- Öffentliche Luftpumpe
- Gesonderte Flächen für Lastenräder
- Gesonderte Abstellanlagen für Kick-Border
- Markierte Flächen für E-Scooter

Einige Arbeitsergebnisse der Arbeitsgruppe 4 sind auf Abbildung 21 dargestellt.

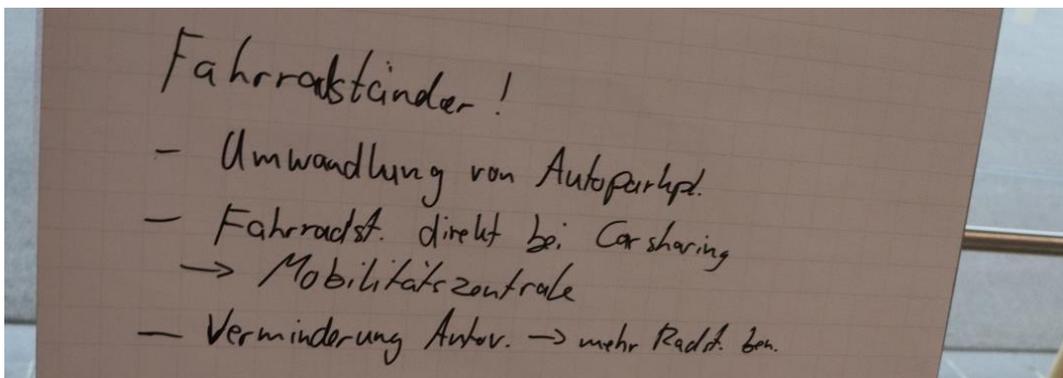


Abbildung 21: Arbeitsergebnisse Arbeitsgruppe 4 (eigenes Foto (VAR+, 2021))

Aufträge für Workshop 2

- Die Lage von neu zu stellenden Anlehnbügel sollte so gewählt werden, dass Falschparken von Pkw unterbunden wird.
- Umwidmung von Pkw-Parkständen zu Fahrradparkplätzen.
- Als ein großes Thema sollte zukünftig das Fahrradparken am Fahrbahnrand untersucht werden, um genaue Standplätze zu ermitteln.
- Fahrradparken in Kombination mit anderem Nutzen im Stadt- und Verkehrsraum:
 - Parkraummanagement
 - Klimaschutz und Biodiversität (Bauminseln, Pflanzinseln)
 - Fahrradparken kombiniert mit Gehwegvorstreckungen als Unterstützung von Querungshilfen
- Befragungen an Schulen (Lehrer- und Schülerschaft sowie Eltern einbeziehen und mittels Fragebogen Standorte für Fahrradparken abfragen).
- Flächen für Fahrradparken reservieren und markieren.

Kostenansatz für 500 Anlehnbügel: ca. 125.000 Euro

4.4.5 Ergebnisse Workshop 1

Die Ergebnisse der vier Arbeitsgruppen in Verbindung mit den Nennungen beim Plenum wurden dokumentiert und an die Teilnehmerschaft des Workshops versandt. Die Dokumentationen zu Workshop 1 sind als Anhang 5 „Dokumentation Workshop 1 Status quo und Ziele hinsichtlich Nahmobilität am 5. November 2021“ Bestandteil des Nahmobilitätsplans.

Aus den erarbeiteten Ergebnissen des Workshop 1 konnten Maßnahmenspektren für den Workshop 2 abgeleitet werden.

5 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

In diesem Kapitel werden Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge zu den vier Themenfeldern, die im Rahmen des Workshop 2 des Nahmobilitäts-Checks Weiterstadt behandelt wurden, formuliert.

5.1 Handlungsfelder zu den vier Themen

Aus den gemeinsam entwickelten Zielvorstellungen wurden Spektren von Handlungszukünften zu den vier Themenfeldern aufgezeigt.

Themenfeld Darmstädter Straße

Für das Themenfeld Darmstädter Straße wurden acht verschiedene Maßnahmenvorschläge vorab mit den Dokumentationen des Workshop 1 an die Mitglieder des Runden Tisches Radverkehr Weiterstadt und weitere Teilnehmer am Workshop 1 verschickt.

Spektrum der Maßnahmen Themenfeld Darmstädter Straße:

1. Tempo 30 in der gesamten Darmstädter Straße
2. Rechts vor Links
3. Fußgängerzone in der Innenstadt
4. Verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) in der Innenstadt
5. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) in der Innenstadt
6. Parkplätze umwandeln
7. Ausbau B 42
8. Modalfilter an den Eingängen zur Innenstadt

Themenfeld Vernetzung der Stadtteile zu Fuß

- Welche Wegeverbindungen sind zu ertüchtigen?
- Wie sollten gute Wegeverbindungen zwischen den Stadtteilen Weiterstadts beschaffen und ausgestattet sein?
- Wie lassen sich Konflikte zwischen den unterschiedlichen Wegenutzungen mindern?
- Wie lässt sich die Durchgängigkeit der Wegeverbindungen herstellen? Sicherung von Querungsstellen an Straßen, Brücken oder Unterführungen an neuer ICE-Trasse und vorhandenen Bahngleisen?

Themenfeld Vernetzung der Stadtteile mittels ÖPNV

Die Nutzung des ÖPNV soll erleichtert werden, dazu muss das Angebot verbessert werden hinsichtlich:

- Tangentialverbindungen
- Dichtere Bedientakte der Haltestellen
- Bessere Umsteigebeziehungen
- Intermodalität
- Bekanntheit der ÖPNV-Verbindungen

Eine konkrete Idee aus dem Workshop 1, der Atempause-Weg, wurde versus Verlegung des Bahnhofs Weiterstadt zum Büttelborner Weg zum besseren Umstieg diskutiert.

