

Dokumentation Workshop 2 Maßnahmen
Arbeitsgruppe 1
Gehwege Darmstädter Straße

Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe wurden 8 Maßnahmenvorschläge zur Gestaltung der Darmstädter Straße vorgebracht und mit den Teilnehmenden diskutiert. Die Vorschläge wurden auf Basis der im ersten Workshop diskutierten Wünsche und Probleme entwickelt.

Maßnahmenvorschlag 1
Tempo 30 in der gesamten Darmstädter Straße



Abbildung 1: Übersichtskarte Maßnahmenvorschlag 1, Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Vorschlag

Dieser Vorschlag sieht vor, auch in den restlichen Teilen der Darmstädter Straße und im Büttelborner Weg eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h einzuführen. Es würde damit im Straßenzug von der Kreuzung am Hallenbad (L3094, Büttelborner Weg) bis zur Kreuzung der Darmstädter Straße mit der Rudolf-Diesel-Straße ein Tempolimit von 30 km/h gelten.

Ziel

Der gesamte Straßenzug dient auch als Zuweg zur Innenstadt und zu den Schulen. Diese Maßnahme soll Gehenden und Radfahrenden einen ruhigeren und sichereren Weg zum Stadtkern ermöglichen.

Reaktion

Die Teilnehmer würden dieses Tempolimit eindeutig befürworten. Allerdings zweifelt man daran, ob man es in der Realität umsetzen könnte. Anscheinend wurden geringere Tempolimits bereits geprüft und abgelehnt. Ein Tempolimit stellt eine Einschränkung des fließenden Verkehrs dar, wofür bestimmte Bedingungen erfüllt werden müssen, z.B. eine spezielle Gefahrenlage.

Maßnahmenvorschlag 2 Rechts vor Links



Abbildung 2: Übersichtskarte Maßnahmenvorschlag 2, Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Vorschlag

Dieser Vorschlag sieht vor, an allen Knotenpunkten, im Straßenzug von der Kreuzung am Hallenbad (L3094, Büttelborner Weg) bis zur Kreuzung der Darmstädter Straße mit der Rudolf-Diesel-Straße, Vorfahrtsregelungen zu entfernen. Es würde damit durchgehend die Regel „Rechts vor Links“ gelten.

Ziel

Ähnlich wie Vorschlag 1 soll damit die Geschwindigkeit auf der Darmstädter Straße verringert werden. Die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sollen damit verbessert werden.

Reaktion

Der Vorschlag wurde von den Teilnehmenden abgelehnt. Insbesondere befürchtet man, dass der Linienbusbetrieb verlangsamt würde.

Empfehlung

Der Vorschlag sollte nicht weiter verfolgt werden. Lediglich wenn der zentrale Bereich der Straße weiter beruhigt wird, könnte es nötig werden, dort die Vorfahrtsregelungen zu entfernen (z.B. Verkehrsberuhigter Bereich).

Maßnahmenvorschlag 3 Fußgängerzone in der Innenstadt



Abbildung 3: Übersichtskarte Maßnahmenvorschlag 3, Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Vorschlag

In der Innenstadt wird eine Fußgängerzone eingerichtet. Diese darf mit dem Bus und dem Fahrrad ganztägig durchfahren werden. Die Fußgängerzone bildet somit einen Modalfilter welcher Durchgangsverkehr verhindert. Es wären auch andere Formen von Modalfiltern (Einfahrtsverbot, versenkbare Poller) möglich.

Der Parkplatz Medienschiff wäre weiterhin mit dem Auto erreichbar, was die Ausdehnung der Fußgängerzone einschränken würde. Dazu werden drei Varianten vorgeschlagen.

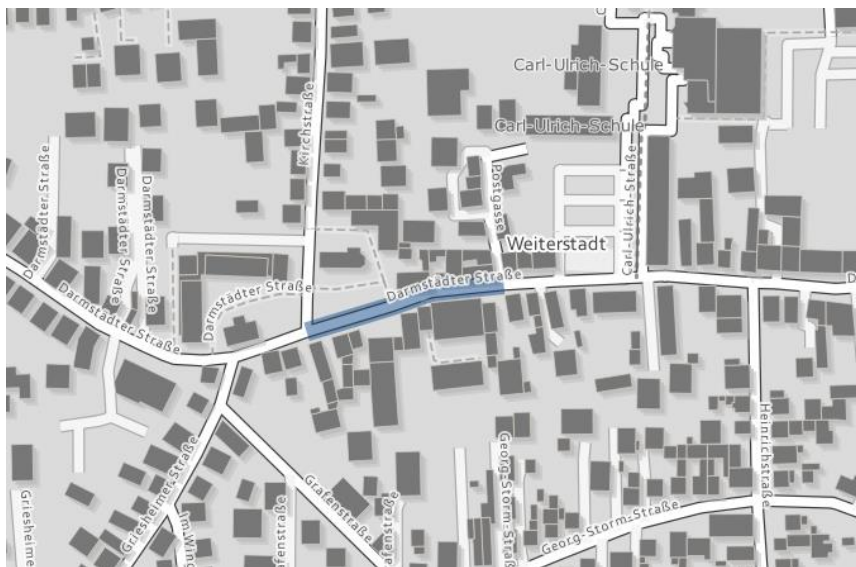


Abbildung 4: Übersichtskarte Maßnahmenvorschlag 3a, Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Typ a: Zufahrt Parkplatz Medienschiff von Osten. Fußgängerzone zwischen Kirchstraße und Poststraße.



