

O Kurzfassung

O.1 Situation und Aufgabe

Die Stadt Weiterstadt, Mittelzentrum im Landkreis Darmstadt-Dieburg, verfügt mit ihren vier Stadtteilen über hervorragende Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz (A 5, A 67, B 42, **Bild 1**). Viele strukturelle Entwicklungen haben in den letzten Jahren maßgebliche verkehrliche Wirkungen nach sich gezogen, deren Einzelmaßnahmen nun zu einer übergeordneten verkehrlichen Leitlinie zusammengeführt werden sollen.

Das Planungsinstrument "Verkehrsentwicklungsplan" (VEP) berücksichtigt gleichberechtigt nebeneinander und aufeinander abgestimmt alle Verkehrsarten (Fußgänger und Radfahrer, öffentlichen Personennahverkehr und motorisierten Individualverkehr) und stellt eine Leitlinie der Stadtentwicklung für die nächsten ca. 10 bis 15 Jahre dar.

Der VEP Weiterstadt enthält die Bausteine

- Zielkonzept,
- Bestandsaufnahme,
- Umfeldverträgliche Verkehrsbelastbarkeit,
- Mängelanalyse,
- Verkehrsprognose und Verkehrsberechnungen,
- Ruhender Kfz-Verkehr,
- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Radverkehr,
- Fußgängerverkehr und abschließend
- Handlungsempfehlungen.

Begleitet wurden die Arbeiten am VEP von einer Steuerungsgruppe, die aus Mitarbeitern der Verwaltung bestand, aus dem Beirat, bestehend aus unterschiedlichen Interessenvertretern und Gruppierungen (z.B. Behindertenbeirat, Seniorenbeirat, Gewerbeverein, Frauen- und Familienbeauftragte sowie *HessenMobil*, Polizei, DADINA, ADFC,...) sowie der Öffentlichkeit, die durch Internet-Präsenz ständig Zugriff auf den Sachstand und aktuelle Themen hatte. Die Bearbeitung wurde durch ein Moderationsverfahren begleitet; auch die Nachbarkommunen wurden während der Entstehungsphase eingebunden.

O.2 Zielkonzept

Um sicherzustellen, dass der VEP (Vorgehensweise **Grafik 1**, Seite 12) mit den beabsichtigten politischen und gesellschaftlichen Zielvorstellungen im Einklang steht, wurde vom Parlament der Stadt Weiterstadt ein Zielkonzept (**Tabelle 1**, Seite 15) verabschiedet, das hierarchisch gegliedert ist, unterteilt in Ober- und Unterziele. Die Ebene der Unterziele konkretisiert dabei die Oberziele.

Durch einige Ziele bzw. deren Formulierung wird bereits erkennbar, dass bestimmte verkehrliche Themen in der aktuellen politischen Diskussion sehr präsent sind. Um jedoch eine möglichst objektive Entscheidungsgrundlage zu haben und

vor allem um eine ausreichende Datengrundlage zu gewinnen, sind Analysen und Erhebungen erforderlich, die in der Folge erläutert werden.

O.3 Strukturanalyse

In Weiterstadt leben in vier Stadtteilen auf einer Gesamtfläche von 34,4 km² rund 24.000 Einwohner. Die Stadtteile Braunshardt, Gräfenhausen, Riedbahn, Schneppenhausen und Weiterstadt sind in unterschiedlicher Weise teilweise durch kleinteilige Wohnbebauung geprägt und verfügen auch über nennenswerte Industrie- und Gewerbenutzungen mit zum Teil hohem Beschäftigten- und Kundenaufkommen. Einige stark frequentierte Nutzungen liegen unmittelbar entlang der B 42 bzw. A 5. Städtische Strukturen mit einem Mix aus Einzelhandel, Freizeitnutzungen etc. finden sich lediglich in begrenztem Umfang im Zentrum Weiterstadts im Verlauf der Darmstädter Straße.