Themenfeld Fahrradparken

Das Thema Fahrradparken ist sehr umfangreich. Fahrräder müssen an Quellen und Zielen von alltäglichen Wegen, aber auch Wegen in der Freizeit, sicher und komfortabel geparkt werden können. Dabei sind einerseits eine Vielzahl an Zuständigkeiten in der Verantwortung für Flächennutzung und andererseits umfangreiche Merkmale für die Ausstattung der Fahrradabstellanlagen zu beachten. Gleichzeitig kann in diesem Themenfeld untersucht werden, welche speziellen Anforderungen Fahrräder mit Unterstützung von Elektromotoren und andere Elektro-Kleinfahrzeuge haben. Weiterhin wird untersucht, wie die Kombination von Fahrradfahren mit anderen Verkehrsträgern an sogenannten Mobilitätsstationen optimiert werden kann.

Aus den Ergebnissen der Arbeitsgruppe 4 Fahrradparken des Workshop 1 ergaben sich folgende Punkte:

- Fahrradparken am Fahrbahnrand untersuchen, um Falschparken von Pkw zu unterbinden und durch Umwidmung von Pkw-Parkständen zu Fahrradparkplätzen Parkplätze zu gewinnen
- Fahrradparken in Kombination mit anderem Nutzen im Stadt- und Verkehrsraum:
 - Parkraummanagement
 - Klimaschutz und Biodiversität (Bauminseln, Pflanzinseln)
 - Fahrradparken kombiniert mit Gehwegvorstreckungen als Unterstützung von Querungshilfen
- Befragungen an Schulen (Lehrer- und Schülerschaft sowie Eltern einbeziehen und mittels Fragebogen Standorte für Fahrradparken abfragen)
- Flächen für Fahrradparken reservieren und markieren

5.2 Workshop 2: Maßnahmenentwicklung

Am 25. März 2022 fand von 15 bis 18 Uhr der „Workshop 2: Maßnahmenentwicklung“ zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt statt. Es nahmen 17 Personen am Workshop teil. Die ausführlichen Dokumentationen des Workshop 2 sind als Anhang 6 Bestandteil des Nahmobilitätsplans.

Zu Beginn des Workshop 2 wurde das Leitbild der Stadt Weiterstadt nochmals präsentiert:

- Stadtteile mittels Nahmobilität und ÖPNV besser vernetzen
- Vernetzen mit Nachbarkommunen
- Aufenthaltsqualität in Stadtmitte stärken

Gleichzeitig wurde auf die Karte „Verortung der Freitextnennungen aus der Befragung“ verwiesen. Hier konnten nochmals konkret die Örtlichkeiten mit großem Handlungsbedarf gesehen werden.

Die Darstellung der Freitextmeldungen ist als Karte 1 im Kartenteil der Anlagen enthalten und damit Bestandteil des Nahmobilitätsplans.

Die vier Arbeitsgruppenleiter und -leiterinnen stellten die aufbereiteten Ergebnisse aus Workshop 1 vor und erläuterten auch die daraus abgeleiteten Handlungserfordernisse, die nun Grundlage der Diskussionen in den vier Arbeitsgruppen

- Arbeitsgruppe 1: Darmstädter Straße
- Arbeitsgruppe 2: Vernetzung der Stadtteile zu Fuß
- Arbeitsgruppe 3: Vernetzung der Stadtteile mittels ÖPNV
- Arbeitsgruppe 4: Fahrradparken

sein werden.

5.2.1 Arbeitsgruppe 1: Darmstädter Straße

Handlungsfelder aus Workshop 1

- Aufenthaltsqualität, urbanes Lebensgefühl
- Stadtzentrum schaffen
- Kein Durchgangsverkehr (soll auf B 42 bleiben)
- Weniger Elterntaxis
- Niedrigeres Tempo
- Weniger Lkw
- Bessere Bedingungen für Menschen mit Behinderungen und Kinder
- Bus beschleunigen
- Klimaschutz

Spektrum der Maßnahmenvorschläge

1. Tempo 30 in der gesamten Darmstädter Straße
2. Rechts vor Links
3. Fußgängerzone in der Innenstadt
4. Verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) in der Innenstadt
5. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) in der Innenstadt
6. Parkplätze umwandeln
7. Ausbau B 42
8. Modalfilter an den Eingängen zur Innenstadt

5.2.2 Arbeitsgruppe 2: Vernetzung der Stadtteile zu Fuß

Handlungsfelder aus Workshop 1

- Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und landwirtschaftlichem Verkehr reduzieren
- Vorhandene Wege für den Fuß- und Radverkehr entsprechend den Bedürfnissen verbessern
 - Qualitativ aufwerten (Beleuchtung, Breite, Sitzgelegenheiten)
 - Gefährdungsstellen beseitigen (Querungsstellen der B 42)
- Konkrete Schulwege zwischen den Stadtteilen definieren und regelkonform ertüchtigen

Spektrum der Maßnahmenvorschläge

Baulich – langfristig

- Lichtmasten
- Anpassung der LSA an Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehr
- Wasserdurchlässige Oberflächenbefestigung
- Sichere Überquerungsanlagen
- Ausweichtaschen

Baulich – kurzfristig, kostengünstig

- Markierung Fußgängerüberweg
- Piktogramme
 - Rad-/Fußverkehr
 - Gegenseitige Rücksichtnahme
- Schutzsteifen
- Sitzgelegenheiten
- Verkehrszeichen (Hinweis auf Rad-/Fußverkehr für Autofahrer an gefährlichen Ein- und Ausfahrten)

