

Die Stadtverordnetenversammlung

Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

Stadt Weiterstadt · Riedbahnstraße 6 · 64331 Weiterstadt

Mitglieder
des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
und des Magistrates

64331 Weiterstadt

Sachbearbeitung

Annette Zettel

☎ 06150/400-1404 · 📠 06150/400-1409

✉ parlamentarischesbuero@weiterstadt.de

Zimmer-Nr. 609

Rathaus

Riedbahnstraße 6

64331 Weiterstadt

☎ 06150/400-0

<http://www.weiterstadt.de>

Öffnungszeiten

Montag - Freitag 8:00 - 12:00 Uhr

Mittwoch 14:00 - 18:00 Uhr

Unser Zeichen I/FD 4/001-10/Ze

Datum 18. März 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur 14. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr lade ich Sie herzlich ein für

**Donnerstag, 28. März 2019 um 19:00 Uhr
im Rathaus, Sitzungsraum Verneuil sur Seine, Riedbahnstraße 6.**

Auf die beiliegende Tagesordnung, die Bestandteil der Einladung ist, wird verwiesen.

Die Mitglieder des Ausschusses können sich im Einzelfall durch andere Stadtverordnete vertreten lassen (§ 62 Abs. 2 HGO). Sollten Sie verhindert sein, verständigen Sie bitte eine Vertreterin oder einen Vertreter.

Mit freundlichen Grüßen

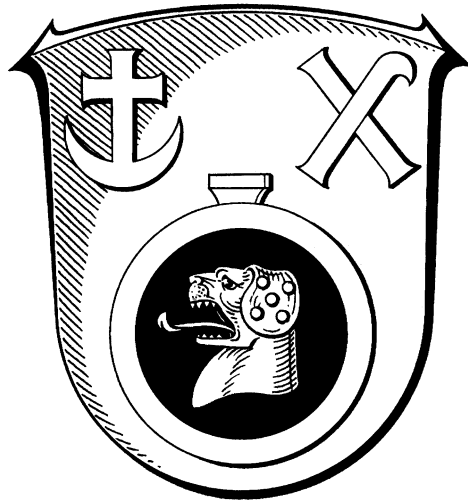
Dr. Alexander Koch
Vorsitzender

F.d.R.

Tagesordnung
zur 14. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
am 28. März 2019 um 19:00 Uhr

		Drucksache
1.	Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 18. Februar 2019	
2.	Entwicklung eines städtebaulichen Konzeptes für Apfelbaumgarten 2 Vorzugsvariante "Grünes Rückgrat"	10/0073/15
3.	Grundsatzbeschluss zum Neubau Kita Gräfenhausen, Turmstraße 21; Verkehrs- und Parkraumkonzept	10/0495/5
4.	Dritter Umsetzungsbericht zum Verkehrsentwicklungsplan	10/0706/1

Zu Top 2 sind Vertreter des Büro Schneider + Schumacher und der e-netz Südhessen eingeladen



NIEDERSCHRIFT

13. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr der Stadt Weiterstadt

10. Legislaturperiode 2016/2021

am	18. Februar 2019
im	Rathaus, Riedbahnstraße 6, Sitzungsraum Verneuil sur Seine
Beginn	19:00 Uhr
Ende	21:25 Uhr

Anwesende:

SPD-Fraktion

Hofmann, Heike
Keil, Kathrin
Koch, Dr. Alexander
Kurpiers, Christian

CDU-Fraktion

Meinhardt, Lisa
Nungesser, Werner

ALW-Fraktion

Amend, Heinz Günther bis Top 6
Becker, Birgit ab Top 7
Pohl, Dr. Barbara

FWW-Fraktion

Heßberger, Michael

Präsidium

Stadtverordnetenversammlung

Dittrich, Manfred

Magistrat

Fischer, Willi
Geter, Stephan
Hamm, Dr. Udo

Hasenauer, Josef

Mager, Philipp

Möller, Ralf

Pohl, Edgar

Spätling-Slomka, Dorothea

Ausländerbeirat

Tomasulo, Maria Donata

Seniorenbeirat

Keil, Margot

Ehrenamtlicher

Behindertenbeauftragter

Blättler, Peter

Schriftführung

Latocha, Georg

Verwaltung

Merlau, Jürgen

Schönsiegel, Markus

Presse

Darmstädter Echo: Wickel, Dr. Marc

Der Vorsitzende des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr, Dr. Alexander Koch, eröffnet die Sitzung und stellt fest, dass die Einladungen fristgerecht und ordnungsgemäß ergangen sind (§§ 56 und 58 HGO), die Sitzung öffentlich bekannt gemacht wurde (§ 58 HGO) und der Ausschuss beschlussfähig ist.

Folgende Tagesordnung wird festgestellt:

	Drucksache
1. Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 10. Dezember 2018	
2. Präsentation des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Darmstadt-Dieburg	
3. Anschließung von Weiterstadt an den geplanten Fahrradschnellweg von Darmstadt nach Frankfurt; Antrag der ALW-Fraktion	10/0533
3.1. Anbindung der Stadt Weiterstadt an die Raddirektverbindung von Darmstadt nach Frankfurt; Bericht des Büros RV-K und Definierung Radhauptwege Hessen	10/0533/2
4. Nahmobilität - Weiterstadt läuft und dreht sich; Antrag der ALW-Fraktion	10/0688
5. ÖPNV - Verkehrswende auch in Weiterstadt; Antrag der ALW-Fraktion	10/0687
6. Förderung des Ökolandbaus in Weiterstadt; Antrag der ALW-Fraktion	10/0511
6.1. Prüfauftrag aus dem Ausschuss	10/0511/2
7. Förderung von Bio-, Fairtrade- und Ökoprodukten in Weiterstadt; Antrag der ALW-Fraktion	10/0686

Tagesordnungspunkt 1

Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 10. Dezember 2018

Einwendungen gegen die Niederschrift werden nicht erhoben. Die Niederschrift gilt als festgestellt.

Tagesordnungspunkt 2

Präsentation des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Ausschussvorsitzender Dr. Koch begrüßt Frau Girschick vom Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie Herrn Fremer vom Planungsbüro „Radverkehr-Konzept“.

Vom Landkreis Darmstadt-Dieburg wurde angeboten, das Radverkehrskonzept des Landkreises zu präsentieren. Frau Girschick erläutert den Zweck des Radverkehrskonzeptes als Entscheidungshilfe für die jeweiligen Baulastträger bei der Entwicklung eines überörtlichen Radwegesystems insbesondere für den Alltagsverkehr. Herr Fremer als Vertreter des beauftragten Planungsbüros stellt in einer Präsentation das Radverkehrskonzept vor.

In einer anschließenden ausführlichen Diskussion werden folgende Themen behandelt:

- Zuständigkeit der jeweiligen Baulastträger, Kosten der Maßnahmen und Fördermittelbeantragung,
- Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPVN im Rahmen des Nachverkehrsplans der DADINA,
- der Konflikt zwischen Ausbaunotwendigkeit von bisher unbefestigten Wegen und Umweltschutzanforderungen.

Bürgermeister Möller erläutert die bereits von der Stadt Weiterstadt eingeleiteten und abgeschlossenen Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität, die im Wesentlichen auch im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt dokumentiert sind. Darüber hinaus wurde ein „Runder Tisch Radverkehr“ ins Leben gerufen, der kurzfristige Maßnahmenvorschläge unterbreiten soll. Entsprechende Haushaltsmittel werden für 2020 angemeldet werden.

Alle Fraktionen bedanken sich bei Frau Girschick und Herrn Fremer für die Teilnahme an der Ausschusssitzung.

Tagesordnungspunkt 3

Anschließung von Weiterstadt an den geplanten Fahrradschnellweg von Darmstadt nach Frankfurt; Antrag der ALW-Fraktion Drucksache: 10/0533

Tagesordnungspunkt 3.1

Anbindung der Stadt Weiterstadt an die Raddirektverbindung von Darmstadt nach Frankfurt; Bericht des Büros RV-K und Definierung Radhauptwege Hessen Drucksache: 10/0533/2

Der Antrag wurde am 30. August 2018 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr beraten.

Er verblieb bis zur Vorlage des Konzeptes eines Radwegehauptnetzes im Ausschuss, um ihn dann zusammen mit den Ergebnissen der Arbeitsaufträge zu beraten. Mit Drucksache 10/0533/2 wurden die Prüfaufträge beantwortet.

Die ALW-Fraktion als Antragstellerin begründet den Ursprungsantrag.

Bürgermeister Möller erläutert den Auftrag an das Planungsbüro RV-K, das auf der Grundlage des eben vorgestellten Kreisradwegekonzepts, die Möglichkeit des Anschlusses Weiterstadts an den Raddirektweg von Darmstadt nach Frankfurt untersucht hat. Herr Fremer stellt in einer kurzen Präsentation die Ergebnisse vor.

Es folgt eine Diskussion, in der insbesondere auf die Fördermöglichkeiten durch Landes- und Bundesmittel und die Notwendigkeit der Abstimmung der Zubringer Routen mit der Stadt Darmstadt eingegangen wird.

Die FWW-Fraktion stellt zur Drucksache 10/0533/2 einen Änderungsantrag. Punkt 5 soll wie folgt geändert werden:

Für die in der Drucksache 10/0533/2 enthaltenen Empfehlungen hinsichtlich der Routenführung zum Anschluss an den Raddirektweg Darmstadt-Frankfurt ist die bauliche Realisierung zu prüfen und den daraus resultierenden Finanzmittelbedarf festzustellen. Die Investitionskosten sind in den 10 Jahres-Investitionsplan aufzunehmen und die Auswirkungen auf die bereits enthaltenen Investitionen darzustellen.

Punkt 3 soll einvernehmlich wie folgt geändert werden:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass kurzfristig ohne baulichen Aufwand und bei Inkaufnahme von vertretbaren Mängeln bereits jetzt der Anschluss an den im Bau befindlichen Raddirektweg Darmstadt-Frankfurt sichergestellt ist (Variante W1, B1, und G1 aus dem Erläuterungsbericht).

Die ALW-Fraktion beantragt einen Punkt 6. anzufügen:

Die Anbindung an den Radschnellweg über die Ertüchtigung des Forstweges (Maßnahmen-Nr. G278) wird vorrangig überprüft und die Kosten ermittelt.

Einvernehmlich wird festgestellt, dass durch die Drucksache 10/0533/2 und den dazu gestellten Änderungsanträgen der Ursprungsantrag erledigt ist.

Der Ausschussvorsitzende lässt über die Punkte der Beschlussvorlage 10/0533/2 einzeln abstimmen.

Der Ausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgende Beschlussfassung:

1. Die Festlegung des Radhauptnetzes Hessen durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung vom Dezember 2018 wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

2. Der Bericht des Büros RV-K bezüglich des Anschlusses der Stadt Weiterstadt an die Raddirektverbindung Darmstadt-Frankfurt wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

3. Es wird zur Kenntnis genommen, dass kurzfristig ohne baulichen Aufwand und bei Inkaufnahme von vertretbaren Mängeln bereits jetzt der Anschluss an den im Bau befindlichen Raddirektweg Darmstadt-Frankfurt sichergestellt ist (Variante W1, B1, und G1 aus dem Erläuterungsbericht).

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

4. Für die mittel- und langfristige Verbesserung der Anbindung an den Raddirektweg Darmstadt-Frankfurt wird den Empfehlungen des Berichtes gefolgt.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

5. Für die in der Drucksache 10/0533/2 enthaltenen Empfehlungen hinsichtlich der Routenführung zum Anschluss an den Raddirektweg Darmstadt-Frankfurt ist die bauliche Realisierung zu prüfen und den daraus resultierenden Finanzmittelbedarf festzustellen. Die Investitionskosten sind in den 10 Jahres-Investitionsplan aufzunehmen und die Auswirkungen auf die bereits enthaltenen Investitionen darzustellen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

6. Die Anbindung an den Radschnellweg über die Ertüchtigung des Forstweges (Maßnahmen-Nr. G278) wird vorrangig überprüft und die Kosten ermittelt.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

Tagesordnungspunkt 4

Nahmobilität - Weiterstadt läuft und dreht sich; Antrag der ALW-Fraktion

Drucksache: 10/0688

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 7. Februar 2019 den Antrag zur weiteren Beratung an den Ausschuss überwiesen.

Die ALW-Fraktion als Antragstellerin begründet den Antrag.

