

VEP Maßnahmenliste

Anlage 1

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Dringlichkeit/ Effektivität	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit	Kosten	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering)	Bemerkung
			++ = hoch + = mittel 0 = gering	-- = schwierig 0 = mittel + = leicht ++ = sehr leicht	++ = Stadt allein 0 = Stadt und Dritte - = Dritte (z.B. Hessen Mobil)	+ = günstig 0 = mittel - = teuer	(7 minus Anzahl der Pluspunkte plus Anzahl der Minuspunkte) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	
I	Kurzfristige Handlungsempfehlungen (Quelle VEP, S. 143)							
I.1	□ Beseitigung der Mängel im Fußgängerverkehr: Umsetzung der dargestellten Maßnahmen hoher Dring- lichkeit (rote Eintragungen in Bild 38), (Quelle S. 128)							
I.1.1		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) K 165 / Nickelsmühle	++	0	-	0	6+	Synergie mit I.2.1
I.1.2		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Dienstadtler Landstraße (Höhe Haus Nr.81) / Zugang Sportplatz	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.2.2
I.1.3		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Friedrich- Ludwig-Jahr-Strasse / Sportplatz	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.2.3
I.1.4		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Rappindtstraße / Am Spielplatz	++	+	+	+	2	
I.1.5		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Forststraße / An der Sporthalle	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.2.4
I.1.6		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Kreuzstraße / Am Allen Friedhof	++	+	+	+	2	
I.1.7 a + b		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) 2 x KIT a Reifenstraße	++	+	+	+	2	
I.1.8 a + b		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) 2 x Spielplatz Haydnstr. / Groß-Gerauer Straße	++	+	+	+	2	
I.1.9		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Spielplatz Groß-Gerauer-Str. (Höhe Haus Nr. 27)	++	+	+	+	2	
I.1.10		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) 2 x Kath. Kindergarten Heinrichstr. und Berliner Straße	++	+	+	+	2	
I.1.11		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Spielplatz Berliner Str. (Höhe Haus Nr. 36)	++	+	+	+	2	
I.1.12		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Kindergarten Berliner Str. (Höhe Haus Nr. 25)	++	+	+	+	2	
I.1.13		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Kindergarten Wiesenstr. (Höhe Haus Nr. 41)	++	+	+	+	2	
I.1.14		(Mangel Nr. 1 aus Bild 38) Orsebergang Wühbauer Str. Querungshilfe (Mittelinsel) einrichten	++	++	+	+	1	

VEP Maßnahmenliste

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Dringlichkeit/ Effektivität	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit	Kosten	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering)	Bemerkung
			++ = hoch + = mittel 0 = gering	- = schwierig 0 = mittel + = leicht ++ = sehr leicht	++ = Stadt allein 0 = Stadt und Dritte - = Dritte (z.B. Hessen Mobil)	+ = günstig 0 = mittel - = teuer	(7 minus Anzahl der Pluspunkte plus Anzahl der Minuspunkte) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	
I.1.15		(Mangel Nr. 3 aus Bild 38) Querungshilfe in Bereich Darmstädter Landstraße / Bauernbrücke herstellen	++	+	+	+	2	
I.1.16		(Mangel Nr. 4 aus Bild 38) Querungshilfe in Bereich L 3113 / Weiterstädter Weg herstellen	++	+	-	0	5	
I.1.17		(Mangel Nr. 9 aus Bild 38) Ludwigsstr. / Lindenstr. Schulweg sichern durch Querungshilfe; ggf. verkehrsbenutzter Bereich	++	0	+	0	4	
I.1.18		(Mangel Nr. 10 aus Bild 38) Darmstädter Straße: Flächen des Fußgängerverkehrs attraktiver gestalten	++	0	+	0	4	
I.1.19		(Mangel Nr. 13 aus Bild 38) LSA Heinrichstr. / B 42 Beleuchtung ergänzen	++	++	-	0	4	
I.1.20		(Mangel Nr. 16 aus Bild 38) Arheilger Straße Gehweg über Brücke ergänzen	++	0	0	-	5	
I.1.21		(Mangel Nr. 17 aus Bild 38) Robert-Koch-Str. Einfahrt Tankstelle: Gehweg deutlich kennlich machen	++	++	+	+	1	
I.1.22 a + b		(Mangel Nr. 19 aus Bild 38) Gutenbergr. Einfahrt und Ausfahrt LOOP: a) Furten hervorheben b) nördlichen Geh- und Radweg verbreitern	++	a) ++ b) -	+	+	1+	Synergie mit I.2.19 a + b
I.1.23 a + b		(Mangel Nr. 20 aus Bild 38) Waldstraße a) langfristig Gehwege schaffen b) kurzfristig schaffende FSA als Querungshilfe	++	a) - b) +	+	-	6	
I.2	□ Beseitigung von Engpässen und baulichen Mängeln im Radverkehrsnetz, Umsetzung der dargestellten Maßnahmen hoher Dringlichkeit (rote Eintragungen in Bild 34) (Quelle S. 115)							
I.2.1		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) K 165 / Nickelsmühle	++	0	-	0	6+	Synergie mit I.1.1
I.2.2		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) Darmstädter Landstraße (Höhe Haus Nr.81) / Zugang Sportplatz	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.1.2
I.2.3		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) Friedrich-Ludwig-Jahr-Straße / Sportplatz	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.1.3
I.2.4		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) Foitsstraße / An der Spornalle	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.1.5
I.2.5		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) Kreuzstraße / Am Alten Friedhof	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.1.6

VEP Maßnahmenliste

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Dringlichkeit/ Effektivität	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit	Kosten	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering)	Bemerkung
			++ = hoch + = mittel 0 = gering	-- = schwierig 0 = mittel + = leicht ++ = sehr leicht	++ = Stadt allein 0 = Stadt und Dritte - = Dritte (z.B. Hessen Mobil)	++ = günstig 0 = mittel -- = teuer	(7 minus Anzahl der Pluspunkte plus Anzahl der Minuspunkte) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	
I.2.6 a + b		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) 2 x Kfz Reifenstraße	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.1.7 a+b
I.2.7 a + b		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) 2 x Spielplatz Haydnstr. / Groß-Gerauer Straße	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.1.8 a+b
I.2.8		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) 2 x Kath. Kindergarten Heinrichstr. und Berliner Straße	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.1.10
I.2.9		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) Kindergarten Berliner Str. (Höhe Haus Nr. 25)	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.1.12
I.2.10		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) Kindergarten Wiesenstr. (Höhe Haus Nr. 41)	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.1.13
I.2.11		(Mangel Nr. 1 aus Bild 34) Ortsbegehung Wohnhäuser Str. Querungshilfe (Mittelinsel) einrichten	++	++	+	+	1+	Synergie mit I.1.14
I.2.12 a + b		(Mangel Nr. 3 aus Bild 34) wichtige Wegebeziehung Darmstädter Landstraße- a) Münchweg bzw. b) L3113 Weg durchbinden und Querungshilfe herstellen	++	+	+	+	2+	Synergie mit I.1.15
I.2.13		(Mangel Nr. 4 aus Bild 34) Querungshilfe in Bereich L 3113 / Weiterläufer Weg herstellen	++	+	-	0	5++	Synergie mit I.1.16 und I.4.5
I.2.14		(Mangel Nr. 10 aus Bild 34) Darmstädter Straße: im Zuge der Umgestaltung Radverkehrsangebot schaffen	++	0	+	0	4+	Synergie mit II.3
I.2.15		(Mangel Nr. 11 aus Bild 34) durchgängiges Radverkehrsangebot zwischen Bittelborner Weg und Giesheimer Weg schaffen	erledigt					
I.2.16		(Mangel Nr. 13 aus Bild 34) LSA B 42 / Heinrichstraße ergänzen	++	++	-	0	4+	Synergie mit I.1.19
I.2.17		(Mangel Nr. 16 aus Bild 34) Ainegger Straße Radwegeangebot über Brücke ergänzen	++	0	0	-	5+	Synergie mit I.1.20
I.2.18		(Mangel Nr. 17 aus Bild 34) Robert-Koch-Str. / Friedrich-Schäfer-Str. Angebotslücke schließen durch Gehwegverbreiterung zu Geh- und Radweg, Markierung von Schutzstreifen (Robert-Bosch-Str.)	++	-	+	-	6	
I.2.19 a + b		(Mangel Nr. 19 aus Bild 34) Gutenbergr. Einflahrt und Ausfahrt LOOP: a) Furten hervorheben b) nördlichen Geh- und Radweg verbreitern	++	a) ++ b) -	+	+	1+	Synergie mit I.1.22 a+b
I.2.20		(Mangel Nr. 23 aus Bild 34) Radfahrstreifen Riedbahnstraße durchbinden	++	0	+	+	3	
I.2.21		(Mangel Nr. 24 aus Bild 34) Riedbahnstraße / Riedbahnrasse Trampelpfad aufgreifen und baulich Geh- und Radweg herstellen; Querungshilfe schaffen	Bereits in Bearbeitung mit der Stadt Darmstadt als Eigentümerin					

VEP Maßnahmenliste

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Dringlichkeit/ Effektivität	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit	Kosten	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering)	Bemerkung
			++ = hoch + = mittel 0 = gering	-- = schwierig 0 = mittel + = leicht ++ = sehr leicht	++ = Stadt allein 0 = Stadt und Dritte - = Dritte (z.B. Hessen Mobil)	+ = günstig 0 = mittel - = teuer	(7 minus Anzahl der Pluspunkte plus Anzahl der Minuspunkte) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	
I.2.22		(Mangel Nr. 25 aus Bild 34) perspektivisch: Brücke für Fußgänger und Radfahrer zwischen Segnmüller und LOOP 5 schaffen	++	-	0	-	7+	Synergie mit Fußgänger ohne Maßnahmennummer
I.2.23		(Mangel Nr. 26 aus Bild 34) Ostseite Brücke L 3113 mit Geh- und Radweg ausstatten, ggf. separate kompakte Rampen schaffen	++	+	0	0	4+	Synergie mit Fußgänger ohne Maßnahmennummer
I.3	□ Beseitigung der Mängel im ÖPNV (Quelle S. 100)							
I.3.1		Mangel 1 (gleichzeitig Mangel A + C + D aus Bild 28) Die Haltestellen, die z.Zt. nicht barrierefrei ausgebaut sind, werden barrierefrei ausgebaut	++	0	+	0	4	Differenzierte Betrachtung der einzelnen Bushaltestellen erforderlich
I.3.2		Mangel 2 (gleichzeitig Mangel B aus Bild 28) Die entsprechenden Haltestellen sind mit Elementen des Blindenleitsystems nachzurüsten.	+	+	+	+	3	
I.3.3		Haltestelle Postplatz Gräfenhainhausen Noppenplatten durch Rillenplatten ersetzen, um ein einheitliches Blindenleitsystem zu gewährleisten	++	+	+	+	2	
I.3.4		(auch Mangel C aus Bild 28) Haltestelle Otto-Wels-Straße im Zug des Umbaus Darmstädter Straße in beide Fahrrichtungen mit Wetterschutz ausrüsten	++	+	+	0	3	
I.3.5		(Mangel D aus Bild 28) An fünf Haltestellen ist zu überprüfen, ob es möglich ist Wetterschutz- und Spitzschutzeinrichtungen in beide Fahrrichtungen einzurichten oder ob es sich um eine reine Ausstattungsstelle handelt (wo auf diese Infrastruktur verzichtet werden kann) ggf. baulich umsetzen	+	+	+	0	4	Ostendstraße bereits in Planung; Differenzierte Betrachtung der DADINA wird eingeholt.
I.3.6		Markierung wo erforderlich an den Haltestellen des ÖPNV erneuern	++	++	+	+	1	
I.3.7		(Mangel F aus Bild 28) Umbenennung der Haltestelle „Wiesenstraße“ in Fahrrichtung Kernstadt in „Saendstraße“, um so die Orientierung zu verbessern	++	++	+	+	1	Bereits in Umsetzung
I.3.8		(Mangel F aus Bild 28) Umlegung der Haltestelle Rudolf-Diesel-Straße /BTZ in Fahrrichtung Darmstadt in die Rudolf-Diesel-Straße gegenüber der gleichnamigen Haltestelle in Fahrrichtung Weidenstadt, um so die Orientierung zu verbessern	+	-	-	-	9	
I.3.9		Haltestelle Dornhecke / Kreisell Braunschardt. Informationsstele in den Wartehäuschen zur Veranschaulichung der Haltestellenstandorte für die einzelnen Fahrrichtungen	++	++	+	+	1	
I.3.10		Den beiden gegenüberliegenden Haltestellen „Gräfenhainer Straße /Am Flachsgraben“ und „Feuerwehr“ in Schneppenhäusen sollte ein einheitlichen Name (z.B. Feuerwehr) gegeben werden, um die Orientierung zu erleichtern.	++	++	+	+	1	Ist beauftragt

VEP Maßnahmenliste

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Dringlichkeit/ Effektivität	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit	Kosten	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering)	Bemerkung
I.3.11		(Versorgungsdefizite in Bild 28) Prüfung unterschiedlicher Konzepte für ein Anrufsammeltaxi (AST) um die räumlichen Defizite in der Erschließung durch ÖPNV im Norden Weiterstadt und im Westen Braunhards zu beheben.	++ = hoch + = mittel 0 = gering	- = schwierig 0 = mittel + = leicht ++ = sehr leicht	++ = Stadt allein 0 = Stadt und Dritte - = Dritte (z.B. Hessen Mobil)	++ = günstig 0 = mittel - = teuer	3	
I.3.12		Klarere Gestaltung der Fahrpläne zur Vermeidung von Unklarheiten über den Streckenverlauf (Index "E-sanderer Fahrverlauf")	++	-	-	+	6	
I.3.13		Anbindung des Gewerbestandorts Weiterstadt-Riesbahn gemäß dem Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans.	erledigt					
I.3.14		(zeitliches Versorgungsdefizite in Süden von Weiterstadt) Prüfung des Konzeptes für ein Anrufsammeltaxi (AST) um die zeitlichen Defizite in der Erschließung durch ÖPNV im südlichen Bereich von Weiterstadt (Gros-Gerauer-Strabe, Heinrichstraße und Berliner Straße) zumindest in der Hauptverkehrszeit zu beheben	s. I.3.11					
I.3.15		(zeitliches Versorgungsdefizite in Gräfenhausen „Am Ottenbach „und „Gartenstraße“) Prüfung des Konzeptes für ein Anrufsammeltaxi (AST) um die zeitlichen Defizite in der Erschließung durch ÖPNV im südlichen Bereich von Gräfenhausen zu beheben.	s. I.3.11					
I.3.16		(Mangel 16 S.98 bzw. Mangel 15 S.101) Verknüpfung zwischen Bus und Bahn bzw. Anbindung des Bahnhofs durch AST verbessern.	s. I.3.11					
I.3.17		Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten durch einen einheitlichen Takt	++	-	-	0	7	
I.4	<input type="checkbox"/> Mängelbeseitigung Kfz-Verkehr (Quelle Kap. 4.8 und Bild 9),							
I.4.1		Mangel A aus Bild 9 Ortsfahrten stärker hervorheben um den Übergang von der freien Strecke auf bebauter Gebiete zu signalisieren.	++	+	0	0	4	
I.4.2		Mangel 1 aus Bild 9 Ortsdurchfahrt Schneppenhausen in der Umfeldbewertung unzutrefflich: Verkehrsmenge reduzieren, Straßengestaltung	++	-	+	0	5	
I.4.3		Mangel 2 aus Bild 9 nördlicher Ortszugang Gräfenhausen: Straßengestaltung, Rechts-vor-Links geregelte Knotenpunkte hervorneben	++	+	+	+	2	
I.4.4		Mangel 3 aus Bild 9 Ortsdurchfahrt Gräfenhausen in der Umfeldbewertung unzutrefflich: Verkehrsmenge reduzieren, Straßengestaltung	++	-	+	0	5	
I.4.5		Mangel 4 aus Bild 9 Umfeldgestaltung der Einmündung Weiterstädter Wegl.3113 zur Beseitigung der bisher schlechten Entfernbarkeit.	++	+	0	+	3	

VEP Maßnahmenliste

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Dringlichkeit/ Effektivität	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit	Kosten	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering)	Bemerkung	
			++ = hoch + = mittel 0 = gering	-- = schwierig 0 = mittel + = leicht ++ = sehr leicht	++ = Stadt allein 0 = Stadt und Dritte - = Dritte (z.B. Hessen Mobil)	+ = günstig 0 = mittel - = teuer	(7 minus Anzahl der Pluspunkte plus Anzahl der Minuspunkte) Synergien werden durch ein „+“ gekennzeichnet		
I.4.6		Mangel 5 aus Bild 9 Umgestaltung der Unterführung Klein-Cerauer Weg zur Beseitigung der bisher schlechten Einsehbarkeit	++	+	+	+	2		
I.4.7		Mangel 6 aus Bild 9 Knotenpunkt Bittelbomer Weg / L 3094; Verlagerung des Durchgangsverkehrs durch die Ortsdurchfahrt Weiterstadt auf die L 3094 – B 42 durch eine geeignete Änderung der Signalsteuerung	++	+	-	+	4		
I.4.8		Mangel 7 aus Bild 9 Ortsdurchfahrt Weiterstadt in der Umfeldbewertung unverträglich; Verkehrsmenge reduzieren, Straßenraumgestaltung	Beschlossen durch SW						
I.4.9		Mangel 8 aus Bild 9 B 42 zwischen Einmündung L 3094 und Autobahn A 5; wirksame Koordination der drei vorhandenen Signalanlagen	+	0	-	+	6+	Synergie mit I.4.16	
I.4.10		Mangel 9 aus Bild 9 Rudolf-Diesel-Straße zwischen Damskläber Straße und Brunnenweg in der Umfeldbewertung unverträglich; Verkehrsmenge reduzieren, Straßenraumgestaltung	++	-	+	0	5		
I.4.11		Mangel 10 aus Bild 9 Knotenpunkt B 42 / Damskläber Straße / Im Rödling Erlichtungsmaßnahmen zur Minimierung der Rückschlagfahrt bei Spitzenbelastungen (Samstags, Sonderverkäufe)	+	+	-	0	6		
I.4.12		Mangel 11 aus Bild 9 Zufahrt Im Rödling zur P+R-Anlage und Parkplatz Segmüller; Hinwirken auf eine Änderung der internen Organisation des Parkhauses zur besseren Verteilung des Parkplatzsuchverkehrs	+	+	-	+	5		
I.4.13		Mangel 12 aus Bild 9 Knotenpunkt L 3113 / Lagerstraße; Erlichtungsmaßnahmen (Kreiselt?) und Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf der L 3113 zur Minimierung der Rückschlagfahrt in der nachmittäglichen Spitzenbelastungen in der Fahrbeziehung Richtung Norden	+	0	-	0	7		
I.4.14		Mangel 13 aus Bild 9 Industriegebiet Süd; Hochtauner Brücke; Prüfung, ob eine direkte Verbindung der Einkaufsquartiere beidseitig der A5 zu einer Entlastung des Verkehrssystems führen könnte (Ausarbeitung Planfall 5)	++	+	+	0	3		
I.4.15		Mangel 14 aus Bild 9 Zufahrt „Loop 5“; bessere Kennzeichnung der Fahnstreifen und deutlichere Beschilderung	++	+	+	+	2	Erledigt?	
I.4.16		Realisierung Planfall 4: Schließende LSA am Knotenpunkt B 42 Heinrichstraße	++	0	-	0	6+		
I.4.17		Fazit Ruhender Verkehr (S. 91); Einführung eines einheitlichen statischen Parklettsystems	+	+	+	+	3		