Abbildung 5: Übersichtskarte Maßnahmenvorschlag 3b, Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Typ b: Zufahrt Parkplatz Medienschiff von Westen. Fußgängerzone zwischen Medienschiff und Liebfrauenstraße (oder ein Teil davon)

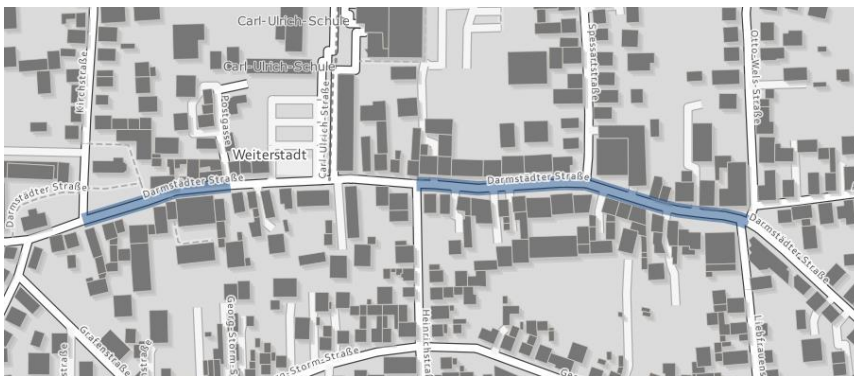


Abbildung 6: Übersichtskarte Maßnahmenvorschlag 3c, Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Typ c: Zufahrt Parkplatz Medienschiff durch Heinrichstraße. Zwei Fußgängerzonen. Zum einen zwischen Kirchstraße und Poststraße. Zum anderen zwischen Heinrichstraße und Liebfrauenstraße.

Ziel

Durch die Darmstädter Straße soll es kein Durchgangsverkehr mehr geben. Lediglich der Parkplatz am Medienschiff kann, wenn auch mit gewissem Umstand, mit dem Auto erreicht werden. Es soll ein attraktiver Aufenthaltsbereich entstehen. Die Innenstadt soll Begegnungsort für alle Weiterstädter/-innen werden. Der Einkaufsstandort Innenstadt soll gestärkt werden, womit auch mehr Zufallsbegegnungen entstehen. Die Stadt soll ein identitätsstiftendes Zentrum erhalten.



Reaktion

Die Teilnehmenden stehen dem Vorschlag durchaus offen gegenüber. Sie erwarten bei diesem Vorschlag jedoch große Widerstände der Bevölkerung.

Als weiterer Vorschlag wurde eine Zufahrt zum Parkplatz Medienschiiff aus Richtung Kreuzstraße vorgebracht. Dies könnte allerdings die Kreuzstraße, als Fahrradstraße und Schulweg, stören.

Bei Vorschlag c, wobei man den Parkplatz Medienschiiff nur durch die Heinrichstraße erreicht könnte, wurde als kritisch angesehen, da die Heinrichstraße recht schmal ist. Es wurde angemerkt, dass in diesem Fall nicht der gesamte Durchgangsverkehr auf der Heinrichstraße verlaufen würde, sondern nur der Verkehr zum Parkplatz Medienschiiff.

Es wurde angemerkt, dass es Ausnahmeregelungen auch für Anwohnende geben soll, welche auf ihrem Grund einen Parkplatz anfahren möchten. Auch ein On-Demand-Shuttle oder Taxis sollte in die Fußgängerzone einfahren dürfen.

Maßnahmenvorschlag 4 Verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) in der Innenstadt



Abbildung 7: Übersichtskarte Maßnahmenvorschlag 4, Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Vorschlag

In der Innenstadt, zwischen Kirchstraße und Liebfrauenstraße, wird ein Verkehrsberuhigter Bereich, umgangssprachlich Spielstraße genannt, eingerichtet. Fahrzeuge dürfen nur noch mit Schrittgeschwindigkeit fahren und Fußgehende dürfen die gesamte Breite der Straße nutzen, solange sie den Fahrzeugverkehr nicht behindern. Durch Hindernisse werden Schikanen erstellt, welche den einfahrenden Verkehr abbremsen sollen. Auch die Parkplätze könnten umverlegt werden, um Schikanen zu bilden.

Ziel

Die gefahrenen Geschwindigkeiten sollen verringert werden. Das Queren der Straße soll einfacher möglich werden. Fußgehende sollen die Straße „einnehmen“.

Reaktion

Die Teilnehmenden bezweifeln, dass sich Autofahrende tatsächlich an das Tempolimit halten würden und das der gewünschte Aufenthaltscharakter entstünde. Der Charakter der Straße als zentrale Durchgangsstraße lädt dazu ein, die Straße auch zügig zu durchfahren.

Der Bus könnte durch diese Regelung ggf. zu stark verlangsamt werden.

Maßnahmenvorschlag 5

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) in der Innenstadt



Abbildung 8: Übersichtskarte Maßnahmenvorschlag 5, Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Vorschlag

In der Innenstadt, zwischen Kirchstraße und Liebfrauenstraße wird ein Tempolimit von 20 km/h eingeführt.

Ziel

Die gefahrenen Geschwindigkeiten sollen verringert werden. Das Queren der Straße soll einfacher möglich werden.

Reaktion

Die Teilnehmer weisen darauf hin, dass solch eine Regelung bereits zur Diskussion stand. Ein Vorschlag dazu, vom Darmstädter Hof bis zum Wilhelm-Leuschner-Platz, wurde angelehnt.

Ggf. könnte die Tempo 20 Regelung sogar bis zur Bahnhofstraße ausgedehnt werden.

Es sei nicht möglich eine Tempo-20-Zone umsetzen zu können, ohne die Fußgängerampel am Medienschiff zu entfernen. Diese sei aber wichtig, um den Schulweg zu sichern.

Generell steht die Gruppe einer Tempo-20-Regelung sehr positiv gegenüber, jedoch möchte sie die Fußgängerampel beibehalten.

Die Darmstädter Straße wurde an zwei Stellen niveaugleich ausgebaut. Dafür gab es vom Land Hessen Förderprogramme im Jahr 2017.

Ggf. zieht die Carl-Ulrich-Schule um, dann wäre eine Ampel zur Sicherung des Schulweges dort nicht mehr nötig. Dies sei aber erst für das Jahr 2029 angedacht.

Empfehlung

In der Straßenverkehrsordnung findet sich eine Regel¹, welche besagt, dass sich Tempo-30-Zonen nicht auf mit Lichtzeichen geregelten Straßen erstrecken dürfen. Ausgenommen sind Anlagen, welche vor dem 1. November 2000 errichtet wurden. Die Regel, welche Zonen-Tempolimits unter 30 km/h ermöglicht², scheint sich implizit auch auf diese Regelung zu beziehen.

Man könnte, anstatt einer Zonenanordnung, ein streckenbezogenes Tempolimit von 20 km/h prüfen. Ohnehin soll wegen des Linienbusbetriebes weiterhin Vorfahrt gelten und sich die Tempo-20-Regelung nur auf den Geschäftsbereich erstrecken, welcher sich nicht wesentlich auf andere Straßen, abseits der Darmstädter Straße, erstreckt. Eine Zonenregelung würde suggerieren, dass sie sich auch auf andere Straßen erstreckt und dass „Rechts-vor-Links“ gelte.