Organisatorisch

- Kampagnen/Gespräche
 - Landwirte (Akzeptanz schaffen)
 - Schulen (auf Schulwege hinweisen)
- Verkehrsversuche
 - Tempo 30 an gefährlichen Überquerungsstellen
 - Radverkehr auf der Straße (Entzerrung Rad-/Fußverkehr)

5.2.3 Arbeitsgruppe 3: Vernetzung der Stadtteile mittels ÖPNV

Handlungsfelder aus Workshop 1

- Verbesserung der Tangentialverbindungen
- Dichter Bustakt
- Straßenbahn
- Verknüpfungspunkte
- Bike-Sharing-Stationen an Haltestellen
- Mobilitätsstation an Haltestellen
- Zusätzlicher Abgang am nördlichen Bahnsteig in Richtung Osten
- Wegeverbindungen Bahnhof \leftrightarrow Hallenbad, Bahnhof \leftrightarrow Dornhecke
- Mittels Atempause-Weg

Maßnahmenspektrum zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen

Baulich

- Neubau der Bushaltestelle an der Bahnunterführung L 3094, diese Haltestelle wäre dann nur 150 Meter vom Bahnhof Weiterstadt entfernt.
- Neubau des Bahnhofs Weiterstadt 150 Meter westlich des bisherigen Standorts, um ein Umsteigen zu den Bussen zu erleichtern.
- Bau eines zusätzlichen Ab- bzw. Aufgang in Richtung Osten am nördlichen Bahnsteig des Bahnhofs Weiterstadt.

Organisatorisch

- Atempause-Weg

Atempause-Weg

Die Wege zwischen dem

- Bahnhof Weiterstadt und den
- bedeutenden Umsteige-Bushaltestellen
 - Weiterstadt Hallenbad (zehn Minuten Gehzeit, 700 Meter Weg) und
 - Weiterstadt, Braunshardt Dornhecke (sechs Minuten Gehzeit, 392 Meter Weg laut RMV-APP)

sollen so verbessert werden, dass sie

- sofort nach dem Aussteigen aus Bahn oder Bus gefunden werden,
- ihnen intuitiv gefolgt wird,
- Gehwege mit guten Oberflächen besitzen,
- eine Gehwegbreite von durchgängig mindestens 2,5 Metern vorhanden ist,
- beleuchtet und
- frei von Gehwegparken sind.

5.2.4 Arbeitsgruppe 4: Fahrradparken

Handlungsfelder aus Workshop 1

- Fahrradparken ist gegenüber Kfz-Parken platzsparender im Verhältnis 1:8
- Anknüpfungspunkt zwischen den Verkehrsmitteln
- Mobilitätsstationen
- Sichere Fahrradabstellanlagen sollen an Quell- und Zielpunkten vorhanden sein
- Bike-Sharing an zentralen Mobilitätspunkten

Handlungserfordernisse für Fahrradabstellanlagen

- Verhinderung von Falschparken von Pkws bei Gestaltung von Fahrradabstellanlagen
- Umwidmung von Pkw-Parkständen zu Fahrradabstellanlagen
- Schulen bei der Planung und Gestaltung mit einbeziehen
- Fahrradabstellanlagen mit anderem Nutzen kombinieren
- Flächen für Fahrradparken reservieren und markieren

Orte für Fahrradstellplätze

- Zentrale Haltestellen des ÖPNV
- Einzelhandelsstandorte z. B. Darmstädter Straße
- Arztpraxen und weitere Zielpunkte des Gesundheitswesens
- Schulen
- Spielplätze
- Friedhöfe
- Weitere Stellen, wo zurzeit Fahrräder frei parkend sind

Das Thema Mobilitätsstationen wurde intensiv diskutiert.

5.2.5 Ergebnisse Workshop 2

Nach intensiver Arbeit in den vier Arbeitsgruppen wurden die Ergebnisse im Plenum vorgestellt und diskutiert. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass der Stadtteil Riedbahn mit seinem sehr großen Gewerbegebiet nicht ausreichend berücksichtigt sei.

Im Nachgang zum Workshop 2 erstellte das Büro VAR+ die Dokumentationen der Ergebnisse aus den vier Arbeitsgruppen. Die Dokumentationen wurden an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops versandt. Die „Dokumentation Workshop 2 Maßnahmenentwicklung am 25. März 2022“ ist als Anhang 6 Bestandteil des Nahmobilitätsplans.

6 Empfehlungen zur Umsetzung

Nach Durchführung und Auswertung beider Workshops zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt und Analyse weiterer erhobener Daten gibt das Büro VAR+ Empfehlungen zur Realisierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität in Verbindung mit ÖPNV in Weiterstadt.

6.1 Gesamtstrategie Nahmobilitäts-Wachstumskerne Bahnhof Weiterstadt und Gewerbegebiet Riedbahn

Aus dem Prozess des Nahmobilitäts-Checks entwickelte VAR+ die Idee des Modells der Nahmobilitäts-Wachstumskerne. Mit Hilfe dieses Modells können die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für Gehen und Radfahren strukturiert, priorisiert und in Zusammenhang wirkend sichtbar werden.

Für die Stadt Weiterstadt sind zwei Nahmobilitäts-Wachstumskerne definiert:

1. Bahnhof Weiterstadt wegen seiner zentralen Lage im Stadtgebiet
2. Gewerbegebiet Riedbahn wegen der hohen Dichte an Quellen und Zielen für Radverkehr

Auf Abbildung 22 ist die Lage der beiden Nahmobilitäts-Wachstumskerne dargestellt.