VEP Maßnahmenliste

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Dringlichkeit/ Effektivität	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit	Kosten	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering)	Bemerkung
			++ = hoch + = mittel 0 = gering	-- = schwierig 0 = mittel + = leicht ++ = sehr leicht	+ = Stadt allein 0 = Stadt und Dritte - = Dritte (z.B. Hessen Mobil)	+ = günstig 0 = mittel - = teuer	(7 minus Anzahl der Pluspunkte plus Anzahl der Minuspunkte) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	
I.5	□ Implementierung eines Mobilitätsmanagements (Quelle S. 135-137)							
I.5.1		Schaffung einer städtischen Stelle, Mobilitätsbeauftragter	++	+	+	-	4	
I.5.2		Konzept „Stadt der kurzen Wege“	+	-	0	-	8	
I.5.3		Informationen zur Verkehrsvermeidung	++	++	+	+	1	
I.5.4		Informationen zur Verkehrsmittelwahl	++	++	+	+	1	
I.5.5		Jobbiket	+	+	0	+	4	
I.5.6		Hierabsetzung der Einstiegsbündeln und Hemmnisse zur Nutzung des ÖPNV oder des Fahrrads (u.a. Information, Infopakete für Neubürger)	++	+	+	+	2	
I.5.7		Aktive Fahrradförderung (Fahrradstellplätze, Fahrradstraße, Ledestation für e-bikes, Mietfahrräder, ...)	++	+	0	0	4	
I.5.8		Mitfahrzentrale, Carsharing, Pendlerportale, Spitasparkurse	+	+	-	+	5	
I.5.9		Marketinginstrumente (Informationsbroschüren, Zeitungsankle, Internetsite der Stadt)	+	+	+	+	3	
I.5.10		Bewusstseinsbildung/Umdenken (Bevölkerung, Politik)	++	+	+	+	2	
I.5.11		Schulische Verkehrsziehung („zu Fuß zur Schule“)	++	++	+	+	1	
II	Mittelfristige Handlungsempfehlungen							
II.1	c Umsetzung der dargestellten Maßnahmen mittlerer Dringlichkeit im Fußgängerverkehr (blaue Eintragungen in den Bild 38)							
II.1.1	(Quelle S. 128)	Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Gräfenhausen, Niedergartenweg/F-allorstraße	+	+	+	+	3+	Synergie mit II.2.1 a)

VEP Maßnahmenliste

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Dringlichkeit/ Effektivität	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit	Kosten	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering)	Bemerkung
			++ = hoch + = mittel 0 = gering	-- = schwierig 0 = mittel + = leicht ++ = sehr leicht	++ = Stadt allein 0 = Stadt und Dritte - = Dritte (z.B. Hessen Mobil)	+ = günstig 0 = mittel - = teuer	(7 minus Anzahl der Pluspunkte plus Anzahl der Minuspunkte) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	
II.1.2		(Mangel Nr. 2 aus Bild 38) Gräfenhausen Hauptstraße, Querungshilfe einrichten Zurückstufen der OD, Straßeneinengastaltung zu Gunsten der Fußgänger und der Aufenthaltsqualität	+	-	+	0	6+	Synergie mit II.2.2 a)
II.1.3 a +b		(Mangel Nr. 5 aus Bild 38) Schneppenhausen, Querungshilfe einrichten Ortszugang a) Schulstraße und b) Worfelder Straße	+	a) + b) 0	- -	+ +	5+ 6+	Synergie mit II.2.3 a + b a) erl. durch Radwegbau
II.1.4		(Mangel Nr. 7 aus Bild 38) Unterführung Kreisstraße: Sichtbeziehungen insbes. zum Radverkehr verbessern (ggf. Verkehrsplakat) Maßnahmen zur Barrierefreiheit ergreifen	+	+	+	+	3+	Synergie mit III.2.1
II.1.5		(Mangel Nr. 8 aus Bild 38) Unterführung Klein-Gerauer Weg: Weg stärker den Fußgängern widmen, Aufhebung der Benutzungsfrist für den Radverkehr (Gehweg „Radfahrer frei“) bzw. Umwidmung der Kfz-Fahrbahn in Fahrradstraße „Kfz frei“ ggf. Verkehrsplakat im Unterführungsbereich anordnen.	+	++	+	+	2+	Synergie mit II.2.5
II.1.6		(Mangel Nr. 11 aus Bild 38) Büttelebener Weg und Braunschwarzer Weg: Gehweg ausreichender Breite herstellen, ggf. Umbau in verkehrsberuhigten Bereich	+	0	+	-	6	
II.1.7		(Mangel Nr. 12 aus Bild 38) B 42 / Griesheimer Weg: Querungshilfe einrichten	+	-	-	-	9+	Synergie mit II.2.7
II.1.8		(Mangel Nr. 14 aus Bild 38) B 42 / nördlich Tegut und Dehner: Angebot für Fußgänger parallel der B 42 durchgängig herstellen	+	0	0	0	6+	Synergie mit II.2.8
II.1.9		(Mangel Nr. 15 aus Bild 38) Im Rölling zwischen Lid und Segmüller: Querungshilfe einrichten	+	0	+	+	4	
II.1.10		(Mangel Nr. 18 aus Bild 38) Am Dornbusch: Gehweg herstellen, Querungshilfen einrichten	+	+	0	-	5	
II.1.11		(Mangel Nr. 21 aus Bild 38) Rathaus: Schaffung eines zusätzlichen Eingangs am Knotenpunkt Riedbahnstraße / Dr.-Otto-Röhrl-Straße	+	++	+	+	2+	Synergie mit II.2.12
II.2	□ Umsetzung der dargestellten Maßnahmen mittlerer Dringlichkeit im Radverkehr (blaue Eintragungen in den Bildern 34)							
II.2.1 a + b)	(Quelle S. 115)	a) Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) Gräfenhausen, Niedergartenweg/Falkenstrasse b) Radverbindung Schneppenhausen – Am Kirchweg - Gräfenhausen	+	a) + b) +	+ +	+ +	3+ 3	a) Synergie mit II.1.1a

VEP Maßnahmenliste

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Dringlichkeit/ Effektivität	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit	Kosten	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering)	Bemerkung
			++ = hoch + = mittel 0 = gering	- = schwierig 0 = mittel + = leicht ++ = sehr leicht	+ = Stadt allein 0 = Stadt und Dritte - = Dritte (z.B. Hessen Mobil)	+ = günstig 0 = mittel - = teuer	(7 minus Anzahl der Pluspunkte plus Anzahl der Minuspunkte) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	
II.2.2		(Mangel Nr. 2 aus Bild 34) Gräferhausen Hauptstraße: a) Querungshilfe errichten Zurückstufen der OD, Straßenraumgestaltung zu Gunsten des Radverkehrs, b) alternativ Stärkung von Alternativrouten	+	a) - b) +	+	- 0	7+ 4	a) Synergie mit II.1.2
II.2.3 a) + b)		(Mangel Nr. 5 aus Bild 34) Schneppenhäuser, Querungshilfe errichten Orsiengehang a) Schulstraße und b) Worfelder Straße, kurzfristig Stärkung von Alternativrouten, langfristig Zurückstufung der Ortsdurchfahrt zu Gunsten des Radverkehrs	+	a) + b) 0	- -	+ +	5+ 6+	Synergie mit II.1.3 a + b a) erf. durch Radwegbau
II.2.4		(Mangel Nr. 6 aus Bild 34) Braunscharder Weg bis Forststraße: bauliche Entschärfung des Radweges oder Umwidmung der Kfz-Fahrbahn in Fahrradstraße „Kfz frei“	+	+	+	0	4	
II.2.5		(Mangel Nr. 8 aus Bild 34) Unterführung Klein- Gerauer Weg; Umwidmung der Kfz-Fahrbahn in Fahrradstraße, Kfz frei; Wegfall der Benutzungspflicht für den Radverkehr (Gehweg „Radfahrer frei“) bzw. ggf. Verkehrspegel im Unter- führungsbereich anordnen	+	++	+	+	2+	Synergie mit II.1.5
II.2.6		(Mangel Nr. 9 aus Bild 34) Büchelborner Weg / Groß- Gerauer-Straße; Querungshilfe errichten	+	+	+	+	3	
II.2.7		(Mangel Nr. 12 aus Bild 34) B 42 / Orfheimer Weg; Querungshilfe errichten	+	-	-	-	9+	Synergie mit II.1.7
II.2.8		(Mangel Nr. 14 aus Bild 34) B 42 / nördlich Tegut und Dehner; Angebot für Radfahrer parallel der B 42 durchgängig herstellen	+	0	0	0	6+	Synergie mit II.1.8
II.2.9		(Mangel Nr. 15 aus Bild 34) Max-Plank-Straße; Furten durch Markierung stärker hervorheben (bereits erledigt?)	+	+	+	+	3	erledigt?
II.2.10		(Mangel Nr. 18 aus Bild 34) Dr.-Otto-Röhm-Straße – L3113; Route in Wegweisung aufnehmen, Geh- und Radweg über B 42 durchbinden	+	+	0	+	4	
II.2.11		(Mangel Nr. 21 aus Bild 34) Waldstraße: a) langfristig Geh- und Radwegangebot in der Waldstraße schaffen (Gründenwerb erforderlich), b) kurzfristig Lückenschluss Waldstraße Nord durch Verbreiterung des Gehweges	a) + b) +	- 0	+	- 0	7 5	
II.2.12		(Mangel Nr. 22 aus Bild 34) Rathaus: Schaffung eines zusätzlichen Eingangs am Knotenpunkt Riedbahnstraße / Dr.-Otto-Röhm-Straße	+	++	+	+	2+	Synergie mit II.1.11

VEP Maßnahmenliste

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Dringlichkeit/ Effektivität	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit	Kosten	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering)	Bemerkung
II.3	<input type="checkbox"/> Umgestaltung Darmstädter Straße (Planfall 3),	Umgestaltung in drei Modulen als Verkehrsberuhigte Geschäftsstraße	Beschlossen durch SWV					
II.4	<input type="checkbox"/> Detailprüfung alternativer Bedienungsformen,	Erstellung eines Gutachtens zur Möglichkeit der Einführung eines Amrufsammelkass	+	+	+	0	4	
III	Langfristige Handlungsempfehlungen							
III.1	<input type="checkbox"/> Umsetzung der dargestellten Maßnahmen geringer Dringlichkeit im Fußgängerverkehr (grüne Eintragung in den Bild 38)	(Quelle S. 128)						
III.1.1		(Mangel 6 aus Bild 38) Schneppenhäuser – Westendstraße und Lessingstraße: Gehwege verbreitern bzw. herstellen, ggf. Umbau in verkehrsberuhigte Bereiche	0	0	+	-	7	
III.2	<input type="checkbox"/> Umsetzung der dargestellten Maßnahmen geringer Dringlichkeit im Radverkehr (grüne Eintragungen in den Bildern 34)	(Quelle S. 115)						
III.2.1		(Mangel Nr. 7 aus Bild 34) Unterführung Kreisstraße: weniger hindernisreich gestalten, ggf. Verkehrs- spiegel für ausreichende Sichtbeziehungen anbringen	0	+	+	+	4+	Synergie mit II.1.4
III.2.2		(Mangel 20 aus Bild 34) Riedbahn Radroute zwischen Wieserstraße und Hochammer Brücke: Wegweisung verdichten, Schutzstreifen in südlicher Gutenbergsstraße verlängern, Querung stärker hervorheben	0	++	+	+	3	
III.3	<input type="checkbox"/> Realisierung Planfall 8.		++	-	0	-	7	Priorität in Abhängigkeit von der politischen Entscheidung zu Neubaugebiet Apfelbaumgarten II ändern

VEP Maßnahmenliste

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Dringlichkeit/ Effektivität	Umsetzbarkeit	Zuständigkeit	Kosten	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering)	Bemerkung
			++ = hoch + = mittel 0 = gering	- = schwierig 0 = mittel + = leicht ++ = sehr leicht	+ = Stadt allein 0 = Stadt und Dritte - = Dritte (z.B. Hessen Mobil)	+ = günstig 0 = mittel - = teuer	(7 minus Anzahl der Pluspunkte plus Anzahl der Minuspunkte) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	
IV	Zusätzliche Maßnahmenvorschläge							
IV.1.1		Erichtung eines Radweges entlang der L 3113 zwischen der B42 und Grafenhausen	0	0	+	-	7	
IV.1.2		Erichtung eines Radweges entlang der L 3094 zwischen Braunschardt und Worsfalden	0	-	-	-	10	
IV.1.3		Erichtung eines Radweges entlang der Bahnstrecke zwischen Braunschardt und Klengenrau	+	+	-	0	6	
IV.1.4		Querungshilfe Dammsiedler Straße Höhe Baumgartenstraße/Friedhofsweg	++	+	+	+	2	Bereits beauftragt

I Kurzfristige Handlungsempfehlungen

- I.1 ○ Beseitigung der Mängel im Fußgängerverkehr: Einrichtung von Querungshilfen/-möglichkeiten, Herstellung Gehweg Brücke Arheilger Straße, Umsetzung der dargestellten Maßnahmen hoher Dringlichkeit (rote Eintragungen in **Bild 38**),
- I.2 ○ Beseitigung von Engpässen und baulichen Mängeln im Radverkehrsnetz, Umsetzung der dargestellten Maßnahmen hoher Dringlichkeit (rote Eintragungen in **Bild 34**),
- I.3 ○ Beseitigung der Mängel im ÖPNV (Fahrplanverbesserungen,...)
- I.4 ○ Ortseingangssituationen Gräfenhausen, **Mängel Kfz-Verkehr (Bild 9)**
 - ☞ Aufwertung der Straßenräume durch Begrünung,
 - ☞ Radfahrstreifen Riedbahnstraße,
- I.5 ○ Implementierung eines Mobilitätsmanagements
 - ☞ Umsetzung/Einführung der aufgezeigten „weichen Faktoren“;

II Mittelfristige Handlungsempfehlungen

- II.3 ○ Umgestaltung Darmstädter Straße (Planfall 3),
- II.4 ○ Detailprüfung alternativer Bedienungsformen,
- II.1+II.2 ○ Umsetzung der dargestellten Maßnahmen mittlerer Dringlichkeit im Fußgänger- und Radverkehr (blaue Eintragungen in den **Bildern 34 + 38**);

III Langfristige Handlungsempfehlungen

- III.3 ○ Realisierung Planfall 8.
 - III.1 ○ *geringe Dringlichkeit* Fußgängerverkehr
 - III.2 ○ *" "* Radverkehr
- ### 11.4 Ausblick

Der Verkehrsentwicklungsplan Weiterstadt zeigt Fakten über die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse in Weiterstadt auf und trägt damit zu einer Diskussion auf realistischer Grundlage bei. Er zeigt alternative Wege zur Bewältigung der weiter zunehmenden Verkehrsnachfrage auf und berücksichtigt dabei die gestiegenen Ansprüche der Bewohner an Umfeld- und Stadtraumqualität.

Zukünftig gilt es die neuen Wohn- und Gewerbeflächen in das städtische Verkehrsnetz zu integrieren und die induzierten Verkehre verträglich abzuwickeln. Die durch Verkehrsberechnungen untersuchten Planfälle können und sollen nicht allein umgesetzt und als Lösung für den Kfz-Verkehr gesehen werden; flankierende Maßnahmen wie die Attraktivierung des ÖPNV, des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs sind dringend notwendig.

Für die Gesamtentwicklung der Stadt sind unterschiedliche Aspekte und Schwerpunkte zu beachten, die neben der Berücksichtigung verkehrlicher Rahmenbedingungen auch aus anderen Blickwinkeln zu sehen sind: Wohnstandort, Arbeitsplatzstandort, Lebensqualität, Wirtschaftskraft, usw. Für einige konkrete Ziele (wie z.B. "Schaffung bzw. Erhaltung eines lebenswerten Wohnumfeldes", "Förderung immissionsarmer Fahrzeuge (z.B. Solarfahrzeuge, Solartankstellen)" ist ein Verkehrsentwicklungsplan allein nicht das geeignete Instrument, um entsprechende Maßnahmen abzuleiten. Hier müssen Politik und Verwaltung

8.3 Lösungsvorschläge Öffentlicher Personennahverkehr – bauliche und betriebliche Maßnahmen

Trotz der aufgezeigten Mängel ist anzumerken, dass die Versorgung durch den ÖPNV in Weiterstadt im Allgemeinen als gut, zumindest aber als befriedigend zu bezeichnen ist. Dennoch sind einige der aufgezeigten Mängel bereits durch kleine Änderungen zu beheben und können somit den ÖPNV in Weiterstadt attraktiver gestalten.