Für ein Tempolimit von 20 km/h gelten jedoch anscheinend nicht die Ausnahmetatbestände³, welche eine Anordnung vereinfachen würden, so wie sie für ein Tempolimit von 30 km/h oder einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) gelten. Somit müsste eine besondere Gefahrenlage dargelegt werden⁴.

Man sollte auch bedenken, dass ein niedrigeres Tempolimit nicht im angedachten Maße die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten verändern muss. Es könnte also sein, dass ohne besondere Kontrollen, die gefahrenen Geschwindigkeiten sich nicht wie gewünscht verändern. Die Fahrzeit auf der Darmstädter Straße würde sich, auch wenn das Tempolimit eingehalten wird, nicht wesentlich verändern, da es sich nur um einen kurzen Bereich handelt. Somit hätte ein niedrigeres Tempolimit in diesem Bereich vielleicht keine spürbaren Auswirkungen auf die Menge des Autoverkehrs.

¹ § 45 Absatz 1c Satz 3 Straßenverkehrsordnung

² § 45 Absatz 1d Straßenverkehrsordnung

³ § 45 Absatz 9 Satz 4 Straßenverkehrsordnung

⁴ § 45 Absatz 9 Satz 3 Straßenverkehrsordnung

Maßnahmenvorschlag 6 Parkplätze umwandeln

Vorschlag

Ein Teil der Parkplätze in der Darmstädter Straße und am Medienschiff wird zu:

- Schwerbehindertenparkplätzen,
- Ladezonen,
- Car-Sharing-Plätzen oder
- Fahrradabstellbereichen
- Ladestationen für Elektrofahrzeuge

Die verbleibenden Parkplätze werden nicht mehr kostenfrei angeboten.

Ziel

Es soll schwerer werden, das Auto in der Innenstadt zu parken. Das Auto soll für den Weg in die Innenstadt weniger genutzt werden. Der Zugang von Mobilitätseingeschränkten und auch vom Lieferverkehr soll nicht erschwert werden. Das Abstellen von Fahrrädern soll überall möglich sein, ohne Gehende zu behindern. Car-Sharing Fahrzeuge sollen es erleichtern, auf ein privates Auto zu verzichten.

Reaktion

Kurzzeitparken, Lieferzonen, Parkverbote und Parkraumbewirtschaftung werden als sinnvolle Maßnahmen empfunden. Die Parkplätze am Medienschiff sollen beibehalten werden. Wenn Parkplätze entfernt werden, dann eher an der Straße.

Autos sollen nicht mehr auf dem Gehweg parken dürfen, wenn dann sollen sie eher auf der Fahrbahn parken/halten. Insbesondere soll überall mindestens ein 2,5 m breiter Bereich für Gehende frei bleiben.

Es soll weiterhin möglich sein, Kranke zu bringen und zu holen. Der ruhende Verkehr soll besser überwacht werden, Falschparken wird zu sehr geduldet. Mit dem Fahrrad soll man in der Nähe der Geschäfte parken können.

Empfehlung

Es sollte geprüft werden, ob im Kernbereich (Darmstädter Straße zwischen Kirchstraße und Arheilger Straße, Parkplatz Medienschiff, Spessartstraße und Heinrichstraße zwischen Darmstädter- und Georg-Storm-Straße) eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden kann. Wenn nötig wird auch eine „Brötchentaste“ eingeführt, welche ein Parken von 15 min kostenfrei erlaubt.

Die Parkplätze auf der Darmstädter Straße, zwischen Kirchstraße und Arheilger Straße werden umgewandelt in Fahrradabstellflächen und Ladezonen (eingeschränktes Halteverbot).

Personen mit blauem oder orangenen Behindertenparkausweis genießen gewisse Privilegien⁵. So können sie in Bereichen mit eingeschränktem Halteverbot bis zu drei Stunden parken. Außerdem können sie bei Parkscheinautomaten ohne Gebühr und unbegrenzt lange parken. Die Vorschläge sollten für Menschen mit Behinderungen also keine negativen Auswirkungen haben.

⁵ <https://www.vdk.de/deutschland/pages/themen/behinderung/9229/behindertenparkplaetze?dsc=ok>

Maßnahmenvorschlag 7 Ausbau B42

Vorschlag

Die B42 wird ertüchtigt. Zum Beispiel durch den Ausbau des Knotenpunktes B42/L3094.

Ziel

Der Durchgangsverkehr von Darmstadt in Richtung Braunshardt nutzt nicht mehr die Darmstädter Straße, sondern umfährt die Kernstadt.

Reaktion

Die Teilnehmer bringen zum Ausdruck, dass sie nicht einen durchgängigen vierstreifigen Ausbau der B42 wünschen, was außerdem unrealistisch wäre. Vielmehr stellen sie sich eine Ertüchtigung der Knotenpunkte vor. Insbesondere der Kreuzungen B42 mit L3094 und B42 mit Heinrichstraße, aber ggf. auch der Kreuzung am Hallenbad (L3094, Büttelborner Weg).

Dazu könnten ggf. im Bereich der Ampelanlagen weitere Fahrspuren hinzukommen, welche es ermöglichen könnten, mehr Fahrzeuge pro Grünphase abzuwickeln. Generell soll es mehr Motivation dazu geben, die Weiterstädter Kernstadt zu umfahren.

Es wurde angemerkt, dass leistungsfähigere Kreuzungen auch das Autofahren attraktiver gestalten könnten.

Maßnahmenvorschlag 8

Modalfilter an den Eingängen zur Innenstadt



Abbildung 9: Übersichtskarte Maßnahmenvorschlag 8, Hintergrundkarte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Vorschlag

Westlich und östlich der Innenstadt werden Modalfilter auf der Darmstädter Straße eingerichtet. Fahrräder und Busse dürfen den Filter passieren. Der „motorisierte Individualverkehr“, aber auch der LKW-Verkehr muss einen anderen, weniger direkten Weg nehmen. Dazu muss ein Block umfahren werden. Die Zufahrt zum Medienschip bleibt aus allen Richtungen möglich, ist jedoch mit einem leichten Umweg verbunden.

