

FREUDL
VERKEHRSPANUNG

Stadt Weiterstadt

Testphasen Umgestaltung Ortsdurchfahrt Gräfenhausen
verkehrliche Begleitung



Darmstadt im Oktober 2015



Inhalt

	Seite
1. Veranlassung	1
2. Bürgerinformation	1
3. Bestandsaufnahme – Testphasen	2
3.1 Verkehrsmengen während der Testphasen	3
3.2 Geschwindigkeitsmessungen	8
3.3 planerische Interpretation	9
4. Haushaltsbefragung	9
4.1 Methodik	9
4.2 Ergebnisse	11
4.3 planerische Interpretation	14

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrsbelastungen Testphasen 2015	
1.1: vormittägliche Spitzenstunde	4
1.2: nachmittägliche Spitzenstunde	4
Tabelle 2: Verkehrsbelastungen ausgewählter Referenzquerschnitte	
2.1: vormittägliche Spitzenstunde	6
2.2: nachmittägliche Spitzenstunde	7
Tabelle 3: Geschwindigkeitsmessungen Haupt-/Wixhäuser Str. und Schlossgasse	8

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsregelungen A bis D während der Testphasen	2
Abbildung 2: Lage der Zählstellen	3
Abbildung 3: Referenzquerschnitte gemäß Tabelle 1	5
Abbildung 4: Vergleichsquerschnitte Hauptstr./Wixhäuser Str. bzw. Schlossgasse	7
Abbildung 5: Lage der Geschwindigkeitsmesspunkte	8
Abbildung 6: bevorzugte Variante (alle Fragebögen)	11
Abbildung 7: schlechteste Variante (alle Fragebögen)	12
Abbildung 8: bevorzugte Variante (Betroffene)	13
Abbildung 9: schlechteste Variante (Betroffene)	13
Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl	14



Planverzeichnis

- Plan 1:** Verkehrsmengen – Testphase 1 (28. April 2015)
 - 1.1: vormittägliche Spitzenstunde
 - 1.2: nachmittägliche Spitzenstunde
- Plan 2:** Verkehrsmengen – Testphase 2 (19. Mai 2015)
 - 2.1: vormittägliche Spitzenstunde
 - 2.2: nachmittägliche Spitzenstunde
- Plan 3:** Verkehrsmengen – Testphase 3 (6. Juni 2015)
 - 3.1: vormittägliche Spitzenstunde
 - 3.2: nachmittägliche Spitzenstunde
- Plan 4:** Verkehrsmengen – Testphase 4 (23. Juni 2015)
 - 4.1: vormittägliche Spitzenstunde
 - 4.2: nachmittägliche Spitzenstunde
- Plan 5:** Verkehrsmengen – Bestand (15. September 2015)
 - 5.1: vormittägliche Spitzenstunde
 - 5.2: nachmittägliche Spitzenstunde

Anhang

- Anhang A** Informationsveranstaltungen
 - A.1** Info-Flyer
 - A.2** Protokoll vom 25. März 2015
 - A.3** Protokoll vom 15. Oktober 2015
- Anhang B** Fragebogen Haushaltsbefragung (mit Anschreiben Bürgermeister)



1. Veranlassung

Im Weiterstädter Stadtteil Gräfenhausen soll die Ortsdurchfahrt (Hauptstraße bzw. Wixhäuser Straße, K 165) umgestaltet werden. Geeignete Entwürfe dafür liegen bereits vor; sie enthalten angemessene Vorschläge zur Straßenraumaufteilung und -gestaltung. Noch nicht entschieden ist dagegen, wie die Verkehrsregelung im Detail werden soll – zur Diskussion stehen vier unterschiedliche Varianten von (teilweise gegenläufigen) Einbahnstraßen-Regelungen über mehr oder weniger lange Abschnitte und die Beibehaltung der bestehenden Regelung.

Die politischen Vertreter der Stadt hatten im Dezember 2014 beschlossen, zu diesem weitreichenden Thema die betroffenen Bürger ausführlich zu informieren und zu befragen und so maßgeblich in die Entscheidungsfindung einzubeziehen. Neben vier jeweils dreiwöchigen Testphasen der einzelnen Varianten sollte auch eine schriftliche Befragung der Bürger erfolgen – und vorab sollten sie über die Thematik informiert werden (Flyer und Bürgerinformationsveranstaltung). Die vier Testphasen und auch die Bestandssituation sollte durch begleitende Verkehrsmengenerhebungen erfasst und dokumentiert werden.

2. Bürgerinformation

Die Bürger des Stadtteils Gräfenhausen wurden durch einen Info-Abend vor Beginn der Testphasen am 25. März in Kenntnis gesetzt. Im Vorfeld der Veranstaltung war eine Informationsbroschüre („Flyer“, *Anhang A.1*) verteilt worden. An dem Abend wurden sowohl die beiden Varianten der Straßenplanung als auch Art und Dauer der Testphasen erläutert. Die Ergebnisse des Abends sind in einer Niederschrift festgehalten (*Anhang A.2*).

Nach Abschluss der Testphasen und nach Eingang der Fragebögen fand ein erneuter Informationsabend statt, an dem die Ergebnisse aus fachlicher Sicht präsentiert worden sind. Auch die Inhalte dieser Veranstaltung sind in einem Protokoll dokumentiert (*Anhang A.3*).