Die FWW-Fraktion stellt folgenden Änderungsantrag

Die Drucksache 10/0688 wird zur weiteren Bearbeitung an den Magistrat überwiesen. Dabei wird der Magistrat beauftragt, die in der Drucksache enthaltenen Maßnahmen

- auf Realisierbarkeit zu prüfen*
- die finanziellen Auswirkungen der geforderten Maßnahmen aufzuzeigen*
- darzustellen, was bereits und in welchem Umfang umgesetzt wurde*
- was sich zur Zeit in der Umsetzung befindet und*
- was sich bereits in Planung befindet*

Weiterhin sind die Anregungen der Drucksache an die Arbeitskreise/Arbeitsgruppen „Darmstädter Straße“, „Fahrradwegkonzepte“ und den wieder zu belebenden Arbeitskreis „Verkehrsentwicklungsplan“ weiterzuleiten, mit der Bitte um eine Bewertung und Stellungnahme.

Herr Blättler weist auf die Notwendigkeit hin, die Nahmobilität umfassender zu betrachten und auch den Fußverkehr, den ÖPNV, den Radverkehr und den motorisierten Individualverkehr in einer Gesamtsicht den Blick zu nehmen und immer den Aspekt der Barrierefreiheit als Voraussetzung für selbstbestimmtes Leben mitzudenken.

Es folgt eine ausführliche Diskussion, in der die Notwendigkeit eines Leitbildes Mobilität betont wird.

Bürgermeister Möller stellt die Aktivitäten der Stadt und insbesondere die Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) vor.

Der Vorsitzende lässt zuerst über den Änderungsantrag der FWW abstimmen.

Der Ausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgende Beschlussfassung:

Die Drucksache 10/0688 wird zur weiteren Bearbeitung an den Magistrat überwiesen. Dabei wird der Magistrat beauftragt, die in der Drucksache enthaltenen Maßnahmen

- auf Realisierbarkeit zu prüfen
- die finanziellen Auswirkungen der geforderten Maßnahmen aufzuzeigen
- darzustellen, was bereits und in welchem Umfang umgesetzt wurde
- was sich zur Zeit in der Umsetzung befindet und
- was sich bereits in Planung befindet

Weiterhin sind die Anregungen der Drucksache an die Arbeitskreise/Arbeitsgruppen „Darmstädter Straße“, „Fahrradwegkonzepte“ und den wieder zu belebenden Arbeitskreis „Verkehrsentwicklungsplan“ weiterzuleiten, mit der Bitte um eine Bewertung und Stellungnahme.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

Tagesordnungspunkt 5

ÖPNV - Verkehrswende auch in Weiterstadt; Antrag der ALW-Fraktion

Drucksache: 10/0687

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 7. Februar 2019 den Antrag zur weiteren Beratung an den Ausschuss überwiesen.

Die ALW-Fraktion als Antragstellerin begründet den Antrag.

Nach kurzer Diskussion, in der von allen Fraktionen Stellungnahmen abgegeben und Hinweise auf bereits laufende Gespräche und Projekte gegeben werden, lässt der Ausschussvorsitzende über den Antrag abstimmen.

Der Ausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgende Beschlussfassung:

Der Magistrat wird beauftragt, gemeinsam mit der DADINA, Heag Mobilo und Nachbarkommunen, insbesondere der Stadt Darmstadt den ÖPNV weiterzuentwickeln.

Dabei sind

1. die Schaffung einer Stadtbuslinie,
2. die verbesserte Anbindung des Bahnhofes Weiterstadt an bestehende und neu zu schaffende Buslinien,
3. die Schaffung von ÖPNV-Verbindungen in die Nachbarkommune Griesheim sowie die Stadtteile der Stadt Darmstadt Da.-Arheilgen und Da.-Wixhausen,
4. Forcierung der Straßenbahn nach Weiterstadt

zu prüfen.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

Tagesordnungspunkt 6

Förderung des Ökolandbaus in Weiterstadt; Antrag der ALW-Fraktion

Drucksache: 10/0511

Tagesordnungspunkt 6.1

Prüfauftrag aus dem Ausschuss

Drucksache: 10/0511/2

Der Antrag wurde am 7. Juni 2018 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr beraten. Er verblieb mit folgendem Prüfauftrag im Ausschuss: „Bevor weitere Schritte eingeleitet werden, soll das Interesse der Weiterstädter Landwirte am ökologischen Landbau abgefragt.“ Die Ergebnisse sind mit der Drucksache 10/0511/2 dem Ausschuss vorgelegt worden.

Die ALW-Fraktion bittet das Anschreiben an die Landwirte dem Protokoll beizufügen.

Es folgt eine sehr kontroverse Diskussion bezüglich der Möglichkeit und der Zuständigkeit der Stadt bei der Förderung des Ökolandbaus. Insbesondere wird auf die neu entstehende „Modellregion Ökolandbau“ der Landkreise Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau und der Stadt Darmstadt hingewiesen, die mit qualifiziertem Personal das Thema in der Region bearbeitet.

Der Ausschussvorsitzende lässt über den Antrag 10/0511 abstimmen.

1. Der Magistrat setzt sich für die Umstellung der Weiterstädter Landwirtschaft auf Ökolandbau ein.
2. Die Einberufung eines interfraktionellen Gesprächs mit interessierten örtlichen Landwirten und Landwirten aus der Region, die bereits auf Ökolandbau umgestellt haben. Für das Gespräch stellen wir uns einen Termin bis September vor.

Abstimmungsergebnis:

2	Ja-Stimmen	(2 ALW)
7	Nein-Stimmen	(2 CDU, 1 FWW, 4 SPD)

Der Antrag ist somit abgelehnt.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung die Drucksache 10/0511/2 zur Kenntnis zu nehmen.

Herr Amend verlässt die Sitzung. Für ihn nimmt Frau Becker an der Beratung teil.

Tagesordnungspunkt 7

**Förderung von Bio-, Fairtrade- und Ökoprodukten in Weiterstadt; Antrag der ALW-Fraktion
Drucksache: 10/0686**

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 7. Februar 2019 den Antrag zur weiteren Beratung an den Ausschuss überwiesen.

Die ALW-Fraktion als Antragstellerin begründet den Antrag.

Die FWW-Fraktion stellt folgenden Änderungsantrag:

*Der Magistrat achtet darauf, dass bei kommunalen Anschaffungen nach Möglichkeit auf Fairtrade- sowie Bio- bzw. Ökoprodukte zurückgegriffen wird, sofern die rechtlichen Voraussetzungen dem nicht entgegenstehen.
Weiterhin prüft der Magistrat, welche Voraussetzungen zum Erhalt der Auszeichnung „Fairtrade-Kommune“ notwendig sind.*

In der Diskussion wird der Verfassungsrang des nachhaltigen Wirtschaftens in allen Bereichen der öffentlichen Verwaltung betont. Die Steigerung der Attraktivität des Wochenmarktes durch die Ausweitung des Angebotes an regionalen Bioprodukten wird von allen Fraktionen befürwortet. Bürgermeister Möller erklärt, dass entsprechende Anstrengungen von der Stadt bereits unternommen werden.

Der Ausschussvorsitzende lässt über den Änderungsantrag abstimmen.

Der Ausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgende Beschlussfassung:

1. Der Magistrat achtet darauf, dass bei kommunalen Anschaffungen nach Möglichkeit auf Fairtrade- sowie Bio- bzw. Ökoprodukte zurückgegriffen wird, sofern die rechtlichen Voraussetzungen dem nicht entgegenstehen.
2. Weiterhin prüft der Magistrat, welche Voraussetzungen zum Erhalt der Auszeichnung „Fairtrade-Kommune“ notwendig sind.

Abstimmungsergebnis:

7	Ja-Stimmen	(2 CDU, 1 FWW, 4 SPD)
2	Nein-Stimmen	(2 ALW)

Der Ursprungsantrag ist somit erledigt.

Dr. Alexander Koch
Vorsitzender

Georg Latocha
Schriftführung

Anlage:

Anschreiben an Landwirte (2 Seiten)

Vorlage an

Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr für die Sitzung am

Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am
--

Entwicklung eines städtebaulichen Konzeptes für Apfelbaumgarten 2 Vorzugsvariante "Grünes Rückgrat"

Beschlussvorschlag:

Die vom Büro Schneider + Schumacher und der e-netz Südhessen erarbeitete Lösung (Vorzugsvariante) „Grünes Rückgrat“ wird als Zwischenbericht zur Grundlage des Abschlussberichts des Masterplans zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

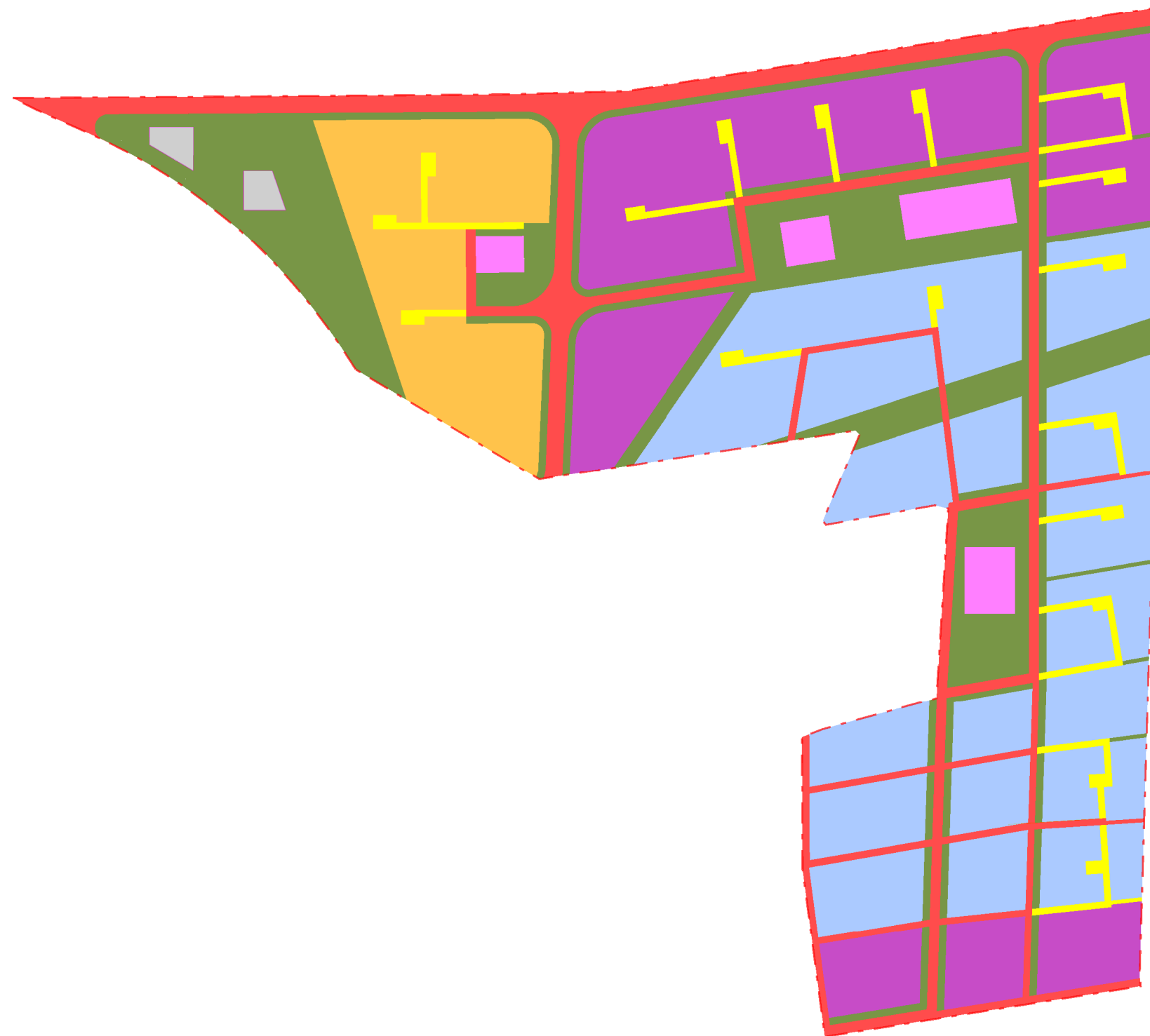
Die Stadtverordnetenversammlung hat in der Sitzung an 22. November 2018 beschlossen die Planung mit einer Mischung aus der bisherigen Variante 1 und 2 zum Abschluss zu bringen und den fertigen Masterplan dem zuständigen Fachausschuss vorzulegen.