Modalfilter 1 zwischen Bahnhofstraße und Griesheimer Straße

Modalfilter 2 zwischen Liebfrauenstraße und Heinrich-Rühl-Straße.

Typ A: Einfahrtsverbot in beide Richtungen. Ggf. versenkbare Poller.

Typ B: Einfahrtsverbot in eine Richtung, unechte Einbahnstraße

Ziel

Die Darmstädter Straße soll für den Durchgangsverkehr komplett unattraktiv werden. Dadurch geringere Verkehrsbelastung auf der Darmstädter Straße und geringere Autonutzung für Fahrten in der Kernstadt. Allerdings wäre es weiterhin möglich, den Kernbereich mit dem Auto zu erreichen.

Reaktion

Der Vorschlag kritisch aufgenommen. Insbesondere, den Modalfilter nur mit Schildern zu gestalten, wäre nicht wirkungsvoll genug. Insbesondere eine „Anlieger frei“ Regelung wäre schwer zu kontrollieren.

Weitere Anmerkungen

Radanbindung Riedbahn

Die Fachgeschäfte an der Riedbahn sind mit dem Fahrrad nur schwer zu erreichen, insbesondere im Dunkeln.

Verkehrslenkende Maßnahmen an Zufahrten zur Innenstadt

Von einem Teilnehmer wurde gewünscht, verkehrslenkende Maßnahmen an den Zufahrten zur Darmstädter Straße einzurichten:

- „Segmüller Kreuzung“ (B42, Im Rödling, Darmstädter Straße)
- Kreuzung am Hallenbad (L3094, Büttelborner Weg)
- Kreuzung Bahnhofstraße, Büttelborner Weg, Darmstädter Straße
- Kreuzung Lagerstraße, Rudolf-Diesel-Straße

Eine genaue Umsetzungsmöglichkeit wurde nicht vorgeschlagen.

Radverkehrsführung Darmstädter Straße im Bereich Segmüller-Kreuzung

Die Radverkehrsführung an der Darmstädter Straße, von der Kreuzung mit der Rudolf-Diesel-Straße in Richtung Segmüller sei nicht durchgängig und verwirrend. Insbesondere fehle an einer Stelle ein Signal mit Fahrradpiktogramm. An einer anderen Stelle würden Radfahrende nur über für Radverkehr freigegebenen Gehwege geführt.

Rudolf-Diesel-Straße

Auch auf der Rudolf-Diesel-Straße sollte das Tempolimit von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt werden. Außerdem könnte ein Verbot, Fahrradfahrende zu überholen, ausgesprochen werden.



Abbildung 10: Zeichen 277.1, Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen

Flächengerechtigkeit Fahrrad

Es wurde kritisiert, dass dem Fahrrad, im Sinne einer Flächenverteilung proportional zur Nutzung, zu wenig Fläche eingeräumt wird.

Zebrastreifen

Der Zebrastreifen im Bereich Friedhofsweg werde von Autofahrenden nicht akzeptiert. Generell werden Zebrastreifen hierzulande nicht so sehr akzeptiert wie in Frankreich oder Italien. Fahrbahnschwellen zur Temporeduktion würden ein Hindernis für Rettungsfahrzeuge darstellen.



Shared-Space

Es wurde der Wunsch nach einer Shared-Space Lösung geäußert. In diesem Fall sollen alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt den Straßenraum nutzen. Es wurde angemerkt, dass dann auch kein Schutzraum für Fußgehende mehr vorhanden ist. Der Vorschlag, der dem am nächsten kommt, ist Maßnahmenvorschlag 4 (Verkehrsberuhigter Bereich).

Elterntaxis

Um Schüler/-innen für die Carl-Ulrich-Straße zu bringen und zu holen, halten die Elterntaxis oftmals auf dem Parkplatz Medienschiff. Dieses Verhalten wird von den Teilnehmenden teilweise als nötig angesehen, da die Fuß- und Radverbindung in die Stadtteile, insbesondere Riedbahn, für die Schüler/-innen als nicht zumutbar angesehen wird.

Es wurde angemerkt, dass man die Elterntaxis auf die Kreuzstraße lenken könnte, allerdings würde man dort die Fahrradstraße stören, welche ebenfalls als wichtiger Schulweg gilt.

Querung B42

Die Querung der B42 zu Fuß- und Rad ist nicht überall möglich und häufig beschwerlich. Die Kreuzung der B42 mit der Heinrichstraße wird oft zugeparkt und ist daher nur schwer zu nutzen, insbesondere zur Zeit der Spargelverkaufs. Im Bereich „Im Wingertsberg“ wird die B42 oft ungesichert von Fußgehenden gequert.

Fazit

Generell besteht bei den Teilnehmenden ein großer Wunsch danach, in der Darmstädter Straße die Aufenthaltsqualität und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Allerdings werden rechtliche Rahmenbedingungen als Hindernisse wahrgenommen, um etwa niedrige Tempolimits einzuführen. Für weiterreichende Maßnahmen, wie etwa eine Fußgängerzone, werden große Widerstände erwartet.

Arbeitsgruppe 2 Vernetzung der Stadtteile zu Fuß

In der Arbeitsgruppe 2 wurden mögliche Fußverkehrs-Verbindungen der einzelnen Stadtteile in der Stadt Weiterstadt thematisiert.

Aufbauend auf den bei Workshop 1 identifizierten Fußverkehrs-Verbindungen wurden im Workshop 2 mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Erhöhung der Verkehrssicherheit diskutiert. Dabei wurden die Ergebnisse des ersten Workshops auch nochmals von den jeweiligen Projektleitern zum Beginn des Workshops erläutert sowie ein mögliches Maßnahmenspektrum aufgezeigt.

In der Arbeitsgruppe 2 wurde sich der Thematik erneut anhand der Karte, die bereits im ersten Workshop als Grundlage für die Diskussion diente, genähert.

Auf Basis der Ergebnisse des Workshops 1 und mittels des Übersichtsplans (Abb. 1) fand ein konstruktiver Austausch der Beteiligten statt. Dabei wurde vorab darauf hingewiesen, dass die Maßnahmen den Wünschen der Bevölkerung gerecht werden, zugleich aber auch durchführbar seien sollten. Damit konnte die Maßnahmendiskussion zielgerichtet erfolgen.