3. Bestandsaufnahme – Testphasen

Zur Ermittlung der verkehrlichen Wirkung der unterschiedlichen Varianten sind die Testphasen jeweils durch Verkehrsmengenerhebungen begleitet worden. Dazu fanden an verschiedenen Knotenpunkten Verkehrszählungen statt, jeweils in der Zeit von 6:00 bis 10:00 Uhr und von 15:00 bis 19:00 Uhr. Die Zählungen der vier Testphasen (Abbildung 1) und der Bestandssituation erfolgten jeweils dienstags

am 28. April 2015 – Phase 1/Variante A (Einbahnstraße Hauptstraße bis Triftweg),

am 19. Mai 2015 – Phase 2/Variante B (Einbahnstraße Hauptstraße/Wixhäuser Straße),

am 6. Juni 2015 – Phase 3/Variante C (Einbahnstraße Hauptstraße/Wixhäuser Straße, gegenläufig Schlossgasse Ost bis Mittelstraße),

am 23. Juni 2015 – Phase 4/Variante D (Einbahnstraßenpaar Hauptstraße/Wixhäuser Straße – Schlossgasse komplett) und

am 15. September 2015 – Bestandssituation („alte“ Verkehrsregelung)

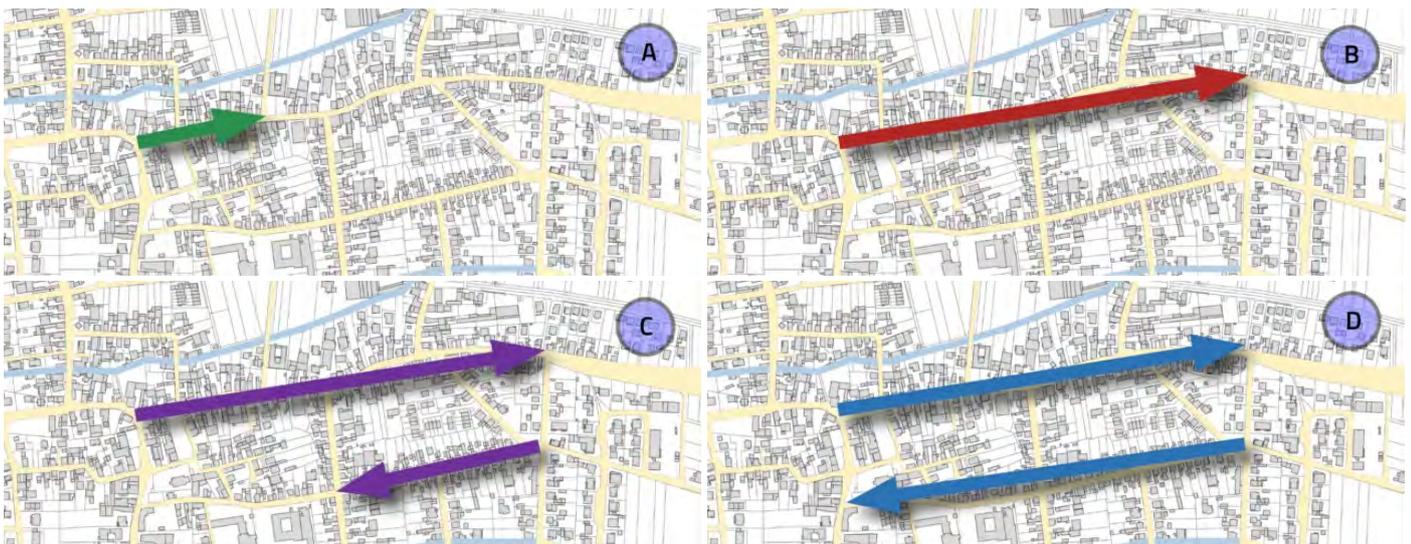


Abbildung 1: Verkehrsregelungen A bis D während der Testphasen

Folgende Knotenpunkte wurden dabei aufgenommen (Abbildung 2):

1. Schnepenhäuser Straße/Hauptstraße/Darmstädter Landstraße,
2. Wixhäuser Straße/Ostendstraße,
3. Schlossgasse/Mittelstraße und
4. Triftweg/Beuneweg.

Bei den Zählungen wurden sowohl die Stärke der Verkehrsbelastungen als auch die zeitliche und räumliche Verteilung der Verkehrsmengen ermittelt. Die Zählungen er-



folgten in 15-Minuten-Intervallen, wobei nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart unterschieden worden ist. Nachfolgend werden die markantesten Ergebnisse der Testphasen kurz dargestellt und abschließend in einer Übersichtstabelle zusammengefasst. Grafische Darstellungen sind dem Anhang zu entnehmen.



Abbildung 2: Lage der Zählstellen

3.1 Verkehrsmengen während der Testphasen

Die Zählergebnisse für den Kfz-Verkehr sind grafisch in den *Plänen Nr. 1 bis 5* dokumentiert – dabei sind jeweils einerseits die Querschnittbelastungen für die vor- und für die nachmittägliche Spitzenstunde angegeben (*Plan Nr. X*); im *Plan Nr. X.1* sind jeweils die Richtungsbelastungen für die vormittägliche und im *Plan Nr. X.2* diejenigen für die nachmittägliche Spitzenstunde angegeben. Eine tabellarische Auflistung für zehn ausgewählte Referenzquerschnitte liegt in *Tabelle 1* vor, wobei die Lage der Referenzquerschnitte aus *Abbildung 3* hervorgeht.