Maßnahme zu:

- I.3.1** Mangel 1 Die entsprechenden Haltestellen sind barrierefrei auszubauen. Vor allem an der Haltestelle Weiterstadt *Justizvollzugsanstalt* sollte die Situation verbessert werden, um einen angemessenen Standard zu erreichen.
- I.3.2** Mangel 2 Die entsprechenden Haltestellen sind mit Elementen des Blindenleitsystems nachzurüsten.
- I.3.3** Mangel 3 An der Haltestelle Weiterstadt-Gräfenhausen *Postplatz* sollte der aus Noppenplatten ausgebildete Blindenleitstreifen durch Rillenplatten ersetzt werden, um ein einheitliches Blindenleitsystem an allen Haltestellen in Weiterstadt und den Stadtteilen zu gewährleisten.
- I.3.4** Mangel 4 Im Rahmen der Umbaumaßnahmen in der Darmstädter Straße sind die Busbuchten an der Haltestelle *Otto-Wels-Straße* zu entfernen und der Gehweg bis zur Fahrbahnkante vorzuziehen. Somit ist ausreichend Platz vorhanden, um in beiden Fahrtrichtungen Wetterschutz- und Spritzschutzeinrichtungen zu installieren.
- I.3.5** Mangel 5 Es ist zu überprüfen, ob es möglich ist, Wetterschutz- und Spritzschutzeinrichtungen in beiden Fahrtrichtungen einzurichten oder ob es sich um eine reine Ausstiegshaltestelle handelt (wo auf diese Infrastruktur verzichtet werden kann).
- I.3.6** Mangel 6 In den Bereichen, in denen die Markierung schlecht erkennbar ist, ist diese zu erneuern.
- I.3.7** Mangel 7 Da die Haltestelle Weiterstadt-Riedbahn *Wiesenstraße* in Fahrtrichtung Weiterstadt Kernstadt zur Lärminderung in die Riedstraße verlegt wurde, ist diese Situation als gegeben hinzunehmen. Durch eine Umbenennung dieser Haltestelle beispielsweise in *Sandstraße* würde eine eindeutigere Situation geschaffen werden.
- I.3.8** Mangel 8 Die Haltestelle Weiterstadt-Riedbahn *Rudolf-Diesel-Straße/BTZ* sollte in Fahrtrichtung Darmstadt in die *Rudolf-Diesel-Straße*, gegenüber der Haltestelle in Fahrtrichtung Weiterstadt Kernstadt, verlegt werden.
- I.3.9** Mangel 9 Aufgrund des Kreisverkehrs und der verschiedenen Fahrtziele ist es nicht möglich, die Haltestellenpaare gegenüberliegend anzuordnen, um eine übersichtlichere Situation zu schaffen. Die Beibehaltung des Bestandes könnte aufgrund der schwierigen Abhilfemöglichkeit akzeptiert werden.
- I.3.10** Mangel 10 Den beiden gegenüberliegenden Haltestellen in Weiterstadt-Schneppenhausen sollte ein einheitlicher Name (z.B. *Feuerwehr*) gegeben werden, um die Orientierung für Fahrgäste zu erleichtern.

- I.3.11** Mangel 11 Durch Einhaltung des vorgegebenen Einzugsradius von 300 m im Kernstadtbereich ergibt sich im Nordwesten von Weiterstadt an den Sportanlagen ein räumlich nicht erschlossener Bereich. Unter Beachtung der weniger intensiven Nutzungsansprüche in diesem Gebiet und der Stadtrandlage kann dieser Einzugsradius auf 500 m erhöht werden. Durch diese Änderung der Bewertung der Ansprüche reduziert sich die Schwere dieses Mangels in der räumliche Erschließung.
- Durch die Umsetzung der geplanten Haltestelle Weiterstadt-Braunshardt am *Sportplatz* kann die Situation im westlichen Bereich des Stadtteils Braunshardt verbessert werden. Durch die örtlichen Gegebenheiten ist es mit einem gewöhnlichen Linienbus jedoch nicht möglich eine räumliche Erschließung der Rappmühlstraße zu erreichen.
- Weitere Mängel im Nordosten von Weiterstadt im Bereich der Einsteinstraße sowie die unzureichende Erschließung des südlichen Bereichs Weiterstadts in Fahrtrichtung Groß-Gerau, Worfelden und Erzhausen lassen sich mit einer Änderung der Linienführung des bestehenden Linienverlaufs nicht ändern. Änderungen des Linienverlaufs würde vielmehr zu Fahrzeitverlängerungen auf der entsprechenden Linie bewirken und den ÖPNV damit unattraktiver machen.
- Um die Defizite in der räumlichen Erschließung dennoch zu beheben, wäre ein Anrufsammeltaxi (AST) eine angemessene Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Netzes. Verschiedene Konzepte, durch die mit einem AST die zeitliche und räumliche Erschließung in Weiterstadt verbessert werden kann, sind in **Kapitel 8.4** detaillierter beschrieben.
- I.3.12** Mangel 12 Durch die Fahrplanänderung am 4. Oktober 2011 wurde die unübersichtliche Situation der Linie 5515 durch die Aufteilung in die Linien 5515 (mit Fahrtziel Erzhausen) und 5516 (mit Fahrtziel Worfelden) bereits behoben. Die unübersichtliche Fahrplangestaltung durch viele verschiedene Fahrtrouten sowie den Index "E = anderer Fahrtverlauf" bleibt allerdings bestehen. Durch eine Festlegung dieser nicht genau definierten Route können Unklarheiten beseitigt werden.
- I.3.13** Mangel 13 Bei der außerplanmäßigen Fahrplanänderung am 4. Oktober 2011 wurde die zeitliche Erschließung des Gewerbestandortes Weiterstadt-Riedbahn an die Anforderungen des Nahverkehrsplanes angepasst.
- I.3.14** Da ein 60-Minuten-Takt während den HVZ innerhalb der Kernstadt Weiterstadts nicht ausreichend ist, sollte zumindest während diesen Zeiten eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt oder die zusätzliche Bedienung dieser Haltestellen durch ein AST (**Kapitel 8.4**) angestrebt werden.
- I.3.15** Mangel 14 Auch die Mängel in der zeitlichen Erschließung im südlichen Bereich von Gräfenhausen können durch ein AST behoben werden. Auf die verschiedenen Konzepte wird in **Kapitel 8.4** näher eingegangen.
- I.3.16** Mangel 15 Die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn ist ein wichtiges Element in der Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ist durch die bestehenden Linien eine häufigere Anbindung des Bahnhofs problematisch. Durch die Einführung eines AST könnte dieser Mangel behoben werden.

I.3.17

Mangel 16 Da nicht immer ein Optimum erreicht werden kann, sind im ÖPNV gegebenenfalls auch Kompromisse zu akzeptieren. Einem einheitlichen, aber längeren Takt (z.B. 1 Stunde) wird hier eine bessere Qualität beigemessen als einem unregelmäßigen, jedoch geringfügig kürzerem Takt.

8.4 Lösungsvorschläge Öffentlicher Personennahverkehr – alternative Bedienungsformen

Bei der Analyse des bestehenden Linienverkehrs wurden verschiedene räumliche und zeitliche Defizite festgestellt. Das Ziel eines Anrufsammeltaxis (AST) oder Anruf-Linientaxis (ALT) ist es diese räumlichen und/oder zeitlichen Defizite zu beheben. Durch kleinere Fahrzeuge ist es möglich, bei niedrigeren Kosten, zusätzliche Bereiche zu erschließen, in denen ein herkömmlicher Linienbus nicht zum Einsatz kommen kann. In der Regel werden die zusätzlichen AST/ALT-Verkehre durch örtliche Taxiunternehmen durchgeführt, die flexibel auf Anfrage eingesetzt werden. Festgelegt sind lediglich die Betriebszeiten (erste und letzte Fahrt) und die Fahrtenhäufigkeit (z.B. halbstündlich, stündlich oder auch zwei-stündlich). Ca. 30 Minuten vor Fahrtbeginn ist eine telefonische Anmeldung des Fahrtwunsches in einer Leitzentrale erforderlich, bei der Angaben zur Anzahl der mitfahrenden Personen, Abfahrthaltestelle, gewünschte Abfahrtszeit, Fahrtziel etc. gemacht werden. Die Abfahrthaltestelle ist in der Regel eine Haltestelle, die zusätzlich eingerichtet wurde innerhalb der Wohn- oder auch Gewerbegebiete um die Erreichbarkeit zu verbessern oder ein "Ort des öffentlichen Interesses" (z.B. Rathaus, Arztpraxis, Supermarkt etc.). Somit wird durch ein dichteres Haltestellenangebot auch mobilitätseingeschränkten Personen der Zugang zum ÖPNV erleichtert. Im Folgenden werden verschiedene Konzepte beschrieben, die Möglichkeiten aufzeigen die festgestellten Defizite zu beheben. Dabei handelt es sich bei den aufgezeigten Varianten zunächst um konzeptionelle Vorschläge, die in einer späteren Planungsphase einer genaueren Ausarbeitung und Kostenprognose bedürfen. Dem Vorteil einer zeitlich und räumlich besseren Erschließung steht der Nachteil eines häufigeren Umsteigens gegenüber. Auch ist in der Detailplanung zu berücksichtigen, dass Doppelerschließungen vermieden werden. Ein AST/ALT soll nicht in Konkurrenz zu einer Linienbusverbindung betrieben werden.

Die zeitliche/räumliche Ausdehnung des bestehenden AST-Angebots in den Randzeiten würde den Aufwand unverhältnismäßig in die Höhe treiben, deshalb werden im Folgenden Varianten einer ALT-Ergänzung diskutiert.

Konzept 1 – Kernstadt Weiterstadt

Der vorgeschlagene Verlauf eines ALT in der Kernstadt von Weiterstadt ist in **Bild 29.1** dargestellt. Es verläuft im Zweirichtungsverkehr in einem Ring um die Darmstädter Straße. Bei einer Fahrtstrecke von knapp 6 km und 9 Haltestellen liegt die Umlaufzeit bei ca. 22 Minuten. Aufgrund der errechneten Fahrtzeit wäre bei diesem Routenverlauf ein Halbstunden- oder Stundentakt in beiden Fahrtrichtungen möglich. Vorteil dieses ALT wäre die räumliche Anbindung des nordöstlichen Bereichs der Kernstadt (Umgebung Einsteinstraße). Durch den

I.4

4.8 Mängelanalyse fließender Kfz-Verkehr

Neben der quantitativen Erfassung des Kfz-Verkehrs und der qualitativen Bewertung von dessen Auswirkungen auf das Umfeld schließt nun die nachfolgende Zusammenstellung maßgeblicher Schwachpunkte die Bestandsaufnahme des bestehenden Kfz-Strabennetzes ab. Potenzielle Gefahrenstellen sind hierfür ebenso relevant, wie Abschnitte, in denen es regelmäßig zu unangemessenen Fahrzeitverlusten kommt.

Die Auswertung der Unfallsteckkarten der Polizei nach den Maßgaben der Fachliteratur⁹ hat ergeben, dass es im gesamten Stadtgebiet keine Unfallhäufungspunkte gibt. Dies heißt jedoch nicht, dass keine Unfälle vorkämen, sondern dass auf Basis der gemeldeten Unfälle statistisch kein Beleg auf etwaige Mängel im Straßenraum ableitbar ist. Daher sind die im Anschluss geschilderten "Sicherheitsmängel" lediglich als potenziell "gefahrenträchtige" Situationen zu verstehen, bzw. als Situationen, in denen die Prämisse der Leichtigkeit des Verkehrs (VwV-StVO¹⁰) verletzt scheint. Auch unter Einbeziehung von Hinweisen des VEP-Beirats erfolgt die Beurteilung durch eigene Inaugenscheinnahme aus verkehrsplanerischer Sicht.

Weitere Mängel resultieren aus rückstauanfälligen Abschnitten, hervorgerufen meist durch nicht mehr den herrschenden Randbindungen genügende Gestaltung von Knotenpunkten bzw. nicht ausreichend leistungsfähigen oder nicht wirksam koordinierten Lichtsignalanlagen. Rückstauungen verursachen unnötige Wartezeiten und sind vor allem zugunsten der Reduzierung von Emissionen (Abgase, Motorenlärm, etc.) und im Sinne der Umfeldverträglichkeit zu vermeiden.

Nachfolgend sind die wesentlichen Mängel des Weiterstädter Kfz-Strabennetzes aufgelistet; parallel sind sie im **Bild 9** verortet.

Mangel 1 Die Ortsdurchfahrt im Stadtteil Schneppenhausen ist in der Ost-West-Relation (Albrecht-Dürer-Straße – Gräfenhäuser Straße) nahezu im gesamten Verlauf eng und unübersichtlich. Zudem wird der Verkehrsfluss behindert durch parkende Fahrzeuge, die teils zusätzlich die Gehwege blockieren. Abschnittsweise ist die Straßenraumgestaltung gemessen an den erhobenen Verkehrsmengen als unverträglich einzustufen (Bild 8, Anhang Q41, Q42)

I.4.2

Mangel 2 Der nördliche Ortseingang nach Gräfenhausen (Frankfurter Straße) ist sehr geradlinig geführt, mit beidseitig angeordneten Parkständen am Fahrbahnrand. Die Frankfurter Straße ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen, entsprechend ist die Vorfahrt an den Knotenpunkten mit Rechts-vor-Links geregelt. Die Rechts-vor-Links-Regelung ist für den Verkehrsteilnehmer jedoch aus der Straßenraumgestaltung kaum ableitbar, die Einmündungen werden durch parkende Fahrzeuge leicht übersehen,

I.4.3

⁹ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen - Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten [FGSV-Nr. 316/1]; Köln, 2003.

¹⁰ BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR; BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO); Berlin, 2009.

zudem sind die Knotenpunkte nicht hervor gehoben (keine erkennbare Markierung oder Gestaltung).

- I.4.4 Mangel 3 Die Ortsdurchfahrt in Gräfenhausen (Achse Schneppenhäuser Straße – Wixhäuser Straße) ist in weiten Teilen sehr eng, unübersichtlich und unverträglich hinsichtlich der Umfeldqualität (Bild 8, Anhang Q48, Q49). In der Hauptstraße entstehen durch die sehr geringen Gehwegbreiten Nutzungskonflikte, Gefahrenpotenziale und Behinderungen, insbesondere im Bereich der Geschäftsnutzungen und Schulwegachsen.
- I.4.5 Mangel 4 Die Einmündung Weiterstädter Weg ist im Verlauf der L.3113 schlecht erkennbar, da der Knotenpunkt ohne Sperrflächenmarkierung etc. gestaltet ist. In der Folge entsteht durch unvermitteltes Bremsen abbiegender Fahrzeuge ein vermeidbares Gefahrenpotenzial.
- I.4.6 Mangel 5 Die Sichtbeziehungen in der lediglich einstreifigen Unterführung Klein-Gerauer-Weg/L 3094 sind insbesondere für Fahrzeuge mit etwas erhöhten Sitzpositionen (Transporter, Vans, SUV¹¹,...) ungünstig. Herannahende, entgegenkommende Fahrzeuge sind von der Haltelinie aus nicht zu sehen, da durch die Brücke verdeckt. Zur Abminderung des Gefahrenpotenzials und Verbesserung des Verkehrsablaufs sollte zumindest die Anordnung von Verkehrsspiegeln erwogen werden.
- I.4.7 Mangel 6 Der LSA-geregelte Knotenpunkt Büttelborner Weg/L 3094 erzeugt zu den Spitzenzeiten deutliche Rückstauungen und Fahrzeitverluste. Die Koordination mit der benachbarten LSA B 42/L 3094 ist kaum erkennbar bzw. wenig wirksam. Da auch im weiteren Verlauf der B 42 in Fahrtrichtung Darmstadt häufig Rückstauungen an den weiteren Knotenpunkten (Mangel 8) auftreten, nutzen viele Verkehrsteilnehmer die Weiterstädter Ortsdurchfahrt gleichsam als Schleichstrecke. Der so in der Ortsdurchfahrt erzeugte Durchgangsverkehr sollte durch eine geeignete Signalsteuerung auf die L 3094 verlagert werden (ggf. Umbau des Knotenpunktes Büttelborner Weg/L 3094 in Kreisverkehr). Geeignete Maßnahmen sollten insbesondere vor dem Hintergrund der ohnehin stark belasteten Ortsdurchfahrt mit hoher Priorität ergriffen werden (Mangel 7).
- I.4.8 Mangel 7 Die Weiterstädter Ortsdurchfahrt (Achse Büttelborner Weg – Darmstädter Straße) genügt hinsichtlich Straßenraumbreite und Gestaltung weder ihrer Funktion als Geschäftsstraße und Ortsdurchfahrt noch den Ansprüchen, die aus den heutigen Verkehrsbelastungen entstehen. Zu beobachten sind häufige Konflikte zwischen ruhendem und fließendem Verkehr mit Fußgängern und Radfahrern. Entsprechend ist die Umfeldverträglichkeit in weiten Abschnitten nicht gegeben (Bild 8, Anhang Q19 ... 22). Um die Attraktivität des Stadtkerns und der Geschäftsstraße herzustellen und das Gefahrenpotenzial zu vermindern, sollten dringend Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsmenge und zur umfeldverträglichen Gestaltung des Straßenraums ergriffen werden.

¹¹ SUV: Sport Utility Vehicle; dt.: Geländelimousine

I.4.9 Mangel 8 Die B 42 im Süden Weiterstadts ist eine stark belastete Verkehrsachse, überregionaler Bedeutung. Im Verlauf zwischen der Einmündung L 3094 bis zum Autobahnanschluss liegen drei Signalanlagen, deren Koordinierung kaum wirksam bzw. nicht erkennbar ist. Infolge dessen vermindert sich die Leistungsfähigkeit des gesamten Abschnittes. Zu den werktäglichen Spitzenzeiten treten häufig Rückstauungen mit teils deutlichen Fahrzeitverlusten auf.

I.4.10 Mangel 9 Zu den werktäglichen Spitzenzeiten bilden sich am LSA-geregelten Knotenpunkt Darmstädter Straße/Rudolf-Diesel-Straße häufig Rückstauungen insbesondere in der Rudolf-Diesel-Straße. In der Folge werden die Einmündungen in die angrenzenden Wohn- und Erschließungsstraßen überstaut und oftmals blockiert. Dieser Abschnitt der Rudolf-Diesel-Straße zwischen Knoten Darmstädter Straße und Knoten Brunnenweg ist als nicht umfeldverträglich einzustufen (Bild 8, Anhang Q3).

I.4.11 Mangel 10 Der mehrspurig ausgebaute, LSA-geregelte Knotenpunkt B 42/Darmstädter Straße/Im Rödling erreicht zu werktäglichen Spitzenzeiten die Grenze zur Vollaustattung. An Samstagen wird durch den dann dominierenden Einkaufsverkehr die Leistungsfähigkeit teilweise überschritten. In der Folge bilden sich zum Teil bis auf die Autobahnanschlüsse zurückreichende Staus und Ausweich- bzw. Wendefahrten im Knotenpunktarm Darmstädter Straße. Auf selten eintretende Ausnahmeereignisse sollte ein Verkehrssystem wirtschaftlicher Weise nicht dimensioniert werden, jedoch sind hier – auch im Kontext der weiteren Mängel 6, 8, 12 und 13 im Verlauf der B 42 – Ertüchtigungsmaßnahmen anzustreben.

I.4.12 Mangel 11 Im Weiterstädter Gewerbegebiet West ist die Zufahrt Im Rödling zur P+R-Anlage und dem Parkplatz "Segmüller" konfliktträchtig aufgrund von Rückstauungen aus dem Parkplatz heraus. Dies wird durch die interne Organisation des Parkplatzes befördert. Da bereits im Zufahrtsbereich Längsparkstände angeordnet sind, blockieren Einparkmanöver in diese attraktiven (weil eingangsnah) Stellplätze zeitweise die gesamte Zufahrt und verhindern das Linkseinbiegen aus der Straße Im Rödling.