Weiterstadt ist im Kfz-Verkehr in hervorragender Weise an das übergeordnete Straßennetz angebunden (A 5, A 67, B 42 sowie verschiedene Landes- und Kreisstraßen – **Bild 1.2**). Die zentrale Ortsdurchfahrt in der Kernstadt Weiterstadt ist die Achse Büttelborner-Weg – Darmstädter Straße, die neben der Funktion als Hauptverkehrsachse auch als Geschäftsstraße mit kleinteiligen Einkaufsnutzungen dient. Die innere Erschließung der Wohngebiete erfolgt in allen Stadtteilen meist über als Tempo 30-Zonen ausgewiesene Straßen. Auch die Ortsdurchfahrten sind abschnittsweise auf weniger als 50 km/h Höchstgeschwindigkeit beschränkt.

Im öffentlichen Personennahverkehr (**Bild 1.3**) steht mit der Regionalbahnlinie RB 75 (Mainz/Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg) eine Schienenstrecke für Verbindungen nach Darmstadt, Groß-Gerau, Mainz und Wiesbaden zur Verfügung; die Oberzentren Frankfurt und Mannheim werden über den Hauptbahnhof Darmstadt mit einmaligem Umsteigen erreicht. Ergänzt wird das Angebot in der Kernstadt und in den Stadtteile durch verschiedene regionale und lokale Buslinien, die teilweise als Schnellbuslinien verkehren.

Aufgrund der kompakten Siedlungsfläche und der günstigen topografischen Randbedingungen ist die Stadt auch gut geeignet, um mit dem Fahrrad oder zu Fuß erschlossen zu werden. Eine entsprechende Infrastruktur (straßenbegleitende Rad- und Gehwege, Radwege, Schutzstreifen, landwirtschaftliche Wege) steht in angemessener Weise zur Verfügung (**Bild 1.4**).

O.4 Bestandsaufnahme motorisierter Individualverkehr

Zur Bewertung der verkehrlichen Situation im motorisierten Individualverkehr (MIV) wurden Bestandsaufnahmen des fließenden und ruhenden MIV im gesamten Stadtgebiet durchgeführt (**Bild 2**). Im Mai 2009 erfolgten Knotenstromzählungen an insgesamt 23 Knotenpunkten (jeweils 6:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr); ebenfalls im Mai 2009 wurden an 19 Straßenquerschnitten Kennzeichenerfassungen vorgenommen. Schließlich wurden im März 2010 Kenntnisse zu den Wirkungen der Inbetriebnahme eines großen Einkaufszentrums

im Stadtteil Riedbahn durch eine Nachher-Zählung gewonnen; im Juni 2010 wurden zur Vertiefung der Informationen zum Durchgangsverkehr in der Darmstädter Straße Verfolgungsfahrten durchgeführt. Die maßgeblichen Ergebnisse der Zählungen sind in **Abschnitt 4** dokumentiert und im Detail in den **Bildern 2 bis 5** angegeben. Die wesentlichen Aussagen zu den Verkehrsbeziehungen (Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr) liegen ebenfalls in **Abschnitt 4** und in den **Bildern 6.1 bis 6.5** vor.

Die Stadtteile der Stadt Weiterstadt sind – bedingt durch ihre sehr unterschiedliche Lage im regionalen Straßennetz – in unterschiedlichem Maße von Durchgangsverkehr betroffen. Während in Schneppenhausen die Ortsdurchfahrt im Maximum mit über 50 Prozent (!) Durchgangsverkehr belegt ist (absolut ca. 1.400 Kfz/24h), wird in Weiterstadt ein Anteil von etwa 30 Prozent erreicht (absolut ca. 1.900 Kfz/24h), in Gräfenhausen rund 20 Prozent (absolut ca. 550 Kfz/24h) und in Riedbahn nicht mehr als 15 Prozent (absolut ca. 1.200 Kfz/24h) – in Braunshardt tritt kein Durchgangsverkehr auf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Aussagen zum Durchgangsverkehr Stadtteil-bezogen sind – sie enthalten also auch Kfz-Fahrten, die von oder zu einem anderen Stadtteil gerichtet sind (z.B. treten Fahrten von Darmstadt nach Braunshardt in Weiterstadt als Durchgangsverkehr auf); vor diesem Hintergrund sind die Aussagen zum Durchgangsverkehr zu relativieren.