	Querschnittbelastungen [Kfz/h]				
	Phase 1 28.04.	Phase 2 19.05.	Phase 3 09.06.	Phase 4 23.06.	Bestand 15.09.
Schneppenh. Str. (1)	355	563	406	374	430
Darmstädter Str. (2)	288	452	344	319	234
Hauptstraße (3)	165	233	208	201	320
Wixhäuser Straße (4)	253	165	174	187	422
Wixhäuser Straße (5)	377	393	354	351	476
Ostendstraße (6)	130	252	194	196	86
Schlossgasse (7)	146	259	192	196	68
Schlossgasse (8)	170	243	206	203	91
Mittelstraße (9)	84	82	65	37	43
Mittelstraße (10)	92	94	87	58	66

Tabelle 1.1: Verkehrsbelastungen Testphasen 2015 – vormittägliche Spitzenstunde

	Querschnittbelastungen [Kfz/h]				
	Phase 1 28.04.	Phase 2 19.05.	Phase 3 09.06.	Phase 4 23.06.	Bestand 15.09.
Schneppenh. Str. (1)	519	388	589	451	565
Darmstädter Str. (2)	439	323	512	372	393
Hauptstraße (3)	246	183	281	215	414
Wixhäuser Straße (4)	293	172	200	188	332
Wixhäuser Straße (5)	443	339	417	376	390
Ostendstraße (6)	186	195	275	236	94
Schlossgasse (7)	179	213	246	239	84
Schlossgasse (8)	204	213	267	235	79
Mittelstraße (9)	99	62	93	65	63
Mittelstraße (10)	76	78	108	75	92

Tabelle 1.2: Verkehrsbelastungen Testphasen 2015 – nachmittägliche Spitzenstunde

Während der unterschiedlichen Testphasen variierten sowohl die vor-, als auch die nachmittäglichen Spitzenstunden an den erfassten Knotenpunkten jeweils in sehr



geringem Maße. Sie begann am Vormittag frühestens um 7:00 und spätestens um 7:45 Uhr, am Nachmittag frühestens um 16:45 und spätestens um 17:45 Uhr. Die Verkehrsbelastungen glichen sich in den Testphasen häufig deutlich – teilweise sind für einzelne Beispiele Unterschied von nur einem oder drei Fahrzeugen festzustellen. Eine kurze inhaltliche Beschreibung der Ergebnisse beschränkt sich nachfolgend auf das eigentliche Untersuchungsgebiet – die Haupt-, Wixhäuser und Mittelstraße sowie auf die Schlossgasse.



Abbildung 3: Referenzquerschnitte gemäß Tabelle 1

Wie aus *Tabelle 1* weiterhin hervorgeht, entfallen dabei die höchsten Verkehrsbelastungen der vormittäglichen Spitzenstunde auf die Wixhäuser Straße (4), die je nach Testphase Verkehrsbelastungen zwischen 165 Kfz/h (Phase 2) und 253 Kfz/h (Phase 1) aufweist – im Bestand sind es an gleicher Stelle 422 Kfz/h, was systemimmanent so zu erwarten war. Gleichzeitig liegen die Verkehrsbelastungen in der Schlossgasse im Westen (Nr. 8) zwischen 170 und 243 Kfz/h – im Bestand jedoch nur bei 91; im östlichen Abschnitt (Nr. 7) variieren sie zwischen 146 und 259 Kfz/h, im Bestand bei 68.

Östlich der Ostendstraße (mithin außerhalb des eigentlichen Untersuchungsgebietes, Querschnitt Nr. 5) liegen die Querschnittbelastungen zwischen 351 Kfz/h in Phase 4 (Variante D) und 476 Kfz/h im Bestand – bemerkenswert: in den vier Testphasen lagen die Verkehrsbelastungen im Minimum bei 351, im Maximum bei 393; also bei



einer Differenz von nur 42 Kfz/h. Im Bestand sind es dagegen 83 Kfz/h mehr als beim Maximalwert der Testphasen.

Eine ähnliche Betrachtung für einen westlichen Querschnitt in der Hauptstraße (Nr. 3) führt zu Belastungen zwischen 165 und 233 Kfz/h während der Testphasen – bei ca. 320 Kfz/h im Bestand. Ein Vergleich mit dem außerhalb liegenden Querschnitt 1 (Schnepenhäuser Straße) ergibt hier deutlichere Differenzen während der Testphasen (355 bis 563 Kfz/h), während die Bestandsbelastung mit 430 Kfz/h eine mittlere Belastung im Vergleich mit den Testphasen darstellt.

Beide Betrachtungen ergeben bei der Bewertung der nachmittäglichen Spitzenstunde teilweise abweichende Ergebnisse: Querschnitt 5 liegt in den Testphasen zwischen 339 und 443 Kfz/h, im Bestand dagegen liegt die Querschnittbelastung „nur“ bei 390 Kfz/h (also einem Mittelwert). An Querschnitt 1 werden Werte zwischen 388 und 589 Kfz/h erreicht – die Verkehrsbelastung des Bestandes liegt mit 565 wiederum im oberen Bereich dieser Spanne.

