



Arbeitsgruppe 1
Gehwege Darmstädter Straße

Zu Beginn der Gruppenarbeit wurden der aktuelle Zustand der Darmstädter Straße analysiert und Ziele für die Zukunft festgelegt. Während der Gruppenarbeit hat sich die Gruppe auf den zentralen Teil der Darmstädter Straße (Bereich Medienschiff) konzentriert, welcher auch den Ortskern der Stadt bildet.

Generell herrschte großer Konsens zu den Anmerkungen, die zu Zustand und Zielen niedergeschrieben wurden.

Zustand	Ziele
<ul style="list-style-type: none"> - zu hohe Geschwindigkeiten - Tempolimit (im östlichen Teil) von aktuell 50 km/h ist zu hoch - Gehwegparken - schlechte Aufenthaltsqualität - zu viel Durchgangsverkehr - schlecht für Kinder - viele Elterntaxis 	<ul style="list-style-type: none"> - nur noch Zielverkehr - Begegnungszone - Stelle für Elterntaxis - urbanes Lebensgefühl, Aufenthaltsqualität - Durchgangsverkehr soll auf der B42 bleiben - weniger Elterntaxis (stattdessen z.B. einen Schulbus) - niedrigeres Tempo (z.B. mit Parkflächen zur Verkehrsberuhigung) - Parkplätze ggf. nur für Menschen mit Behinderungen und Lieferverkehr - weniger LKW - bessere Bedingungen für Menschen mit Behinderungen, Kinder; überall sollte der Gehweg mindestens 2,5 m breit sein - Bus beschleunigen - Klimaschutz

Die Darmstädter Straße wird von den Teilnehmern als ein unangenehmer Ort wahrgenommen, an dem die Verkehrsbelastung und die gefahrenen Geschwindigkeiten zu hoch sind. Stattdessen wünschen sie sich einen ruhigen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität, der dem Zentrum einer Stadt gerecht wird. Die Teilnehmer waren sich dabei sehr einig darüber, den Autoverkehr einzuschränken.

Im weiteren Verlauf wurden mehrere mögliche Interventionen diskutiert.

Modalfilter

Nachdem die Gruppenmitglieder sich unklar darüber waren, wie man die Ziele umsetzen könnte, wurde vorgeschlagen, einen Modalfilter einzurichten. Dieser würde den Autoverkehr stoppen, jedoch andere Verkehrsarten, also den Fuß-, Rad- und Busverkehr passieren lassen.



Dazu könnten z.B. versenkbare Poller eingesetzt werden. Eine genaue Position wurde nicht besprochen.

Die Idee erzeugte Interesse, da sie als sichere Möglichkeit gesehen wurde, den Durchgangsverkehr auf der Straße zu verhindern. Jedoch wiesen die Teilnehmer darauf hin, dass dadurch für die direkten Anwohnenden ein Umstand entstehen könnte.

Ausbau B42

Die Teilnehmer gingen davon aus, dass ein wesentlicher Teil des Verkehrsaufkommens in der Darmstädter Straße dadurch zustande kommt, dass Menschen den Stau auf der B42 umfahren, z.B. auf dem Weg von der Riedbahn nach Braunshardt.

Als Lösung wurde vorgeschlagen, die B42 zu verbreitern oder die Knotenpunkte zu ertüchtigen. Dadurch könne ggf. ein Stau vermieden werden, wodurch es unattraktiv wäre, durch die Kernstadt zu fahren.

Verkehrslenkung

Es wurde als Vorschlag hervorgebracht, den Verkehr bereits an den Einfahrten zur Darmstädter Straße umzulenken. Wie genau das geschehen sollte, wurde nicht besprochen.

Es wurde abgelehnt, dass man den bestehenden Verkehr einfach auf die Nebenstraßen verlagert.

Visuelle Verkehrsberuhigung

Es wurde darauf hingewiesen, dass man Verkehr auch beruhigen könnte, in dem man den Straßenraum visuell umgestaltet. Man könnte etwa die strikte Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn aufheben, z.B. in dem man die gleichen Materialien verwendet.

Fußgängerzone

In der weiteren Diskussion wurde vorgeschlagen eine Fußgängerzone einzurichten, welche für den Bus- und Radverkehr freigegeben wäre. Als möglicher Bereich für die Fußgängerzone zeichnete sich vor allem der Abschnitt von der Kirchenstraße bis zum Darmstädter Hof (Liebfrauenstraße) ab.