In der Darmstädter Straße, die für die Kernstadt Weiterstadt eine hervorgehobene Funktion hat, wurden die Aussagen für den Durchgangsverkehr detaillierter untersucht; dabei wurde herausgearbeitet, dass ein maßgeblicher Anteil des Durchgangsverkehrs dem "gebrochenen Durchgangsverkehr" zuzuordnen ist – damit sind Fahrten gemeint, die für eine kurze Erledigung unterbrochen werden (Tanken, zur Post gehen, einkaufen beim Bäcker, Metzger,...), ehe sie ihren Weg fortsetzen. Vereinfacht kann zusammengefasst werden, dass von rund 8.000 Kfz-Fahrten/24h ca. 6.100 Kfz-Fahrten/24h auf Ziel-, Quell- oder gebrochenen Durchgangsverkehr entfallen (ca. 77 Prozent, **Bild 6.5**).

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme wird das Straßennetz der Stadt digitalisiert; über eine Computersimulation wird eine Modellrechnung erstellt, die ein Belastungsbild für die Analyse 2010 (**Bild 7**) erzeugt. Die Eichung der Verkehrsbeurteilung erfolgt anhand der Ergebnisse der Verkehrszählungen.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde auch die umfeldverträgliche Verkehrsbelastbarkeit ausgewählter Straßenabschnitte bewertet (**Bild 8**). Dabei wird die tatsächlich festgestellte Verkehrsbelastung einer theoretisch "verträglichen" Belastung gegenübergestellt – in letztere fließen die Aspekte Randbebauung, Fahrbahnbreite, Schwerverkehrsanteil, Fahrgeschwindigkeit, Angebot für Radfahrer und Fußgänger und die Gestaltung (Grün,...) ein. Bei der Bewertung wurde u.a. deutlich, dass insbesondere im Zentrum der Stadt Weiterstadt kein ausreichendes Angebot für Fußgänger und Radfahrer vorhanden ist. Im Weiteren wurden in der Gesamtbilanz verschiedene Streckenabschnitte als "unverträglich" bzw. "völlig unverträglich" eingestuft (Teile der Darmstädter Straße, der Rudolf-Diesel-Straße, der Gräfenhäuser Straße und der Schneppenhäuser Straße), was in das abschließend erstellte Mängelkataster eingeflossen ist (**Bild 9**). Dieses wiederum dokumentiert in Text und Bild ausführlich die durch Ortsbesich-

tigung, -begehung und -befahrung zusammengetragenen Mängel – unsortiert und ohne Dringlichkeitsreihung, zusätzlich unterstützt durch die Mitglieder des Verkehrsbeirats und der über Internet zur Mitarbeit eingeladenen Einwohner der Stadt.

O.5 Verkehrsprognose

Für die auf Grundlage der Analyse 2010 zu erstellende Verkehrsprognose 2020 ist die vorgesehene Stadtentwicklung entscheidende Vorgabe (**Bild 10**). Darauf aufbauend werden Prognoseplanfälle entwickelt, die z.B. Alternativen in der Verkehrsführung beinhalten können. Zunächst sind jedoch die übergeordneten, lokal nicht beeinflussbaren Faktoren zu berücksichtigen (wirtschaftliche Entwicklung im Untersuchungsraum, allgemeine Bevölkerungsentwicklung, Änderungen im Mobilitätsverhalten, Umwelt- und Nachhaltigkeitsziele, Pkw-Verfügbarkeit und -Fahrleistung,...). Die allgemeine Verkehrsentwicklung wird mit einer Zunahme der Fahrtenanzahl von zwei Prozent für den Prognosezeitraum bis 2020 prognostiziert. Abschließend gehen dann die Entwicklungen innerhalb der Stadt Weiterstadt in die Prognose ein.