Aussagekräftig und relevant für die aktuelle Fragestellung ist eine gemeinsame Bewertung des möglichen Einbahnstraßenpaares Hauptstraße/Wixhäuser Straße einerseits und der Schlossgasse andererseits. Dazu sind in *Abbildung 4* diese beiden Straßen dargestellt – gemeinsam zu betrachten sind hier jeweils die Querschnitte 3 und 8 (Hauptstraße und Schlossgasse West) sowie 4 und 7 (Wixhäuser Straße und Schlossgasse Ost). In *Tabelle 2* sind diese Querschnitte zusammengefasst für die fünf Zählzeiten.

	Querschnittbelastungen [Kfz/h]				
	Phase 1 28.04.	Phase 2 19.05.	Phase 3 09.06.	Phase 4 23.06.	Bestand 15.09.
Hauptstraße (3)	165	233	208	201	320
Schlossgasse (8)	170	243	206	203	91
zusammen	335	476	414	404	411
Wixhäuser Straße (4)	253	165	174	187	422
Schlossgasse (7)	146	259	192	196	68
zusammen	399	424	366	383	490

Tabelle 2.1: Verkehrsbelastungen ausgewählter Referenzquerschnitte (vormittägliche Spitzenstunde)



Bei dieser Art der Betrachtung ist festzustellen, dass die Querschnitte 3 und 8 während der Testphasen in der vormittäglichen Spitzenstunde Verkehrsbelastungen zwischen 335 und 476 Kfz/h aufweisen, während die Verkehrsbelastungen des Bestandes mitten innerhalb dieser Spanne bei 411 Kfz/h liegen – die Querschnitte 4 und 7 hingegen pendeln bei den Testphasen zwischen 366 und 424 Kfz/h, im Bestand liegen sie mit 490 Kfz/h jedoch darüber.

	Querschnittbelastungen [Kfz/h]				
	Phase 1 28.04.	Phase 2 19.05.	Phase 3 09.06.	Phase 4 23.06.	Bestand 15.09.
Hauptstraße (3)	246	183	281	215	414
Schlossgasse (8)	204	213	267	235	79
zusammen	450	396	548	450	493
Wixhäuser Straße (4)	293	172	200	188	332
Schlossgasse (7)	179	213	246	239	84
zusammen	472	385	446	427	416

Tabelle 2.2: Verkehrsbelastungen ausgewählter Referenzquerschnitte (nachmittägliche Spitzenstunde)



Abbildung 4: Vergleichsquerschnitte Hauptstraße/Wixhäuser Str. bzw. Schlossgasse

Die gleiche Betrachtung für die nachmittägliche Spitzenstunde weist für die Querschnitte 3 und 8 ebenfalls ähnliche Verkehrsbelastungen (396 bis 548 Kfz/h) auf wie



im Bestand (493 Kfz/h) – gleiches gilt für die Querschnitte 4 und 7; hier pendeln die Belastungen der Testphasen zwischen 385 und 472 Kfz/h, im Bestand liegen sie mit 416 Kfz/h im „Mittelfeld“.

3.2 Geschwindigkeitsmessungen

Von der Verwaltung der Stadt Weiterstadt wurden die Testphasen durch Geschwindigkeitsmessungen begleitet. Jeweils für zwei bis drei Wochen wurde an unterschiedlichen Stellen in der Hauptstraße, der Wixhäuser Straße und der Schlossgasse (A bis E) die Fahrgeschwindigkeiten der Fahrzeuge ermittelt.

Tabelle 3 gibt die maximale V_{85} (die Geschwindigkeit, die von 85 % aller Fahrzeuge gefahren oder unterschritten wird) an den einzelnen Messpunkten an. Für die dreiwöchigen Messzyklen ist dabei jeweils der höchste durchschnittliche Wochenwert angegeben. Ausreißer – extrem hohe Fahrgeschwindigkeiten Einzelner – sind vorgekommen, jedoch nicht in signifikant hoher Anzahl.