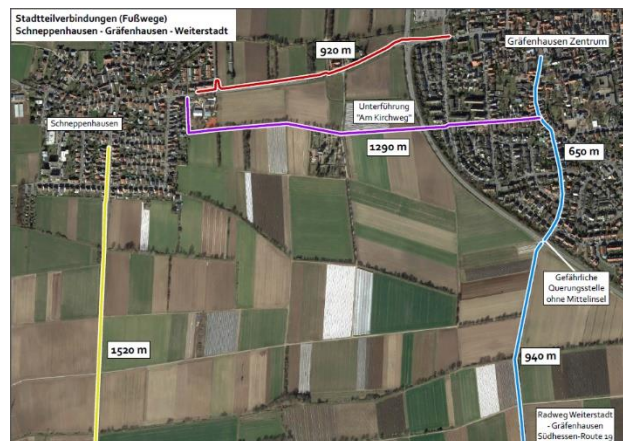


Abbildung 1 - Ausschnitt des Übersichtsplans

Zunächst wurden sich insbesondere den identifizierten Gefahrenpunkte sowie den für die Teilnehmenden wichtigen Verbindungen gewidmet und hierfür mögliche Maßnahmen diskutiert. Aber auch neue Themen und die damit aufkommenden Probleme auf den vorhandenen Wegeverbindungen wurden thematisiert, wie etwa die kommende ICE-Trasse in Weiterstadt. Anschließend wurden die restlichen Konfliktpunkte aus dem ersten Workshop diskutiert.

Wegeverbindung	Maßnahmen
1. Querung / überbrückte Weg	Belastung im VEP? Stellen zeichnerisch via Vorweg Aussicht - Spiegel & Diskussionspunkt (Lichtsignal)
2. Neue Trasse	Kontrollieren Flussverkehr / LKW
3. R165	Fahrradweg einbauen - erhöhter Schutz Umleitung / Barriere - über Weg
4. Dörren	Produktion Pflanzzone / Schilder - Zebrastreifen
5. Grafenhausen - Ferry - Ländchen	FASU - Führung (Hauptabzweig) Hausnummern / Markieren Querungsschilder / Vorfahrt - Reduktion
6. Friedhof	Längen / Spiegel
7. K101 / Herold - Föhre - Straße	Papier / Ampel - weichen nach Süden
8. Dörren / K101 / Straße	Amplatz
9. Bord / Nordweg	Balk / Beladung
10. BfH	Tafelberg
Riedbahn !	Gebirge / Weg → Radweg Verkehrssicherung

Abbildung 2 - Maßnahmen

Die gesammelten Punkte sind vor Ort tabellarisch festgehalten (Abb. 2) und anschließend allen Teilnehmenden des Nahmobilitäts-Checks vorgestellt worden. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe sind auf den folgenden Seiten in Tabelle 1 zusammenfassend dargestellt.

Festzuhalten ist dabei, dass erneut das Thema Riedbahn eine zentrale Rolle spielte und immer wieder zum Gegenstand der Diskussion wurde. Es wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass aufgrund der komplexen Sachlage der Riedbahn diese gezielt außen vorgelassen wurde und nicht Gegenstand des Workshops ist. Die Riedbahn ist für den Fuß- und Radverkehr an vielen Stellen ein Problem und wird gesondert behandelt.

Tabelle 1 – Konflikte und Maßnahmen entlang der Verbindungswege der Stadtteile

Lfd. Nr.	Wegeverbindung	Gefahrenpunkte / Konflikte (Workshop I und Ergänzungen)	Mögliche Maßnahmen / Informationen (Workshop II)
1.	Gräfenhausen / Weiterstadt		
	a. Querung Landstraße (L3113) / Weiterstädter Weg	Ungesicherte Querung (Gefahrenpunkt) ↔ zugleich Schulweg und direkter Weg Richtung Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweis: Querungsstelle ist im VEP* enthalten • Beleuchtungen aufstellen
	b. Fortführung Weiterstädter Weg, Radweg Richtung Weiterstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Landwirtschaftlicher Verkehr - fehlende Beleuchtung 	<ul style="list-style-type: none"> • Schilder, jeweils am Anfang und Ende • ggf. ergänzende Piktogramme auf der Fahrbahn, zur gegenseitigen Rücksichtnahme • Kontrollen • Ausweichbuchten/-taschen
2.	Weiterstadt		
	Neue ICE-Trasse	Möglicher Wegfall des vorhandenen Weges Richtung Gräfenhausen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt des Fahrradweges • Bau einer Unterführung (durch Tiefenlage voraussichtlich nicht möglich) bzw. Brücke
3.	Schneppenhausen		
	Braunshardt / Weiterstadt (K165)	<ul style="list-style-type: none"> - zu schmal für Rad- und Fußverkehr - fehlende Beleuchtung - Ortseingang Schneppenhausen: irreführende, „falsche“ Insel 	<ul style="list-style-type: none"> • Schilder, jeweils am Anfang und Ende • ggf. ergänzende Piktogramme auf der Fahrbahn, zur gegenseitigen Rücksichtnahme • Andocken von Beleuchtungselementen an vorh. Lichtmasten • Insel durch Piktogramm auf Fahrbahn bereits gut strukturiert



Lfd. Nr.	Wegeverbindung	Gefahrenpunkte / Konflikte (Workshop I und Ergänzungen)	Mögliche Maßnahmen / Informationen (Workshop II)
4.	Braunshardt		
		Norma-Ausfahrt & Einmündung, unübersichtlich für alle Verkehrsteilnehmer	<ul style="list-style-type: none"> • Kreisverkehr entsprechend vorh. Musterlösungen (FGSV, Nahmobilität Hessen) gestalten • Klärung und eindeutige Führung des Radverkehrs von der K165 kommend durch den Kreisverkehr
	Gräfenhausen		
5.	Rewe / Penny	<ul style="list-style-type: none"> - Einfahrt - Führung des Radverkehrs auf die Straße 	<ul style="list-style-type: none"> • Querungshilfe vor der Kreuzung mit Westring schaffen (aufgrund des kurzen Straßenabschnitts bis L3113 voraussichtlich nicht möglich) • Verkehrszeichen „Vorsicht Radverkehr“ für den von den Einkaufsmärkten kommenden Kfz-Verkehr
6.	Friedhof	Schlecht einsehbare Kreuzung	Spiegel aufstellen
	Schneppenhausen		
7.	K165 / Heinrich-Heine-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - versetzte LSA**, schlechte Einsicht aufgrund Kurve 	Ampel nach Süden versetzen
	Weiterstadt		
8.	- Warenkorb / Edeka	- kein richtiger Weg	In Campusplanung enthalten
9.	- Bordwandweg	<ul style="list-style-type: none"> - nicht breit genug - keine Beleuchtung - keine Bänke 	Bänke und Beleuchtung aufstellen
10.	Bahnhof	Fehlende Toiletten	Aufstellen von Toiletten