Aufgrund der Tragweite des Masterplanes für die zukünftige Stadtentwicklung und der komplexen Planungsüberlegungen, die zu der Lösung „Grünes Rückgrat“ geführt haben, sollen die beauftragten Planer den Masterplanentwurf vor Erstellung des Abschlussberichts dem Fachausschuss abschließend erläutern. Eventuelle Korrekturen können so ohne weiteren Zeitverlust noch bis zur Vorlage des Abschlussberichtes berücksichtigt werden.

Die Gesamtpräsentation des Masterplanentwurfes „Grünes Rückgrat“ erfolgt im Ausschuss.

Der Sachverhalt wurde am 12. März 2019 im Magistrat beraten.

Ralf Möller
Bürgermeister



- öffentliche Erschließung
- private Erschließung
- öffentliche Grünflächen
- Wohnnutzung (geringere Dichte)
- Wohnnutzung (höhere Dichte)
- Mischnutzung
- Sondernutzung

S_17079_Apfelbaumgarten II			
Weiterstadt			
projekt			
Flächen			
planinhalt			
o.M.	04.03.2019	vz	A3
maßstab	datum	gezeichnet	format
S-17079_Grünes-Rückgrat_Flächen			
projektplanummer + index			



- Wohnnutzung (höhere Dichte)
- Wohnnutzung (geringere Dichte)
- Mischnutzung
- Sondernutzung

S_17079_Apfelbaumgarten II			
Weiterstadt			
projekt			
Wohneinheiten / Dichte			
planinhalt			
o.M.	04.03.2019	vz	A3
maßstab	datum	gezeichnet	format
S-17079_Grünes-Rückgrat_Dichte			
projektplanummer + index			

s+s S_17079_Apfelbaumgarten II
 thema Flächenberechnung Masterplan
 datum 04.03.2019

FLÄCHEN

Planungsgebiet (ha): 28,6

MASTERPLAN - "Grünes Rückgrat"		
öffentliche Erschließung [qm]	35.794	12%
private Erschließung [qm]	8.861	3%
öffentliche Grünflächen [qm]	59.199	21%
Wohnungsbau [qm] geringere Dichte	87.155	30%
Wohnungsbau [qm] höhere Dichte	59.721	21%
Mischnutzung [qm]	27.048	9%
Sondernutzung [qm]	8.622	3%
Gesamtfläche:	286.400	100%

Zum Vergleich: Alter Stand			
VARIANTE 1	"Rückgrat"	VARIANTE 2	"Grünachsen"
42.440	15%	35.746	12%
9.498	3%	12.623	4%
63.162	22%	42.267	15%
62.184	22%	54.579	19%
94.396	33%	126.310	44%
14.720	5%	14.875	5%
286.400	100%	286.400	100%

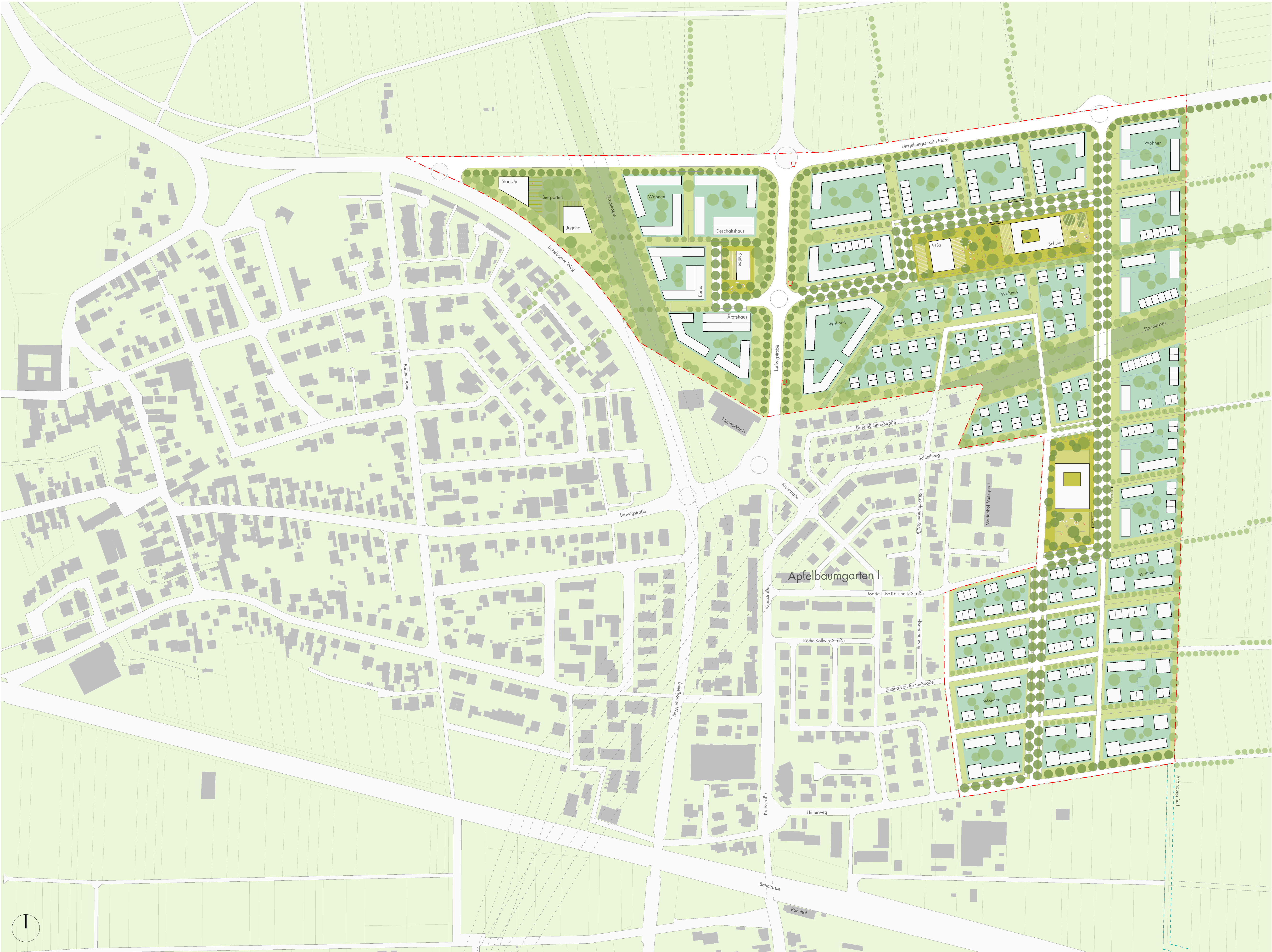
s+s S_17079_Apfelbaumgarten II
 thema Flächenberechnung Masterplan
 datum 04.03.2019

DICHTE

Planungsgebiet (ha): 28,6

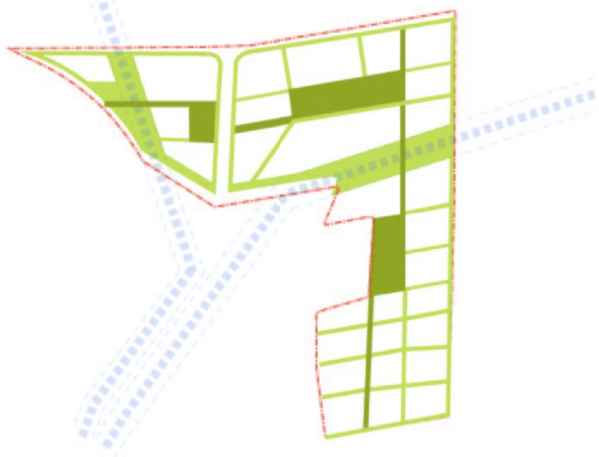
	MASTERPLAN - "Grünes Rückgrat"			
	min. (alle 2,00)	min. (alle 2,75)	min. (alle 3,00)	max. (bis 3,75)
Sondernutzungen 2 Geschosse	6066	6066	6066	6066
Wohnnutzung 2,75 Geschosse [qm]	44322	60943	60943	60943
Wohnnutzung 2,75 o. 3,75 Geschosse [qm]	49514	68082	74271	92839
Wohnnutzung Gesamt [qm]	93836	129025	135214	153782
Anzahl Wohneinheiten je 100 qm	938	1290	1352	1538
Dichte (WE je ha)	33	45	47	54

Zum Vergleich: Alter Stand			
VARIANTE 1	"Rückgrat"	VARIANTE 2	"Grünachsen"
min. (alle 2,75)	max. (bis 3,75)	min. (alle 2,75)	max. (bis 3,75)
7418	7418	6592	6592
40348	40348	54071	54071
71596	97631	61028	83220
111944	137979	115099	137291
1119	1380	1151	1373
39	48	40	48

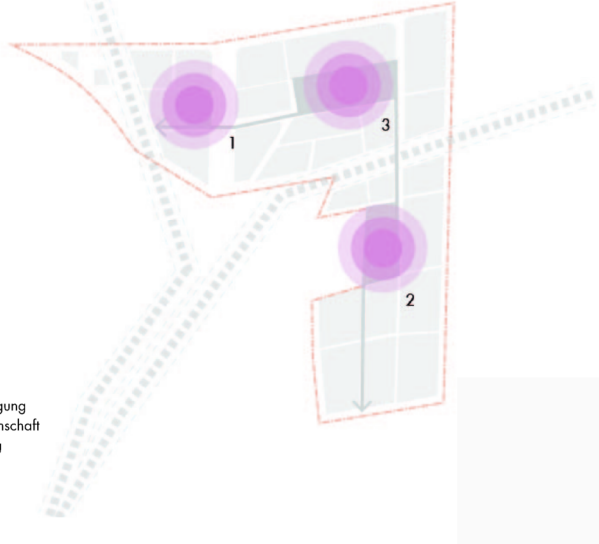


Lageplan 1:2000

Grünes Rückgrat



Quartiersmitten



Verkehr und ÖPNV



Fuß- und Radwege



Nutzungen



Baulicher Lärmschutz



Vorlage an

Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am 14.03.2019

Grundsatzbeschluss zum Neubau Kita Gräfenhausen, Turmstraße 21; Verkehrs- und Parkraumkonzept

Beschlussvorschlag:

1. Die verkehrsplanerische Konzeption „KiTa Turmstraße 21“ des Büros Freudl Verkehrsplanung, Darmstadt vom Februar 2019 (s. Anlage) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Empfehlungen in Kapitel 5 des Gutachtens und hier insbesondere die Zuordnung der Stellplätze gemäß Variante 1 werden im Zuge der Errichtung der Betreuungseinrichtung Turmstraße 21 zur Umsetzung beschlossen.

Sachverhalt:

Die Stadtverordnetenversammlung hat in der Sitzung am 21. Juni 2018 die Verwaltung beauftragt, zur weiteren Planung der Kita Turmstraße 21 eine Stellungnahme zu erstellen, im Hinblick auf die zu erwartenden Verkehrsmehrbelastungen insbesondere in der Gartenstraße während der „Hol- und Bringzeiten“. Diese Stellungnahme liegt nun in Form der „verkehrsplanerischen Konzeption KiTa Turmstraße 21“ des Büros Freudl Verkehrsplanung, Darmstadt vom Februar 2019 vor.

Das grundsätzliche Ergebnis der Prüfung der verkehrlichen Wirkungen macht deutlich, dass sich der Standort aus verkehrsplanerischer Sicht für die Errichtung des Kitaneubaus eignet. Die zusätzlichen Verkehrsbewegungen, auch in der morgendlichen Spitzenstunde, können in zumutbarer Weise abgewickelt werden. Das vorhandene Angebot an Stellplätzen kann auch den prognostizierten zukünftigen Bedarf abdecken. Für den Ausbau werden konkrete Empfehlungen für ein Verkehrs- und Parkraumkonzept gemacht.

Dieses beinhaltet insbesondere:

- die Herstellung von 10-15 Fahrradstellplätzen in der unmittelbaren Nähe zum Eingangsbereich der Kita
- die Ausweisung von 10-12 Stellplätze bringen/holen mit einer zeitlichen Begrenzung von 7:00 Uhr bis 9:00 Uhr gemäß Variante 1 in der Gartenstraße angrenzend an die Eingangsbereiche der Betreuungseinrichtungen sowie
- den bauordnungsrechtlichen Nachweis von 17 Mitarbeiterstellplätze ohne explizite Markierung.

Zu den weiteren Inhalten der Konzeption wird auf die Anlage verwiesen.