Hier werden die städtebaulichen Vorhaben bzw. Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt berücksichtigt, die bis zum Prognosehorizont unterstellt werden müssen, wie Wohnbebauung Braunshardt "Am Apfelbaumgarten" (1. + 2. Phase), Weiterstadt Gewerbegebiet "West II" und Riedbahn Fachmarktzentrum "Am Dornbusch". Insgesamt wird für die aufgeführten Entwicklungen mit einer Fahrtenanzahl von bis zu rund **11.500 zusätzlichen Kfz-Fahrten** pro Werktag gerechnet; dies entspricht einer Zunahme um insgesamt rund 8% bezogen auf ein Gesamtverkehrsaufkommen von rund 147.000 Kfz/24h (Analyse 2010).

O.6 Verkehrsberechnungen

Mit den dargestellten Randbedingungen aus den Infrastruktur-Entwicklungen und auf Basis der Analyse 2010 wurde eine Verkehrsbeziehungsmatrix für den Planungshorizont 2020 erstellt. Mit dieser werden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet für abgestimmte Planfälle über ein Computermodell berechnet. Die Planfälle sollen dabei aufzeigen, welche Auswirkungen eine Maßnahme auf das Verkehrssystem in Weiterstadt haben kann, sodass daraus abgeleitet werden kann, welche Maßnahmen aus verkehrlicher Sicht als sinnvoll erachtet werden und welche nicht (u.a. im Vergleich zum sogenannten Nullfall, der darstellt, welche verkehrlichen Wirkungen die geplanten strukturellen Entwicklungen ohne Eingriffe in das bestehende Straßennetz hervorrufen). In einem begleitenden iterativen Abstimmungsprozess (Beirat des VEP, Verwaltung Arbeitskreis Darmstädter Straße) wurden zunächst Planfälle für die Entlastung des Stadtkerns Weiterstadt entwickelt (**Bild 12**), um eine stadtverträglichere Ortsdurchfahrt der Kernstadt zu erreichen. Daraus wurde eine Vorzugsvariante abgeleitet, auf deren Grundlage dann weitere, stärker übergeordnet wirkende Planfälle untersucht wurden.

Folgende Planfälle wurden entwickelt:

- Nullfall 2020:** unverändertes Straßennetz 2020 (**Bild 11.1 ... Bild 11.3**)
(Nullfall bedeutet, dass die städtebaulichen Entwicklungen des FNP bis 2020 umgesetzt werden (Wohn- und Gewerbegebietserweiterungen) ohne verkehrliche (bauliche) Konsequenzen)
- Planfall 1a+b:** Darmstädter Straße als Einbahnstraße
Planfall 1a: Freigabe in Ost-West-Richtung (**Bild 13.1 ... Bild 11.3**)
Planfall 1b: Freigabe in West-Ost-Richtung (**Bild 14.1 ... Bild 14.3**)
- Planfall 2:** Darmstädter Straße als
"bidirektionale" Sackgasse (**Bild 15.1 ... Bild 15.3**)
- Planfall 3:** Darmstädter Straße als
verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (**Bild 16.1 ... Bild 16.3**)

(Die Darstellungen beziehen sich jeweils auf eine Gesamtdarstellung des Untersuchungsraumes, gefolgt von einer Differenzdarstellung – grün-Verkehrsentlastung/rot-Verkehrsmehrbelastung - und als letztes eine Lupendarstellung der Kernstadt Weiterstadt)