Lfd. Nr.	Wegeverbindung	Gefahrenpunkte / Konflikte (Workshop I und Ergänzungen)	Mögliche Maßnahmen / Informationen (Workshop II)
Ergänzend			
	Ampfelbaumgarten / Bauernhof Lipp	- LSA-Schaltung für Fuß- und Radverkehr mangelhaft / lange Wartezeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der LSA-Schaltung zugunsten Fuß-/Radverkehr (Konflikt: Zentrale Verbindung) • hohes Kfz-Aufkommen würde zu Rückstau führen)
	Gräfenhausen / Schneppenhausen	- Nickelsmühle - Ortseingang Schneppenhausen → fehlender Übergang / Weiterführung des Rad-/Fußweges	Keine nähere Diskussion, da gute Alternative im Süden „Am Kirchweg“ vorhanden ist
	Riedbahn	o Gehaborner Straße	Radweg fortführen (Problem Eigentumsverhältnisse) Verkehrsversuche

* VEP: Verkehrsentwicklungsplan

** LSA: Lichtsignalanlage (Ampel)

Beispiele für entsprechend gestaltete Schilder und Fahrbahnpiktogramme zur gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden:



Abbildung 3 – Verkehrszeichen, Quelle: <https://www.fnp.de/lokales/wetteraukreis/bad-vilbel-ort112595/ruecksicht-statt-eskalation-1-10606670.html>



Abbildung 4 – Fahrbahnpiktogramme, Quelle: <https://www.bingen.de/stadt/news/alle-pressemitteilungen/d-ruecksicht-macht-wege-breit-1662055253>

Im Rahmen der abschließenden Vorstellung der Ergebnisse im Plenum wurde von einem Teilnehmenden angemerkt, dass im Süden Gräfenhausens (Darmstädter Landstraße) ein etwa 200 m langer Fuß-/Radweg von der Feuerwehr zur L3113 bzw. zum landwirtschaftlichen Weg/Radweg über die Autobahnbrücke zum Münchweg fehlt.

Arbeitsgruppe 3 Vernetzung der Stadtteile mittels ÖPNV

Die Arbeitsgruppe 3 der beiden Workshops zum Nahmobilitäts-Check Weiterstadt beschäftigte sich mit Möglichkeiten zur Verbesserung der Vernetzung der Stadtteile Weiterstadt mit Hilfe des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

In Workshop 2 wurde ein Maßnahmenpektrum aufgezeigt, das Abhilfe zu den in Workshop 1 genannten Mängeln schaffen kann. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wie Verlegung des Bahnhofs Weiterstadt zur L 3094 und Verlegung der Bushaltestellen an die Bahngleise wurden verworfen.

Am 25. März 2022 beim Workshop 2 beratene Maßnahmenvorschläge AG 3

Maßnahme 1 Marketing der bereits vorhandenen guten ÖPNV-Verbindungen

Es wurde ein besseres Marketing für die bereits bestehenden ÖPNV-Verbindungen wie zum Beispiel die nach Mörfelden gefordert.

Maßnahme 2 Ost-West-Verbindung Wixhausen

Die Verbesserung der Ost-West-Verbindung zum Beispiel Bahnhof Weiterstadt nach Wixhausen kann in Kombination mit dem Atempause-Weg durch das On Demand Angebot DadiLiner erfolgen. Der DadiLiner wird im Spätsommer 2022 seinen Betrieb aufnehmen und den Fahrgästen unter vielen anderen Möglichkeiten für die Verbesserung auf der Ost-West-Achse zur Verfügung stehen.

Maßnahme 3 „15 Minuten Stadt“ als Vorbild

Aus der Gruppe wurde das Projekt 15-Minuten-Stadt aus Paris kurz vorgestellt, innerhalb von 15 Minuten sollen Bewohner alltägliche Ziele erreichen können. Dazu muss Infrastruktur in geeigneter Weise ausgebaut werden.

Auf Weiterstadt bezogen bedeutet dieses Sichtweise, dass sich die Bewohnerschaft des Wohngebietes Apfelbaumgarten auf die Geschäfte, Schule und Kultureinrichtungen in der Darmstädter Straße ausrichtet und das dorthin die Wege optimiert werden müssen. Die Bewohnerschaft des Wohngebietes Riedbahn hingegen richtet sich eher auf Darmstadt aus. Hier kann ÖPNV die 15-Minuten-Stadt möglich machen, indem die Verbindungen Riedbahn – Darmstadt ausgebaut werden.

Maßnahme 4 Atempause-Weg

Die Wege zwischen dem Bahnhof Weiterstadt und den bedeutenden Umsteige-Bushaltestellen Weiterstadt Hallenbad (10 Minuten Gehzeit, 700 Meter Weg) und Weiterstadt, Braunshardt Dornhecke (6 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 haben,
- eine Gehwegbreite von durchgängig mindestens 2,5 Metern haben,
- beleuchtet und
- frei von Gehwegparken sind.
- Es sollten auch Sitzgelegenheiten angeboten werden.

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. Die Gruppe hält diese Maßnahme für geeignet und realisierbar.

Maßnahme 5 Bau eines zusätzlichen Zu- und Abgangs des Bahnhofs Weiterstadt am Ostende des nördlichen Bahnsteigs

Zur Zeit kann der Bahnsteig nur über den westlichen Zugang erreicht oder verlassen werden. Der zusätzliche Bau eines östlichen Auf- bzw. Abgangs würde Fahrgästen, die in Richtung Gräfenhausen aber auch Weiterstadt möchten, bis zu 400 Meter Abkürzung ermöglichen. Der Zugang kann mit kurzer Treppe und Rampe möglich gemacht werden.

Herr Froese (DADINA) sagt die Unterstützung der Stadt Weiterstadt für die Kontaktaufnahme mit der Deutschen Bahn zu.