Drucksache 10/0495/5

Finanzierung:

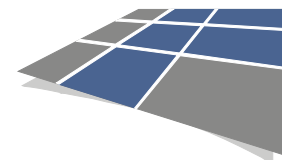
Umsetzung ist Teil der Herstellungskosten der Betreuungseinrichtung Turmstraße 21

Der Sachverhalt wurde am 26. Februar 2019 im Magistrat beraten.

Ralf Möller
Bürgermeister

Anlage:

Verkehrsplanerische Konzeption KiTa Turmstraße 21, Büro Freudl Verkehrsplanung, Darmstadt vom Februar 2019



KiTa Turmstraße
GRÄFENHAUSEN

Stadt Weiterstadt, Stadtteil Gräfenhausen

verkehrsplanerische Konzeption KiTa Turmstraße 21

– Prüfung der verkehrlichen Wirkungen –



WEITERSTADT
wirken wohnen wachsen

Darmstadt im Februar 2019

Inhalt

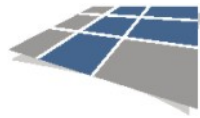
	Seite
1. Situation und Aufgabe	1
2. Planungsrelevante Parameter	2
2.1 Bestandsaufnahme	2
2.2 Verkehrliche Erschließung	3
2.3 Parkraumsituation Bestand	6
2.4 Stellplatzbedarfsabschätzung	10
3. Verkehrsprognose KiTa Turmstraße	11
3.1 induzierter Fußgängerverkehr	12
3.2 induzierter Radverkehr	12
3.3 induzierter Kfz-Verkehr	12
3.3.1 Verkehrsprognose Hole-/Bringefahrten KiTa/Krippe	13
3.3.2 Verkehrsprognose Betreuungspersonal	13
3.3.3 Kfz-Verkehr insgesamt	14
4. Verkehrskonzept	15
4.1 Grundsatzüberlegungen	15
4.2 Fußgängerverkehr	16
4.3 Fahrradverkehr	16
4.4 ruhender Kfz-Verkehr	16
4.5 Umsetzung	19
4.6 fließender Kfz-Verkehr	20
5. Empfehlung	20

Tabellen

<i>Tabelle 1:</i>	Verkehrsmittelwahl – Stellplatzbedarf	10
<i>Tabelle 2:</i>	Prognose Hole-/Bringeverkehr Kindertagesstätte	13

Abbildungen

<i>Abbildung 1:</i>	Lage im Raum	1
<i>Abbildung 2:</i>	Fotodokumentation	2
<i>Abbildung 3:</i>	Nutzungen im Plangebiet	3
<i>Abbildung 4:</i>	Busverkehr	4
<i>Abbildung 5:</i>	Gehwege	5
<i>Abbildung 6:</i>	Angebot und Nachfrage im ruhenden Verkehr	7+8
<i>Abbildung 7:</i>	Parkverhalten	9
<i>Abbildung 8:</i>	Einzugsbereich	11
<i>Abbildung 9:</i>	Bedarfsabschätzung ruhender Verkehr	14
<i>Abbildung 10:</i>	Stellplatzzuordnung	17+18
<i>Abbildung 11:</i>	Umsetzungsbeispiele für Hol- und Bringzonen	19



1. Situation und Aufgabe

In der Stadt Weiterstadt, im Stadtteil Gräfenhausen (ca. 6.000 Einwohner¹), soll auf dem Grundstück Turmstraße 21 eine Kinderbetreuungseinrichtung errichtet werden. Das Bestandsgebäude der ehemaligen Schlossschänke soll dazu abgebrochen und auf demselben Grundstück (am westlichen Abschnitt der Gartenstraße) durch einen Neubau ersetzt werden. In dessen unmittelbarer Nähe liegt bereits sowohl eine Ü3-Betreuungseinrichtung (KiTa) als auch eine „Krippe“ (U3-Betreuung); des Weiteren befindet sich im nahen Umfeld die Schloss-Schule, das Seniorenpflegeheim Ohly-Stift sowie das Bürgerhaus des Stadtteils Gräfenhausen – mithin ist der Gesamtbereich (*Abbildung 1*) als „sensibel“ zu beschreiben.

Der ruhende Verkehr und der fließende Verkehr – meist hervorgerufen durch die „Eltern-Taxis“ – führt im Bestand immer wieder zu angespannten Situationen bzw. sorgt gelegentlich für Unmut. Bei den Anwohnern und den Nutzern der genannten Einrichtungen wird befürchtet, dass sich die verkehrliche Situation in der Gartenstraße gravierend verschlechtern könnte.

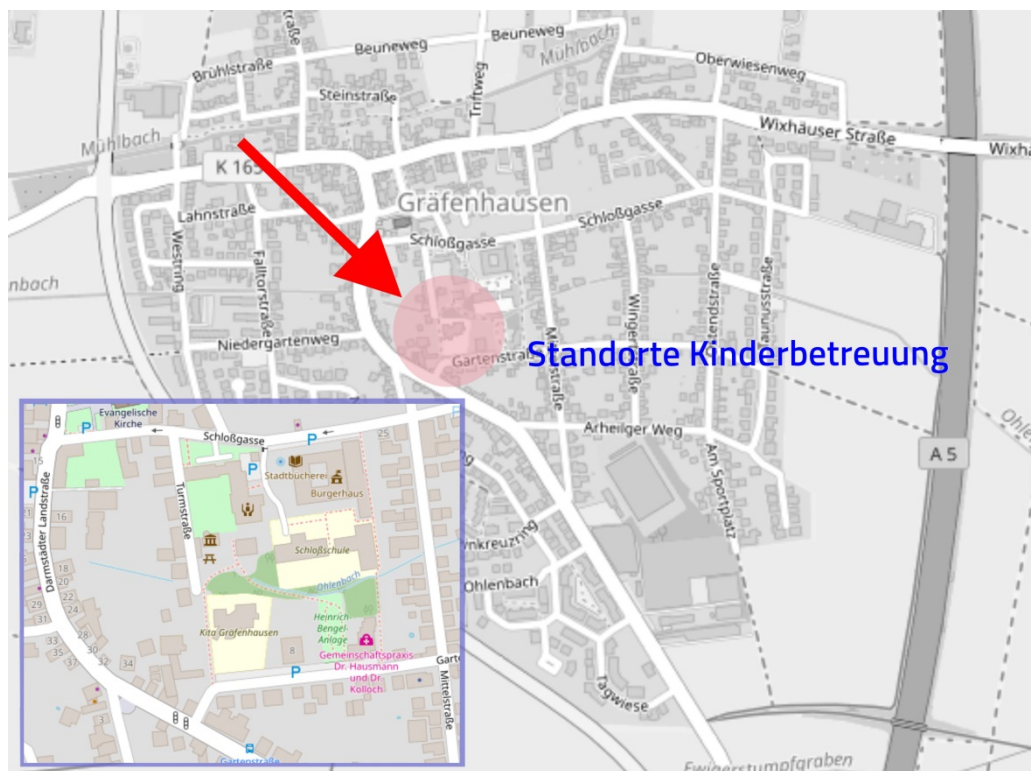
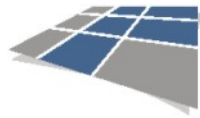


Abbildung 1: Lage im Raum (Quelle: OpenStreetMap)

¹ Im nachfolgenden Text wird auf Formulierungen wie „Einwohnerinnen und Einwohner“, „Schülerinnen und Schüler“ usw. verzichtet werden – stattdessen wird „Einwohner“ oder „Schüler“ verwendet. Selbstverständlich dient dies nur der Kürzung des Textes und dessen besserer Lesbarkeit. An der Gleichberechtigung der Geschlechter wird dadurch nicht gezweifelt.



Die Verwaltung der Stadt nimmt das Vorhaben zum Anlass, eine Verbesserung der verkehrlichen Gesamtsituation überprüfen zu lassen und hat dazu vorliegende verkehrsplanerische Konzeption veranlasst.

2. Planungsrelevante Parameter

2.1 Bestandsaufnahme

Die verkehrliche Bestandsituation wurde im Zuge einer Ortsbesichtigung am 24. Oktober 2018 erfasst; Eindrücke der räumlichen Gegebenheiten sind in nachfolgender Fotodokumentation zusammengestellt.



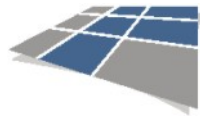
Abbildung 2.1: Blick entlang der Gartenstraße nach Westen (links), nach Osten (rechts)



Abbildung 2.2: Blick in die Schlossgasse (in Richtung Osten)



Abbildung 2.3: Blick aus Süden zum Zugang zur KiTa (links) und zum Bürgerhaus (rechts)



2.2 Verkehrliche Erschließung

Der in Rede stehende neue Standort der Kindertagesstätte Turmstraße 21 (KiTa) ist von der Erschließung eher der Gartenstraße zuzuordnen – sie kann von dort aus Süden über die Darmstädter Landstraße erreicht werden oder aus Osten von der Mittelstraße (Abbildung 3). Die bestehende KiTa liegt postalisch ebenfalls in der Turmstraße, liegt zwar näher an dieser, ist mit dem Haupteingang aber klar zur Gartenstraße orientiert, in der insgesamt mehr als 60 Parkstände zur Verfügung stehen – ca. 40 entlang der südlichen Grundstücksgrenze, weitere ca. 20 am südlichen Fahrbahnrand.



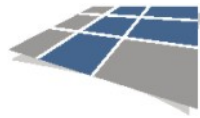
Abbildung 3: Nutzungen im Plangebiet (Datengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation – Aktualität ALKIS 8. Juli 2018)

Die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr ist also über die Gartenstraße gegeben, für den Fußgänger- und Radverkehr sind um die Einrichtung herum angemessene Wege vorhanden, die teilweise nur dem nicht-motorisierten Verkehr vorbehalten sind.

Durch den öffentlichen Personennahverkehr ist die KiTa über die Haltestelle „Gräfenhausen Gartenstraße“ erschlossen; sie wird von der Buslinie WE 1 (ehemals 5515) angebunden (Abbildung 4).



Abbildung 4: Busverkehr (Datengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation – Aktualität ALKIS 8. Juli 2018)



Das Wohngebiet, in dem die KiTa und die Krippe liegen, verfügt flächendeckend über straßenbegleitende Gehwege, die häufig zwar nicht den inzwischen aktuellen Vorgaben des Regelwerkes entsprechen (in der relevanten Richtlinie RAST 06² werden inzwischen aufgrund der Forderung nach Barrierefreiheit erhöhte Anforderungen an die Ausbaubreiten gestellt), die den örtlichen Gegebenheiten jedoch genügen. „Zugeparkte“ Gehwege oder andere gravierende Mängel wurden nicht erkannt.