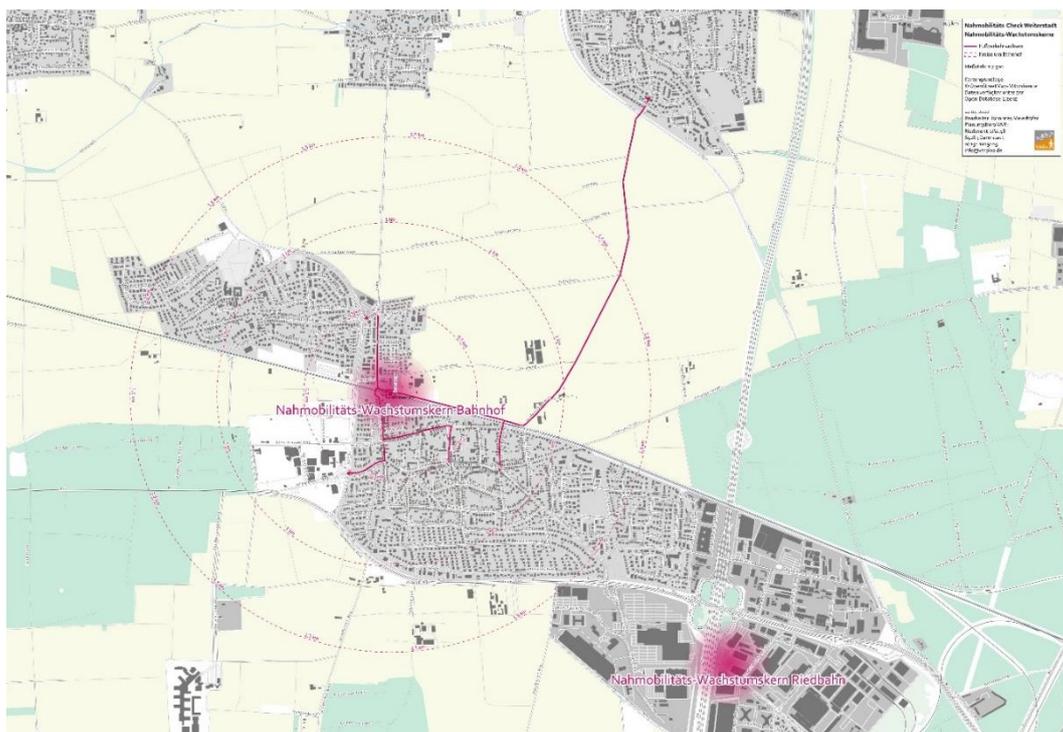


Abbildung 22: Nahmobilitäts-Wachstumskerne Bahnhof Weiterstadt und Gewerbegebiet Riedbahn (eigene Darstellung (VAR+, 2022), Kartengrundlage OSM)

Der Bahnhof Weiterstadt ist Quelle und Ziel von bislang fünf definierten Fußverkehrsachsen:

- Achse 1: Atempause-Weg Nord zur Bushaltestelle Dornhecke
- Achse 2: Atempause-Weg Süd zur Bushaltestelle Weiterstadt Hallenbad
- Achse 3: Bahnhof Weiterstadt neuer Abgang vom Nordbahnsteig in Richtung Gräfenhausen
- Achse 4: Bahnhof Weiterstadt neuer Abgang vom Nordbahnsteig in Richtung Medienschiff und Darmstädter Straße
- Achse 5: Bahnhof Weiterstadt Südbahnsteig über Kreuzstraße zum Medienschiff

Auf die Verbindungsfunktion dieser Achsen für Fußverkehr wird in Kapitel 6.2 Bahnhof Weiterstadt als Nahmobilitäts-Wachstumskern vertieft eingegangen.

Der Nahmobilitäts-Wachstumskern Gewerbegebiet Riedbahn muss noch entwickelt werden, die erste Idee dazu sieht eine Mobilitätsstation mit dem Schwerpunkt auf Lastenradverleih vor. Eine weitere Idee verfolgt das Ziel, die Fahrradverleihsysteme der Stadt Darmstadt auf Weiterstadt Stadtteil Riedbahn auszudehnen um die geografische Nähe beider Ortslagen zu nutzen und Verbindungen zu festigen.

6.2 Bahnhof Weiterstadt als Nahmobilitäts-Wachstumskern

Der Bahnhof Weiterstadt liegt geografisch zentral in der Stadt Weiterstadt, hier besteht ein Schwerpunkt an Quellen und Zielen der Nahmobilität (siehe Abbildung 23).