Maßnahme 6 Mobilitätsstationen

Es muss ein geeigneter Platz für die Einrichtung einer Mobilitätsstation gefunden werden.

Mögliche Standorte einer Mobilitätsstation sind:

- Bahnhof Weiterstadt
- Bus-Haltestelle Weiterstadt Hallenbad
- Bushaltestelle Braunshardt Dornhecke
- Bereich Medienschiff
- Elternhaltestelle

Eine Mobilitätsstation besteht aus folgenden Bestandteilen:

- Vorrichtungen für sicheres Fahrradparken wie Fahrradboxen, Anlehnbügel mit Überdachung
- Fahrradverleih
- Lastenradverleih
- Automaten mit Lebensmitteln (Getränke und gesunde Snacks zum sofortigen Verzehr genauso wie Vorräte) örtlicher Erzeuger aufstellen
- Paketstationen der Deutschen Post (DHL-Packstation)
- Ladestation für E-Bikes
- E-Auto-Verleih
- Ladestation für E-Pkw
- Informationen zur Umgebung
- Wegweisung
- Überdachte Sitzgelegenheiten
- WC

M7 Nord-Süd-Verbindung

On Demand Shuttle DadiLiner Griesheim – Weiterstadt - Pfungstadt

Ab dem Spätsommer 2022 wird mit dem DadiLiner die Möglichkeit bestehen, nicht nur Fahrten innerhalb Weiterstadts sowie zwischen den Weiterstädter Stadtteilen zu buchen, sondern auch Fahrten in die benachbarten Kommunen, sei es nach Griesheim, nach Pfungstadt oder auch nach Erzhausen.

M8 Straßenbahn

Die Straßenbahn soll auf jeden Fall am Bahnhof Weiterstadt eine Verknüpfungsstation erhalten. Hier ist vorgesehen, mindestens eine Umsteigestation mit einem neu gestalteten Busverkehr einzurichten, anzustreben ist ein multimodaler Verknüpfungspunkt in Gestalt einer Mobilitätsstation.

Es wurde mittlerweile eine GmbH gegründet: STRADADI GmbH. Der Name steht für „Straßenbahn-Entwicklungsgesellschaft Darmstadt-Dieburg. Informationen zur STRADADI sowie zu den betreuten Projekten finden sich auf stradadi.de. HEAG mobilo und Landkreis wollen gemeinsam den Bau der Straßenbahn voranbringen.

Die STRADADI hat mittlerweile die vorhandenen Projekte zur Weiterbearbeitung übernommen und bereitet vor, als nächstes Untersuchungen zur Standardisierten Bewertung anzustoßen.

Die Teilnehmer der AG stimmten der Anregung aus der Gruppe zu, die genannten Maßnahmvorschläge in ein Koordinatensystem einzuordnen.

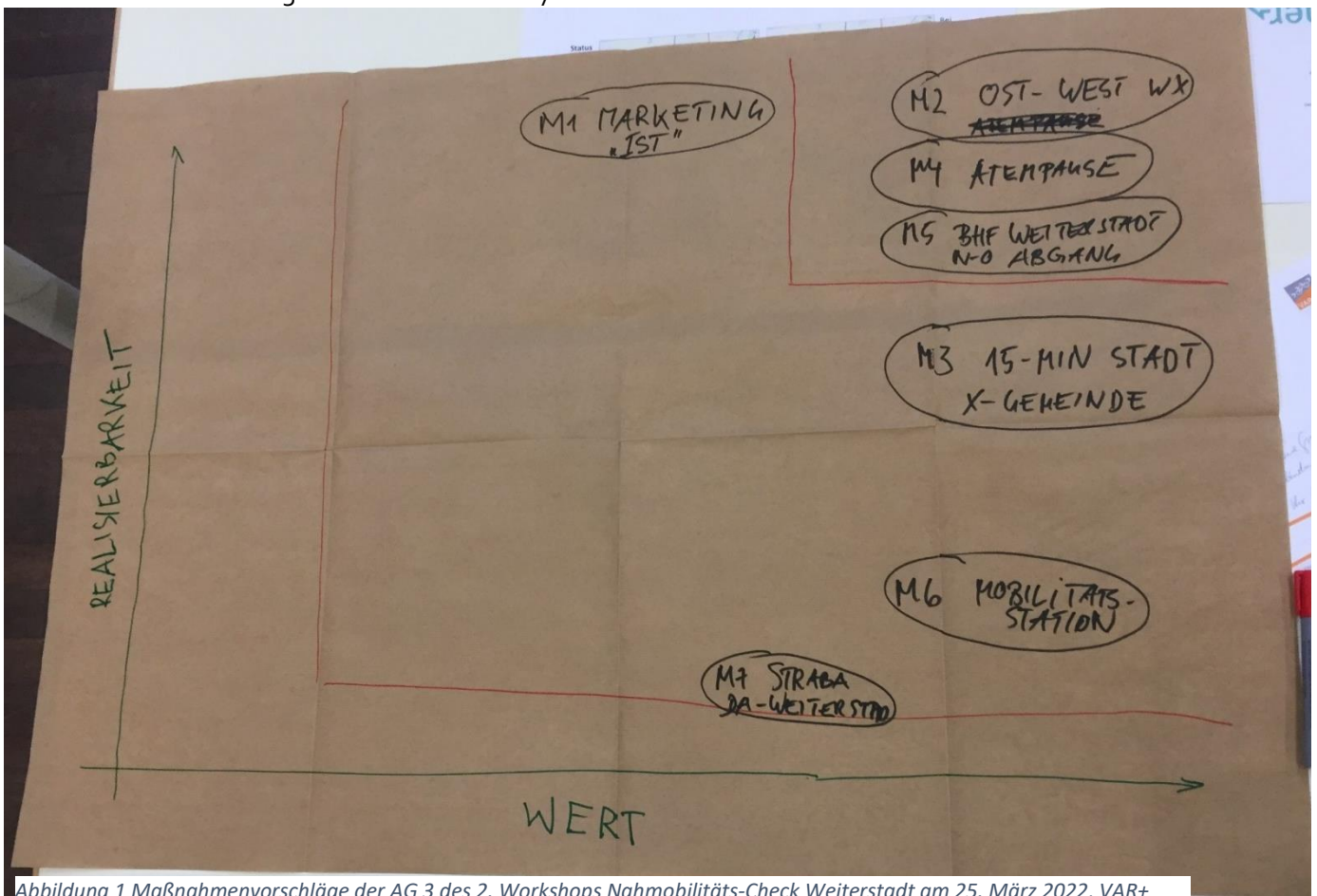


Abbildung 1 Maßnahmvorschläge der AG 3 des 2. Workshops Nahmobilitäts-Check Weiterstadt am 25. März 2022, VAR+



Die Ergebnisse der AG₃ wurden im Plenum vorgestellt.