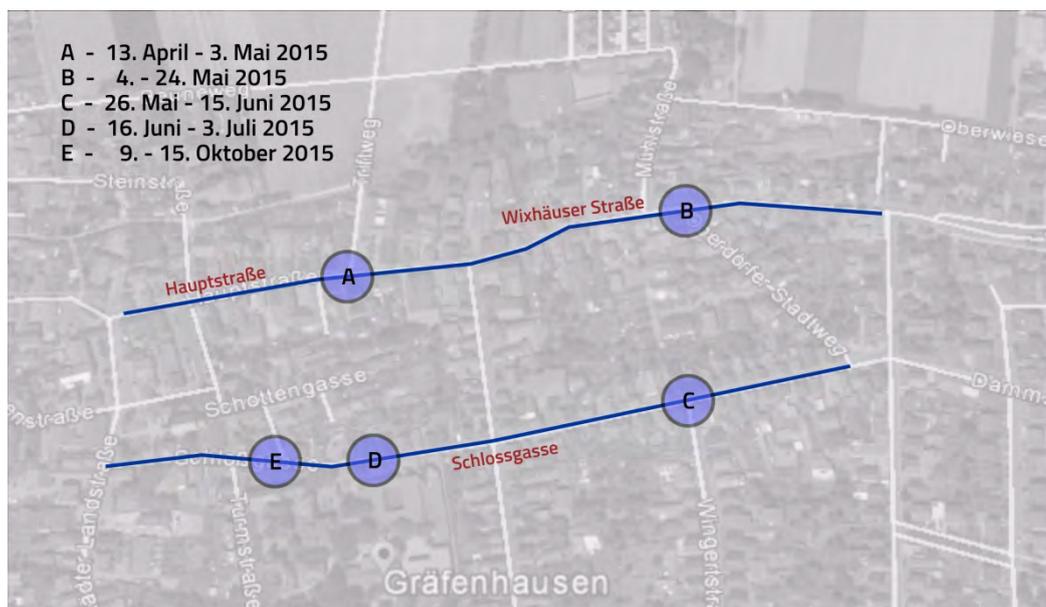


Abbildung 5: Lage der Geschwindigkeitsmesspunkte

Messquerschnitt	A	B	C	D	E
V_{85}	35 km/h	38 km/h	36 km/h	33 km/h	33 km/h

Tabelle 3: Geschwindigkeitsmessungen Haupt-/Wixhäuser Straße und Schlossgasse



3.3 planerische Interpretation

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen während der Testphasen und der Bestandssituation deuten darauf hin, dass die Einbahnstraßenregelung in moderatem Maße zu einer Verdrängung von Verkehrsströmen geführt haben könnte. Aufgrund der Stichproben-Erhebungen kann dies zwar nicht zwingend bewiesen werden – eine Tendenz ist jedoch erkennbar. Des Weiteren ist festzustellen, dass die erfassten Verkehrsmengen in den jeweiligen Straßenquerschnitten stets (zum Teil deutlich) unterhalb den laut Regelwerk¹ möglichen Verkehrsbelastungen liegen. Die Haupt- bzw. Wixhäuser Straße kann danach als *dörfliche Hauptstraße* eingestuft werden, die Schlossgasse als *Sammel- oder Quartiersstraße*; in allen Fällen gibt die Richtlinie Verkehrsbelastungen von 400...1.000 Kfz/h an – mithin genauso viel oder deutlich mehr, als bei den Zählungen festgestellt worden ist.

4. Haushaltsbefragung

Um die zu treffende Entscheidung der Stadtverordneten auf eine solide Basis stellen zu können, sollten die Bürger des Stadtteils Gräfenhausen nicht nur die Maßnahme in unterschiedlichen Varianten testen und im wörtlichen Sinn „erfahren“, sondern auch ihre Meinung dazu kundtun. Dazu wurde eine Befragung aller Haushalte durchgeführt. Der dafür entwickelte Fragebogen (*Anhang B*) hat die Bürger animiert, ihre Meinung zu äußern. Jedem Haushalt wurde ein Bogen zugestellt, außerdem wurde ein download auf der HomePage der Stadt Weiterstadt ermöglicht.

4.1 Methodik

Auf der Grundlage einer Einwohnerzahl von rund 5.850 Menschen, die etwa in 2.300 Haushalten leben, waren ca. 2.500 Bögen verteilt worden. Der erzielte Rücklauf von ca. 850 Fragebögen bedeutet, dass rund 15 Prozent der Menschen an der Befragung teilgenommen haben; wird die Zahl der Wahlberechtigten (4.140) als Grundlage herangezogen, sind es etwa 20 Prozent.

¹ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Köln, 2006.



Bei der Interpretation der eingegangenen Fragebögen ist darauf hinzuweisen, dass hier keine statistisch exakte „Volksabstimmung“ vorliegt (auch nicht angestrebt worden war), sondern dass es sich um eine Entscheidungshilfe – einen Fingerzeig – handelt. Es wurden zunächst alle Fragen für sich separat ausgewertet und werden anschließend dokumentiert. Die Antworten werden jeweils in Bezug gesetzt zur Gesamtzahl der Antworten – sie werden auch separat ausgewertet nach „Betroffenen“ (Gebiet A) und „indirekt Betroffenen“ (Gebiet B) sowie z.B. nach den benutzten Verkehrsmitteln. Abschließend war Raum für Bemerkungen eingeräumt worden, wovon rund ein Drittel der Teilnehmenden Gebrauch gemacht hat.

Die Zielrichtung der fünf Fragen ist wie folgt zu sehen:

- Frage 1: („Straße“) Unterteilung in Gebiet A (= Untersuchungsgebiet) und „Rest“ ermöglicht Aussagen zur Betroffenheit aufgrund der Wohnlage
- Frage 2: („Alter“) statistische Größe, keine maßgebliche Entscheidungsgrundlage, Differenzierung der Antworten nach Altersgruppen möglich (z.B. „Senioren finden Lösung x am besten“...)
- Frage 3: („Aufenthaltshäufigkeit“) Hilfestellung zur Gewichtung des Endergebnisses, ermöglicht Aussagen zur Betroffenheit (vgl. Frage 1) – aufgrund der Nutzungsintensität
- Frage 4: („Verkehrsmittel“) Hilfestellung zur Gewichtung des Endergebnisses, ermöglicht Aussagen zur Betroffenheit (vgl. Frage 1 oder 3) – aufgrund der Verkehrsmittelwahl
- Frage 5: („präferierte Verkehrsführung“) „eigentliches“ Meinungsbild der Bürger – wird differenziert nach Gebiet A und B sowie nach benutztem Verkehrsmittel – kann ggf. auch ergänzend gefiltert werden nach Häufigkeit des Aufenthalts (Frage 3) oder nach Alter (Frage 2).