I.4.13 Mangel 12 Die Lagerstraße stellt die Hauptanbindung des Industriegebietes-Nord an das übergeordnete Straßennetz dar. Die vorfahrtgeregelte Einmündung der Lagerstraße in die L 3113 ist zur nachmittäglichen Spitzenzeit werktags häufig überlastet. Insbesondere für die Fahrbeziehung Lagerstraße in Richtung Norden treten dann sehr lange Wartezeiten und Rückstauungen auf. Diese Fahrbeziehung ist aber auch zu Zeiten geringerer Belastungen häufig mit längeren Fahrzeitverlusten behaftet, bedingt durch relativ hohe Fahrgeschwindigkeiten auf der übergeordneten L 3113.

Mangel 13 Das Straßennetz im Industriegebiet-Süd bzw. Gewerbegebiet Riedbahn zeigt trotz mehrspurigen Ausbaus zur Spitzenzeit Überlastungserscheinungen. Es treten Rückstauungen an der Einmündung B 42/Dr.-Otto-Röhm-Straße, im Verlauf der Robert-Koch-Straße, im Knotenpunkt Robert-Koch-Straße/Robert-Bosch-Straße und in der Friedrich-

I.4.14

Schaefer-Straße auf. Zwar gilt auch hier, dass im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit das Verkehrssystem nicht auf selten eintretende Ausnahmeereignisse (wie Tage mit Sonderverkäufen, Vorweihnachtszeit,...) dimensioniert werden sollte; dennoch sollte überprüft werden, ob eine Direktverbindung, der von großflächigem Einzelhandel geprägten Quartiere beidseits der Autobahn, zu einer wirksamen Entlastung beider Quartiere und der B 42 beitragen kann. Der mögliche Wegfall von Umwegfahrten über die B 42 kann gegebenenfalls dort mehrere Mängel ausräumen.

I.4.15

Mangel 14 Die Zufahrt zum Einkaufszentrum "Loop5" in der Gutenbergstraße ist für Ortsunkundige zu unklar gestaltet. Die Einteilung der Fahrstreifen in Ladehof, Parkhaus UG und Parkhaus OG überfordert offenkundig die Verkehrsteilnehmer trotz entsprechender Vorwegweisung. Zu beobachten ist, dass häufig die zunächst gewählte Fahrspur unvermittelt verlassen wird, um in die jeweils andere Spur zu gelangen bzw. irrtümlich in den Ladehof statt ins Parkhaus eingefahren wird. Plötzliche Bremsmanöver, Beinahe-Unfälle und zeitweises Blockieren der Zufahrt sind die Folgen. Mit geringem Aufwand lässt sich der Zufahrtsbereich des Ladehofs farblich bzw. durch entsprechende Piktogramme besser kennzeichnen und die Fahrstreifen im unmittelbaren Einmündungsbereich durch Leitschwellen (sinnvollerweise mit Mini-Baken) wirksam separieren. Ergänzend kann durch beispielsweise Überkopf-Beschilderung die Wegweisung und damit die Fahrstreifenwahl zusätzlich positiv beeinflusst werden. In der heute unübersichtlichen und konflikträchtigen Situation erscheint es besonders gefahrenträchtig, dass die Fußgänger- und Radfahrerturfur lediglich durch Furtmarkierung gekennzeichnet ist. Dringend sollte daher die Markierung eines Fußgängerüberweges bzw. die Rot-Markierung der Fahrradfurt angestrebt werden.

I.4.1

An mehreren Stellen des Weiterstädter Straßennetzes sind die Ortseingänge nicht oder nur gering hervorgehoben (Mangel A, **Bild 9**). Dem Verkehrsteilnehmer sollte der Übergang von freier Strecke auf bebauten Gebiete auch durch bauliche Maßnahmen im Streckenverlauf signalisiert werden, mit dem Ziel die Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirksam zu reduzieren. Geeignet hierzu ist das Verschwenken der Fahrbahn oder die Anordnung einer in der Regel auch bepflanzten Mittelinsel.

Fazit

Wie bereits die Strukturanalyse angedeutet hat, zeigt die Bestandsaufnahme im motorisierten Individualverkehr Handlungsbedarf bei verschiedenen verkehrlichen Entwicklungen auf. In einigen Bereichen (z.B. Darmstädter Straße) erreichen die Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr die Grenzen der Zumutbarkeit für die betroffenen Bewohner und die Gewerbetreibenden und ihre Kunden – Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit (Trennwirkung) Abwicklung des ÖPNV,... werden gestört; gleichzeitig deuten sich daraus aber auch Möglichkeiten zur Abhilfe an; die aufgezeigten Mängel lassen implizit oft bereits Lösungsansätze erkennen (umfeldverträgliche Verkehrsbelastbarkeit,...).

platz lange bindet und so kein weiterer Vorgang mehr möglich ist. Die Kurzparker sind dem Zweck "private Erledigungen oder Besorgungen" zuzuordnen. Über die Parkdauer ist auch zu erkennen, dass z.B. im Bereich 10 (Darmstädter Straße und Parkplätze) immerhin 19 Stellplätze den ganzen Tag über von jeweils einem Fahrzeug belegt werden; die Auswertung der Bewohner hat hier rund zehn Fahrzeuge ergeben, sodass also insgesamt rund zehn weitere "Dauerparker" (Ladeninhaber, Angestellte) festzustellen sind.

7.2 Mängelanalyse

Aus der Bestandsaufnahme geht hervor, dass die Parkraumnachfrage zu keiner Zeit das Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet übersteigt – auch lokal treten keine gravierenden Überlastungen auf, wenngleich punktuell Engpässe erkennbar sind (10:00 Uhr + 11:00 Uhr Bereich 21; 21:00 Uhr Bereich 14). Durchschnittlich ist jeder fünfte Parkvorgang einem Falschparker zuzuordnen – die Art der Verstöße (abgelaufene Parkscheibe, Gehwegparken) ist städtebaulich unproblematisch; andere Nutzergruppen (Fußgänger) werden teilweise durch Gehwegparken beeinträchtigt.

Die Situation im ruhenden Verkehr in Weiterstadt ist auf Grundlage der Analyse insgesamt als wenig problematisch einzustufen.

7.3 Fazit ruhender Verkehr

Durch den Bau eines Parkplatzes im Zusammenhang mit dem "Medienschiff" wurde zentral ein Parkraumangebot geschaffen. Das Angebot steht damit wieder mit der Nachfrage im Einklang. Die an anderer Stelle empfohlene Umgestaltung der Darmstädter Straße soll den nicht motorisierten Individualverkehr und die Aufenthaltsqualität in den Fokus der Planungsüberlegungen stellen – so wird zwangsläufig abgewogen werden müssen, ob und wie viele Stellplätze in der Darmstädter Straße entfallen werden. Zugunsten der städtebaulichen Überlegungen ist ein Verzicht auf Stellplätze auch aus verkehrlicher Sicht zu akzeptieren.

Wie die Bestandsaufnahme gezeigt hat, gelten in der Darmstädter Straße teilweise unterschiedliche Bedienungszeiten und -dauern für Kurzparkvorgänge – hier würde eine Vereinheitlichung zur Nutzerfreundlichkeit beitragen. Auf die Einführung von Parkgebühren sollte verzichtet werden, um die Diskussion um die Konkurrenzfähigkeit zu verschiedenen Einkaufsangeboten "auf der grünen Wiese" nicht zu befeuern.

Die vorhandenen Parkierungseinrichtungen sollten in ein Parkleitsystem eingebunden werden. In die Zielführung sollten die Anlagen mit Nummern oder prägnanten kurzen Namen aufgenommen werden. Der fließende Kfz-Verkehr ist durch eine statische Beschilderung zu den einzelnen Anlagen zu führen.

J.4.17

11. Handlungsempfehlungen

In den vorangegangenen Abschnitten wurden abgestimmt auf das Zielkonzept, auf die Bestandsaufnahmen, Mängelanalysen und Planfallbewertungen, verschiedene Maßnahmen entwickelt und Lösungsmöglichkeiten innerhalb der verschiedenen Verkehrsmittel aufgezeigt (fließender Kfz-Verkehr **Abschnitt 6**, ruhender Kfz-Verkehr **Abschnitt 7**, ÖPNV **Abschnitt 8**, Radverkehr **Abschnitt 9** und Fußgängerverkehr **Abschnitt 10**). Der VEP betrachtet die verschiedenen Verkehrsmittel jedoch nicht isoliert; der Einzelbetrachtung jeder Maßnahme muss eine Zusammenführung folgen, die durch übergeordnete Elemente ergänzt wird. Die einzelnen Vorschläge sind zusammenzuführen und daraus integrierte Planungsansätze zu entwickeln und entsprechende Handlungsempfehlungen auszusprechen. Diese werden nachfolgend im Rahmen der einzelnen Verkehrsmittel angesprochen und mit ergänzenden Ansätzen versehen.

Eine ausdrückliche Rückkoppelung einzelner Lösungsvorschläge zu den definierten Zielen wird explizit nicht vorgenommen, da diese teilweise redundant sind (z.B. die Oberziele 2 und 3 oder 2 und 10).

I.5

11.1 Mobilitätsmanagement

Eine Vernetzung oder Koppelung von Einzelmaßnahmen wird z.B. durch ein Mobilitätsmanagement erreicht. Dieses Verkehrsplanungsinstrument ist eine Methode, durch Information, Beratung und Motivation das Mobilitätsverhalten der Menschen zu beeinflussen mit dem Ziel der Reduzierung von Verkehrsbelastungen aus verkehrspolitischen, ökologischen und gesundheitlichen Gründen. Einige Stichworte, die das Spektrum der Maßnahmen aufzeigen, werden nachfolgend zusammengestellt, auch später aufgegriffen:

- I.5.2 ○ "Stadt der kurzen Wege", autofreie Quartiere,
- I.5.3 ○ Verkehrsvermeidung (Kfz-Fahrten), "unnötige" Fahrten,
- I.5.4 ○ Verkehrsmittelwahl (in Abhängigkeit von Entfernung und Fahrtzweck),
- I.5.5 ○ Jobticket (auch berufliche Besorgungen mit Dienstfahrrädern), Mieterticket, Bürgerticket,
- I.5.6 ○ Herabsetzung von Einstiegshürden und Hemmnissen zur Nutzung des ÖPNV oder des Fahrrades (u.a. Information),
- I.5.7 ○ aktive Fahrradförderung (Fahrradstellplätze, Fahrradstraße, Ladestationen für e-Bikes, Mietfahrräder,...),
- I.5.8 ○ Mitfahrzentrale, Carsharing, Spritsparkurse,
- I.5.9 ○ Marketinginstrumente (Informationsbroschüren, Zeitungsartikel, Internetseite der Stadt),
- I.5.10 + I.5.11 ○ Mobilitätsbeauftragter, Bewusstseinsbildung/Umdenken (Bevölkerung, Politik,...), schulische Verkehrserziehung ("zu Fuß zur Schule").

Mobilitätsmanagement unterstützt durch die Anreize zur Vermeidung der Kfz-Nutzung die Investitionen in ÖPNV- und Radwege-Infrastruktur, erreicht also gleichzeitig ökologische und ökonomische Verbesserungen.

Um ein Mobilitätsmanagement angepasst auf die lokalen Weiterstädter Bedürfnisse einzuführen und in städtische Planungsvorhaben frühzeitig einzubinden, erscheint es sinnvoll eine städtische Stelle dafür zu schaffen; im Bedarfsfall kann auch auf externe Unterstützung zurückgegriffen werden. So lässt sich die notwendige Kompetenz und Kontinuität im Mobilitätsmanagement erreichen und zudem gleichzeitig gewährleisten, dass wichtige Erkenntnisse hieraus in möglichst viele Themenfelder und Aufgaben der Stadt einfließen. Beispielsweise kann die Stadt- und Bebauungsplanung in hohem Maße von modernen Mobilitätskonzepten profitieren – unter dem städtebaulichen Leitziel "Stadt der kurzen Wege" ließen sich Erfahrungen des Mobilitätsmanagements transferieren und langfristig wirkend eine Reduzierung der erforderlichen Wege erreichen bzw. die Wegelängen so weit verkürzen, dass sie häufiger zu Fuß zurück gelegt werden. Frühzeitig in Planungen integriert, könnten meist bessere Gehweg- und Fahrradangebote geschaffen werden (damit beispielsweise nicht ein Gehweg zwischen Wohngebiet und Kindergarten kurz vor Erreichen des Kindergartens endet oder nur umwegig einseitig fortgeführt wird).

I.5.1

I.5.2

Die geschilderten Ansätze zum Mobilitätsmanagement sind kleine und vergleichsweise kostengünstige Bausteine. Im Zusammenwirken sind sie aber gut geeignet, eine nahezu sofortige Wirkung zu entfalten und so die bereits getätigten Investitionen in ÖPNV- und Radwege-Infrastruktur besser auszuschöpfen. Zukünftige Angebotsverbesserungen im ÖPNV und im Radverkehr profitieren von den sich so ergebenden Synergieeffekten. Carsharing und Pendlerportale stehen hierzu nicht primär in Konkurrenz, sondern stellen eine Brücke in eine modernere, umweltbewusstere und wirtschaftlichere Mobilität dar.

I.5.8

Flankierend zu den entwickelten und abschließend nochmals kurz zusammengefassten Maßnahmen- und Lösungsvorschlägen (**Abschnitt 11.2**) sollten moderne Marketinginstrumente eingesetzt werden, auch Informationsbroschüren, Zeitungsartikel und die städtische Internetseite können genutzt werden, um aktiv auf alternative Angebote zum Kfz und deren Vorzüge aufmerksam zu machen. Zur effizienteren Nutzung des Kfz kann eine städtisch geförderte oder in Eigenregie betriebene Mitfahrzentrale für Pendler beitragen. Erste Ansätze existieren dazu bereits in Weiterstadt, so wird der P+R-Parkplatz südlich der B 42 (nördlich Einrichtungshaus Segmüller) als Mitnahmeparkplatz genutzt. Die DADINA weist parallel zu den ÖPNV-Angeboten auch auf das hessische Internetportal²⁵ für Pendler als Mitfahrzentrale hin – dessen Bekanntheitsgrad und damit der Nutzen ist jedoch noch ausbaufähig. Sinnvollerweise sollten diese Optionen regelmäßig beworben werden. Ein spezielles Infopaket für Neubürger kann einen wichtigen Beitrag leisten der gewohnheitsmäßigen Autonutzung entgegen zu steuern, bevor sich die Gewohnheiten ebenso verfestigen, wie bei vielen der übrigen Einwohner.

I.5.9

I.5.8

I.5.6

Ein weiteres in die Zukunft weisendes Themenfeld eines städtischen Mobilitätsbeauftragten wäre die (vor-)schulische Verkehrserziehung. So könnten beispielhafte Maßnahmen verstetigt werden, wie die Aktionstage "zu Fuß zur Schule"²⁶, an

I.5.11

25 <http://www.hessen.pendlerportal.de>

26 <http://www.zu-fuss-zur-schule.de>;
Aktionsbündnis zu Fuß zur Schule; Zusammenschluss von Deutsches Kinderhilfswerk e.V., dem Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. und dem ökologischen Verkehrsclub Deutschland VCD e.V.

denen bundesweit mit kindgerechten und teils durch die Schüler selbst organisierten Aktionen gemeinsam zur Schule gegangen wird und entsprechend die Eltern aufgerufen sind, auf das Auto (zumindest an den Aktionstagen) zu verzichten. Für viele Kinder ist es zur Selbstverständlichkeit geworden, dass sie zur Schule, zum Sport, zu Freunden, etc. mit dem Auto gefahren werden, obwohl es häufig die Möglichkeit gibt, diese Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen – in Abhängigkeit vom Alter des Kindes kann dies dann auch selbständig ohne Zutun der Eltern umgesetzt werden. Kinder, die gewohnt sind, jeden Weg mit dem Auto gefahren zu werden, werden auch in späteren Jahren dieses Mobilitätsverhalten nicht überdenken und aus Bequemlichkeit das Kfz nutzen – oder nur mit hohem Überzeugungsaufwand ein anderes Verkehrsverhalten in Erwägung ziehen. Die Mobilität der heutigen Kindergarten- und Grundschul Kinder bestimmt das Mobilitätsverhalten der Erwachsenen der nächsten Generation.

Der Stadt Weiterstadt könnte sich durch einen Mobilitätsbeauftragten die Möglichkeit eröffnen, die aus diesem VEP sich ergebenden Erkenntnisse direkt zu nutzen – auf diesen Synergieeffekt sollte nicht verzichtet werden.

I. S. 1

11.2 Weiterführende und ergänzende Maßnahmen

Ebenso, wie die Aufenthaltsqualität durch verschiedene Einzelmaßnahmen verbessert werden kann, greifen manche Detaillösungen auch bezüglich ergänzender, nicht unmittelbar angestrebter Aspekte – z.B. die Absenkung von Bordsteinen an Querungsstellen bzw. Einmündungen und Kreuzungen. Auch die Vorhaltung ausreichend breiter Gehwege bzw. die Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen erfüllt Ansprüche der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität. Gleichfalls ist die konsequente Förderung des Umweltverbundes ein wichtiger Schritt zur Barrierefreiheit – barrierefrei ausgebaute Haltestellen und der Einsatz der Neigetechnik bei Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs senken die Hemmschwelle der Benutzung entscheidend.

11.2.1 Kfz-Verkehr

Soweit deutliche Reduzierungen von Kfz-Verkehrsbelastungen nicht gelingen, sind diese unvermeidbaren Belastungen umfeldverträglich abzuwickeln – dazu ist eine angemessene Straßenraumgestaltung eine nicht nur geeignete Maßnahme, sondern unabdingbar. Der Begrünung des Straßenraumes und der Schaffung ausreichend bemessener Bewegungsräume für die unterschiedlichen Nutzer (barrierefreie Gehwege) kommen hierbei maßgebliche Bedeutung zu. Dies kann entscheidend auch zu reduzierten Kfz-Fahrgeschwindigkeiten beitragen.

Ob Räume mit dem relativ wenig erprobten neuen Instrument "Shared-Space" ausgestaltet werden können, ist im Detail zu prüfen. Shared-Space wird z.B. von Behindertenverbänden durchaus kritisch gesehen. Ein bedeutsamer Nachteil von Shared-Space ist die in Deutschland noch ungeklärte rechtliche Situation.