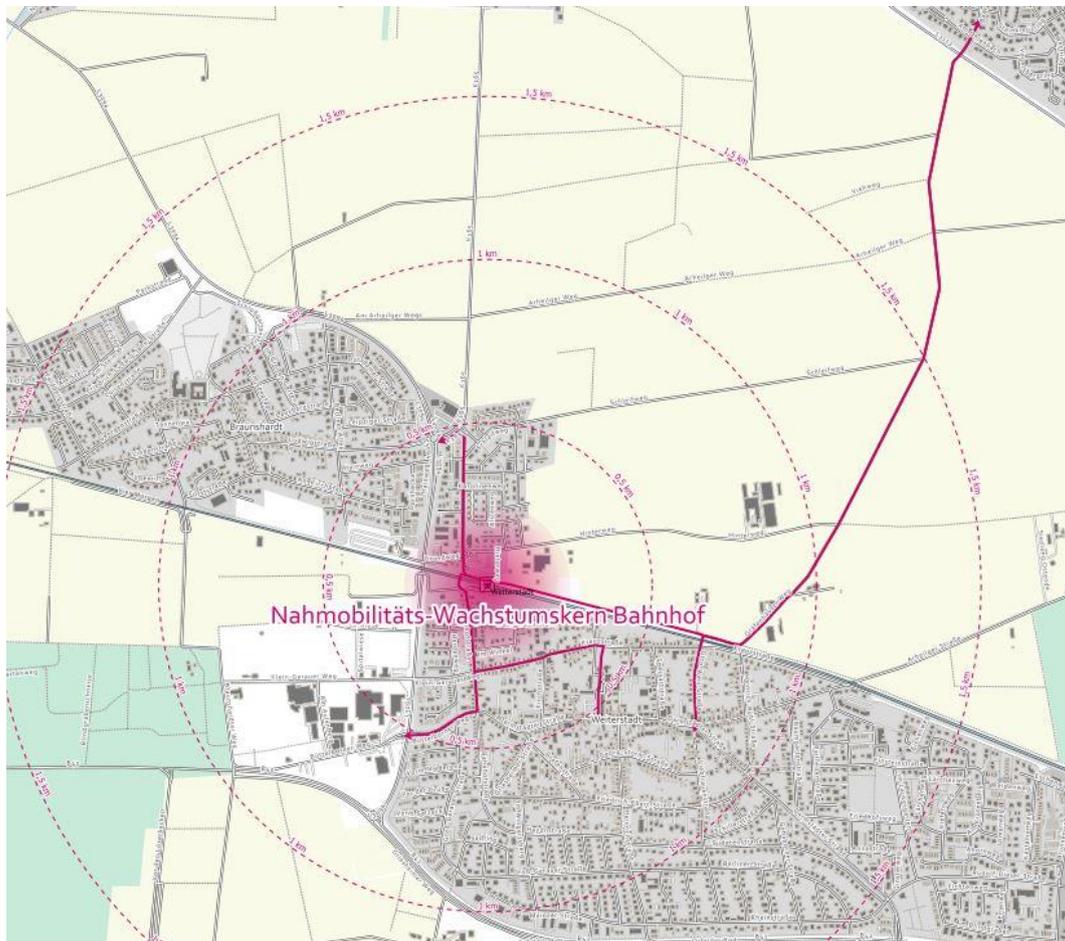


Abbildung 23: Bahnhof Weiterstadt als Nahmobilitäts-Wachstumskern in zentraler Lage im Stadtgebiet Weiterstadt (fünf Wegeachsen und Entfernungsradien) (eigene Darstellung (VAR+, 2022), Kartengrundlage OSM)

VAR+ empfiehlt daher, bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen am Bahnhof Weiterstadt zu starten und nach der hier vorgestellten Reihenfolge vorzugehen:

Zusätzlicher Zu- und Abgang zum Bahnhof Weiterstadt (Maßnahme 3.5 Maßnahmenkatalog)

- Der Bau eines zusätzlichen Zu- und Abgangs am nördlichen Bahnsteig des Bahnhofs Weiterstadt in Richtung Osten ermöglicht die Abkürzung der Wegebeziehung nach Gräfenhausen aber auch nach Weiterstadt, Kernstadt.

Mobilitätsstationen (Maßnahmen 3.6 und 4.3) in Verbindung mit Maßnahme 2.12 WC

- Am Bahnhof Weiterstadt müssen Flächen für die Einrichtung einer Mobilitätsstation gefunden werden, vielleicht sogar im Umfeld des neu gebauten Zu- und Abgangs Bahnsteig Nord.
- Hier kann auch Wegweisung für Fußverkehr in Richtung Gräfenhausen und Medienschiff sowie in Richtung Darmstädter Straße etabliert werden. Generell ist die Errichtung eines Wegweisungssystems für Fußverkehr zu prüfen. Es kann jedoch sinnvoll sein, mit der Wegweisung entlang wichtiger Achsen (Atempause-Wege, Weiterstadt Bahnhof – Gräfenhausen und Medienschiff, Darmstädter Straße) zu beginnen.

Atempause-Weg (Maßnahme 3.4), Wegeachsen 1 und 2 in Verbindung mit Maßnahme 2.4

- Wegeachsen 1 und 2: Zwischen Bahnhof Weiterstadt und den zentralen Bushaltestellen Dornhecke und Hallenbad
- Wegweisung, Gehwege frei von parkenden Fahrzeugen, durchgehend intakte Gehwegoberflächen, gesicherte Querungsstellen, Bänke

Wegeachse 3: Weg zwischen Bahnhof Weiterstadt und Gräfenhausen (Maßnahme 2.2) in Verbindung mit Maßnahme 2.1 Querungsstelle L 3113

- Ausbauen mit 4,00 Meter Breite
- Wegweisung zwischen Gräfenhausen und Bahnhof Weiterstadt sowie Darmstädter Straße für Fußverkehr anbringen
- Bänke aufstellen
- Beleuchtung einrichten

Wegeachse 4: Weg zwischen Bahnhof Weiterstadt ab nördlichem Bahnsteig und Medienschiff sowie zur Darmstädter Straße (Maßnahme 3.3 15-Minuten-Stadt, Weg beginnt dann am Wohngebiet Apfelbaumgarten)

- Ausbauen mindestens 2,50 Meter breit
- Wegweisung oder Bodenmarkierungen zur Orientierung etablieren
- Bänke aufstellen
- Beleuchtung einrichten
- Tempo 30 innerorts

Wegeachse 5: Weg zwischen Bahnhof Weiterstadt südlicher Abgang und Medienschiff sowie zur Darmstädter Straße

- Gehwege für den Verlauf der Verbindung in der Bahnhofstraße, Hahlgartenstraße oder Kreuzstraße müssen frei von Parken und mindestens 2,50 Meter breit sein
- Wegweisung oder Bodenmarkierungen zur Orientierung etablieren
- Bänke aufstellen

Nach diesem Prinzip können weitere Wegeachsen geplant und realisiert werden, zum Beispiel:

Wegeachse 6: Weg zwischen Bahnhof Weiterstadt und Stadtteil Braunshardt

- Hier verläuft auch eine Schulwegverbindung zur Astrid-Lindgren-Schule, die durch die Herstellung einer Wegeachse gestärkt werden kann.