Aus verkehrsplanerischer Sicht, in Übereinstimmung mit dem Beirat des VEP, dem Arbeitskreis Darmstädter Straße und den politischen Gremien der Stadt wurde der Planfall 3 (**Bilder 16.1 bis 16.3**), die Umgestaltung der Darmstädter Straße zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, als Vorzugsvariante gesehen und für die nachfolgenden Planfallberechnungen unterstellt (**Bild 17**). Planfall 3 stellt für die Darmstädter Straße einen sinnvollen Kompromiss aus Erreichbarkeit (auch für den Kfz-Verkehr) und den Erfordernissen aus Stadtgestaltung und Geschäftsleben dar. Dieser Kompromiss bleibt zudem weitgehend ohne Nachteile für andere Wohnbereiche im Stadtgebiet. Nach diesem ersten Bearbeitungsschritt und der Planfallempfehlung folgten die weiteren Planfälle:

- Planfall 4:** Ertüchtigung Achse L 3094 – B 42 (**Bild 18.1 ... Bild 18.3**)
- Planfall 5:** Verbundwirkung Einkaufsnutzungen stärken (**Bild 19.1 ... Bild 19.3**)
- Planfall 6:** Verknüpfung L 3094/K 165 – L 3113 (**Bild 20.1 ... Bild 20.3**)
- Planfall 7:** Öffnung "Bauernbrücke", Sperrung Brücke Wixhäuser Straße
(**Bild 21.1 ... Bild 21.3**)
- Planfall 8:** Kombination der Planfälle 6 und 7 (**Bild 22.1 ... Bild 22.3**)

Durch ein Bewertungsschema, dem das Zielkonzept der Stadt als Bewertungskriterienkatalog zugrunde liegt (Tabelle 24, Seite 85), wurden die Planfälle 5 und 8 bezogen auf den motorisierten Individualverkehr als gut geeignete Szenarien für die Verbesserung der verkehrlichen Randbedingungen in Weiterstadt und den Stadtteilen identifiziert. Die Planfälle 4 und 5, aber auch die Planfälle 6 und 7 können an jeweils unterschiedlichen Stellen das Straßennetz ergänzen bzw. ertüchtigen und sind so (auch in Kombination) zur Umsetzung geeignet. In die Entscheidung für die Umsetzung eines Planfalles greifen die Planungen der ICE-Trasse entlang der A 5 als äußere und wenig beeinflussbare Randbedingung maßgeblich ein. Sollte die Deutsche Bahn AG die Trasse nicht, wie bislang geplant, realisieren und Synergien damit ausbleiben, sind die Planfälle 5, 7 und 8 für die Stadt Weiterstadt voraussichtlich sehr kostenaufwendige Szenarien und möglicherweise die Planfälle 4 und 6 aus Kosten-Nutzen-Sicht vorteilhafter.

O.7 Ruhender Kfz-Verkehr

Die Bewertung des ruhenden Kfz-Verkehrs erfolgte für die Kernstadt Weiterstadt für einen ausgedehnten Bereich um die Darmstädter Straße. Im Untersuchungsgebiet stehen dem ruhenden Verkehr im öffentlichen und halböffentlichen Straßenraum 663 Stellplätze zur Verfügung, deren Belegungskennziffern bei einer Parkraumbegehung im Juni 2010 in der Zeit von 06:00 Uhr bis 21:00 Uhr stündlich aufgenommen worden sind, wobei auch die Parkierungsregelungen (freies Parken, Parkscheibe, Parkschein, Parkdauer,...) dokumentiert worden waren (**Bilder 23 ... 25**).

Bezüglich der Auslastung hat die Bestandsaufnahme gezeigt, dass ein Teil der Stellplätze durch Bewohner genutzt wird, die teilweise auch tagsüber das Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum geparkt lassen, wodurch abschnittsweise ein deutlicher Anteil der öffentlichen Stellplätze gebunden ist. Im Untersuchungsgebiet ist grundsätzlich ein überwiegend ausreichendes Stellplatzangebot vorhanden. Die maximale Auslastung wird um 11:00 Uhr mit 468 belegten Stellplätzen erreicht, was einer durchschnittlichen Belegung von ca. 70 Prozent entspricht. Die differenzierte Betrachtung einzelner aggregierter Wohnbereiche zeigt im Süden zeitweise nahezu Vollaustattung, die im Bereich 1 auch nachts gegeben ist.