Die meisten (auch der hier diskutierten) Maßnahmen im Kfz-Verkehr erreichen ihren gewünschten Effekt durch bauliche Eingriffe, beispielsweise eine Straßen-

- II. 1. 8** Mangel 14 Der landwirtschaftliche Weg an der Südseite der B 42 sollte, so wie der viel genutzte Trampelpfad dies bereits andeutet, zum Knotenpunkt Darmstädter Straße/B 42/Im Rödling mit direkter Anbindung an die verschiedenen Einkaufsnutzungen baulich hergestellt werden; beispielsweise als Geh- und Radweg.
- II. 1. 9** Mangel 15 Die wichtige Fußwegachse zwischen den Einkaufsnutzungen (Einrichtungshaus "Segmüller" und Supermarkt "Lidl") und zur Bushaltestelle ist heute nur indirekt und umwegig geführt. Zu beobachten ist, dass dennoch viele Fußgänger den Umweg vermeiden und quasi in Luftlinie die Fahrbahn überschreiten. Um diese direkte Führung regulär zu ermöglichen und sicher zu gestalten, sind verschiedene Maßnahmen denkbar (Querungshilfe, FSA). Die einfachste Variante wäre es, die heute bepflanzte Mittelinsel mit einer Furt auszustatten.
- I. 1. 20** Mangel 16 Zum Lückenschluss in der Freizeitwegeverbindung Arheilger Straße Richtung Waldspielplatz ist das ansonsten durchgängig vorhandene Angebot auch über die Brücke über die Autobahn zu führen, die hierzu verbreitert werden müsste. Dies kann im Rahmen einer möglichen Erneuerung (ICE-Trasse) leicht berücksichtigt werden. Sinnvollerweise sollte dieses Angebot so bemessen werden, dass es gefahrlos auch dem Radverkehr zur Benutzung freigegeben werden kann, analog zur heutigen Regelung der restlichen Route.
- I. 1. 21** Mangel 17 In der Robert-Koch-Straße ist die gemeinsame Grundstücksein- und -ausfahrt der Tankstelle, Zoo-Markt und Bekleidungsgeschäft sehr breit ausgeführt; durch den Oberflächenbelag ist für den Kfz-Verkehr kaum erkennbar, dass der Gehweg fortgesetzt wird und somit dem Fußgänger Vorrang einzuräumen ist. Die Grundstückzufahrt sollte intern klarer gegliedert an die Robert-Koch-Straße hingeführt werden und der Gehweg dringend durch Markierung und/oder durch Pflasterbelag deutlich kenntlich gemacht werden.
- II. 1. 10** Mangel 18 Nördlich der Straße Am Dornbusch fehlt der Gehweg, der heutige Grünstreifen wird als Parkstreifen verwandt. Dadurch sind dort, obgleich keine (in Betrieb befindlichen) Nutzungen direkt angrenzen, dennoch Fußgängerströme zu verzeichnen. Um die gefährliche Mitbenutzung der Fahrbahn durch Fußgänger zukünftig zu vermeiden, sollte der bestehende Platz genutzt und ein ausreichend breiter Gehweg ggf. mit separatem Parkstreifen hergestellt werden.
- I. 1. 22** Mangel 19 In der Gutenbergstraße sind die Anbindungen des Einkaufszentrums "Loop5" so zu gestalten, dass die heute vorhandenen Unklarheiten hinsichtlich der Vorrangregelung ausgeräumt werden. Zu prüfen ist, ob in Kombination zur Rot-Markierung der Fahrradfurt die Anordnung eines Fußgängerüberweges oder möglicherweise die Einrichtung einer FSA zielführend ist. Im Bereich der Parkhausausfahrt sollte zudem überprüft werden, ob ausreichende Sichtbeziehungen gegeben sind oder ggf. durch Verkehrsspiegel oder bauliche Maßnahmen die Situation zu verbessern ist.
Der gemeinsame Geh- und Radweg nördlich des Einkaufszentrums lässt sich nur durch eine Verbreiterung an die hohe Nachfrage von Fußgängern und Radfahrern anpassen; die angrenzende Friedrich-

Schaefer-Straße sollte sinnvollerweise in diese Maßnahme mit einbezogen werden.

I. 1. 23
Mangel 20 Das Fehlen ausreichend breiter Gehwege in der Waldstraße stellt vor allem in Anbetracht der hohen Kfz-Verkehrsmengen einen gravierenden (Sicherheits-)Mangel dar. Die sehr geringe Straßenraumbreite lässt die Herstellung ausreichend breiter Gehwege unter Beibehaltung der heutigen Zweistreifigkeit der Kfz-Fahrbahn nicht zu. Langfristig ist daher nur die Verbreiterung des gesamten Straßenraums mittels Grunderwerb erfolgsversprechend. Kurzfristig sollte die Situation durch Querungshilfen (schlafende FSA) zur Überleitung vor den Abschnitten mit einseitigem Gehweg entschärft werden.

II. 1. 11
Mangel 21 Eine verbesserte Anbindung des Rathauses für Fußgänger und Radfahrer ist relativ einfach durch die Herstellung eines weiteren Zugangs in Höhe der Furt der Signalanlage Riedbahnstraße/Dr.-Otto-Röhm-Straße zu erreichen. Hierdurch lässt sich auch die heute umwegige Fußwegverbindung zur Bushaltestelle Dr.-Otto-Röhm-Straße verkürzen. Entsprechende Planungen für einen Durchlass im Zaun liegen in der Stadtverwaltung bereits vor.

Fazit

Wie im Radverkehr besteht auch im Fußgängerverkehr sowohl die Notwendigkeit als auch die Möglichkeit durch einfache Maßnahmen nachhaltige Wirkungen zu erzielen. Hier ist die Verbesserung der Überquerbarkeit der Straßen zu nennen (Bau von Mittelinseln bzw. von Querungshilfen) sowie die Herstellung der Barrierefreiheit (Bordsteinabsenkungen,...).

denen bundesweit mit kindgerechten und teils durch die Schüler selbst organisierten Aktionen gemeinsam zur Schule gegangen wird und entsprechend die Eltern aufgerufen sind, auf das Auto (zumindest an den Aktionstagen) zu verzichten. Für viele Kinder ist es zur Selbstverständlichkeit geworden, dass sie zur Schule, zum Sport, zu Freunden, etc. mit dem Auto gefahren werden, obwohl es häufig die Möglichkeit gibt, diese Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen – in Abhängigkeit vom Alter des Kindes kann dies dann auch selbständig ohne Zutun der Eltern umgesetzt werden. Kinder, die gewohnt sind, jeden Weg mit dem Auto gefahren zu werden, werden auch in späteren Jahren dieses Mobilitätsverhalten nicht überdenken und aus Bequemlichkeit das Kfz nutzen – oder nur mit hohem Überzeugungsaufwand ein anderes Verkehrsverhalten in Erwägung ziehen. Die Mobilität der heutigen Kindergarten- und Grundschul Kinder bestimmt das Mobilitätsverhalten der Erwachsenen der nächsten Generation.

Der Stadt Weiterstadt könnte sich durch einen Mobilitätsbeauftragten die Möglichkeit eröffnen, die aus diesem VEP sich ergebenden Erkenntnisse direkt zu nutzen – auf diesen Synergieeffekt sollte nicht verzichtet werden.

I. S. 1

11.2 Weiterführende und ergänzende Maßnahmen

Ebenso, wie die Aufenthaltsqualität durch verschiedene Einzelmaßnahmen verbessert werden kann, greifen manche Detaillösungen auch bezüglich ergänzender, nicht unmittelbar angestrebter Aspekte – z.B. die Absenkung von Bordsteinen an Querungsstellen bzw. Einmündungen und Kreuzungen. Auch die Vorhaltung ausreichend breiter Gehwege bzw. die Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen erfüllt Ansprüche der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität. Gleichfalls ist die konsequente Förderung des Umweltverbundes ein wichtiger Schritt zur Barrierefreiheit – barrierefrei ausgebaute Haltestellen und der Einsatz der Neigtechnik bei Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs senken die Hemmschwelle der Benutzung entscheidend.

11.2.1 Kfz-Verkehr

Soweit deutliche Reduzierungen von Kfz-Verkehrsbelastungen nicht gelingen, sind diese unvermeidbaren Belastungen umfeldverträglich abzuwickeln – dazu ist eine angemessene Straßenraumgestaltung eine nicht nur geeignete Maßnahme, sondern unabdingbar. Der Begrünung des Straßenraumes und der Schaffung ausreichend bemessener Bewegungsräume für die unterschiedlichen Nutzer (barrierefreie Gehwege) kommen hierbei maßgebliche Bedeutung zu. Dies kann entscheidend auch zu reduzierten Kfz-Fahrgeschwindigkeiten beitragen.

Ob Räume mit dem relativ wenig erprobten neuen Instrument "Shared-Space" ausgestaltet werden können, ist im Detail zu prüfen. Shared-Space wird z.B. von Behindertenverbänden durchaus kritisch gesehen. Ein bedeutsamer Nachteil von Shared-Space ist die in Deutschland noch ungeklärte rechtliche Situation.

Die meisten (auch der hier diskutierten) Maßnahmen im Kfz-Verkehr erreichen ihren gewünschten Effekt durch bauliche Eingriffe, beispielsweise eine Straßen-

rung somit vermieden bzw. verhindert werden. Eine sich an der praktizierten Nutzung orientierende offizielle Freigabe kann nicht empfohlen werden; zu groß ist hier das Sicherheitsrisiko.

9.3 Maßnahmenvorschläge Radwegenetz

Basierend auf den erkannten Mängeln (**Bild 33**) werden Abhilfemaßnahmen aufgezeigt; in **Bild 34** sind dazu separat die Bedeutung der Mängelbehebung wie auch die (bauliche) Umsetzbarkeit der Maßnahme farblich hervorgehoben. Das Radverkehrsangebot im Stadtgebiet Weiterstadt weist einige verbesserungswürdige Situationen auf, die sich relativ leicht beheben lassen, andere hingegen erscheinen in der Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer als schwierig realisierbar, sollten aber dennoch weiter verfolgt werden, damit sich langfristig die Chance zur Umsetzung bietet und diese ergriffen werden kann.

Die Dringlichkeit einer Maßnahme wird in erster Linie nach den Sicherheitsaspekten und der Leichtigkeit des Verkehrsablaufs bewertet. Die Unfallsteckkarten der Polizei dienen primär als Indikator für besonders gravierende Schwachstellen. Dies gilt umso mehr, da Fahrradunfälle insbesondere mit Fußgängern meist nicht aktenkundig werden, mithin im Datenmaterial nicht enthalten sind; Gleiches gilt für die große Zahl der Beinahe-Unfälle. Entsprechend liegen keine fahrradspezifische Unfallhäufungspunkte, die aus dem vorliegenden Datenmaterial ableitbar wären, vor. Die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrsablaufs sind wesentliche Randbedingungen zur stärkeren Nutzung des Fahrrades und können gut im Rahmen städtischer Planungen aufgegriffen werden. Eine hohe Dringlichkeit kann sich ergeben, durch beispielsweise eine kleine Lücke im Verlauf eines ansonsten vollständig ausgebauten Radverkehrsangebots (die fehlende Durchgängigkeit schwächt die Attraktivität des gesamten Radweges und schafft ein lokal besonders hohes Gefährdungspotenzial), wie auch durch die mangelhafte bzw. fehlende Anbindung wichtiger Ziele des Radverkehrs.

Der Umsetzbarkeit steht an einigen Stellen der beengte Straßenraum mit direkt angrenzender Bebauung entgegen. Anderenorts kann beispielsweise durch Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen ein Radwegangebot relativ einfach geschaffen werden oder in bereits bestehende Planungen zum Straßenumbau ein geeignetes Radverkehrsangebot ohne großen Aufwand integriert werden.

Besonders zur Umsetzung empfehlen sich diejenigen Maßnahmen, die relativ leicht realisierbar sind, auch wenn die Dringlichkeit vielleicht nur mittleres Niveau hat. Maßnahmen, die heute kaum realisierbar erscheinen, sollten langfristig dennoch nicht aus den Augen verloren werden, da sich im Dialog, durch zukünftige Wechsel der Anrainer oder veränderte Nutzungen heute nicht möglich erscheinende Lösungsansätze ergeben können.

Die nachfolgenden Maßnahmenvorschläge sind zur Übersicht zusätzlich in **Bild 34** grafisch dargestellt und verortet.

I. 2 +
II. 2 +
III. 2

Maßnahme zu:

I.2.11
Mangel 1 Im Einmündungsbereich Hauptstraße/Wixhäuser Straße/Ostendstraße ermöglicht es die heute großzügige Fahrbahnbreite, eine Querungshilfe für den Fußgänger- und Radverkehr anzuordnen. Die Stadt plant an dieser Stelle eine Mittelinsel einzurichten, die als weiteren positiven Effekt stärker den Ortseingang hervorhebt und so hilft die Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Damit wird die Umsetzung dieser Maßnahme mit hoher Priorität empfohlen.

II.2.2
Mangel 2 Das fehlende Radwegeangebot in der beengten Ortsdurchfahrt Gräfenhausen (Hauptstraße – Schneppenhäuser Straße) kann nur zum Teil durch bereits bestehende, abgesetzt verlaufende Alternativangebote ersetzt werden. Da die Parallelführungen weniger direkt sind und diese Routen zudem nicht die Geschäftsnutzungen in der Hauptstraße erschließen, sollten Maßnahmen ergriffen werden, die das verträgliche Miteinander des Radverkehrs (und auch der Fußgänger) mit dem Kfz-Verkehr in diesem Abschnitt fördern. Eine Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr mit Radfahrstreifen in beiden Richtungen, die Umgestaltung in eine Tempo 30-Zone bzw. eine Fahrradstraße oder aber die Verkehrsberuhigung sind dazu grundsätzlich geeignete Maßnahmen. Unabhängig davon sind Querungshilfen in der Hauptstraße zu schaffen, zur Sicherung der in Nord-Süd-Richtung kreuzenden Radwegachse.

I.2.12
Mangel 3 Die heute nicht durchgängige, aber dennoch als städtische Radroute beschilderte Verbindung zwischen Darmstädter Landstraße und Münchweg lässt sich auf relativ einfache Weise durch rund 200 m Radwegneubau herstellen. Flankierend wird empfohlen, eine Ortseingangssituation durch Fahrbahnverschwenk in östliche Richtung mit Mitteltrennung und Querungshilfe zu schaffen. Somit lassen sich in idealer Weise mehrere Ziele gleichzeitig erreichen: eine sichere Querung der Kfz-Fahrbahn für den Fußgänger- und Radverkehr und die Reduzierung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten.

I.2.13
Mangel 4 Im Kreuzungsbereich Weiterstädter Weg/L 3113 ist zur gesicherten Führung der wichtigen Fahrradroute Gräfenhausen – Weiterstadt eine Querungshilfe erforderlich. Durch Aufweitung der L 3113 kann, unter Ausbildung vollwertiger Linksabbiegestreifen für den Kfz-Verkehr (siehe Mangel 4, Abschnitt 4) mit geringem Aufwand auch ein Fahrbahnleiter als Querungshilfe eingerichtet werden.

II.2.3
Mangel 5 Die Mängelbeseitigung am südlichen Ortseingang Schneppenhausen kann durch Einrichtung einer Querungshilfe zur Überleitung auf das einseitige Radwegeangebot westlich der K 165 erfolgen – gegebenenfalls ist dazu lediglich die bestehende Mittelinsel zu modifizieren. In den Querschnitt der Schulstraße lässt sich ein separates Angebot für den Radverkehr nur unter zumindest einseitigem Wegfall des Baumbestandes und des Straßenparkens realisieren. Daher sind hier eher langfristige Maßnahmen zur Reduktion der verkehrlichen Bedeutung der Schulstraße für den Kfz-Verkehr zu ergreifen, um so ggf. durch Umwidmung in eine Tempo 30-Zone oder Fahrradstraße ein geeignetes Angebot zu schaffen.
Alternativ und kurzfristiger realisierbar kann eine zügig geführte Um-

fahrung für den Radverkehr im Westen von Schneppenhausen den Nutzungskonflikt lösen. Von dieser Umfahrung profitieren insbesondere Fahrten mit Ziel oder Quelle im Norden von Schneppenhausen und weiter nördlich davon (Mörfelden-Walldorf).

Die für die Ost-West-Relation relevante Albrecht-Dürer-Straße und Gräfenhäuser Straße bietet aufgrund des beengten Straßenraums mit unmittelbar angrenzender Bebauung noch weniger Spielraum zur Schaffung eines separaten Radangebotes – auch hier sind Maßnahmen zur Zurückstufung der Straße bzw. Umfahrungsmöglichkeiten für den Radverkehr zu prüfen. Die bereits bestehende nördliche Umfahrung über Schützenstraße – Mühlbachstraße ist relativ umwegig geführt und trifft im späteren Verlauf in Gräfenhausen erneut auf eine nicht mit Radangeboten ausgestattete Ortsdurchfahrt, die gleichfalls mit einer etwas umwegigen Alternativführung umfahren werden kann. Eine solche hindernisreiche bzw. unstetige Führung ist für den Radverkehr wenig attraktiv und leidet zumeist unter einer schwierigen Auffindbarkeit. Es sollte geprüft werden, inwiefern die Achse Neustraße – Am Kirchweg – Niedergartenweg soweit verlängert und durchgebunden werden kann, dass eine hindernisarme und zügige Alternativroute für den Radverkehr von Westen Schneppenhausens bis zum Osten Gräfenhausens geschaffen werden kann.

II.2.4
Mangel 6 Der Braunshardter Weg sollte als wichtige Verbindung der Stadtteile Braunshardt und Weiterstadt und wegen dessen Verknüpfungsfunktion mit dem Schulzentrum und der zahlreichen Sport- und Freizeiteinrichtungen verbreitert und in einen angemessenen baulichen Zustand gebracht werden. Alternativ ist zu erwägen, ob eine auch für Kfz freigegebene Fahrradstraße über die gesamte Achse Braunshardter Weg – Klein-Gerauer-Straße – Kreuzstraße der Bedeutung für den Radverkehr besser gerecht wird. Als Nebeneffekt lassen sich dadurch die in Mangel 7 und Mangel 8 beschriebenen Defizite in deren Relevanz abmindern.

III.2.1
Mangel 7 Die Bahnunterführung am Weiterstädter Bahnhof (Kreisstraße – Bahnhofstraße) sollte dahin gehend ertüchtigt werden, dass sie zukünftig ein geringeres Hindernis für den Radverkehr darstellt. Zu berücksichtigen ist hierbei die große Bedeutung der Unterführung als Bestandteil des Radwegenetzes, für die nur sehr umwegige Umfahrungsmöglichkeiten bestehen. Andererseits muss auch dem Schutz der Fußgänger ausreichend Rechnung getragen werden. Es scheint daher ratsam, die Umlaufsperrung so zu gestalten, dass Fahrräder mit Anhänger passieren können und die übrigen Radfahrer nicht zum Absteigen gezwungen werden. Flankierend dazu sind die Sichtbeziehungen in der Unterführung verbesserungsfähig, indem dem Radverkehr der Außenradius im Unterführungsbereich zugeordnet wird und zusätzlich, wo erforderlich, durch Verkehrsspiegel die Sichtbedingungen verbessert werden.