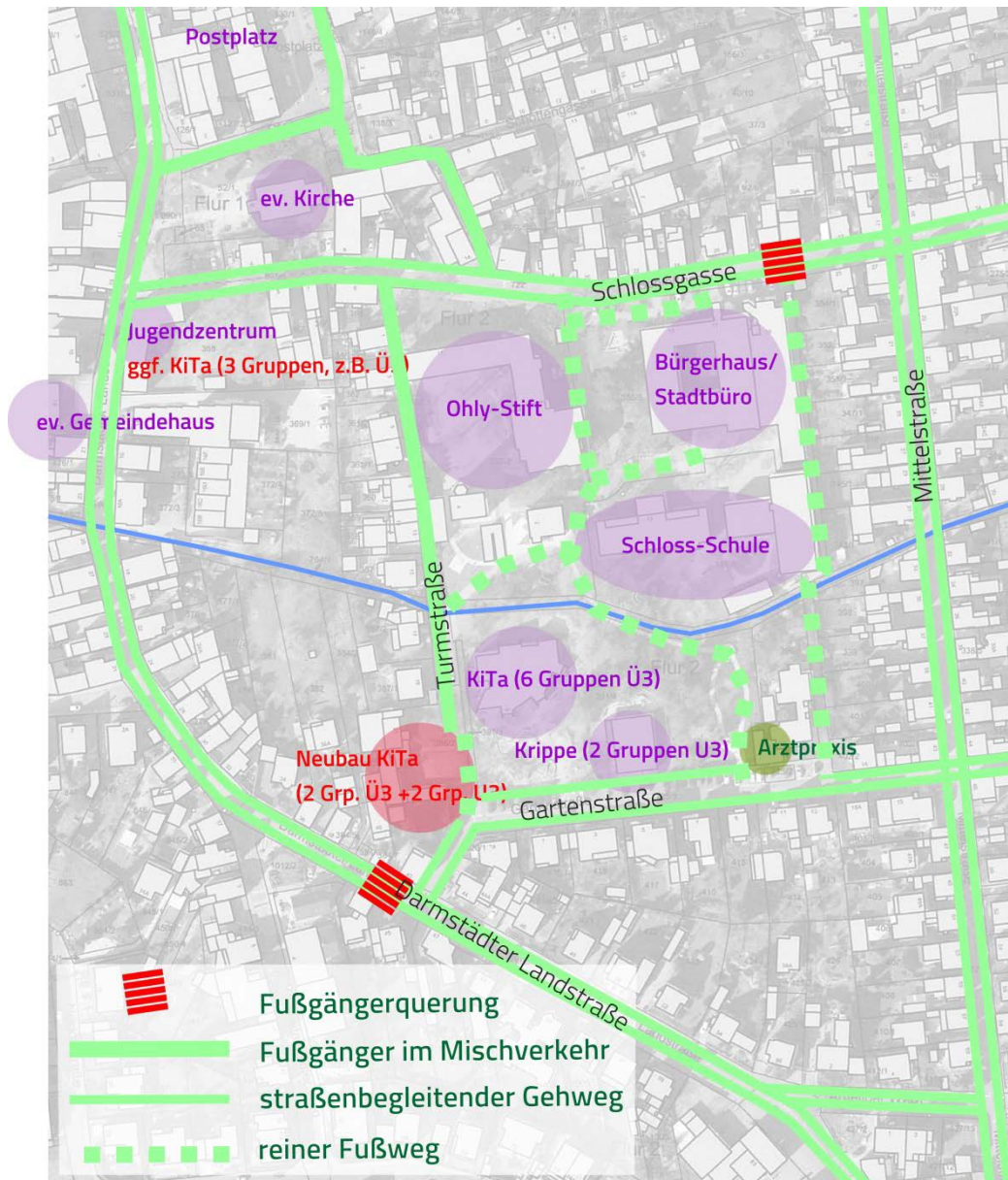


Abbildung 5: Gehwege (Datengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation – Aktualität ALKIS 8. Juli 2018)

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Köln, 2007.

In der Darmstädter Landstraße und in der Schlossgasse gewährleisten zwei Fußgängerüberwege die Querung der Straße – die Erreichbarkeit im Fußgängerverkehr ist in angemessener Qualität gegeben. Das gesamte Areal, welches mit Ohly-Stift, Schloss-Schule, KiTa und Krippe verschiedene sensible Nutzungen beinhaltet, wird von einem geeigneten Wegesystem durchzogen, welches den motorisierten Verkehr weitestgehend ausschließt (*Abbildung 5*).

Sowohl KiTa als auch Krippe weisen zurzeit ihre Haupteingänge nach Süden zur Gartenstraße auf; in der Planungssituation soll der Standort der neuen KiTa/Krippe nach Osten zur Turmstraße hin geöffnet sein – somit ist die Anbindung für den Fußgängerverkehr in hinreichender Qualität gegeben.

Da das gesamte Areal innerhalb einer Tempo 30-Zone liegt, müssen keine separaten Anlagen für den Radverkehr vorgehalten werden. Die Erreichbarkeit im Radverkehr ist analog der im Fußgängerverkehr in ausreichender bis guter Qualität gegeben. Für den Fußgängerverkehr stehen Gehwege mit den üblichen, inzwischen durch das erneuerte Regelwerk überholten Breiten von rund 1,50 m zur Verfügung.

2.3 Parkraumsituation Bestand

Während der Haupteingang der Krippe zur Gartenstraße orientiert ist, ist der der KiTa der Turmstraße zugewandt, von der Gartenstraße aber sehr gut erreichbar – folglich finden dort auch die meisten Parkvorgänge statt. Neben den Eltern, die ihre Kinder zu den Einrichtungen bringen bzw. von dort abholen, beanspruchen auch die Beschäftigten dort Stellplätze; hinzu kommen die Anwohner der Gartenstraße, Kunden/Patienten einer Arztpraxis in der östlichen Gartenstraße und möglicherweise auch Lehrer der Schloss-Schule und Angestellte des Ohly-Stifts.

Zur Beurteilung der Situation vor Ort wurden die vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum gezählt und an zwei beliebigen werktäglichen Stichtagen (Mittwoch, 24. Oktober 2018, ca. 10:30 Uhr und Dienstag, 22. Januar, ca. 10:00 Uhr) deren Belegung ermittelt. Im Oktober wurden in der Gartenstraße und im südlichen Teil der Turmstraße 51 Pkw abgestellt, im Januar waren es 44; in diesem Bereich sind etwa 73 Parkstände im öffentlich zugänglichen Raum vorhanden – daraus ergibt sich eine Belegung von rund 70 bzw. 60 Prozent. Im Verlaufe der Schlossgasse wurden zur gleichen Zeit von 43 vorhandenen Abstellmöglichkeiten 42 (im Oktober) bzw. 35 (im Januar) belegt. Am erstgenannten Stichprobentag befand sich in der Mittelstraße eine Baustelle, sodass dort kein Fahrzeug abgestellt werden konnte; bei der zweiten Stichprobe waren dort im Abschnitt zwischen der Schlossgasse und der Gartenstraße 17 Fahrzeuge erfasst worden. In Gar-

tenstraße und Schlossgasse zusammen waren also im Oktober (51+44=) 93 Pkw abgestellt, im Januar waren es (44+35=) 79 – vereinfacht lässt sich daraus ableiten, dass die Differenz davon (93-79= 14 Pkw) in der Mittelstraße zu finden ist – tatsächlich waren es am Zähltag 17. Die genannten Belegungen sind differenziert in den *Abbildungen 6.1* und *6.2* dargestellt.

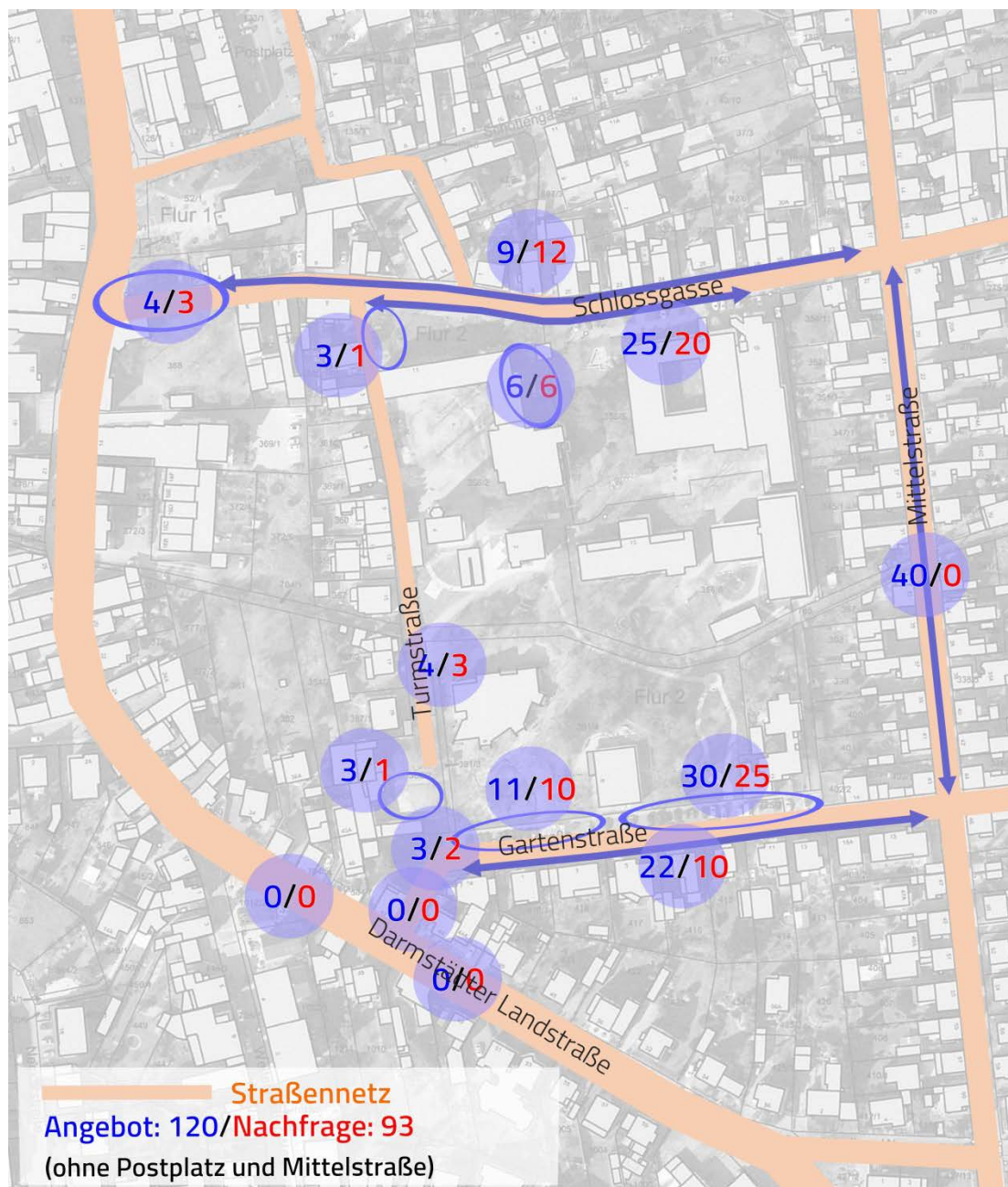


Abbildung 6.1: Angebot + Nachfrage im ruhenden Verkehr (Mittwoch, 24. Oktober 2018, ca. 11 Uhr); Datengrundlage: Hess. Verwaltung f. Bodenmanagement + Geoinformation – Aktualität ALKIS 8.7.18)

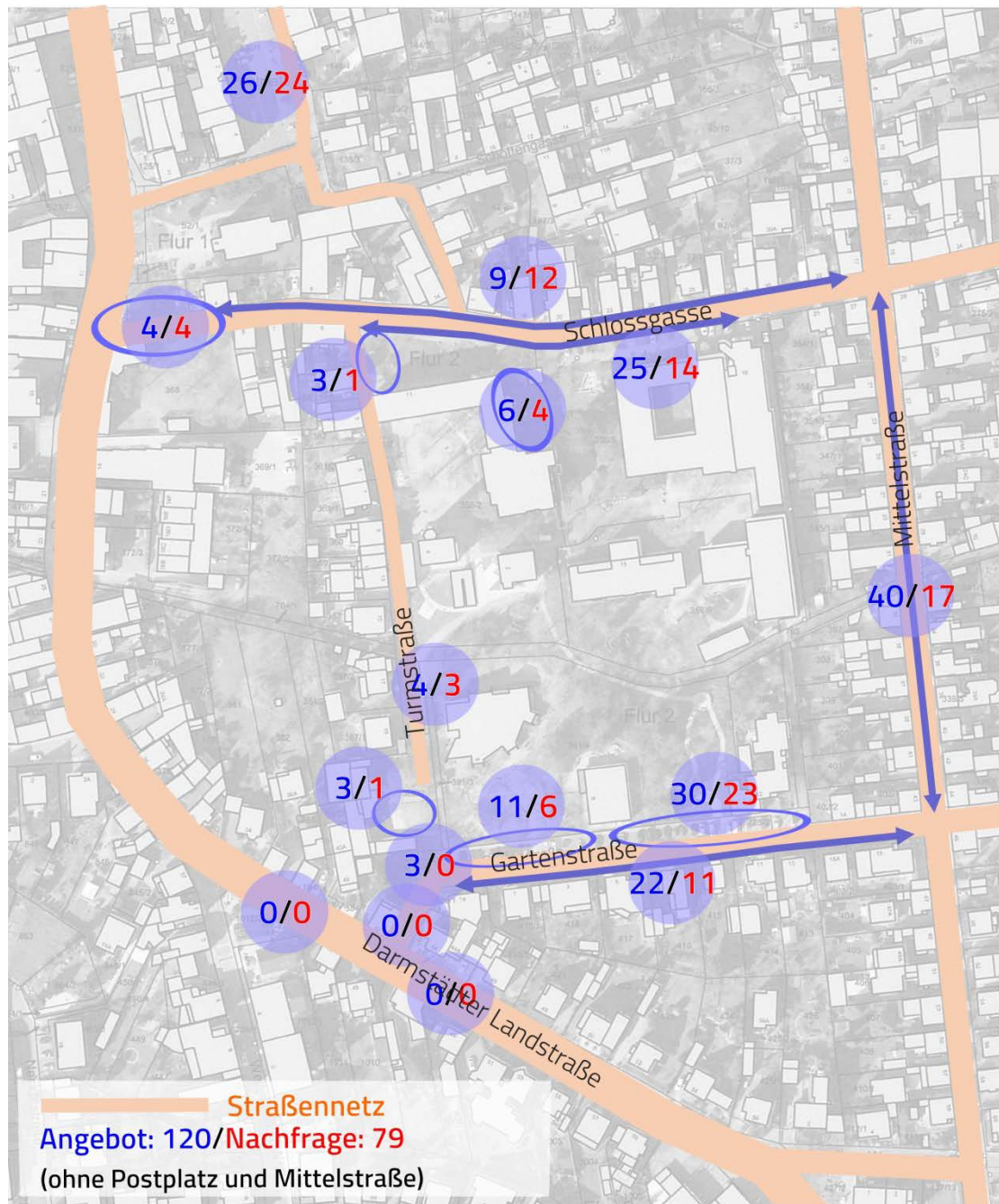
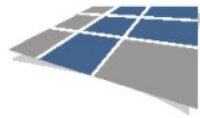