Im Untersuchungsgebiet sind im Tagesverlauf Falschparkvorgänge festgestellt worden, die maßgeblich auf nicht bediente oder abgelaufene Parkscheiben sowie Gehwegparken entfallen. In Teilbereichen der Darmstädter Straße erreichen diese Anteile bis zu 30 Prozent.

Im gesamten Untersuchungsgebiet dauern mehr als die Hälfte aller Parkvorgänge maximal eine Stunde. weniger als 20 Prozent der Fahrzeuge werden zwischen einer und zwei bzw. zwei bis vier Stunden abgestellt; die Zahl der Langzeitparker ist unbedeutend. Die Analyse der Parkdauer unterstreicht die Bedeutung der Darmstädter Straße als Einkaufsstraße.

Die Situation im ruhenden Verkehr in Weiterstadt ist auf Grundlage der Analyse als wenig problematisch einzustufen. Dringender Handlungsbedarf wird nicht abgeleitet. Durch den Parkplatz am "Medienschiiff" besteht ein angemessenes zentrales Parkraumangebot. Für die geplante Umgestaltung der Darmstädter Straße werden Potenziale gesehen, um Flächen, die heute als Stellplatz genutzt werden, für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität zur Verfügung zu stellen.

Die Randbedingungen für die Nutzung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum sollten zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit vereinheitlicht werden (gleiche Bedienungszeiten, gleiche Zeitdauer). Auf die Einführung von Parkgebühren sollte verzichtet werden. Die vorhandenen Parkierungseinrichtungen sollten in ein statisches Parkleitsystem eingebunden werden.

O.8 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Analog zur Vorgehensweise im Kfz-Verkehr wurde auch für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine Bestandsaufnahme (**Bild 26, 27**) und Mängelanalyse (**Bild 28**) durchgeführt. Auf Primärerhebungen konnte dabei verzich-

tet werden, da durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Darmstadt-Dieburg (NVP 2011 – 2016) maßgebliche Informationen vorliegen.

Die Stadt Weiterstadt ist durch die regionalen Buslinien 675 und 751, durch lokale Buslinien 5513, 5515 und 5516 sowie die Bahnlinie 75 (Mainz/Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg) ausreichend erschlossen. Das Angebot ist zusammenfassend als gut und für die Stadt in ihrer Größe und Lage als angemessen zu bezeichnen. Trotzdem wurden einzelne Mängel erkannt und dokumentiert, für die z.T. einfache Möglichkeiten zur Behebung bereitstehen und abschließend formuliert werden. In einer vorgenommenen Bewertung wurde auch die räumliche und die zeitliche Erschließung der Stadt sowie die Ausstattung (Barrierefreiheit, Wetterschutz- und Spritzschutzeinrichtungen, Sitzgelegenheiten, Fahrscheinautomaten oder Fahrradabstellanlagen usw.) der insgesamt 34 Bushaltestellen im Untersuchungsraum aufgenommen.

Um das Angebot im ÖPNV in Weiterstadt gezielt zu verbessern, sind Maßnahmen innerhalb der Stadt selbst – z.B. zur Verbesserung der Verknüpfung der einzelnen Stadtteile miteinander – geeignete Lösungsansätze. So wurden alternative Bedienungsformen als Angebot entwickelt (**Bilder 29**). Ein Anruflinientaxi (ALT) kann räumliche und/oder zeitliche Defizite beseitigen. Durch kleinere Fahrzeuge können bei niedrigeren Kosten zusätzliche Bereiche erschlossen werden. So kann auch mobilitätseingeschränkten Personen der Zugang zum ÖPNV erleichtert (oder gar erst ermöglicht) werden, die Stadtteile wachsen zusammen.