II.2.5
Mangel 8 Es wird vorgeschlagen, im Klein-Gerauer-Weg durch die Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr (Gehweg "Radfahrer frei") oder Ausweisung der Kfz-Fahrbahn als Fahrradstraße ("Kfz frei") dem unterdimensionierten Rad- und Gehweg zu begegnen. Auf diese

Weise wird dem Radverkehr Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr eingeräumt und der bestehende Weg steht verstärkt Fußgängern und langsamen Radfahrern wie kleineren (Schul-)Kindern zur Verfügung.

II.2.6
Mangel 9 Durch die Einrichtung einer Querungshilfe lässt sich die für Fußgänger und Radfahrer wichtige (Schulweg-) Achse Groß-Gerauer Straße – Meisenweg in geeigneter Weise über den Büttelborner Weg führen. Im Hinblick auf die relativ hohe Kfz-Belastung im Büttelborner Weg und die ungünstigen Sichtbeziehungen im Querungsbereich ist zu prüfen, ob die Einrichtung eines Fahrbahnteilers den notwendigen Sicherheitsgewinn erwarten lässt oder ob eine (schlafende) FSA eingerichtet werden sollte.

I.2.14
Mangel 10 Zur Attraktivierung der Darmstädter Straße als lebendige Stadtmitte Weiterstadts mit Nahversorgungsangeboten, Gaststätten etc. sind adäquate Radverkehrsangebote unabdingbar. Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad sollte einfach und umwegarm ermöglicht werden und eine ausreichende Anzahl qualitativ angemessener Fahrradabstellanlagen zur Verfügung gestellt werden. Beide Anforderungen sind heute kaum erfüllt und stehen hinsichtlich des Platzbedarfs mit der heutigen Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr sowie den Erfordernissen der Fußgänger im Zielkonflikt. Vor dem Hintergrund der geplanten Umgestaltung der Darmstädter Straße ggf. unter Zurücknahme des Kfz-Verkehrs werden im Rahmen der Planfallberechnungen entsprechende Konzepte untersucht (**Abschnitt 6**), die Belange des Radverkehrs sind Bestandteil einer ausgewogenen Planung. Da es sich um eine politisch mit hoher Priorität betriebene Maßnahme von städtebaulich großer Bedeutung handelt, wird die Realisierbarkeit einer fahrradgerechteren Gestaltung in der Darmstädter Straße als "mittel" eingestuft.

I.2.15
Mangel 11 In der lokalen Radroute Griesheim – Weiterstadt zwischen Büttelborner Weg und Griesheimer Weg sollte die derzeitige Angebotslücke aus Sicherheitsgründen behoben werden und die Auffindbarkeit durch entsprechend anzupassende Wegweisung hergestellt werden. Der Lückenschluss kann durch ein Radwegangebot ab Knotenpunkt Hallenbad an der L 3094 mit entsprechenden Überleitungen bzw. gesicherter Führung im Knotenpunktbereich L 3094/B 42 erfolgen und so an den landwirtschaftlichen Weg südlich der B 42 angeschlossen werden. Alternativ kann der Ausbau des momentan unbefestigten Weges (Trampelpfad) entlang der L 3094 und B 42 bis zur Höhe des Griesheimer Weges erwogen werden, dann muss jedoch die heute ungesicherte "wilde" Querung der B 42 (Mangel 12) entsprechend hergestellt werden.

II.2.7
Mangel 12 Zur Verknüpfung des Griesheimer Weges mit der Wohnbebauung und zur Durchbindung der Radroute über den heute unbefestigten Weg entlang der B 42 und L 3094 zum Büttelborner Weg sollte eine geeignete Querung der B 42 eingerichtet werden, Grundsätzlich geeignet hierzu ist eine Querungshilfe oder eine FSA.

I.2.16
Mangel 13 Am LSA-geregelten Knotenpunkt B 42/Heinrichstraße ist die gemeinsame Furt für Radfahrer und Fußgänger zu beleuchten, aus Sicher-

heitsgründen und entsprechend den Forderungen des Regelwerks. Eine denkbare Gehwegverbreiterung auf das Mindestmaß zur Freigabe für Radfahrer erscheint weniger geeignet, da dieses einseitige Angebot vermeidbaren Querungsbedarf in der Heinrichstraße nach sich zieht. In dieser Situation sind in der Heinrichstraße und im gegenüberliegenden landwirtschaftlichen Weg angeordnete Aufstellflächen für Radfahrer (Rotmarkierung) sinnvoller. Die Grün-Anforderung der LSA sollte dabei auch auf Fahrräder abgestimmt werden.

II.2.8 Mangel 14 Der landwirtschaftliche Weg an der Südseite der B 42 sollte, so wie der viel genutzte Trampelpfad dies bereits andeutet, z.B. als Geh- und Radweg bis zum Knotenpunkt Darmstädter Straße/B 42/Im Rödling fortgeführt werden.

Mangel 15 Die Furten über die Grundstückszufahrten im Zuge des Geh- und Radweges der Max-Planck-Straße sollten durch Markierung und ggf. Beschilderungsmaßnahmen stärker hervorgehoben werden.

II.2.9 Mangel 16 Zum Lückenschluss in der wichtigen Radroute Weiterstadt – Darmstadt-Arheilgen ist das ansonsten durchgängig vorhandene Angebot auch über die Brücke in der Arheilger Straße zu führen. Hierzu ist eine Verbreiterung der Brücke erforderlich – dies sollte im Rahmen möglicher Erneuerungen (ICE-Trasse) in jedem Fall berücksichtigt werden. Bis dahin kann die Situation durch Absenkung der Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, flankiert durch Fahrbahnteiler an beiden Enden der Brücke für den Radverkehr verbessert werden.

I.2.18 Mangel 17 Ein angemessenes Angebot für den Radverkehr im Weiterstädter Industriegebiet ist in Anbetracht der zahlreichen Einzelhandelseinrichtungen und Arbeitsplätze dringend erforderlich. Daher ist prüfen, ob relativ kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wie die Freigabe der Gehwege "Radfahrer frei" außen am Einbahrung in der Robert-Koch-Straße und in der Friedrich-Schaefer-Straße ergriffen werden sollten. Der Gehweg der Friedrich-Schaefer-Straße ist hierzu zu verbreitern, entsprechende Planungen liegen vor. In der Robert-Bosch-Straße ist die beidseitige Anordnung von Schutzstreifen zu prüfen (Fahrbahnbreite rund 7,5 m).

II.2.10 Mangel 18 Maßnahmen zur Schließung der relativ kurzen Angebotslücke im für Radfahrer freigegebenen Gehweg der Dr.-Otto-Röhm-Straße sollten mit hoher Priorität angegangen werden, im Hinblick auf eine sichere und angemessene Erschließung der Einzelhandelseinrichtungen und Arbeitsstätten im Weiterstädter Industriegebiet. Hierfür ist die Verbreiterung des Gehweges zwischen Abzweig Robert-Koch-Straße und dem Übergang auf den Altarm der Dr.-Otto-Röhm-Straße erforderlich. Im Zuge dessen ist die Aufnahme der dann durchgängigen Achse in die Wegweisung als lokale Radroute zu prüfen.

I.2.19 Mangel 19 In der Gutenbergstraße sind die Anbindungen des Einkaufszentrums "Loop5" so zu gestalten, dass heute vorhandene Unklarheiten ausgeräumt werden. Die Beschilderung "Radweg Ende" vor den Zufahrten sollte entfernt werden, da sie zu Missverständnissen beiträgt. Die Furten können relativ einfach durch Rot-Markierung und entsprechende Piktogramme in der Querung optisch stärker hervorgehoben werden.

Im Bereich der Parkhausausfahrt sollte zudem überprüft werden, ob ausreichende Sichtbeziehungen gegeben sind oder ggf. durch Verkehrsspiegel oder bauliche Maßnahmen die Situation zu verbessern ist.

Der gemeinsame Geh- und Radweg nördlich des Einkaufszentrums lässt sich nur durch eine Verbreiterung an die hohe Nachfrage von Fußgängern und Radfahrern anpassen. Sinnvollerweise sollte in diese Maßnahme die angrenzende Friedrich-Schaefer-Straße einbezogen werden (siehe Mangel 17).

Mangel 20 Zur Attraktivierung der wichtigen Radroute Darmstadt – Weiterstadt durch das Wohngebiet Riedbahn und das südliche Gewerbegebiet Riedbahn sollte diese hindernisarm befahrbar und durchgängig mit angemessenem Radverkehrsangebot ausgestattet sein. Die Wegweisung sollte insbesondere im Hinblick auf die sich "schlängelnde" Routenführung im Abschnitt zwischen Wiesenstraße und Hochtanner Brücke besser auffindbar gestaltet und nötigenfalls nachverdichtet werden. Zu prüfen ist, ob zusätzliche Radverkehrsangebote auszuweisen sind – die Kfz-Verkehrsmengen sind hier relativ gering. Dennoch erscheint es sinnvoll, den Schutzstreifen in der Gutenbergstraße im gesamten Abschnitt zwischen Feldstraße und Am Dornbusch durchgängig zu markieren und die Querungsstelle vor der Einmündung Am Dornbusch durch Rot-Markierung besser hervorzuheben.

III. 2. 2

Mangel 21 Die Anordnung eines Radverkehrsangebotes in der Waldstraße scheint bedingt durch die Erfordernisse des Kfz-Verkehrs und die sehr geringe Straßenraumbreite nur langfristig machbar. Daher sollte das Augenmerk zunächst auf den leichter realisierbaren Lückenschluss im nördlichen Bereich der Waldstraße zwischen Sandstraße und Riedbahnstraße liegen. Auf beiden Seiten kann durch Verbreiterung des Gehweges die Freigabe für den Radverkehr für beide Fahrrichtungen ermöglicht werden und so die fehlende Verknüpfung an die Radwegachsen Riedbahnstraße und Dr.-Otto-Röhm-Straße hergestellt werden. Weitere Verbesserungen lassen sich durch Einrichtung einer geeigneten Querungshilfe für die Relation Sandstraße – Bürohochhäuser erzielen.

II. 2. 11

Mangel 22 Eine verbesserte Anbindung des Rathauses für Fußgänger und Radfahrer ist relativ einfach durch die Herstellung eines weiteren Zugangs in Höhe der Furt der Signalanlage Riedbahnstraße/Dr.-Otto-Röhm-Straße zu erreichen. Entsprechende Planungen zur Öffnung des Zauns an dieser Stelle liegen in der Stadtverwaltung bereits vor.

II. 2. 12

Mangel 23 Mit sehr geringem Aufwand lässt sich die Angebotslücke in der Riedbahnstraße schließen, hierzu sind lediglich die vorhandenen Fragmente des Radwegangebots zu verbinden (lediglich Markierungsarbeiten). Das Straßenparken in diesem Abschnitt muss dazu jedoch weitgehend entfallen. Dies erscheint insofern vordringlich, da weder die Riedbahnstraße, noch die parallel verlaufende Relation über die Sandstraße (siehe Mangel 21 und Mangel 24) über ein durchgängig nutzbares Radverkehrsangebot verfügen.

I. 2. 20

I.2.21 Mangel 24 Ein Lückenschluss in der wichtigen Radroute Darmstadt West bzw. Hauptbahnhof – Riedbahn – Weiterstadt lässt sich relativ einfach herstellen, durch den Ausbau des Trampelpfads beispielsweise zum Geh- und Radweg an gleicher Stelle. Die Querung der Riedbahnstraße sollte in diesem Zuge durch eine geeignete Querungshilfe sicher gestaltet werden.

I.2.22 Mangel 25 Zur Verbesserung der Anbindungsqualität der Weiterstädter Kernstadt an die wichtigen Radverkehrsziele im Gewerbegebiet Riedbahn und Industriegebiet Süd sind die trennenden Achsen der B 42 und BAB A 5 sicher, umwegarm mit einem ausreichend dimensionierten Radverkehrsangebot zu verknüpfen. Eine Möglichkeit hierzu ist eine Brücke für den Rad- und Fußgängerverkehr über die A 5, die beispielsweise nördlich des Einrichtungshauses Segmüller zum Einkaufszentrum Loop5 eine deutlich bessere Verbindung für den Radverkehr schaffen könnte, als dies durch die Hochtanner Brücke weiter südlich möglich ist. Eine solche direkte Verknüpfung ist auch für Fußgänger (Kunden der Einzelhandelsnutzungen) sehr attraktiv, sodass hierdurch zahlreiche Kfz-Fahrten vermieden werden könnten.

I.2.23 Mangel 26 Die ordnungswidrige und sehr risikoreiche Querung der Eisenbahntrasse am östlichen Ende des Bordwandweges lässt sich dauerhaft nur durch ein geeignetes Angebot unterbinden. Dazu bietet sich in unmittelbarer Nähe die Brücke der L 3113 über die Eisenbahn an. Hierfür erforderliche Maßnahmen wären, den östlichen Mehrzweckstreifen der L 3113 im Brückenbereich als Zwei-Richtungsradweg umzunutzen und von der Fahrbahn beispielsweise durch Schutzplanken abzutrennen. Flankierend sollte der zum Erreichen der Brücke erforderliche Umweg (Rampenlänge rund 300 m) möglichst reduziert werden, in jedem Fall aber durch Beschilderung die Route ausgewiesen werden, um so eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen.

Neben konkreten Vorschlägen im Radverkehrsnetz, die sich auf die vorgefundenen Mängel beziehen, sind auch ergänzende Maßnahmen "anzudenken", die sich eher auf "weiche Kriterien" beziehen, die sich eher im Kopf der Betroffenen abspielen wie z.B. die tägliche Verkehrsmittelwahl – dazu werden Ansätze in **Abschnitt 11** dargestellt.

Fazit

Die Situation im Radverkehr in Weiterstadt zeichnet sich dadurch aus, dass ein solides Grundangebot durch eine Vielzahl kleinerer Maßnahme mit wenig Aufwand sehr deutlich verbessert werden kann – diese Maßnahmen sind häufig kostengünstig und einfach realisierbar; deren Umsetzung führt dann sehr schnell zu nachhaltigen Verbesserung des Radverkehrsangebots.

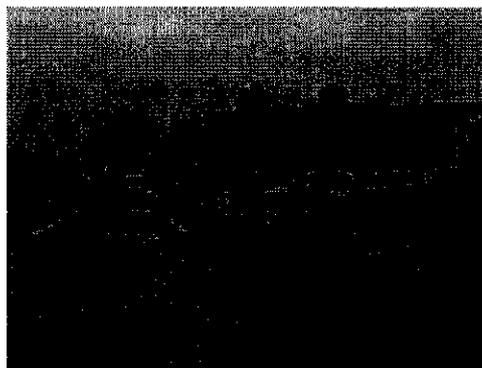


Abbildung 27: R.-Koch-Straße (Mangel 17) **Abbildung 28:** Gutenbergstraße (Mangel 19)
Breite, stark frequentierte Grundstückszufahrten, Gefährdung des Rad- und Fußgängerverkehrs da deren Vorrang häufig durch Kfz-Verkehr missachtet wird

Beide Mängel werden durch breite, stark befahrene Grundstückszufahrten mit zu wenig hervorgehobener Fußgängerfurt und abgesenkten Gehwegen hervorgerufen; der Vorrang der Fußgänger wird hier durch den Kfz-Verkehr häufig missachtet und die Fußgänger in hohem Maße gefährdet.

10.3 Maßnahmenvorschläge Fußwegenetz

Die Routen- oder Wegewahl im Fußgängerverkehr ist je nach Zweck des Weges zwar variabel, aber grundsätzlich ist diese Entscheidung nur wenig zu beeinflussen. Denn Fußgänger wählen trotz Annehmlichkeit und Attraktivität möglicher Alternativen im Alltagsverkehr hauptsächlich den kürzesten Weg. Allerdings wird die Wegewahl dennoch beeinflusst durch die Gestaltung und auch durch die Orientierungsmöglichkeiten der Wege. So werden abwechslungsreiche Gehwege bei etwa gleicher Wegelänge bevorzugt. Diese höhere Attraktivität wird durch eine angemessene Raumgestaltung erreicht, indem gut aufeinander abgestimmte Gestaltungselemente (Bepflanzung, Beleuchtung, Materialien, Möblierung,...) für eine Erlebnisvielfalt beim Laufen sorgen – existieren keine angemessenen Angebote, wird Potenzial verspielt Wege zu Fuß zurückzulegen und so der Kfz-Nutzung auch für sehr kurze Strecken nicht entgegengewirkt. Zusätzlich sollten wichtige Verbindungen für Fußgänger klar und einsichtig geführt werden, sodass die Wegweisung (bzw. die notwendigen Orientierungshilfen) auf ein Minimum beschränkt werden kann.

Eine Überprüfung der Vollständigkeit des Wegenetzes in Weiterstadt ergab keine Auffälligkeiten. Der Trennwirkung der B 42, L 3094, L 3113 bzw. der Bahnstrecke wirken Querungen, Übergänge, Unterführungen etc. entgegen, sodass keine gravierenden städtebaulichen oder verkehrlichen Zäsuren erkennbar sind. Einzelne noch fehlende oder nur eingeschränkt geeignete Querungen bzw. Durchbindungen sollten jedoch nachgerüstet bzw. verbessert werden.

Der hauptsächliche Handlungsbedarf im Fußgängerverkehr besteht somit nicht in einer Neukonzeption und Ausweitung des Fußwegenetzes, sondern vielmehr in Verbesserungen der bestehenden Elemente.

I. 1 +
II. 1 +
III. 1

Im Längsverkehr ist auf eine ausreichende Breite der Gehwege zu achten. Dabei ist nicht lediglich das Querschnittsmaß heranzuziehen, sondern vielmehr auch die tatsächliche nutzbare Breite, die durch Einbauten und Möblierungen (bspw. Straßenpoller, Schildermasten, Mülltonnen,...) oftmals wesentlich geringer ist. Auch die Querneigung und die Art der Oberfläche sind relevante Parameter. Zusätzlich sind die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr (z.B. durch Gehwegparken) und mit dem Radverkehr (z.B. durch Mitbenutzung des Gehweges, abgestellte Fahrräder auf Gehwegen,...) zu minimieren.

Als nutzbare Gehwegbreite sollte im Regelfall eine Breite von 1,80 m zur Verfügung stehen²³⁺²⁴, damit sich zwei Fußgänger konfliktfrei begegnen können. Zusätzlich sind zur Fahrbahn und zur Hauswand jeweils Sicherheitsabstände einzuhalten, weswegen überschlüssig eine Seitenraumbreite von jeweils 2,50 m einzuhalten ist. Dieses Maß wird in Weiterstadt vielerorts nicht eingehalten, da in der Vergangenheit im innerstädtischen Raum als Mindestbreite lediglich 1,50 m gefordert wurde – dieses reduzierte Maß ist meistens eingehalten. Bei Neuplanungen sollten jedoch die aktuellen Richtwerte eingehalten werden.