Abbildung 6.2: Angebot und Nachfrage im ruhenden Verkehr (Dienstag, 22. Januar 2019, ca. 10 Uhr); Datengrundlage: Hess. Verwaltung f. Bodenmanagement + Geoinformation – Aktualität ALKIS 8.7.18)

Weder die Auswertung von Luftbildern noch die stichprobenartige Erhebung vor Ort an den zwei Werktagen lassen ein Parkraumdefizit erkennen. Das von den Betroffenen geschilderte Problem scheint also allein zu den Zeiten aufzutreten, in denen die Kinder zu den Einrichtungen gebracht bzw. von diesen abgeholt werden (vor allem ersteres) und ist insofern in erster Linie auf diese Hole- und Bringefahrten zurückzuführen. Dies wurde



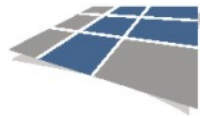
bei einer Ortsbesichtigung (Stichprobe am Mittwoch, den 31. Januar 2019) in der Zeit von 7:10 Uhr bis 8:20 Uhr verifiziert. Die dabei beobachteten Verkehrsabläufe entsprachen üblichen, alltäglichen Situationen, die unvermeidbar sind, wenn mehrere Personen zur gleichen Zeit gleiche Ansprüche an einen Straßenraum stellen. Gefährliche Situationen wurden nicht erkannt, auch „unzumutbare“ Wartezeiten wurden nicht wahrgenommen. Selbstverständlich ist es vorgekommen, dass einparkende Fahrzeuge kurz auf der Fahrbahn gehalten haben, um einen Ausparkvorgang abzuwarten – auch solche Situationen liegen im üblichen Rahmen. Gelegentlich wurde Fehlverhalten beobachtet: manche Eltern nutzten den südlichen Gehweg zum Halten, obwohl auf den Senkrechtstellplätzen am nördlichen Fahrbahnrand freie Stellplätze vorhanden waren. Auch der direkte Zugang zur KiTa wurde innerhalb der ca. 70-minütigen Beobachtung dreimal von Pkw missachtet (in zwei Fällen mit laufendem Motor während der gesamten Aufenthaltszeit) – unter Ignorieren der vorhandenen, freien und ordnungsgemäßen Alternativen. Schließlich ist zu erwähnen, dass bei der Ortsbegehung Schneefall herrschte bei niedrigen Minustemperaturen – keine günstigen Voraussetzungen für hohen Fußgänger- oder Radfahreranteil. Die getätigten Aussagen sind teilweise in den *Abbildungen 7* erkennbar.



Abbildung 7.1: Fehlnutzungen im KiTa-Eingang (von der Gartenstraße aus)



Abbildung 7.2: suboptimales Parkverhalten



2.4 Stellplatzbedarfsabschätzung

Von den Leitungen der erwähnten Einrichtungen im Umfeld wurden Angaben zur Zahl der Beschäftigten und der betreuten Personen bereitgestellt; ergänzend wurden Aussagen und Einschätzungen zum Verkehrsverhalten der Eltern abgegeben – teils durch mündliche Stichproben, teils durch schriftliche Befragungen von Beschäftigten und Eltern. Die Ergebnisse sind *Tabelle 1* zu entnehmen.

	Mitarbeiter	Pkw-Nutzung	Eltern	Pkw-Nutzung
Ohly-Stift	53	10*	k.A. **	k.A. **
Schloss-Schule	34	22***	k.A. **	k.A. **
KiTa + Krippe	19	13	113	58
Summe	106	45	113	58

* - auf Schichtbetrieb bezogen ** - nicht planungsrelevant *** - nicht quantifizierbar

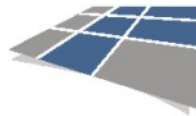
Tabelle 1: Verkehrsmittelwahl – Stellplatzbedarf

Grundsätzlich sind die Mitarbeiter des Ohly-Stifts und der Schloss-Schule zunächst nicht der Gartenstraße als potenzielle Parkende zuzuordnen, auch wenn dies im Alltag ganz offensichtlich praktiziert wird. Naheliegender ist aber auch, dass die Mitarbeiter von KiTa und Krippe sowie die Hole-/Bringefahrten der Eltern hier relevant sind und die Flächen diesen zugeordnet werden. Somit ergibt sich zunächst ein Bedarf von (13+58=) 71 Stellplätzen; dieser ist jedoch zu relativieren, da urlaubs- und krankheitsbedingt nicht alle Angestellten gleichzeitig anwesend sind (setze 85%, entsprechend 11 Stellplätze) und da die Kinder der beiden Einrichtungen nicht alle zur gleichen Zeit gebracht werden; es kann unterstellt werden, dass sich diese Vorgänge „nur“ zu einem Drittel (maximal zur Hälfte) in der Spitzenstunde abspielen und dass deren Dauer in der Regel zwischen fünf und zehn Minuten liegt. Mithin kann folgende Rechnung als plausibel angesehen werden (ihr Ergebnis deckt sich mit den Beobachtungen des Verkehrsablaufs vor Ort):

$$ca. 120 \text{ Kinder} * (1/2...1/3) * (5/60...10/60) \approx (4...)10 \text{ Pkw-Stellplätze (setze: 7)}$$

Des Weiteren fehlen noch die Ansprüche der Anwohner der Gartenstraße. Aus der Ortsbesichtigung und nach Auswertung von Luftbildern ist von rund 22 Wohneinheiten in der Gartenstraße auszugehen. Unter der Annahme, dass pro Wohneinheit 0,5 (bis 0,75) Stellplätze im öffentlichen Raum beansprucht werden, ergibt sich ein Bedarf von 11 (bis 17) Stellplätzen (setze: 15). Wird darüber hinaus angenommen, dass die ansässige Arztpraxis an einem durchschnittlichen Werktag etwa fünf bis acht Stellplätze pro Stunde benötigt (setze: 7), lässt sich folgender Stellplatzbedarf für die Gartenstraße ableiten:

$$11 \text{ Angestellte} + 7 \text{ Eltern} + 15 \text{ Anwohner} + 7 \text{ Arztbesucher} \approx 40 \text{ Pkw-Stellplätze}$$



Im Bestand (ohne die geplante Nutzung) müssten in der Gartenstraße in der Spitzenstunde etwa 45 Pkw-Stellplätze ausreichen, um die Nachfrage durch die unmittelbar Betroffenen zu decken – ohne Berücksichtigung von „Fremdparkern“ der Schloss-Schule oder des Ohly-Stifts. Bei der Ortsbegehung wurden tatsächlich 47 Pkw gezählt. Dieser theoretisch abgeleiteten Nachfrage steht ein Stellplatzangebot von 73 gegenüber. Es ist davon auszugehen, dass im Alltag etliche Stellplätze durch Lehrer/Angestellte der Schloss-Schule belegt werden.

3. Verkehrsprognose KiTa Turmstraße

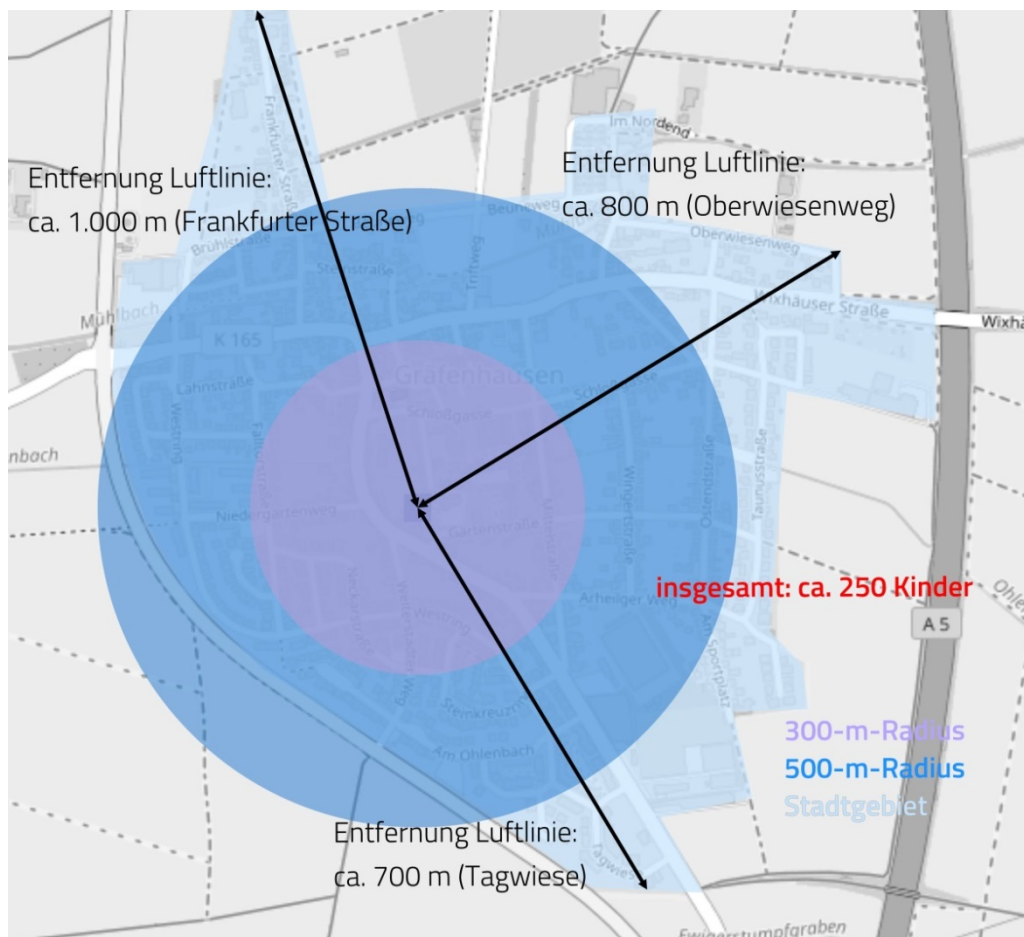
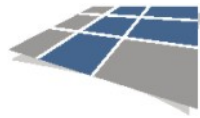


Abbildung 8: Einzugsbereich (Datengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation – Aktualität ALKIS 8. Juli 2018)

Gemäß aktuellem Planungsstand sollen in der neuen KiTa/Krippe insgesamt ca. 75 Kinder betreut werden (2 KiTa-Gruppen à 25 Kinder und 2 Krippen-Gruppen à 12 Kinder); einschließlich der Kinder in der bestehenden KiTa (6 Gruppen à 25 Kinder) sowie in der Krippe (2 Gruppen à 12 Kinder) sind dies dann insgesamt rund $(6 \cdot 25 + 2 \cdot 12 + 75 =)$



250 Kinder. Bezüglich deren Herkunftsorten wird unterstellt, dass sich diese über den gesamten Stadtteil verteilen. Der Einzugsbereich der Einrichtungen, in *Abbildung 8* blau dargestellt, liegt bei maximalen Entfernungen von 700 bis 1.000 m Luftlinie. Auf dieser Grundlage ist abzuschätzen, wie viele Kinder zu Fuß, wie viele mit dem Fahrrad und wie viele mit einem Pkw zur KiTa gebracht bzw. wieder abgeholt werden. Grundsätzlich ist daraus abzuleiten, dass theoretisch kein Kind mit einem Pkw zur Einrichtung kommen müsste – zumindest soweit es aus Gräfenhausen selbst kommt; für die Kinder aus anderen Stadtteilen ist dies anders zu bewerten. Dass in der Praxis viele nicht zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, lässt sich aus dem täglichen Erleben eines jeden Stadtbewohners ableiten.