Als Kritikpunkte wurde genannt, dass der Bus dadurch ggf. verlangsamt werden könnte. Es wurde darauf hingewiesen, dass sowohl in der Darmstädter und Mainzer Innenstadt als auch am Darmstädter und Mainzer Hauptbahnhof Fußgängerzonen bestehen, welche auch von Bussen und Straßenbahnen als Durchfahrt genutzt werden.

Als weiterer Punkt wurde der Parkplatz am Medienschiiff genannt, welcher weiterhin für Autos zugänglich sein sollte. Der Vorschlag, den Parkplatz von hinten, also über die Kreuzstraße anzubinden wurde eher abgelehnt, da man die Kreuzstraße als Fahrradstraße sieht, in der möglichst wenige Autos fahren sollen.

Elterntaxi Haltestellen

Schülerinnen und Schüler der Carl-Ulrich-Schule werden regelmäßig per „Elterntaxi“ gebracht und geholt. Dadurch entsteht auch ein Teil der Verkehrsbelastung, die dann wieder eine Gefahr für die Kinder darstellen kann.

Als Lösung wurden Elternhaltestellen vorgeschlagen, an welcher die Kinder geordnet aus dem Auto gelassen werden können. Die Teilnehmer gingen jedoch davon aus, dass die Eltern diese Haltestellen nicht annehmen würden, wenn sie nicht dazu gezwungen wären.

Fahrradständer

Zum Ende der Gruppenarbeit wünschten sich die Teilnehmer bessere Fahrradabstellanlagen. Insbesondere wurde vorgeschlagen, Autoparkplätze in Fahrradabstellplätze umzuwandeln. Dieser Vorschlag wurde auch in Arbeitsgruppe 4 vorgebracht. Auch am Carsharing Auto am Medienschiiff könnten Fahrradabstellanlagen entstehen, um eine Mobilitätszentrale zu bilden. Fahrradstellplätze sollen dabei nicht nur den Menschen nutzen, welche bereits heute schon mit dem Fahrrad fahren, sondern auch dazu anregen, vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen.

Die Ergebnisse der Gruppenarbeit wurden auf Flip-Charts gesammelt und anschließend allen Teilnehmern des Mobilitätscheck vorgestellt

Vorschläge für Workshop 2

Für Workshop 2 sollten mehr Skizzen für Lösungen erstellt werden, für welche die Teilnehmer dann Vor- und Nachteile sammeln und sonstige Anmerkungen machen können. Auch können dort weitere Vorschläge gesammelt werden.

Es sollte dabei vermieden werden, dass Teilnehmer „wählen“, da eine Bürgerbeteiligung nicht den Anschein erwecken sollte, direkt Entscheidungen zu treffen. Außerdem könnte von den Teilnehmern Lösungen bevorzugt werden, die in der Realität nicht umgesetzt 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 mehrere Varianten
- Modalfilter, in mehreren Varianten
- ggf. Einbahnstraßensysteme
- Rechts-vor-Links Regelung
- Ausbau B42
- mögliche Positionen Elternhaltestellen

Arbeitsgruppe 2 Vernetzung der Stadtteile zu Fuß

In der Arbeitsgruppe zwei wurden mögliche Fußverkehrs-Verbindungen der einzelnen Stadtteile in der Stadt Weiterstadt identifiziert und diskutiert.

Grundlage dabei bildete ein vom Planungsbüro VAR+ erstellter Übersichtsplan der Stadtteile Schneppenhausen, Gräfenhausen, Braunshardt und Weiterstadt Bahnhof mit bereits ersten möglichen Wegeverbindungen. Die vorgeschlagenen Wegeverbindungen dienten als erster Einstieg in die Thematik und Anreiz für weitere Ideen.

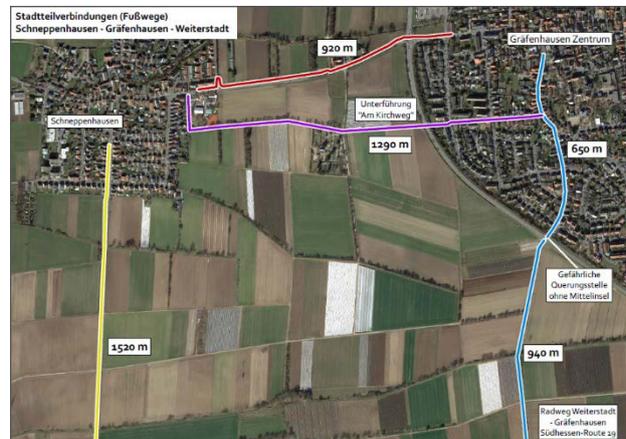


Abbildung 1 - Ausschnitt des Übersichtsplans

Auf Basis des Übersichtsplans fand ein konstruktiver Austausch der Beteiligten statt, indem die vorhandenen Wegeverbindungen diskutiert und Gefahrenpunkte identifiziert wurden. Darüber hinaus wurden weitere Wegeverbindungen der benachbarten Stadtteile erörtert. Abschließend fand ein Austausch über mögliche Schulwege statt.