Die Darmstädter Straße ist als Ziel und Quelle der Wegeachsen 4 und 5, vor allem aber als Geschäftsstraße und Stadtzentrum Weiterstadts bedeutend. Hier sind die Maßnahmen 1.1 bis 1.4 zur Darmstädter Straße intern zu prüfen, abzuwägen und Entscheidungen zur Umsetzung zu fassen.

Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum steigt durch emissionsarme Verkehrsarten wie Gehen oder Fahrrad fahren. Oft gilt der Grundsatz: Je geringer der Anteil an Kraftfahrzeugen, desto höher die Verkehrssicherheit. Gleichzeitig steigt die Bekanntheit der verbesserten Verkehrssituation in der Darmstädter Straße unter der Weiterstädter Bevölkerung, was die einzelnen Personen in der privaten Entscheidung für ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Gehen, Radfahren, ÖPNV) bestärkt.

Die Maßnahmen 2.1, 2.2 und 2.7 sind kurzfristig umsetzbar, die anderen Maßnahmen aus dem Schwerpunkt „Vernetzung der Stadtteile zu Fuß“ sind mittelfristig umsetzbar. Es wird empfohlen, sich für die detaillierte Priorisierung verwaltungsintern abzustimmen.

Für den Schwerpunkt „Vernetzung der Stadtteile mittels ÖPNV“ wurden insgesamt acht Maßnahmen ermittelt, von denen vier zur kurzfristigen Umsetzung empfohlen sind. Die Maßnahme 3.1 Marketing der bereits vorhandenen guten ÖPNV-Verbindungen ist in Zusammenarbeit mit der DADINA kurzfristig möglich, so auch die Schaffung einer Fußverkehrs-Verbindung Stadtteil Apfelbaumgarten – Bahnhof Weiterstadt – Darmstädter Straße (Maßnahme 3.3 15-Minuten-Stadt) und der Atempause-Wege (Maßnahme 3.4)

Maßnahme 3.5 sieht den Bau eines zusätzlichen Zu- und Abgangs Richtung Osten zum nördlichen Bahnsteig am Bahnhof Weiterstadt vor. Dies ist mit Kosten und Planungsaufwand verbunden. Dennoch ist diese Maßnahme als kurzfristig umsetzbar gewertet worden. Sie ist wichtiger Bestandteil des Nahmobilitäts-Wachstums Kern Bahnhof Weiterstadt.

Die Maßnahmen zum Fahrradparken 4.1 bis 4.6 können kurz- bzw. mittelfristig umgesetzt werden. Für die dazu benötigten finanziellen Mittel können Fördermittel bei der AGNH beantragt werden.

6.3 Gewerbegebiet Riedbahn als Nahmobilitäts-Wachstumskern

Im Gewerbegebiet Riedbahn könnte ebenfalls ein Nahmobilitäts-Wachstumskern etabliert werden. Dazu sind allerdings weitere Untersuchungen notwendig, die über das Format des Nahmobilitäts-Checks hinausgehen.

Das Gewerbegebiet Riedbahn ist zur Zeit vor allem für den Kfz-Verkehr erschlossen. Damit dort künftig mehr Lastenräder Warentransport übernehmen können, muss Infrastruktur für Radverkehr weiterentwickelt werden.

Der Nahmobilitäts-Check Weiterstadt hatte sich jedoch zum Ziel gesetzt, vor allem die Bedingungen für Fußverkehr und ÖPNV zu untersuchen.

Aus dem Prozess des Nahmobilitäts-Checks Weiterstadt entstand die Idee, den Verleih von Fahrrädern an in Darmstadt vorhandene Verleihsysteme zu koppeln, d. h. der Radius in Darmstadt vorhandener Verleihsysteme würde auf Weiterstadt ausgedehnt werden (optimalerweise bis in die Stadtmitte/Medienschiff). Als erster Schritt könnte ein Endpunkt dieser Neuerung im Verleihsystem am neu zu etablierenden Nahmobilitäts-Wachstumskern, zum Beispiel am Rathaus Weiterstadt im Stadtteil Riedbahn oder am LOOP₅, sein.

Als Begründung dieses Vorschlags kann angeführt werden, dass die Bevölkerung des Stadtteils Riedbahn sich beim Einkauf bereits gegenwärtig an Darmstadt orientiert und die Weiterstädter Jugend in Zeiten ohne Busanbindung zumindest bis zur Riedbahn zurück radeln könnte und danach lediglich vom künftigen Nahmobilitäts-Wachstumskern den Fußweg anzutreten hätte.