Unsinnige oder „falsche“ Angaben (Bsp.: „Variante 8 hat mir am besten gefallen“ oder das Alter wird nicht angegeben) wurden weggelassen – aber nur die nicht wertbare Teil-Antwort, die anderen Angaben wurden hingegen gewertet; aus diesem Grund entspricht die Summe der Antworten auf jede einzelne Frage nicht der Summe der eingegangenen Fragebögen.



4.2 Ergebnisse

Von den 2.500 ausgegebenen Fragebögen wurden 847 zurückgegeben bzw. als Kopie abgegeben oder über das Internet – davon sind 481 Bögen von „indirekt Betroffenen“ (Gebiet B) abgegeben worden, 353 Bögen wurden von Betroffenen (Gebiet A) abgegeben (die restlichen 13 haben den Straßennamen nicht genannt); 42 % der zurückgegebenen Bögen stammen also von direkt Betroffenen (Gebiet A).

Mit 51 % aller Befragten sprechen sich insgesamt die meisten für **Variante D** als beste Lösung aus, 37 % halten die Beibehaltung des **Bestandes** für die beste Lösung (*Abbildung 6*). Bei den „Betroffenen“ ist ebenfalls Variante D als beste Lösung eingestuft worden (mit 53 % sogar geringfügig mehr als bei der Gesamtheit, *Abbildung 8*) – als zweitbeste Lösung wird auch hier der Bestand gesehen (mit 40 % ebenfalls etwas mehr als bei der Gesamtheit).

Interessanterweise sehen 27 % aller Befragten die Beibehaltung des **Bestandes** als schlechteste Lösung an; 21 % empfinden Variante D als schlechteste (*Abbildung 7*). Bei den „Betroffenen“ lehnen 33 % den Bestand ab, 18 % sind gegen Variante D (*Abbildung 9*).

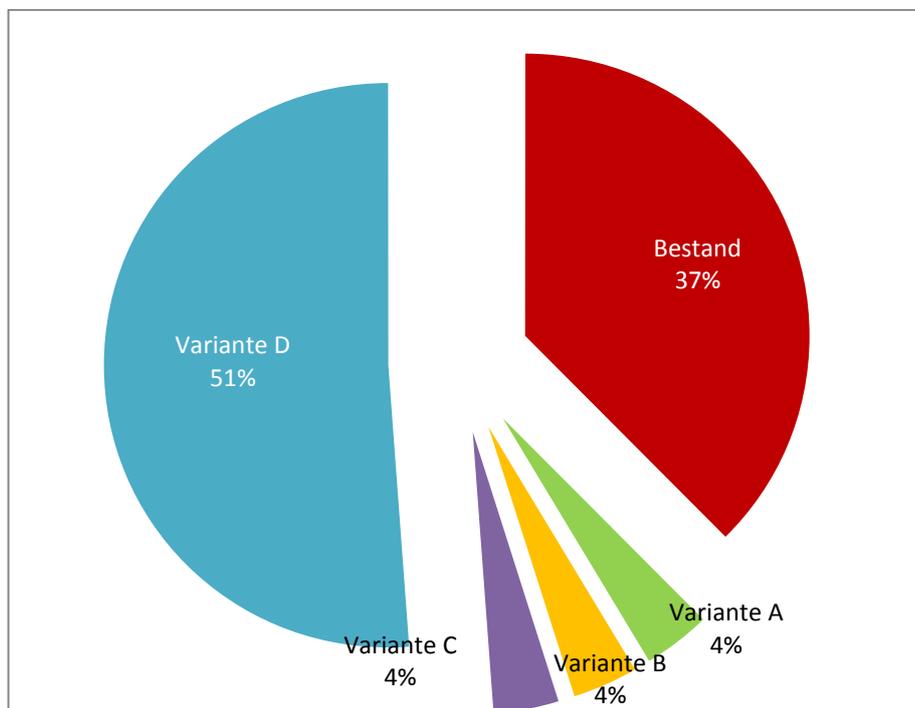


Abbildung 6: bevorzugte Variante (alle Fragebögen)