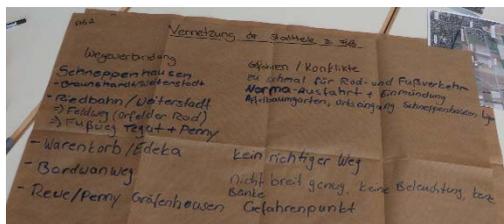


Abbildung 2 - Mitschrift der Diskussion

Die gesammelten Punkte sind tabellarisch vor Ort festgehalten und anschließend allen Teilnehmenden des Mobilitätscheck vorgestellt worden. Im Rahmen der abschließenden Vorstellung wurden die Tabellen um weitere Anregungen ergänzt.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sind auf Seite 2 in Tabelle 1 zusammengefasst.

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



Tabelle 1 - Mögliche Verbindungen zur Vernetzung der Stadtteile und ihre Gefahren

Wegeverbindung	Gefahrenpunkte / Konflikte	Anreize / Fragen / Informationen
Schneppenhausen		
- Braunschardt / Weiterstadt (K165)	<ul style="list-style-type: none"> ○ zu schmal für Rad- und Fußverkehr ○ fehlende Beleuchtung ○ Norma-Ausfahrt & Einmündung ○ Apfelbaumgarten ○ Ortseingang Schneppenhausen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ggf. als Schulweg nutzbar ➤ Norma-Ausfahrt: unübersichtlich für alle Verkehrsteilnehmer ➤ Ortseingang Schneppenhausen: irreführende, „falsche“ Insel
- Riedbahn / Weiterstadt <ul style="list-style-type: none"> ○ Feldweg (Orfelder Rod) ○ Fußweg Tegut / Penny 		
Weiterstadt		
- Warenkorb / Edeka		➤ kein richtiger Weg
- Bordwandweg	<ul style="list-style-type: none"> ○ nicht breit genug ○ keine Beleuchtung ○ keine Bänke 	➤ Trennung von Fuß- und Radverkehr möglich?
Gräfenhausen		
- Rewe / Penny	○ Einfahrt	
- Ortsausgang Gräfenhausen / L3113 / Darmstädter Landstraße		
- Gräfenhausen / Schneppenhausen	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nickelsmühle ○ Ortseingang Schneppenhausen 	➤ Ortseingang Schneppenhausen fehlender Übergang / Weiterführung des Rad-/Fußweges
- Gräfenhausen / Weiterstadt <ul style="list-style-type: none"> ○ über Schleifweg und ○ über Hinterweg Richtung Bahnhof; ○ über Gräfenhäuser Weg Richtung Zentrum 	○ Querungsstelle über L 3113	➤ Im Norden ist der Radweg zusammen mit Gräfenhäuser Weg als Schulweg ggf. nutzbar.

Im Rahmen der Diskussion kamen zudem weitere Anregungen von Seiten der Beteiligten zum allgemeinen aktuellen Zustand von Fußwegen. Hierbei wurden auch bereits erste Maßnahmen und Wünsche geäußert.

Die gesammelten Informationen sind in Tabelle 2 zusammengestellt.