7 Übertragbarkeit auf andere Stadtteile

Die für die zentrale **Geschäftsstraße Darmstädter Straße** erarbeiteten Maßnahmen wie

- Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde (Maßnahme 1.1),
- Einrichtung einer Fußgängerzone (Maßnahme 1.2),
- Parkplätze umwandeln (Maßnahme 1.4)

lassen sich auf die zentralen Bereiche der Stadtteile Gräfenhausen, Schneppenhausen und Braunshardt übertragen. Im Stadtteil Riedbahn ist dies nicht möglich. Der Stadtteil Riedbahn besteht aus dem Gewerbegebiet mit einer Vielzahl an Geschäften und Dienstleistungsbetrieben, also einer hohen Konzentration an Quellen und Zielen von Verkehrswegen, und dem Wohngebiet. Die Bevölkerung des Stadtteils Riedbahn orientiert sich sehr stark in Richtung Oberzentrum Darmstadt. Es bestehen viele Wegebeziehungen zwischen dem Weiterstädter Stadtteil Riedbahn und Darmstadt mit einer relativ guten Infrastruktur für Radverkehr und ÖPNV. Auf Grund der besonderen Struktur und Lage des Weiterstädter Stadtteils Riedbahn wurde zwar die Bestandserhebung inklusive Fachgutachterlicher Begehung auch hier durchgeführt, die Wegeverbindungen wurden anschließend aber nicht so vertieft untersucht, wie es für die Verbindungen geschah, mittels derer die Stadtteile Gräfenhausen, Schneppenhausen und Braunshardt untereinander und mit der Kernstadt Weiterstadt verbunden sind.

Für die Vernetzung der Stadtteile Weiterstadts zu Fuß und per ÖPNV wurde der Bahnhof Weiterstadt als Nahmobilitäts-Wachstumskern definiert. Von hier führen fünf Wegeachsen zu verschiedenen Zielen (siehe Kapitel 6.2).

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wie

- Sicherung von Querungsstellen,
- direkte Wegeführung und
- Gestaltung der Wege und Ausstattung mit Bäumen, Bänken oder WCs

lassen sich sehr gut auf die als Hauptwege definierten Verbindungen im Gewerbe- und Wohngebiet des Stadtteils Riedbahn übertragen. Gleichzeitig können vorgeschlagenen Wegeachsen als Bestandteil des Nahmobilitäts-Wachstumskern Bahnhof Weiterstadt zum Beispiel um eine Wegeachse in Richtung des Stadtteils Braunshardt erweitert werden.

Für den Nahmobilitäts-Check Weiterstadt wurde dazu das Modell der Nahmobilitäts-Wachstumskerne entworfen, wonach im Stadtteil Riedbahn aufgrund der hier vorhandenen Konzentration an Quellen und Zielen des Verkehrs ein Schwerpunkt für Verkehrsraumgestaltung liegt. Bislang ist die Erschließung der Quellen und Ziele im Stadtteil Riedbahn vor allem für Kfz-Verkehr ausgelegt. Sollen mehr Wege mit ÖPNV, Lastenrad, Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden, dann muss dafür Infrastruktur geschaffen werden. Es empfiehlt sich, mit einer noch zu definierenden Hauptachse zu beginnen.

Die in den beiden Workshops zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt aktive Arbeitsgruppe Fahrradparken berücksichtigte das gesamte Stadtgebiet und entwickelte Maßnahmenvorschläge für alle Stadtteile.

8 Fazit und Ausblick

Nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann das Ziel, den Anteil der Nahmobilität am Gesamtverkehrsaufkommen im Stadtgebiet Weiterstadt zu erhöhen, erreicht werden. Die Gesamtstrategie der Nahmobilitäts-Wachstumskerne setzt auf punktuellen Start der Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV, um in der Bevölkerung das Angenehme vor allem der Mobilität zu Fuß in Kombination mit ÖPNV und Radverkehr wahrnehmbar werden zu lassen.

Die im Nahmobilitätsplan enthaltenen 32 erforderliche Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität setzen vor allem auf:

- Nahmobilitäts-Wachstums kern Bahnhof Weiterstadt in Verbindung mit Fußverkehrsachsen
- Nahmobilitäts-Wachstums kern Gewerbegebiet Riedbahn in Verbindung mit (Lasten-)Radverkehrsachsen (muss noch ausgearbeitet werden)
- Herstellung von durchgängigen Fußverkehrsverbindungen
- Erreichbarkeit des ÖPNV durch Verbesserung der Umsteigebeziehungen
- Schaffung von Querungshilfen
- Errichtung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen in angemessener Anzahl und Bauweise
- Verknüpfung der Stadtteile mit der Kernstadt sowie der Stadtteile untereinander im Hinblick auf Rad- und Fußverkehr

Es wurden 32 konkrete Maßnahmen, aber auch die Forderung nach vertiefenden Untersuchungen des Teilaspektes Nahmobilitäts-Wachstums kern Gewerbegebiet Riedbahn mit Schwerpunkt Radverkehr und Lastenradverkehr benannt.