Hier wurde von einer Teilnehmerin des Workshops 2 dringend die Einbeziehung des Stadtteils Riedbahn in die Planungen gefordert.

Der Stadtteil Riedbahn hat sehr viel Gewerbe aber auch ein Wohngebiet. Das Wohngebiet wurde in den Betrachtungen berücksichtigt, indem die Orientierung nach Darmstadt hervorgehoben wurde. Die Verbesserung der Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Riedbahn muss gesondert untersucht werden.

Arbeitsgruppe 4 | Fahrradparken

Das Fahrradparken ist gewinnt zunehmend an Bedeutung. An Quelle und Ziel – Wohnung und Arbeitsplatz sind qualitativ hochwertige und Fahrradabstellanlagen wichtig, um auch teure E-Bikes diebstahlsicher abstellen zu können.



Abbildung 1 - Quelle: FGSV
„Hinweise zum Fahrradparken“ 2012

Als Standardelement ist entsprechend dem Stand der Technik der Fahrradabstellbügel geplant.

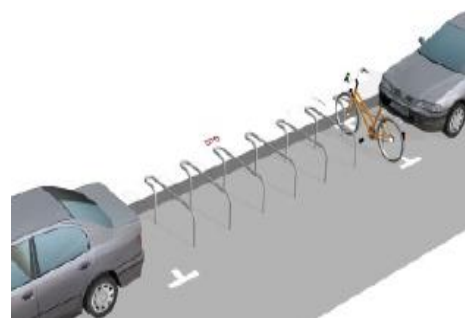
Entsprechend der unterschiedlichen Nutzergruppen und der Länge der Abstellzeit sind verschiedene Ausstattungselemente zu berücksichtigen. Z.B. bei langer Abstelldauer sollte eine Überdachung und eine sichere Einstellmöglichkeit vorhanden sein.



Abbildung 2 - Fahrradeinhausung an Bushaltestelle in Weiterstadt

In der Arbeitsgruppe 4 wurden auf Grundlage der Ergebnisse aus dem Workshop 1 Standorte für „Radabstellanlagen in Weiterstadt“ in den Stadtplan eingearbeitet. Eine dementsprechende Karte mit kartierten Fahrradabstellanlagen sollte erstellt werden. Eine regelmäßige Qualitätskontrolle und Pflege der Fahrradabstellanlagen soll auf Basis der erfassten Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Bereich erfolgen. Nicht mehr fahrbereite Fahrräder sollen regelmäßig abgeräumt werden.

Damit Gehwege nicht von geparkten Fahrrädern zugestellt werden, sollen an wichtigen Zielen auch Radstellplätze am Fahrbahnrand geschaffen werden.



Kombination ÖPNV und andere Verkehrsmittel

Für die geplanten Mobilitätsstationen am Bahnhof und anderen zentralen Haltestellen in allen Stadtteilen wie z.B.:

- Weiterstadt-Hallenbad und
- Braunshardt Dornhecke

sollen ebenso Fahrradabstellanlagen geschaffen, bzw. Flächen vorgesehen werden, die z. B. zukünftig auch ein Bike-Sharing ermöglichen.

Ein Lastenradverleih am Marktplatz und in den Stadtteilen soll im Rahmen einer Kooperation z. B. Segmüller geprüft werden.



Standorte für Fahrradabstellanlagen

- Kindertagesstätten (14 – 16 Standorte) als Pilotprojekt
- Arbeitgeberstandorte
- Freizeitstandorte
- Bahnhof Weiterstadt und weitere ÖPNV Haltepunkte
- Gaststätten
- Spielplätze
- Friedhöfe

Tabelle 1: Maßnahmenvorschläge für Fahrradabstellanlagen

Nr.	Standort	Bemerkung
1.	Bahnhof Weiterstadt Fahrradeinhausung	150.000 € im Haushalt eingestellt
2.	Weiterstadt, Standorte an der Darmstädter Straße	z.B. an der Eisdiele
3.	Weiterstadt, Spielplatz am Südring / Groß-Gerauer Straße	
4.	Weiterstadt, Gräfenhäuser Weg Gaststätte am Hundedressurplatz	
5.	Weiterstadt, JVA	
6.	Weiterstadt, Kellerranch	
7.	Weiterstadt, Steinbrücker Hof Hofladen - Direktvermarkter	
8.	Weiterstadt, Gewerbegebiet Nord am Fahrradgeschäft	
9.	Riedbahn, Standstraße	Am Jugendtreff
10.	Riedbahn, Wiesenstraße	
11.	Am Braunshardter Tännchen	An zwei Standorten (Nord und West)
12.	Braunshardt, Friedhof	
13.	Gräfenhausen Spielplatz am Niedergartenweg	
14.	Gräfenhausen Gaststätte „Fleischmühle“	An der K165
15.	Schneppenhausen, Mörfelder Straße Sportheim FSV	
16.	Erholungsgebiet Steinrodsee	Konzept (mehrere Standorte)
17.	Riedbahn, Gewerbegebiet Süd	Konzept (mehrere Standorte)



Es wird eine Beschilderung zu den Radstellplätzen an wichtigen Zielen wie z.B. Segmüller, Metro oder bei den saisonalen Veranstaltungen (Spargel-, Erdbeerfest) der lokalen Landwirtschaftsbetriebe empfohlen.

Eine Markierung der Flächen für die Radstellplätze sollte geprüft werden.

Die Anschaffung von temporären Fahrradabstellanlagen wurde befürwortet, um für Markttag und lokale Feste den Bedarf an Radstellplätzen zu decken.

Im Plenum wurde festgestellt, dass auch die AG 3, Vernetzung der Stadtteile mittels ÖPNV Mobilitätsstationen als Maßnahme empfiehlt.