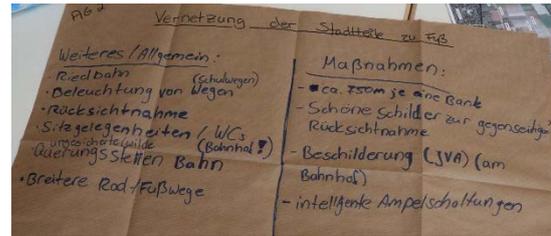


Abbildung 3 - Weitere festgehaltene Punkte

Tabelle 2 - Allgemeine Anregungen zum derzeitigen Zustand der Fußwege

Allgemeine Punkte zu Fußwegen	Anregungen / Anmerkungen	Mögl. Maßnahmen / Wünsche
Riedbahn		
Beleuchtung von Wegen insb. Schulwegen	<ul style="list-style-type: none"> o mangelhaft da kaum vorhanden → Gefahr, Einschränkung des Sicherheitsgefühls 	
Rücksichtnahme	<ul style="list-style-type: none"> o fehlend zw. allen Verkehrsteilnehmern 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ „Schöne“ Schilder und/oder Piktogramme zur gegenseitigen Rücksichtnahme
Sitzgelegenheiten / WCs	<ul style="list-style-type: none"> o nicht vorhanden o insb. am Bahnhof ein großes Ärgernis 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ca. alle 750 m eine Sitzgelegenheit für Ältere und eingeschränkte Personen ➤ eine öffentliche Toilette am Bahnhof
Querungsstellen Bahn	<ul style="list-style-type: none"> o teils ungesicherte / wilde Übergänge → Gefahr 	
Breite von Rad- / Fußwegen	<ul style="list-style-type: none"> o derzeit oft zu schmal 	
Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> o fehlende Ausschilderung von zentralen Zielen o v.a. am Bahnhof fehlende Orientierung für „Besucher“ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschilderung von z.B. der JVA in Weiterstadt ➤ Beschilderung zur nächsten Bushaltestelle
Querung von Kreuzungen für Rad- / Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> o lange Wartezeiten durch u.a. LSA mit Anfragetastern 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intelligente Ampelschaltungen



Zusammenfassung der Handlungserfordernisse

- Konflikte zwischen Fuß-, Rad- und landwirtschaftlichem Verkehr reduzieren
- Begleitende Markierungen
- Ausweichtaschen für Begegnungen mit großen landwirtschaftlichen Fahrzeugen
- Beleuchtung verbessern
- Gefährdungspotenzial an Querungsstellen der B42, Landes- und Kreisstraßen beseitigen

Ziel: Konkrete Schulwege zwischen den Stadtteilen definieren und den Forderungen der Regelwerke gemäß ertüchtigen



Arbeitsgruppe 3 – Vernetzung der Stadtteile per Bus / ÖPNV / Stadtbus / Anruflinientaxi

In Arbeitsgruppe 3 wurden Stärken und Schwächen der vorhandenen Bus- und S-Bahnverbindungen sowie Bedarfe der Anwesenden bzw. der Personengruppen, die sie vertreten, gesammelt und diskutiert. Herr Froese von der DADINA war dabei ein kompetenter Partner, er erklärte die Funktionsweise des On-Demand-Shuttle DadiLiner, der ab 2022, voraussichtlich August, das ÖPNV-Angebot im Landkreis Darmstadt-Dieburg ergänzen soll.

Tabelle 1 - Problempunkte zum Thema ÖPNV und Lösungsansätze

Örtlichkeit bzw. Nennung	Problem	Lösungsidee
Verbesserung der Tangentialverbindungen	Will man von Weiterstadt nach Griesheim, Arheilgen oder Wixhausen, muss bislang über Darmstadt gefahren werden.	On-Demand-Shuttle, DadiLiner 2022
Verbindungen nach Büttelborn und Griesheim verbessern	keine direkte Verbindung vorhanden	On-Demand-Shuttle, DadiLiner ab 2022 für Verbindung mit Griesheim voraussichtlich einsetzbar, für Verbindung mit Büttelborn wird auf das bestehende Linienbusangebot verwiesen, WE2 Ortsteil Worfelden, WE4 Kernort, On-Demand-Shuttle wird nicht in den Nachbarkreis GG verkehren können ¹
Verbindungen nach Arheilgen und Wixhausen verbessern	keine direkte Verbindung vorhanden	On-Demand-Shuttle, DadiLiner 2022, Andockstationen zum bestehenden ÖPNV bzw. HeinerLiner herstellen
Barrierefreie Nutzung des DadiLiner	Kritik an Mängeln bei der barrierefreien Bestellung von schon in Betrieb befindlichen On-Demand-Shuttle-Systemen, begrenzte Einsatzmöglichkeiten von barrierefrei umgebauten Fahrzeugen	Verbesserungsvorschläge fließen in die Konfigurierung der App für den DadiLiner ein. Nebeneinander von Apps wird zugunsten einer RMV-OnDeMo-App abgelöst im Zuge Projektevaluierung, Erfahrungen zum barrierefreien Umbau von Shuttle-Fahrzeugen werden bei DadiLiner einfließen

¹ Im aktuellen Zuschnitt der Bedienungsgebiete beider Systeme vorerst nicht zu verwirklichen.