Des Weiteren sind Maßnahmen zur sicheren und angstfreien Führung des Fußgängerverkehrs zu treffen. So ist für eine angemessene Beleuchtung zu sorgen, die Fußwege sollen gut einsehbar sein und die notwendigen Sichtverhältnisse an Knotenpunkten sind zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für unbelebte Bereiche, wo oftmals aus Gründen der mangelnden sozialen Sicherheit eine grundsätzlich günstige Wegeverbindung kaum nachgefragt wird; wie das Beispiel der Hochtanner Brücke zeigt.

Ergänzend zu diesen übergeordneten Maßnahmen und Herangehensweisen, sind nachfolgend, basierend auf den erkannten Mängeln (**Bild 37**), konkrete Abhilfemaßnahmen aufgezeigt. Die Bedeutung der jeweiligen Mängelbehebung und die (bauliche) Umsetzbarkeit der daraus abgeleiteten Maßnahmen sind in **Bild 38** farblich hervorgehoben und stichpunktartig erläutert. Besonders zur Umsetzung empfehlen sich diejenigen Maßnahmen, die relativ leicht realisierbar sind, auch wenn die Dringlichkeit vielleicht nur mittleres Niveau hat. Maßnahmen, die heute kaum realisierbar erscheinen, sollten langfristig dennoch nicht aus den Augen verloren werden. So können sich beispielsweise in Situationen, in denen die heutige Bebauung einer erforderlichen Verbreiterung des Straßenraums im Weg steht, langfristig im Dialog, durch zukünftige Wechsel der Anrainer, durch veränderte Nutzungen sowie durch entsprechende Festsetzungen in der Bebauungsplanung heute nicht möglich erscheinende Lösungsansätze ergeben.

Die nachfolgenden Maßnahmenvorschläge sind zur Übersicht zusätzlich in **Bild 38** grafisch dargestellt und verortet.

23 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RASt 06); Köln, 2006.

24 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 02); Köln, 2002.

Maßnahme zu:

- I. 1. 14* Mangel 1 Im Einmündungsbereich Hauptstraße/Wixhäuser Straße/Ostendstraße ermöglicht es die heute großzügige Fahrbahnbreite, eine bislang fehlende Querungshilfe für den Fußgänger- und Radverkehr anzuordnen. Die Stadt plant an dieser Stelle eine Mittelinsel einzurichten, die als weiteren positiven Effekt stärker den Ortseingang hervorhebt und so hilft die Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Damit wird die Umsetzung dieser Maßnahme mit hoher Priorität empfohlen.
- II. 1. 2* Mangel 2 Das sehr beengte Gehwegangebot in der Ortsdurchfahrt Gräfenhausen (Hauptstraße – Schneppenhäuser Straße) stellt aufgrund der abschnittswisen Funktion als Geschäftsstraße einen gravierenden Mangel dar. Umso dringlicher sollten, Maßnahmen ergriffen werden, die das verträgliche Miteinander des Radverkehrs und der Fußgänger mit dem Kfz-Verkehr in diesem Abschnitt fördern. Da der beengte Straßenraum durch die unmittelbar angrenzende Bebauung limitiert wird, sind als kurz- bis mittelfristige Maßnahmen die Zurückstufung der Ortsdurchfahrt und Umgestaltung zugunsten der Aufenthaltsqualität der Fußgänger zielführend. Grundsätzlich geeignete Maßnahmen dazu sind Einbahnstraßenregelung, Tempo 30-Zone, Fahrradstraße oder aber die Verkehrsberuhigung. Unabhängig davon sind Querungshilfen in der Hauptstraße zu schaffen, um so die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Schulwegachsen sicherer zu gestalten.
- I. 1. 15* Mangel 3 Die heute nicht durchgängige Freizeitwegeverbindung zwischen Darmstädter Landstraße und Münchweg ist zum Lückenschluss auf rund 200 m zu befestigten und im Ortseingangsbereich durch eine Querungshilfe die Überleitung zur Brücke über die Autobahn zu sichern. Empfohlen wird eine Ortseingangssituation durch Fahrbahnverschwenk in östlicher Richtung mit Mittelrennung und Querungshilfe zu schaffen. Somit lassen sich in idealer Weise mehrere Ziele gleichzeitig erreichen, eine sichere Querung der Kfz-Fahrbahn für den Fußgänger- und Radverkehr und die Reduzierung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten.
- I. 1. 16* Mangel 4 Um die wichtige Freizeitwegeverbindung im Kreuzungsbereich Weiterstädter Weg/L 3113 zu sichern sollte eine Querungshilfe eingerichtet werden, die ebenfalls dem Radverkehr dienlich wäre (siehe Mangel 4, Abschnitt 9). Sinnvoll wäre die Aufweitung der L3113, um einen vollwertigen Linksabbiegestreifen für den Kfz-Verkehr unterzubringen (siehe Mangel 4, Abschnitt 4) und in diesem Zuge mit geringem Aufwand auch einen Fahrbahnsteiler als Querungshilfe einzurichten.
- II. 1. 3* Mangel 5 Am südlichen Ortseingang Schneppenhausen lässt sich der heutige Mangel der fehlenden Querungshilfe in der Überleitung auf den einseitigen Gehweg (Westseite der K 165) voraussichtlich relativ einfach durch Umbau der bestehenden begrünten Mittelinsel ausräumen. Ähnliches gilt für den westlichen Ortseingang Schneppenhausens, auch hier besteht im Übergangsbereich des außerörtlich einseitigen Geh- und Radweges und dem innerorts nur auf der gegenüberliegenden Seite durchgängig vorhandenen Gehweg ein besonderer Querungsbedarf, der durch eine Querungshilfe gesichert werden soll-

te. Sinnvollerweise sollten bei der Planung zur Anordnung einer Querungshilfe die Erfordernisse des Radverkehrs mitberücksichtigt werden (siehe Mangel 5, Abschnitt 9). Als weiterer Synergieeffekt lässt sich durch entsprechende Gestaltung einer Querungshilfe ein besser definierter Ortseingang für den Kfz-Verkehr erreichen und mithin die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten.

III. 1. 1
Mangel 6 Die Gehwege sind im Westen Schneppenhausens in der Wohnstraße Westendstraße sehr schmal und teils durch parkende Fahrzeuge zusätzlich eingeengt. Die Lessingstraße verfügt lediglich über einen einseitigen, schmalen Gehweg. Beide Straßen liegen in einer Tempo 30-Zone; ungenügende Gehwege sind auch hier als Mangel zu beurteilen. Ausräumen lassen sich diese Mängel durch Umbau des Straßenquerschnitts zugunsten ausreichender Gehwegbreiten, voraussichtlich zieht dies jedoch den Wegfall von Stellplätzen nach sich. Zum Ausgleich der widerstrebenden Interessen erscheint daher ein Umbau zum verkehrsberuhigten Bereich in dieser Situation die geeignete Maßnahme.

II. 1. 4
Mangel 7 Der Bahnunterführung am Weiterstädter Bahnhof (Kreisstraße – Bahnhofstraße) kommt durch die Ausweitung des benachbarten Wohngebietes "Am Apfelbaumgarten" und der P+R-Anlage mit Bushaltestelle eine wachsende Bedeutung zu (Verknüpfung Bahnhof und Zentrum Weiterstadt). Die Unterführung ist jedoch so steil ausgeführt, dass die Barrierefreiheit infrage gestellt ist – Verbesserungsmöglichkeiten sind daher dringend im Detail zu untersuchen, andernfalls ist keine barrierefreie Verknüpfung zwischen Bushaltestelle und Bahnhof gegeben.

Ein weiteres Problemfeld ist das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern, Mofas und Fußgängern in der Unterführung. Wie bereits im Abschnitt 9 (Mangel 7) erläutert, sollten die Sichtbeziehungen verbessert werden und hierzu dem Radverkehr der Außenradius im Unterführungsbereich zugeordnet werden und erforderlichenfalls durch Verkehrsspiegel die Sichtbedingungen weiter verbessert werden.

II. 1. 5
Mangel 8 Es wird vorgeschlagen, dem unterdimensionierten Rad- und Gehweg im Klein-Gerauer-Weg durch die Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr (Gehweg "Radfahrer frei") oder Ausweisung der Kfz-Fahrbahn als Fahrradstraße ("Kfz frei") zu begegnen. Auf diese Weise wird dem Radverkehr Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr eingeräumt und der bestehende Weg steht verstärkt Fußgängern und langsamen Radfahrern wie kleineren (Schul-)Kindern zur Verfügung. Als kurzfristige Maßnahme lässt sich das Gefährdungspotenzial durch ungünstige Sichtbedingungen mit Verkehrsspiegeln abmildern.

I. 1. 17
Mangel 9 Die Schulwegachsen der Astrid-Lindgren-Schule im Stadtteil Braunshardt verlaufen in der Ludwigstraße und Lindenstraße über sehr schmale Gehwege, die teils durch Häuserecken so weit eingeengt sind, dass nur noch ein Schrammbord verbleibt. In der Lindenstraße reduzieren die auf dem Gehweg eingezeichneten Parkstände den nutzbaren Raum auf ein unangemessenes Maß – insbesondere im Hinblick auf die unmittelbar anschließende Schule. Zumindest die Querung der Ludwigsstraße sollte durch Querungshilfen in sicherer

Form ermöglicht werden. Die erforderliche Gehwegverbreiterung erscheint in der Lindenstraße allein durch Verlagerung der Stellplätze auf die Fahrbahn möglich, ggf. unter Wegfall einzelner Stellplätze (Fahrzeugbegegnungen). Für die Ludwigsstraße ist die abschnittsweise Umgestaltung in einen verkehrsberuhigten Bereich eine denkbare Lösung, alternativ kann durch eine Einbahnstraßenregelung die Fahrbahnbreite verringert werden, zugunsten der Gehwege.

I. 1. 18

Mangel 10 Zur Attraktivierung der Darmstädter Straße als lebendige Stadtmitte Weiterstadts mit Nahversorgungsangeboten, Gaststätten etc. sind die Flächen für Fußgänger so umzugestalten, dass sie neben der reinen Transportfunktion zum Verweilen, zum Einkaufsbummel einladen. Durch den im Stadtkern nur sehr begrenzt zur Verfügung stehenden Straßenraum entsteht ein Zielkonflikt hinsichtlich der komfortablen Erreichbarkeit zwischen motorisiertem (Kfz) und nicht-motorisiertem Verkehr (Fußgänger- und Radverkehr). Die dauerhafte Förderung eines Stadtkerns mit Einzelhandelsnutzungen erfordert die ausgewogene Berücksichtigung aller Interessen; dies bedeutet auch, dass die Interessen des Kfz-Verkehrs nicht überbewertet werden dürfen, da zwischen Stellplatz und Geschäft jeder Autofahrer zwangsläufig zum Fußgänger wird – mithin also eine Wandlung der Interessenlage eintritt – sollten Komfort und Erreichbarkeit für Fußgänger in diesen Zweifelsfällen höher bewertet werden.

Die laufenden Planungen zur Umgestaltung der Darmstädter Straße werden politisch mit hoher Priorität betrieben, sodass die Realisierbarkeit einer fußgängergerechteren Gestaltung in der Darmstädter Straße zunächst als "mittel" eingestuft wird.

II. 1. 6

Mangel 11 Der Büttelborner Weg verbindet die Kernstadt Weiterstadt, entlang mehrerer Sportstätten und dem Schulzentrum, mit dem Naherholungsgebiet Braunshardter Tännchen. Zwar ist der Büttelborner Weg hier als Tempo 30-Zone ausgewiesen, ausreichend breite Gehwege sind insbesondere im Hinblick auf spielende Kinder und der Funktion als Schulwegachse notwendig. Es wird folglich empfohlen, die Gehwege entsprechend baulich herzustellen. Da die Straße von Grünstreifen gesäumt ist, erscheint ausreichend Raum dazu vorhanden, die Realisierbarkeit mithin relativ einfach möglich. Alternativ ist der Umbau zum verkehrsberuhigten Bereich denkbar. Dann sind jedoch an die Gestaltung besondere Anforderungen zu stellen, um trotz des geradlinigen Streckenverlaufs die erforderlichen niedrigen Fahrgeschwindigkeiten zu erreichen.

II. 1. 7

Mangel 12 Zur Verknüpfung des Griesheimer Weges mit der Wohnbebauung und dem heute unbefestigten Weg entlang der B 42 und L 3094 zum Büttelborner Weg sollte eine geeignete Querung der B 42 eingerichtet werden. Grundsätzlich ist hierzu eine Querungshilfe oder eine FSA geeignet.

I. 1. 19

Mangel 13 Am LSA-geregelten Knotenpunkt B 42/Heinrichstraße ist die gemeinsame Furt für Radfahrer und Fußgänger zu beleuchten, aus Sicherheitsgründen und entsprechend den Forderungen des Regelwerks.



Maßnahmenempfehlungen
Fußgängerverkehr

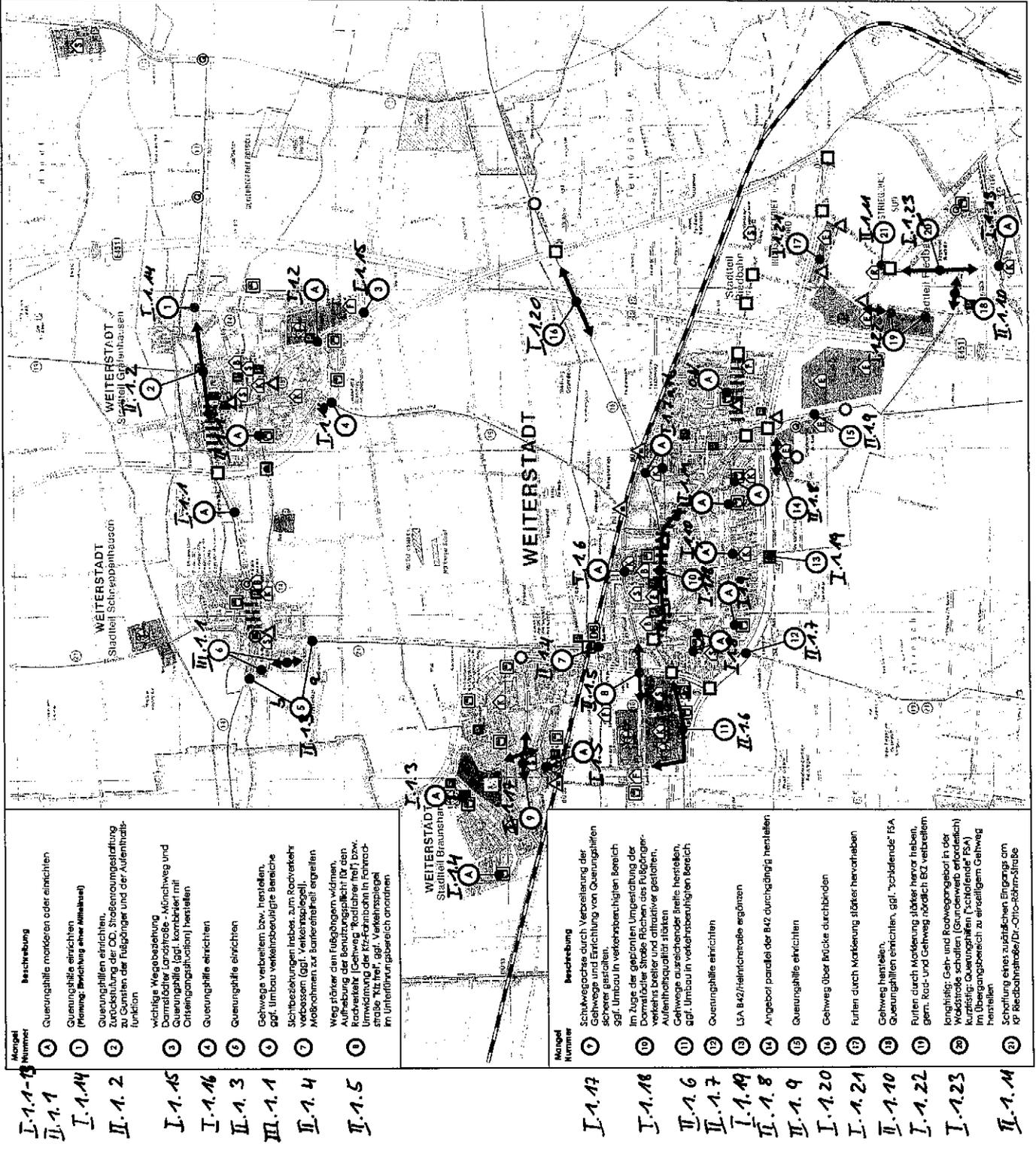
Bedeutung der Mangelbehebung

- ① hohe Dringlichkeit
- ② mittlere Dringlichkeit
- ③ geringe Dringlichkeit

- punktuelle Maßnahme
- streckenbezogene Maßnahme

Umsetzbarkeit der Maßnahme

- schwierig
- mittel
- leicht
- sehr leicht



Mangel Nummer	Beschreibung
I-1.1-19	
I-1.1	Querungshilfe markieren oder einrichten
II-1.1	Querungshilfe einrichten (Planung, Beachtung einer Wohnkante)
I-1.1.14	Querungshilfen einrichten, Zurückführung der ÖD, Straßenraumgestaltung zu Gunsten der Fußgänger und der Aufenthaltsfunktion
II-1.2	Wichtige Wegebeziehung, Darstellung Landstraße - Mischweg und Querungshilfe (ggf. kombiniert mit Ortskernsuhstation) herstellen
I-1.1.15	Querungshilfe einrichten
I-1.1.16	Querungshilfe einrichten
II-1.3	Gehwege verbessern bzw. herstellen, ggf. Umbau verkehrsbeeinträchtigte Bereiche
III-1.1	Sichtbeziehungen haben, zum Radverkehr verbessern (ggf. Verkehrsregeln), Maßnahmen zur Samenräufelung ergreifen
II-1.4	Weg früher den Fußgängern widmen, Aufhebung der Benutzungspflicht für den Radverkehr (Gehweg "radfahrer frei" bzw. Umwidmung der Kfz-Fahrbahn in Fahrradstraße "Kfz frei", ggf. Verkehrsregeln im Unterführungsbereich anordnen)
II-1.5	