Als Hauptkonflikt wird die Wechselwirkung der Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs mit den Bedürfnissen an Sicherheit und Aufenthalts- sowie Verbindungsqualität von Fuß- und Radverkehr gesehen. Je mehr emissionsarm verkehrt wird, desto angenehmer und sicherer wird es auf Weiterstadts Straßen zugehen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Nahmobilitätsstrategie Hessen.....	ii
Abbildung 2: Organigramm der Verwaltung Weiterstadt	5
Abbildung 3: Darmstädter Straße, Fahrbahn frei von Hindernissen, Gehwege unübersichtlich	6
Abbildung 4: Darmstädter Straße, Fahrbahn soll möglichst frei befahrbar sein.....	6
Abbildung 5: Darmstädter Straße, Einkaufsstraße mit unübersichtlichen Gehbereichen	7
Abbildung 6: Auszug aus der VP-Info basierten Radwegweisung	10
Abbildung 7: Lage der vorhandenen Fahrradabstellanlagen	11
Abbildung 8: Lage der Schulen in Weiterstadt.....	11
Abbildung 9: Schulwegeplan Schloss-Schule Gräfenhausen.....	12
Abbildung 10: Schulwegeplan der Carl-Ullrich-Schule Weiterstadt, Bereich Kernstadt	13
Abbildung 11: Schulwegplan der Astrid-Lindgren-Schule Weiterstadt	13
Abbildung 12: Ausschnitt aus dem Zielnetz Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg	14
Abbildung 13: Infotafel und Wegweiser Weiterstädter Rundwanderwege	15
Abbildung 14: KOMPASS Logo	15
Abbildung 15: Streckenverlauf der Fachgutachterlichen Ortsbegehung zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt am 2. Juli 2020	17
Abbildung 16: Halbseitiges Gehwegparken in der Bahnhofstraße	18
Abbildung 17: Parkplatz vor der Bäckerei Best / Zu entfernende Parkplätze	18
Abbildung 18: Arbeitsergebnisse Arbeitsgruppe 1	20
Abbildung 19: Analyse und Maßnahmenvorschläge Arbeitsgruppe 2.....	21
Abbildung 20: Auflistung der diskutierten Problemfelder Arbeitsgruppe 3.....	22
Abbildung 21: Arbeitsergebnisse Arbeitsgruppe 4.....	23
Abbildung 22: Nahmobilitäts-Wachstumskerne Bahnhof Weiterstadt und Gewerbegebiet Riedbahn	31
Abbildung 23: Bahnhof Weiterstadt als Nahmobilitäts-Wachstumskern in zentraler Lage im Stadtgebiet Weiterstadt (fünf Wegeachsen und Entfernungsradien)	33

Literaturverzeichnis

- Astrid-Lindgren-Schule. (2021). *Schulwegplan der Astrid-Lindgren-Schule Weiterstadt*. Abgerufen am 06. Mai 2022 von Netzwerk „Schule + Mobilität“: https://netzwerk-move.de/wp-content/uploads/2021/02/220202_Schulwegplan-Astrid-Lindgren-Schule_Weiterstadt_web-1.pdf
- Carl-Ulrich-Schule. (2015). *Schulwegplan der Carl-Ulrich-Schule*. Abgerufen am 06. Mai 2022 von Carl-Ulrich-Schule - Grundschule des Landkreis Darmstadt-Dieburg: <http://www.cus-weiterstadt.eu/carl-ulrich-schule/schulwegeplan/>
- DADINA. (2019). *Gemeinsamer Nahverkehrsplan für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg 2019 – 2024*. Darmstadt: Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA).
- Hessisches Ministerium des Innern und für Sport. (2022). *Programm KOMPASS ist hessenweites Erfolgsmodell*. Abgerufen am 06. Mai 2022 von innen.hessen.de: <https://innen.hessen.de/Sicherheit/KOMPASS>
- HMWEVL. (2018). *Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen*. Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL).
- HMWEVW. (2019a). *Nahmobilitätsstrategie für Hessen*. Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW).
- HMWEVW. (2019b). *Rad-Hauptnetz Hessen*. Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW).
- Planungsbüro Radverkehr-Konzept. (2018). *Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg*. Frankfurt am Main: Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg.
- Planungsbüro von Mörner. (2013). *Verkehrsentwicklungsplan 2010/2020 Stadt Weiterstadt (Textband)*. Darmstadt: Stadt Weiterstadt.
- Schloss-Schule Gräfenhausen. (2016). *Schulwegplan*. Abgerufen am 06. Mai 2022 von Schloss-Schule Gräfenhausen: <https://www.schloss-schule-graefenhausen.de/attachments/article/7/2016-SSG-SchulwegPlanMitTempZebrastreifen.pdf>
- Stadt Weiterstadt. (2022a). *Verwaltungsstruktur*. Abgerufen am 06. Mai 2022 von Weiterstadt - wirken wohnen wachsen: https://www.weiterstadt.de/_media/kategorien/verwaltung-service/rathaus/Organigramm_Stadt_Weiterstadt-Stand_1._Maerz_2022.pdf
- Stadt Weiterstadt. (2022b). *Interaktiver Stadtplan*. Abgerufen am 06. Mai 2022 von Weiterstadt - wirken wohnen wachsen: <https://www.weiterstadt.de/wirtschaft-umwelt-verkehr/ueber-weiterstadt/interaktiver-stadtplan/index.php>
- VAR+. (2020). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.
- VAR+. (2021). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.
- VAR+. (2022). *Eigene Darstellung / eigenes Foto*. Darmstadt: Planungsbüro VAR+.

Anlagenverzeichnis

Karten

- Karte 1 – Darstellung der Freitextmeldungen
- Karte 2 – Nahmobilitäts-Wachstumskerne

Anhang

- Anhang 1 – Auswertung Erfassungsbogen „Status quo Nahmobilität und ÖPNV Weiterstadt aus Sicht der Bevölkerung“
- Anhang 2 – Handlungsbedarf resultierend aus der Auswertung des Erfassungsbogens
- Anhang 3 – Protokoll Auftaktgespräch am 10. Februar 2020
- Anhang 4 – Protokoll Fachgutachterliche Ortsbegehung am 2. Juli 2020
- Anhang 5 – Dokumentation Workshop 1 Status quo und Ziele hinsichtlich Nahmobilität am 5. November 2021
- Anhang 6 – Dokumentation Workshop 2 Maßnahmenentwicklung am 25. März 2022
- Anhang 7 – Dokumentation Abstimmung Nahmobilitätsplan am 28. April 2022
- Anhang 8 – Maßnahmensteckbriefe