Straßenbahn	Machbarkeitsstudie 2018, der Nutzen-Kosten-Faktor muss größer 1 sein	In die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors fließen seit neuestem auch umweltfördernde Kenngrößen ein, gesonderte Eingriffsbewertung
Taktverdichtung	Vor allem in den Randzeiten und 10 bis 15 Uhr sind die Taktlücken groß, bzw. gibt es gar keinen Verkehr mehr	On-Demand-Shuttle, DadiLiner 2022 im Bereich von Weiterstadt mit Stadtteilen
Verknüpfungspunkte	Es müssen Punkte geschaffen werden, wo von HeinerLiner in DadiLiner umgestiegen werden kann.	z.B. Wixhausen Brückengasse oder Bahnhof
Kosten für Straßenbahnbau und -betrieb sollen möglichst genau benannt werden	Weiterstadt muss wissen, was an Kosten auf den Stadthaushalt zukommt	DADINA nennt Bau- und Betriebskosten für Straßenbahn
Verbindung Gräfenhausen – Darmstadt verbessern	bislang Buslinie 751 mit nicht sehr attraktivem Takt	Ab dem 12.12.2021 werden aus der Buslinie 751 die Linien X14 und X15, somit ist Montag bis Freitag ein Halb- und am Wochenende ein Stundentakt gegeben.
Wegeverbindungen zwischen Weiterstadt Bahnhof und Bushaltestellen sichtbar machen	Die Bushaltestelle am Bahnhof Weiterstadt wird nur selten bedient, es sind nur 392 m z.B. bis zur Bushaltestelle Weiterstadt-Braunshardt Dornhecke	<ul style="list-style-type: none"> ○ Weg mindestens 2,5 m breit ○ Beleuchtung ○ kein Gehwegparken ○ Wegweisung ○ Gehwegpiktogramme

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des AG3 bewerten den ÖPNV in Weiterstadt mit gut, wenn von Weiterstadt nach Darmstadt gereist werden soll, aber durchaus verbesserungswürdig außerhalb der Zeiten des Berufsverkehrs und auf den direkten Verbindungen zwischen den Stadtteilen Weiterstadts mit den Nachbarkommunen.

Tabelle 2 - Vertiefungsbereiche für Workshop 2

Vertiefungsbereich	Lösungsvarianten	Zuständigkeit
Verbesserung der Tangentialverbindungen	On-Demand-Shuttle, DadiLiner 2022	DADINA
dichter Bustakt	On-Demand-Shuttle, DadiLiner 2022	DADINA
Straßenbahn	Ob? Wann? Wie teuer?	DADINA
Verknüpfungspunkte	Gestaltung einer Umstiegshaltestelle HeinerLiner / DadiLiner	DADINA mit Stadt Darmstadt und HEAGmobilo
Wegeverbindungen Bahnhof Hallenbad Dornhecke	Atempause-Weg	Stadt Weiterstadt
Bike-Sharing-Stationen an Haltestellen	In Verbindung mit AG 4 Fahrradparken	Stadt Weiterstadt, Fahrradhändler
Mobilitätsstation am Bahnhof	In Verbindung mit AG 4 Fahrradparken	Stadt Weiterstadt, DB Station & Service, DADINA

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. Hallenbad

Kombination ÖPNV mit Gehen mittels Atempause-Weg

Wege zwischen Bahnhof Weiterstadt und bedeutenden Umsteige-Bushaltestellen wie Hallenbad und Weiterstadt, Braunshardt Dornhecke (6 Minuten Gehzeit, 392 Meter Weg laut RMV-APP) so verbessern, dass sie

- gefunden werden,
- ihnen intuitiv gefolgt wird,
- Gehwege mit guten Oberflächen haben,
- eine Gehwegbreite von durchgängig mindestens 2,5 Metern haben,
- 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.



Arbeitsgruppe 4 Fahrradparken

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.

Grundsätzliches zu Fahrradparken:

- 🚲 Fahrradparken ist gegenüber dem Kfz-Parken im Faktor 1:8 flächensparend
- 🚲 an Quell- und Zielpunkten benötigt ein Fahrrad zwei sichere Fahrradabstellanlagen
- 🚲 an Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsmitteln (Mobilitätspunkte)
- 🚲 Bike-Sharing

WO?

- 🚲 Zentrale Haltestellen des ÖPNV
- 🚲 Einzelhandelsstandorte zum Beispiel Darmstädter Straße
- 🚲 Arztpraxen und andere Zielpunkte des Gesundheitswesens
- 🚲 Schulen
- 🚲 Spielplätze
- 🚲 Friedhof
- 🚲 an Stellen, an denen zur Zeit Fahrräder frei geparkt sind

WIE?