Auf dieser Grundlage erfolgt nun eine grobe Abschätzung des induzierten Verkehrs, gesplittet nach Fußgänger-, Radfahrer- und Kfz-Verkehr. Neben den rund 250 Kindern sind voraussichtlich ca. 30 Betreuer (Voll- und Teilzeit) bzw. Angestellte (Sekretariat, Hausmeister,...) zu berücksichtigen.

3.1 induzierter Fußgängerverkehr

Aufgrund des Einzugsbereichs ist von einem hohen Anteil von Kindern auszugehen, die zu Fuß zur KiTa/Krippe gebracht werden: dieser wird mit rund einem Drittel erwartet bzw. aus dem Bestand abgeleitet. Insgesamt werden also täglich rund **80 bis 85 Kinder zu Fuß** zur KiTa/Krippe gebracht werden.

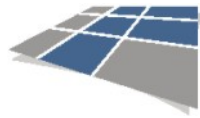
3.2 induzierter Radverkehr

KiTa- (oder Krippen-)Kinder nutzen in der Regel kein Fahrrad auf ihrem Weg, allerdings werden von Eltern durchaus Fahrräder mit Kindersitz, Lastenräder oder Fahrradanhänger eingesetzt; dieser Anteil wird auf bis zu fünfzehn Prozent abgeschätzt. Somit lässt sich dieser wie folgt beziffern:

$$250 \text{ Kinder} * (10\ldots)15\% \text{ Radnutzer} \approx (25\ldots) 40 \text{ Radfahrer}$$

3.3 induzierter Kfz-Verkehr

Die Anbindung der KiTa/Krippe für den Kfz-Verkehr erfolgt voraussichtlich über die Gartenstraße. Die Prognose des Pkw-Verkehrs stützt sich sowohl beim Hole- und Bringeverkehr bei den Kindern als auch bei den Betreuern auf die Befragungsergebnisse.



3.3.1 Verkehrsprognose Hole-/Bringefahrten KiTa/Krippe

Auf Grundlage der Stichprobenbefragung ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Anteil der Kinder mit dem Auto gebracht/geholt wird – er wird bei rund der Hälfte gesehen. Viele dieser Fahrten werden aber nicht als Neuverkehr wirksam, da sie von den Eltern auf dem Weg zur Arbeit erledigt werden – die Kinder werden in der KiTa „im Vorbeifahren“ abgegeben. Mit diesen Annahmen ergeben sich die Daten in *Tabelle 2*.

	Kindertagesstätte
Gesamtzahl Kinder	250
Anteil „gebrachter“ Kinder	40% ... 50% ... 60%
„gebrachte“ Kinder	100 ... 125 ... 150
Anzahl der Kfz-Fahrten⁽¹⁾	305 ... 385 ... 460

(1) pro „gebrachtem“ Kind 4 Fahrten im Querschnitt (zweimal hin und zurück), 1,3 Kinder pro Pkw.

Tabelle 2: Prognose Hole-/Bringeverkehr KiTa/Krippe

Wie zu entnehmen ist, folgt bei ca. 250 KiTa-/Krippen-Kindern insgesamt eine Anzahl von 100 bis 150 Kindern, die mit dem Pkw gebracht (bzw. geholt) werden – es wird der Mittelwert von 125 Kindern angenommen, sodass nahezu **400 Kfz-Fahrten/Tag** durch Hole-/Bringeverkehrs entstehen. Mithin werden zu verschiedenen Zeiten 200 Stellplatzwechsel stattfinden; sofern ca. 1/3 davon auf die Spitzenstunde entfällt ergibt sich unter Berücksichtigung der Aufenthaltsdauer ein Bedarf von **ca. 10...15 Pkw-Stellplätzen**, um den Hole- und Bringeverkehr reibungsarm abwickeln zu können. Vereinfacht kann der gesamte Bedarf gemäß *Kapitel 2.4* auch direkt aus folgender Analogie abgeleitet werden:

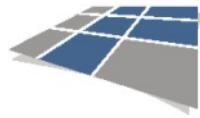
$$250 \text{ Planung} / 175 \text{ Kinder Bestand} * 7 \text{ Pkw-Stellplätze (bringen/holen)} \approx 10 \text{ Pkw-Stellplätze}$$

Sollte die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs ein verkehrspolitisches Ziel der Stadt Weiterstadt sein (siehe dazu *Kapitel 4. 1*), ist dieses Ergebnis jedoch zu hinterfragen. Für den Hole- und Bringeverkehr sind Flächen vorzuhalten, die nahezu ausschließlich in der morgendlichen Spitzenzeit die ihnen zugedachte Funktion haben. Unberücksichtigt sind dabei die Beeinträchtigungen der Anwohner und des Fußgänger- und Radverkehrs, die durch die induzierten Kfz-Fahrten entstehen.

3.3.2 Verkehrsprognose Betreuungspersonal

Das Mobilitätsverhalten der Betreuungskräfte wird wie folgt unterstellt:

$$(20 \text{ Angestellte Bestand} + 10 \text{ Planung}) * 70\% \text{ Pkw-Nutzung} * 80\% \text{ gleichzeitige Anwesenheit} \approx 17 \text{ Pkw-Stellplätze}$$



Dieser Wert entspricht der notwendigen Stellplatzzahl. Die Anzahl der induzierten Kfz-Fahrten pro Tag ergibt sich analog:

$$30 \text{ Angestellte} * 70\% \text{ Pkw-Nutzung} * 2 \text{ (Hin- und Rückfahrt)} \approx 42 \text{ Kfz-Fahrten/Tag}$$

3.3.3 Kfz-Verkehr insgesamt

Durch den geplanten Neubau und die bereits im Bestand vorhandenen Kfz-Fahrten zur bestehenden KiTa und zur Krippe ist zu erwarten, dass insgesamt bis zu **430 Kfz-Fahrten** pro Werktag induziert werden.

$$42 \text{ Kfz-Fahrten (Angestellte)} + 385 \text{ Kfz-Fahrten (Bringe-/Hole)} \approx 430 \text{ Kfz-Fahrten/Tag}$$

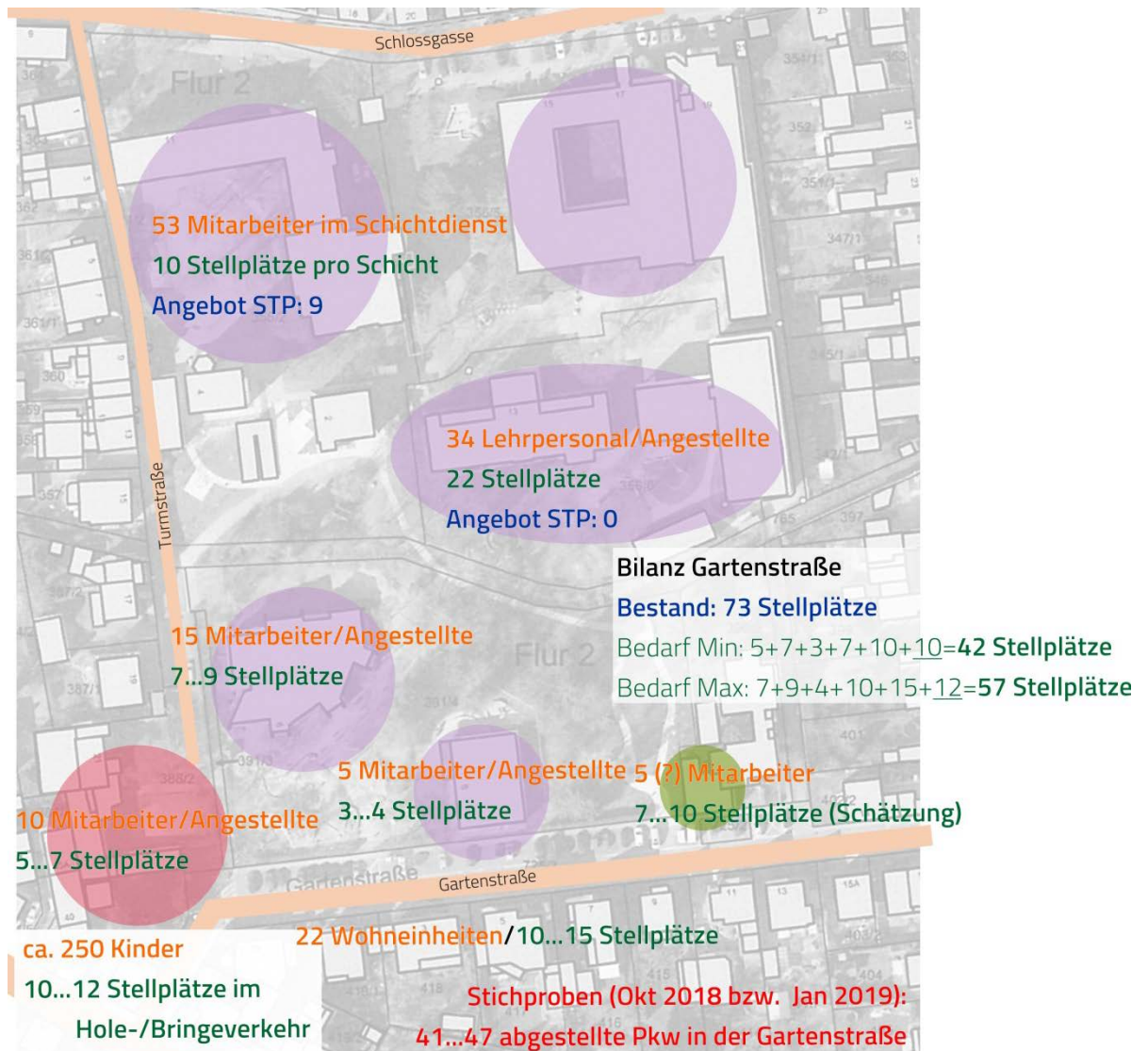
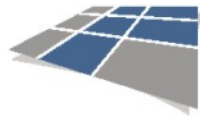


Abbildung 9: Bedarfsabschätzung ruhender Verkehr (Datengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation – Aktualität ALKIS 8. Juli 2018)



4. Verkehrskonzept

Nachdem in den vorangegangenen Kapiteln die Erschließungssituation der Fläche im Bestand dargelegt worden ist und im Anschluss eine Mengenabschätzung des zu erwartenden Verkehrs (getrennt nach Fußgänger-, Radfahrer- und Kfz-Verkehr) erfolgt ist, soll nun konzeptionell dargelegt werden, wo welche Art von Verkehrsflächen vorzuhalten ist. Dabei sind Verkehrsanlagen für den Fußgänger-, für den Rad- und für den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen – jeweils im fließenden und im ruhenden Verkehr³.

4.1 Grundsatzüberlegungen

„Indem wir unsere Kinder immer und überall hin fahren, reduzieren sich Wohnorte für sie zu „Inseln“ (Wohnhaus, Schule, Sporthalle, Einkaufszentrum,...), die kaum einen räumlichen Bezug zueinander haben. Indem wir unsere Straßen von Orten der Begegnung zu „Bewegungskorridoren“ ändern, nehmen wir Kindern die Gelegenheit, ihre Umgebung zu entdecken und zwar mit zunehmendem Alter in sich immer erweiternden Kreisen“⁴.

„Kinder unterliegen im Straßenverkehr einem besonderen Schutzbedürfnis. Aus Sicht der Unfallstatistik stellt die Mitfahrt im Pkw ein größeres Problem für Kinder von sechs bis neun Jahren dar als die Fortbewegung mit jedem anderen Verkehrsmittel (...). Daher werden seit geraumer Zeit zunehmend Konzepte entwickelt, die auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens von Kindern hin zu einer selbständigen Teilnahme am Straßenverkehr abzielen. Leider fallen diese Konzept noch nicht überall auf fruchtbaren Boden, da immer noch zu wenige Eltern bereit sind, Hol- und Bringefahrten zu reduzieren. Mittlerweile ist durch zahlreiche Studien nachgewiesen, dass die tägliche Bewältigung des Schulwegs zu Fuß eine Reihe von positiven Effekten auf die kindliche Entwicklung hat. Dazu zählen (...) eine gesteigerte körperliche Fitness, der Abbau von Übergewicht sowie – bei gemeinsamer Bewältigung des Schulweges mit anderen Kindern – die Verbesserung des Sozialverhaltens.“⁵

Zwar beziehen sich die voranstehenden Aussagen auf Schul- bzw. Grundschul-Kinder – dem Grunde nach gelten sie aber auch für eine Kindertagesstätte (für eine Krippe tatsächlich nur bedingt), sodass es als zielführend angesehen wird, deren Inhalte ins Verkehrskonzept einzubeziehen.