Mangel Nummer	Beschreibung
I-1.17	Schwachachse durch Verbreiterung der Gehwege und Einrichtung von Querungshilfen sichern, ggf. Umbau in verkehrsbeeinträchtigten Bereich
I-1.18	Im Zuge der geplanten Umgestaltung der Domatöcher Straße Flächen des Fußgängerverkehrs breiter und attraktiver gestalten, Aufenthaltsqualität stärken
II-1.6	Gehwege ausreichender Breite herstellen, ggf. Umbau in verkehrsbeeinträchtigten Bereich
II-1.7	Querungshilfe einrichten
I-1.1.19	LSA B42/Heinrichstraße ergänzen
II-1.8	Angebot parallel der B42 durchgängig herstellen
II-1.9	Querungshilfe einrichten
I-1.20	Gehweg über Brücke durchführen
I-1.21	Furten durch Markierung starker hervorheben
II-1.10	Gehweg herstellen, Querungshilfen einrichten, ggf. "schaltende" FSA
I-1.22	Furten durch Markierung starker hervorheben, gem. Kfz- und Gehweg vollständig BZ verteilen
I-1.23	langjährig Geh- und Radwegangebot in der Wohnstraße schaffen (Grundbesitz erforderlich) kurzfristig Querungshilfen ("schaltende" FSA) im Übergangsbereich zu einseitigem Gehweg herstellen
II-1.11	Schaffung eines zusätzlichen Eingangs am KP Radbahnstraße/Dr.-Otto-Bahnstraße



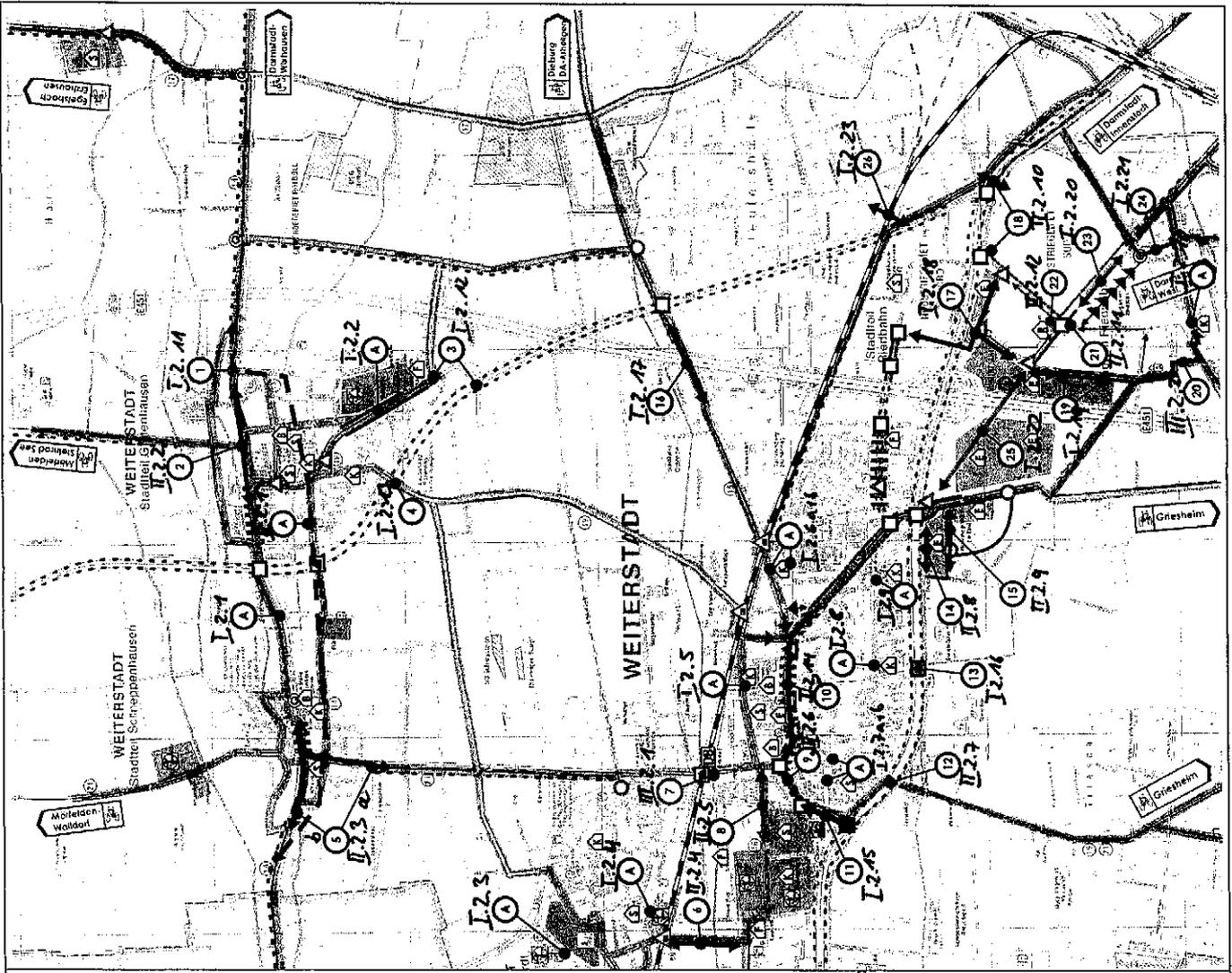
Maßnahmenempfehlungen
Radverkehr

Bedeutung der Mangelbehebung

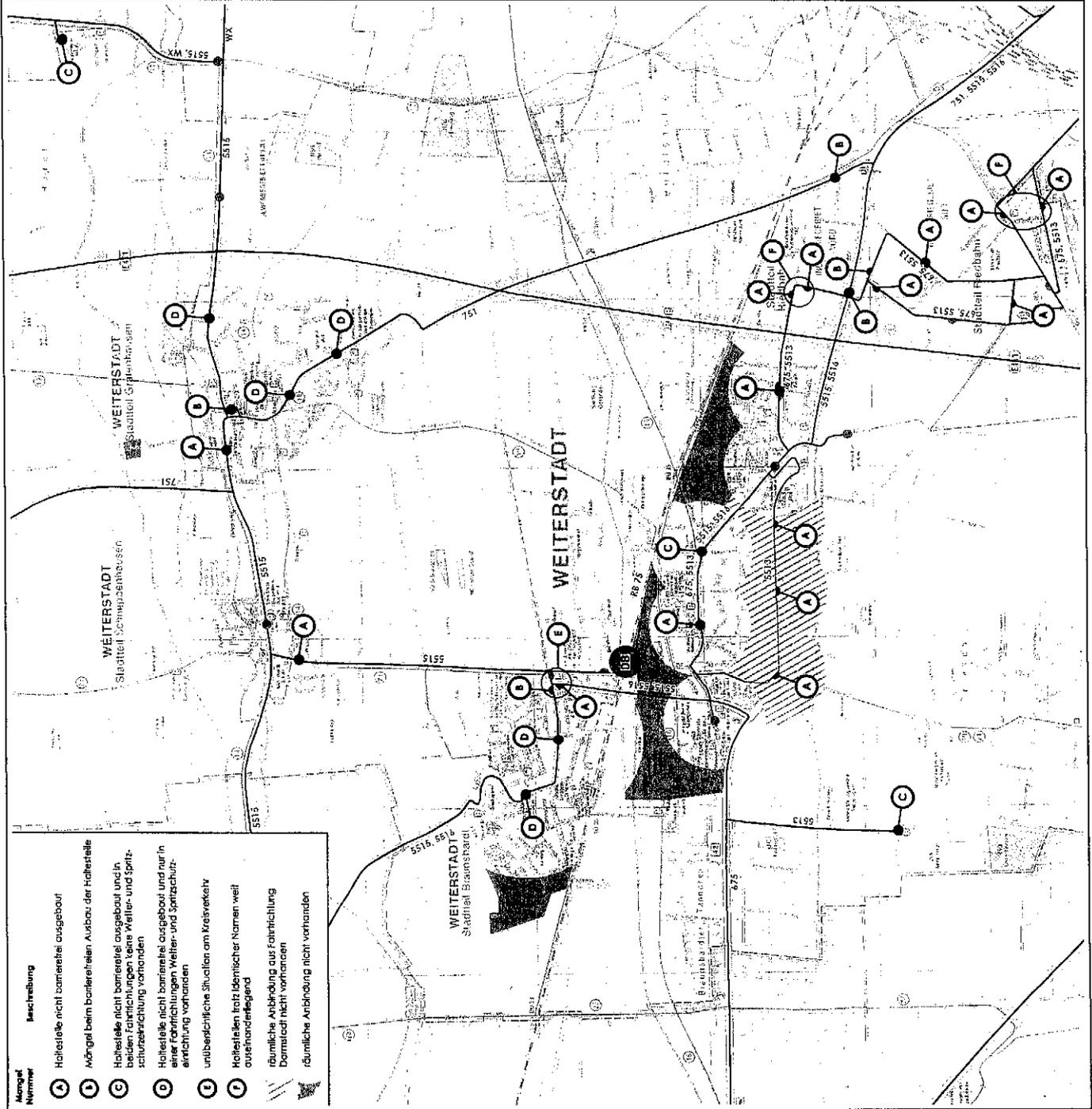
- ① hohe Dringlichkeit
- ② mittlere Dringlichkeit
- ③ geringe Dringlichkeit
- punktuelle Maßnahme
- streckenbezogene Maßnahme

Umsetzbarkeit der Maßnahme

- schwierig
- mittel
- leicht
- sehr leicht



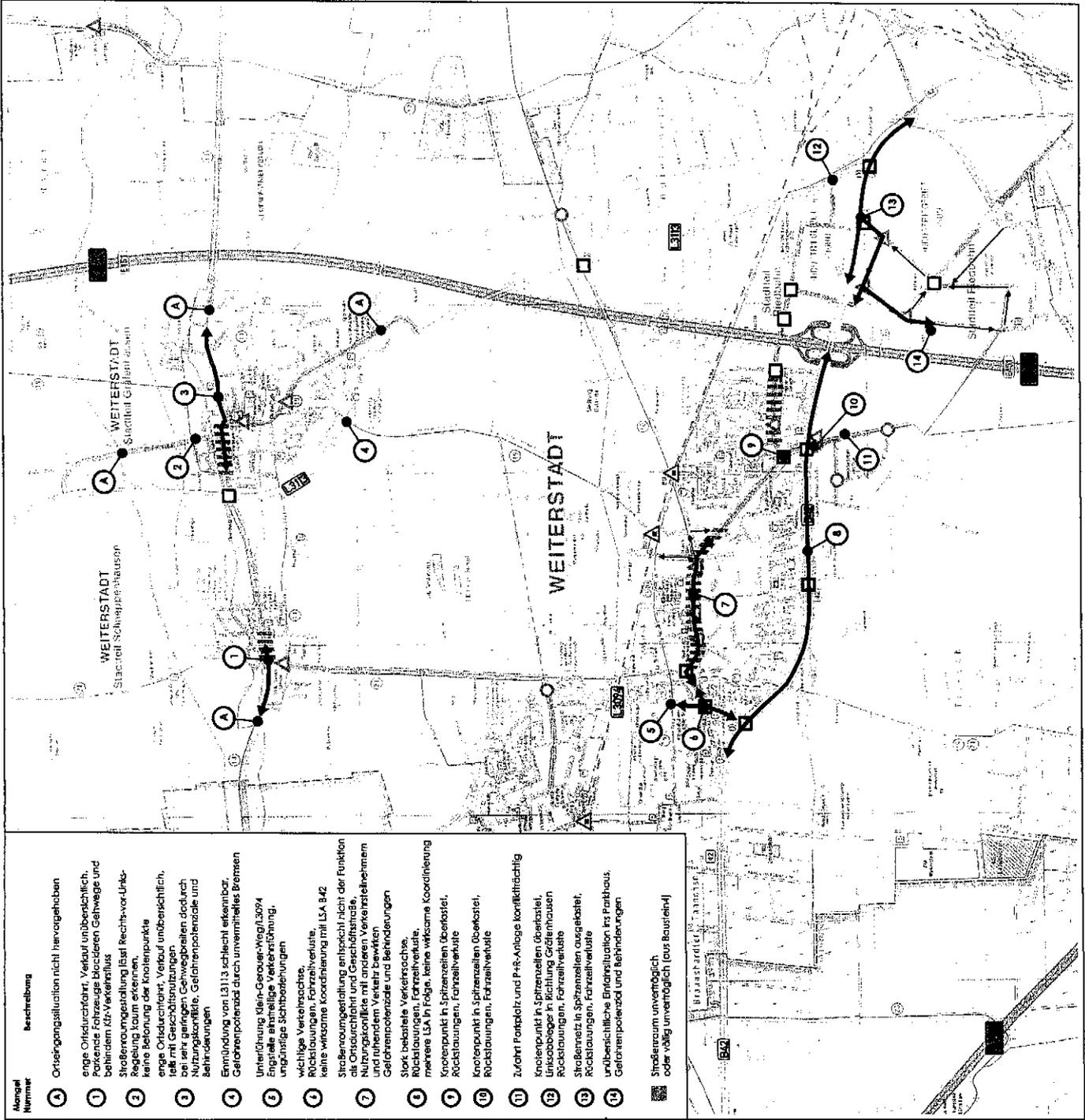
Mangell Nummer	Beschreibung
I.2.1-10 + II.2.1	Querungshilfe markieren oder errichten
I.2.11	Querungshilfe einrichten (Menge: Erhebung einer Mittelinsel)
II.2.2	Querungshilfe einrichten Zurückführung der OD, Straßenraumgestaltung zu Gunsten des Radverkehrs, alternativen Stärkung von Alternativrouten (siehe 1. und 3.)
I.2.12	Wichtige Wegbestückung Durchgehende Wegbestückung, Mischweg bzw. LS113 durchgehend einrichten, Querungshilfe einrichten (ggf. konsolidiert mit Ortskernsitzuation)
I.2.13	Querungshilfe einrichten
II.2.3	Querungshilfe einrichten, kurzfristig Stärkung von Alternativrouten, langfristig Zurückführung der OD zu Gunsten des Radverkehrs
II.2.4	banliche Erhöhung des Radweges oder Umwidmung der Kfz-Fahrbahn in Fahrradstraße 'Kfz frei'
III.2.1	Unterführung weniger hindernisreich gestalten, ggf. Verkehrsspiegel für ausreichende Sichtbeziehungen anbringen
II.2.5	Umwidmung der Kfz-Fahrbahn in Fahrradstraße 'Kfz frei', Wegfall der Benutzungspflicht (Gehweg 'Radfahrer frei', ggf. Verkehrspegel im Unterführungsbereich anordnen)
II.2.6	Querungshilfe einrichten
I.2.14	Radverkehrsangebot schaffen im Zuge der Umgestaltung der Darmstädter Straße (Einbahnstraße, verkehrsberuhigte Geschäftsstraße, etc.)
I.2.15	durchgängiges Angebot zwischen Röhrlorcher Weg und Gießener Weg schaffen (Planung: gem. Rad-/Gehweg, Querung B42 an best. LSA)
II.2.7	Querungshilfe einrichten
I.2.16	LSA 542/Heinrichstraße ergänzen
II.2.8	Angebot parallel der B42 durchgängig herstellen
II.2.9	Furten durch Markierung stärker hervorheben
I.2.17	Radwegsangebot über Brücke durchbinden
I.2.18	Angebotstrahlen schließen durch Gehwegverbreiterung zu Geh- und Radweg (Markierung von Schutzstreifen (Robert-Koch-Str.)
II.2.10	Route in Wegweisung aufnehmen, Geh- und Radweg über B42 durchbinden (Planung: Verbreiterung des Gehweges Dr.-Otto-Röhrl-Str.)
I.2.19	Furten durch Markierung stärker hervorheben, gem. Rad- und Gehweg nördlich EKZ verzeilern
III.2.2	Wegweisung der Radroute verdeutlichen, Schutzstreifen in südlicher Gartenbergstraße verlagern, Querung stärker hervorheben
II.2.11	langfristig, Geh- und Radwegsangebot in der Weierstadt schaffen (Geh- und Radweg erforderlich) kurzfristig, Lückenschluss Weierstraße Nord durch Verzeilern des Gehweges
II.2.12	Schaffung eines zusätzlichen Eingangs am KP (Radfahrstraße/Dr.-Otto-Röhrl-Str.)
I.2.20	Radstraßen Radbahnstraße durchbinden
I.2.21	Trampelpfad aufgreifen und baulich, Geh- und Radweg herstellen, Querungshilfe schaffen
I.2.22	Prospektivische Brücke für Fußgänger und Radfahrer zwischen EH Segmiller - EKZ Loops schaffen
I.2.23	Ortskern Brücke LS113 mit Geh- und Radweg ausstatten, ggf. separate, kompakte Rampen schaffen



- I. 3.1
- I. 3.2
- I. 3.1 + I. 3.4
- I. 3.5
- I. 3.9
- I. 3.7 + I. 3.8
- I. 3.11 + I. 3.14
- I. 3.11



Mängelkataster
Kfz-Verkehr



Mängel-Nummer	Beschreibung
I.4.1	Ortsanfangssituation nicht hervorgehoben
I.4.2	enge Ortsdurchfahrt, Verkehr unübersichtlich, Parkende Fahrzeuge blockieren Gehwege und behindern Kfz-Verkehrslinien
I.4.3	Straßenraumgestaltung lässt Rechts-vor-Uns-Regelung kaum erkennen, keine Betonung der Knotenpunkte
I.4.4	enge Ortsdurchfahrt, Verkehr unübersichtlich, teils mit Geschwindnuzungen bei sehr geringen Gehwegbreiten dadurch Nutzungskonflikte, Gefahrenpotenziale und Behinderungen
I.4.5	Ermüdung von L31/3 schlecht erkennbar, Gefahrenpotenzial durch unvernünftiges Bremsen
I.4.6	Unterführung Klein-Gerouer-Weg/3094 Engstelle ehemalige Verkehrsführung, ungenügende Sichtbeziehungen
I.4.7	wichtige Verkehrsachse, Rückstauungen, Fahrzeilverluste, keine wirksame Koordinierung mit LSA B42
I.4.8	Straßenraumgestaltung entspricht nicht der Funktion als Ortsdurchfahrt und Geschäftstraße, Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und ruhendem Verkehr bewirken Gefahrenpotenziale und Behinderungen
I.4.9	Stark belastete Verkehrsachse, Rückstauungen, Fahrzeilverluste, mehrere LSA in Folge, keine wirksame Koordinierung
I.4.10	Knotenpunkt in Spitzenzeiten überlastet, Rückstauungen, Fahrzeilverluste
I.4.11	Knotenpunkt in Spitzenzeiten überlastet, Rückstauungen, Fahrzeilverluste
I.4.12	Zufahrt Parkplatz und P+R-Anlage konfliktträchtig
I.4.13	Knotenpunkt in Spitzenzeiten überlastet, Unübersichtlicher in Richtung Grödenhausen Rückstauungen, Fahrzeilverluste
I.4.14	Straßenriss in Spitzenzeiten überlastet, Rückstauungen, Fahrzeilverluste
I.4.15	verkehrliche Engstelle in Posthaus, Gefahrenpotenzial und Behinderungen

Städteraum unvernünftig (nur Baustell) oder völlig unvernünftig (nur Baustell)