- 🚲 Verkehrszeichen 314 StVO Fahrradparken anbringen
- 🚲 Anlehnbügel zu 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

Zusammenfassung der Handlungserfordernisse

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

Kostenansatz für 500 Anlehnbügel: 125.000 Euro

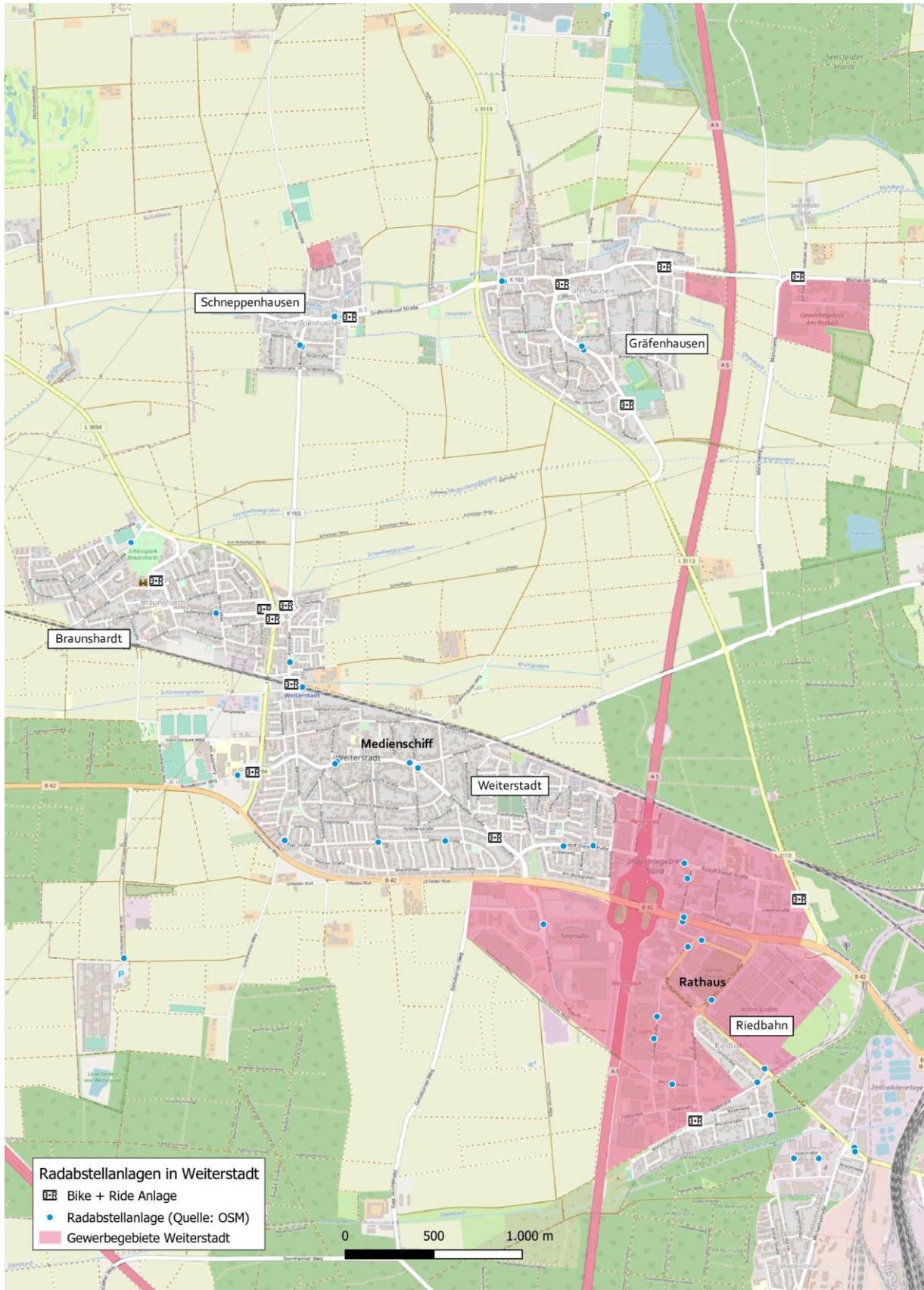


Abbildung 1 Lage der B&R-Anlagen sowie Fahrradabstellanlagen, Kartengrundlage OpenStreetMap Mitwirkende