Im Folgenden werden vier Konzepte beschrieben, bei denen allerdings meist dem Vorteil einer zeitlich und räumlich verbesserten Erschließung der Nachteil des häufigeren Umsteigens gegenüber steht; das Angebot der regionalen Linien ist zu prüfen und zur Vermeidung von Doppelschließung gegebenenfalls zu reduzieren; zusätzlich sind für eine weitere Detaillierung Kostenschätzungen der ergänzenden Angebote erforderlich.

Konzept 1 Kernstadt Weiterstadt (ALT)

Haltestellenverdichtung in der Kernstadt ohne Verbindung zu den Stadtteilen, Betrieb im Zweirichtungsverkehr, Streckenlänge rund 6 km, Umlaufzeit ca. 22 Minuten, Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs.

Konzept 2 Verbindung aller Stadtteile (ALT)

Verbindung mit den Stadtteilen Braunshardt, Gräfenhausen und Schneppenhausen, Betrieb im Zweirichtungsverkehr, Streckenlänge rund 14 km, Umlaufzeit ca. 46 Minuten.

Konzept 3 Verbindung der Stadtteile mit S-Bahn-Anschluss Wixhausen (ALT)

Verbindung mit den Stadtteilen (wie Konzept 2) sowie mit S-Bahn-Halt Darmstadt-Wixhausen, Betrieb im Zweirichtungsverkehr, Streckenlänge rund 21 km, Umlaufzeit ca. 67 Minuten.

Konzept 4 Schnellbuslinie Darmstadt Hbf. – Weiterstadt Bhf. über Hochtanner Brücke

Verbindung des Stadtteils Riedbahn zum Bahnhof Weiterstadt und zum Hauptbahnhof Darmstadt, Betrieb im Zweirichtungsverkehr, Streckenlänge rund 8 km, Umlaufzeit ca. 28 Minuten.

O.9 Radverkehr

Wie bereits in den Abschnitten, die sich mit dem Kfz-Verkehr oder dem ÖPNV befassen, wurde auch für den Radverkehr eine Bestandsaufnahme (Befahrung im Frühjahr 2010, **Bilder 30 bis 32**) und Mängelanalyse (**Bild 33**) durchgeführt, um Ansätze für eine Verbesserung der Randbedingungen im Radverkehr in Weiterstadt zu finden.

Weiterstadt ist in das überregionale Radwegenetz Hessens eingebunden. Dabei werden die Routen nicht lückenlos auf separaten Radverkehrsangeboten geführt, sondern verlaufen z.B. auch über Wirtschaftswegen. Angebote für den Radverkehr bestehen teils parallel zur Kfz-Fahrbahn, sie bestehen als Schutzstreifen, sind häufig als gemeinsame Rad- und Gehwege oder auch als Gehweg "Radfahrer frei" ausgewiesen, gelegentlich sind sie auch nur einseitig vorhanden, wie die Bestandsaufnahme gezeigt hat.

Die wesentlichen Ziele und Nutzungsschwerpunkte des Radverkehrs wurden dokumentiert und über einen Abgleich mit dem bestehenden Radverkehrsangebot wurden anschließend Netzlücken identifiziert. Die erkannten Mängel sind in **Bild 33** dokumentiert; maßgeblich sind dabei die auftretenden Lücken im Radwegenetz in den Ortsdurchfahrten. Auch fehlende Querungshilfen oder enge Durchfahrten wurden punktuell erkannt. Insgesamt sind in Weiterstadt jedoch gute Randbedingungen zum Radfahren gegeben.

Basierend auf den erkannten Mängeln wurden Abhilfemaßnahmen aufgezeigt (**Bild 34**). Dabei wurden Maßnahmen formuliert, die – unabhängig von ihrer Bedeutung – einfach (baulich) umsetzbar sind und daher als schnell realisierbar empfohlen wurden (z.B. durch Markierung oder Beschilderung), andere hingegen erscheinen schwieriger realisierbar (z.B. beengter Straßenraum), sollten aber langfristig behoben werden, wobei die Dringlichkeit nach den Sicherheitsaspekten bewertet wurde.