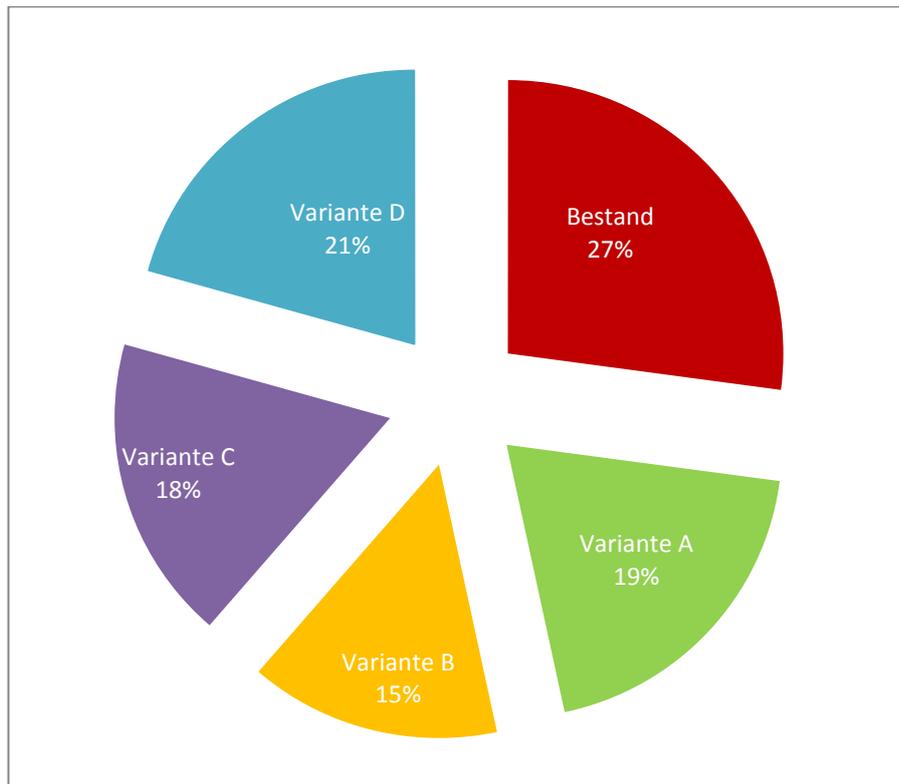


Abbildung 7: schlechteste Variante (alle Fragebögen)

Während die Gesamtheit der direkt Betroffenen nahezu genauso abstimmt, wie die Gesamtheit der Gräfenhäuser Bürger ergibt, wie zu erwarten, eine Differenzierung nach Bewohnern der Haupt- und Wixhäuser Straße einerseits (171 abgegebene Fragebögen) und der Schlossgasse andererseits (82 abgegebene Bögen) ein deutlich anderes Bild: Die Anwohner von Haupt- und Wixhäuser Straße hoffen zu 74 % auf Variante D und bevorzugen zu 21 % den Bestand, die Bewohner der Schlossgasse finden zu 86 % die Beibehaltung der bestehenden Situation am besten, immerhin 8 % halten Variante D für die beste Lösung.

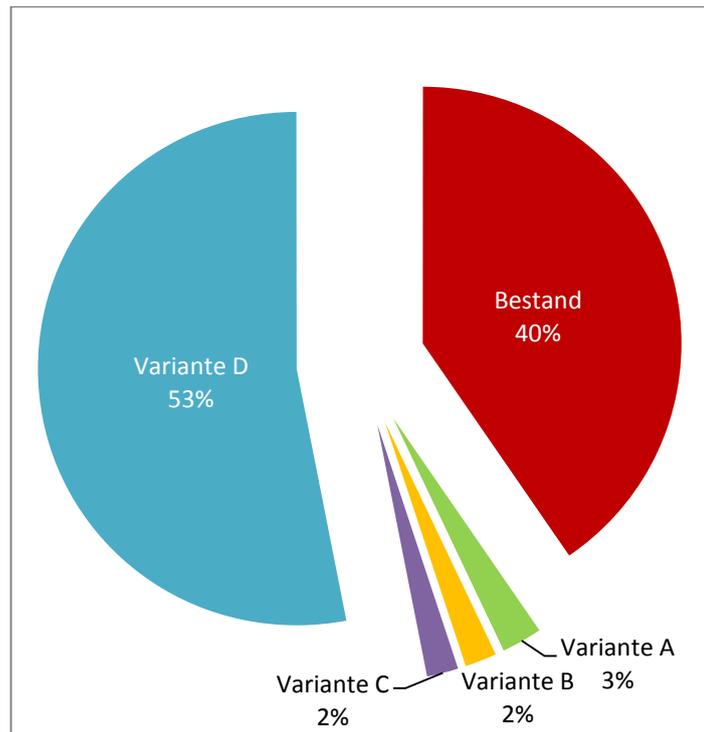


Abbildung 8: bevorzugte Variante (Betroffene)

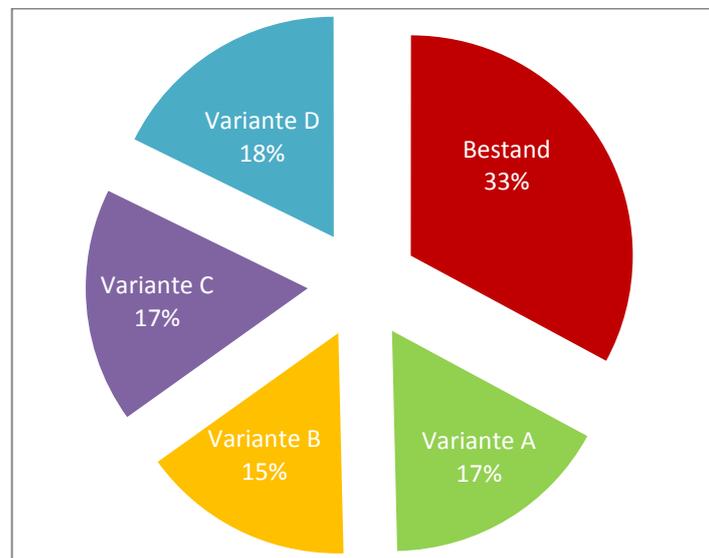


Abbildung 9: schlechteste Variante (Betroffene)

Ausgewählte Aspekte

Ca. ein Viertel der Befragten ist älter als 65 Jahre – diese Bevölkerungsgruppe unterscheidet sich in ihrer Präferenz kaum vom Gesamtergebnis: die Zustimmung zu Variante D liegt mit 55 % etwas höher, die für den Bestand mit 34 % etwas niedriger. Die



jüngeren Einwohner (bis 18 Jahre) haben mit einem Anteil von (nur) 4 % an der Befragung teilgenommen – sie befürworten Variante D zu 74 %, finden den Bestand zu 23 % am besten. Die Fußgänger (18 % der Antworten) stimmen zu 52 % für Variante D, zu 40 % für den Bestand, nahezu genauso werten die Radfahrer. Abschließend ist die Verteilung der in der Regel benutzten Verkehrsmittel, was als Motivation für die jeweiligen Präferenzen bedeutsam sein könnte, in *Abbildung 10* dargestellt.