O.10 Fußgängerverkehr

Schließlich wurde auch im Fußgängerverkehr die Situation aufgenommen (**Bild 35**) und bewertet, wobei Grundanforderungen wie hohe Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, umweltgerechte Verbindungen oder die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen im Fokus standen (**Bilder 36 bis 38**). Ähnlich wie beim Radverkehr wird ein Fußwegenetz nicht auf Grundlage von Verkehrserhebungen bzw. der Stärke der Nutzung einer bestimmten Wegstrecke konzipiert, sondern es wird davon ausgegangen, dass der Schaffung eines attraktiven Angebotes eine erhöhte Nutzung folgt. Gleichwohl sind stark nachgefragte Wege (zu Einkaufs-

nutzungen,...) auch hinsichtlich ausreichender Gehwegbreiten zu beurteilen – dies erfolgte im Frühjahr 2010 durch die Begehung des Hauptfußwegenetzes.

Die Nutzungsschwerpunkte bzw. Ziele im Fußgängerverkehr sind eher im kleinräumigeren Zielbereich zu suchen, wie z.B. öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Schloss,...), Bildungseinrichtungen (Schulen, Bibliothek,...), Einrichtungen für Kinder und Jugendliche (Kindergärten, Kindertagesstätten, Jugendtreffs, Spielplätze...), Sportstätten, Freizeiteinrichtungen, Veranstaltungsorte, Haltestellen, ... (Bild 35).

Die Routen- oder Wegewahl im Fußgängerverkehr ist zwar grundsätzlich variabel, folgt aber meist dem kürzesten Weg – gleichwohl wird sie aber auch von der Gestaltung (Bepflanzung, Beleuchtung, Materialien, Möblierung,...) beeinflusst und auch durch die Orientierungsmöglichkeiten der Wege selbst.

Zu erwähnen aus Sicht des Fußgängerverkehrs sind die Trennwirkungen, die von den Bundes- und Landesstraßen (B 42, L 3094, L 3113) aber auch von der Bahnstrecke ausgehen; auch die innerstädtische Darmstädter Straße ist hier zu nennen. Abhilfe schaffen Querungen, Übergänge, Unterführungen usw. Der hauptsächlichste Handlungsbedarf im Fußgängerverkehr beinhaltet Verbesserungen bestehender Elemente. Im Längsverkehr sind ausreichende Gehwegbreiten sicherzustellen (nutzbare Breite versus Straßenpoller, Schildermasten, Mülltonnen,...), auch Querneigung und Oberflächenbeschaffenheit sind relevante Planungsparameter. Schließlich sind die Konflikte mit dem Kfz-Verkehr (Gehwegparken) und mit dem Radverkehr (Gehweg-Mitbenutzung) zu minimieren, die sichere und angstfreie Führung des Fußgängerverkehrs ist anzustreben (angemessene Beleuchtung, Einsehbarkeit,...).

Analog zu den Empfehlungen im Radverkehr sind die Maßnahmen im Fußgängerverkehr ebenfalls auch an ihren Realisierungsmöglichkeiten auszurichten. (Bild 38).

O.11 Handlungsempfehlungen

Auf Grundlage des Zielkonzepts führt der VEP abschließend die Einzelbetrachtungen zusammen zu integrierten Planungsansätzen und Handlungsempfehlungen. Ein geeignetes zusätzliches Verkehrsplanungsinstrument ist im Mobilitätsmanagement zu sehen, dessen Einsatz für Weiterstadt empfohlen wird. Stichpunktartig werden verschiedene Aspekte zur Verbesserung der verkehrlichen Randbedingungen in der Stadt zusammengestellt:

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

Abschließend werden die formulierten Handlungsempfehlungen in kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen untergliedert. Der VEP schließt mit einem Ausblick, der auch Politik und Verwaltung zu Weichenstellungen für die Gestaltung der Stadt auf Grundlage der vorliegenden Richtschnur aufruft.