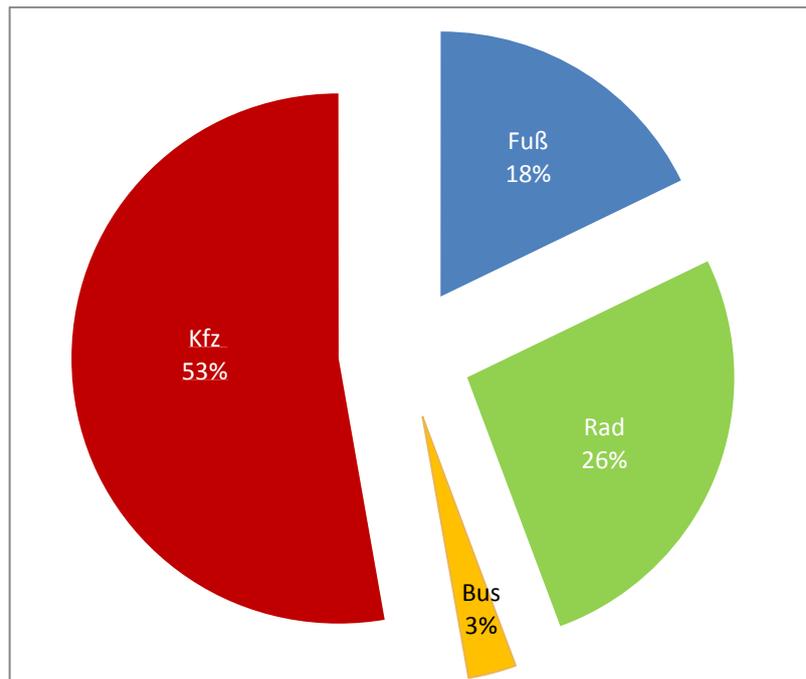


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl

4.3 planerische Interpretation

Die Gräfenhäuser Bürger sind mit knapper, aber absoluter Mehrheit der Meinung, dass die Umgestaltung der Haupt- und Wixhäuser Straße gemäß Variante D (Einbahnstraßenpaar mit der Schlossgasse) erfolgen sollte – dies gilt auch für diejenigen, die im engeren Bereich um die betroffenen Straßen wohnen (jeweils über 50 %). Rund zwei Drittel der Teilnehmenden lehnen die Beibehaltung der bestehenden Situation ab, erwarten also ein Handeln der Verwaltung bzw. der Politik. Dieses zusammengefasste Ergebnis gilt ähnlich für alle unterschiedlichen Altersgruppen und auch für die aus Sicht unterschiedlicher benutzter Verkehrsmittel. Die an der Befragung beteiligten Bewohner der Schlossgasse (82) sind mit großer Mehrheit gegen die Einführung einer Einbahnstraßenregelung, die Bewohner der Haupt-/Wixhäuser Straße (171) mit ähnlich großer Mehrheit für eine solche Änderung. Auf die Frage, was nicht getan werden sollte, gibt es keine erkennbare Meinung – aber ca. ein Viertel der Bürger findet, dass nicht nichts getan werden darf.



Querschnittsbelastungen
 250 - Kfz/h (vormittägliche Spitzenstunde)
 250 - Kfz/h (nachmittägliche Spitzenstunde)



Nr. 1

Verkehrsmengen
Testphase 1: 28. April 2015

Stadt Weiterstadt

Testphase Umgestaltung Ortsdurchfahrt Gräfenhausen



Richtungsbelastungen
250 Kfz/h



Nr. 1.1
Verkehrsmengen
vormittägliche Spitzenstunde
Testphase 1: 28. April 2015

Stadt Weiterstadt

Testphase Umgestaltung Ortsdurchfahrt Gräfenhausen



Nr. 1.2
Verkehrsmengen
nachmittägliche Spitzenstunde
Testphase 1: 28. April 2015

Stadt Weiterstadt

Testphase Umgestaltung Ortsdurchfahrt Gräfenhausen



Querschnittsbelastungen
 250 - Kfz/h (vormittägliche Spitzenstunde)
 250 - Kfz/h (nachmittägliche Spitzenstunde)



Nr. 2

Verkehrsmengen
Testphase 2: 19. Mai 2015

Stadt Weiterstadt

Testphase Umgestaltung Ortsdurchfahrt Gräfenhausen



250	Richtungsbelastungen
250	

 250 Kfz/h



Nr. 2.1
 Verkehrsmengen
 vormittägliche Spitzenstunde
 Testphase 2: 19. Mai 2015

Stadt Weiterstadt
 Testphase Umgestaltung Ortsdurchfahrt Gräfenhausen



Nr. 2.2
Verkehrsmengen
nachmittägliche Spitzenstunde
Testphase 2: 19. Mai 2015



Stadt Weiterstadt

Testphase Umgestaltung Ortsdurchfahrt Gräfenhausen