³ Anlagen für den „ruhenden Fußgänger-Verkehr“ sind allerdings hier nicht relevant; unter „fließender Fußgänger-Verkehr“ ist zum einen der Längsverkehr (Gehwege,...) und zum anderen der Querverkehr (Querungsstellen) gemeint.

⁴ zitiert aus: Verkehrszähler Leitfaden, 3. Auflage, Köln 2015; Herausgeber: „Zukunftsnetz Mobilität NRW“.

⁵ zitiert aus: Das „Elterntaxi“ an Grundschulen, München 2015; Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC), Ressort Verkehr.

4.2 Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr ist aus verkehrlicher Sicht bei der Planung einer Kinderbetreuungseinrichtung die wesentliche Verkehrsart. Insofern sind die Fußwegrelationen sicher zu gestalten und durch direkte Verbindungen herzustellen. Gleichwohl bedarf es hier keiner separaten, neu zu schaffenden Anlagen. Es sind „lediglich“ geeignete Gehwegbreiten und sichere Querungsstellen zu schaffen – insbesondere über die Darmstädter Landstraße. Bei der Bestandsaufnahme (*Kapitel 2.2*) wurde bereits festgestellt, dass diese bereits vorhanden sind. Die unmittelbaren Zugänge sollten jeweils fußgängerfreundlich und attraktiv gestaltet werden, Fehlnutzungen (z.B. durch parkende Pkw) sind zu vermeiden.

4.3 Fahrradverkehr

Für die Angestellten der Betreuungseinrichtungen und für die Eltern, die ihre Kinder mit dem Fahrrad bringen und/oder holen, sollte eine Fläche zum Abstellen der Räder ausgewiesen werden, die nahe am Zugang der jeweiligen Gebäude liegt und nahe am entsprechenden Radwegangebot – dies ist in erster Linie die Turmstraße (*Abbildungen 10.1 – 10.3*). Bei der Dimensionierung der Abstellfläche sind auch Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger zu berücksichtigen. Es wird empfohlen, Flächen einzurichten, die jeweils etwa 10 bis 15 Fahrräder aufnehmen können.

4.4 ruhender Kfz-Verkehr

Die Parkierungsmöglichkeiten sind – analog zum Bestand – in der westlichen Gartenstraße vorzusehen – allein aus dem Bedarf der (bestehenden und geplanten) KiTa und der Krippen sollten für die Hole- und Bringe-Zone **10 bis 12 Stellplätze** eingerichtet werden (*Abbildungen 10.1 bis 10.3*). Ergänzend könnte für die geordnete Abwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten ein Einbahnbetrieb in der Gartenstraße von Osten nach Westen eingeführt werden, der alle Pkw von der Mittelstraße zuführt und die abfahrenden Fahrten zur Darmstädter Landstraße leitet.

Abbildung 10.1 zeigt eine geeignete Stellplatzverteilung auf. Deutlich unterschiedliche Alternativen bezüglich der Lage sind kaum angezeigt – aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ziehen andere Flächenanordnungen Fußweglängen nach sich, die voraussichtlich keine Akzeptanz finden. Ob eine Anlage in großer Gehentfernung dazu führt, dass insbesondere die bringenden/holenden Eltern auf den Pkw verzichten, ist zu bezweifeln. Aus diesem Grund sollte der Fokus auf eine eindeutige Regelung und Wegeführung gerichtet werden.

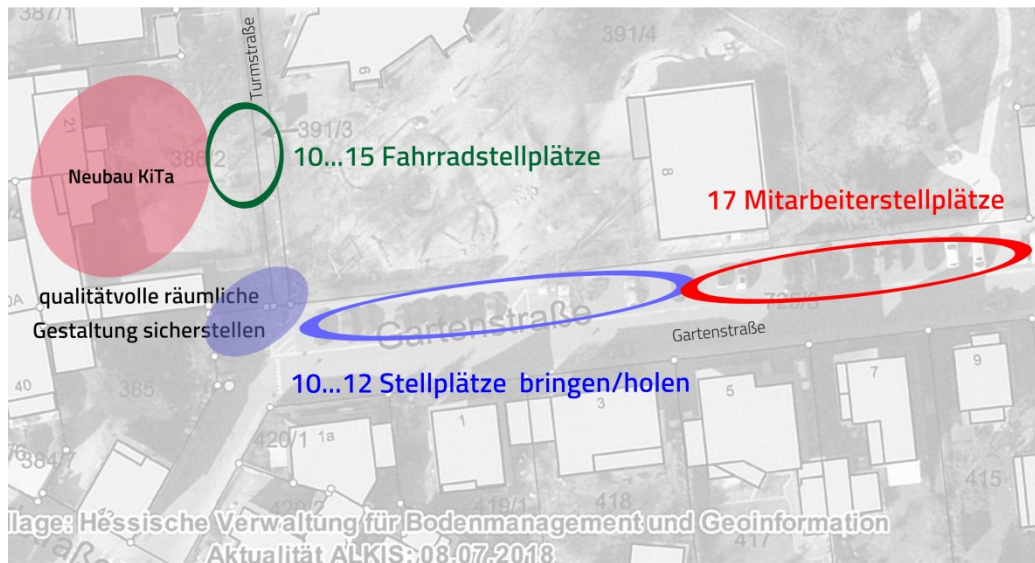


Abbildung 10.1: Stellplatzzuordnung – Variante 1 (Datengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation – Aktualität ALKIS 8. Juli 2018)

Gleichwohl wird in *Abbildung 10.2* eine andere Stellplatzzuordnung dargestellt. Darin wird aufgegriffen, dass die Kinder aus gesundheitsfördernden Aspekten heraus wenigstens einen kleinen Teil ihres Weges zu Fuß gehen sollten – folglich werden die Bringe-/Hole-Stellplätze *nicht* in unmittelbarer Nähe zum Eingang angeordnet. Während der Vorteil der „gesunde“ Weg zur KiTa ist, dürfte der Nachteil in der Akzeptanz der Plätze und damit in einer zu erwartenden Missachtung bzw. Fehlnutzung liegen.

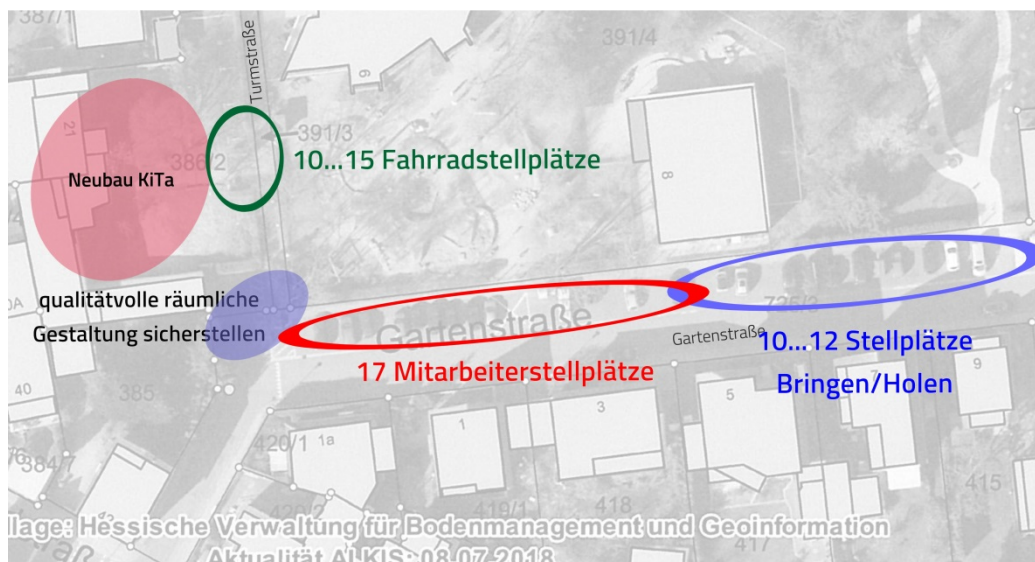
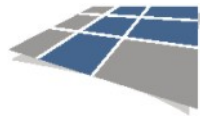


Abbildung 10.2: Stellplatzzuordnung – Variante 2 (Datengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation – Aktualität ALKIS 8. Juli 2018)



Schließlich sieht eine weitere Alternative das Absetzen/Aufnehmen der Kinder im westlichen Abschnitt der Gartenstraße vor: am nordwestlichen, ca. 30 Meter langen Fahrbahnrand könnten dazu vier bis fünf Längsparkstände eingerichtet werden, weitere sechs bis sieben wären am südlichen Fahrbahnrand der westlichen Gartenstraße zu verorten. Diese wären dann räumlich klar getrennt von den übrigen Stellplätzen und insofern klar gegliedert; die vorgeschlagene Einführung einer Einbahnstraßenregelung wäre für diesen Fall als zwingend anzusehen – zumindest im kurzen westlichen Abschnitt der Gartenstraße.

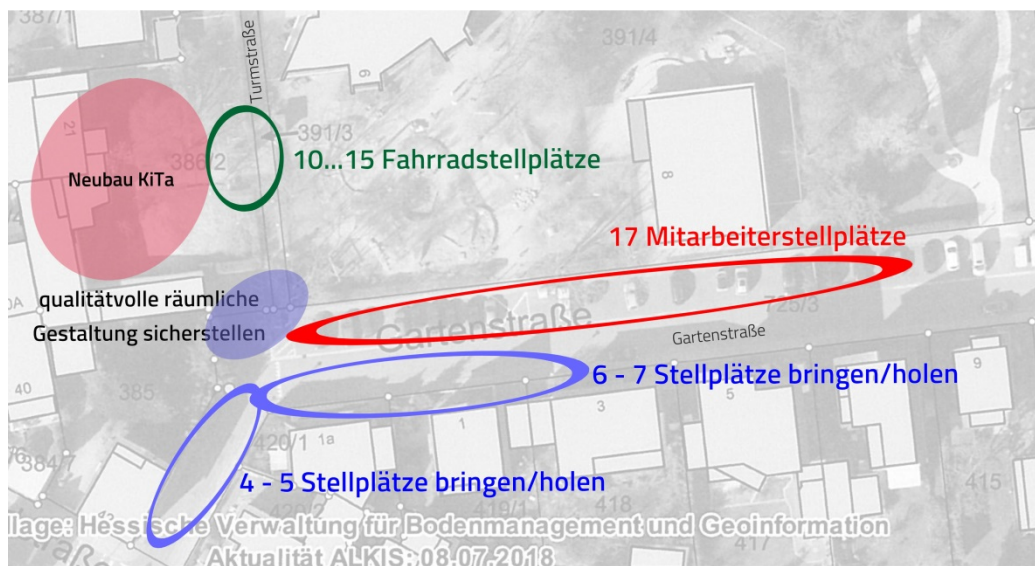


Abbildung 10.3: Stellplatzzuordnung – Variante 3 (Datengrundlage: Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation – Aktualität ALKIS 8. Juli 2018)

Die Einbeziehung des Postplatzes wurde bei der Standortdiskussion erwogen – für Hole-/Bringefahrten scheidet dieser aufgrund der nicht zu erwartenden Akzeptanz aus. Für die Beschäftigten der drei Einrichtungen stellt er eine Alternative dar – allerdings ist dieser im Bestand relativ ausgelastet (vgl. Abbildung 6.2), sodass er als spürbare Entlastung wohl eher nicht dienen kann. Um dennoch Potenziale zu erschließen, könnten die Mitarbeiter angehalten werden, andere Flächen aufzusuchen. Aus gutachterlicher Sicht gibt es dazu durchaus Potenziale z.B. in der Mittelstraße. Es sei darauf verwiesen, dass es hier um wenige durch Mitarbeiter beanspruchte Plätze geht, da ja nur ein Teil der vorhandenen Stellplätze kurzzeitig den Bringe- und Holevorgängen vorbehalten werden soll. Eine räumliche Zuweisung von Mitarbeiterplätzen ist nicht vorgesehen.

4.5 Umsetzung

Die Einrichtung einer Hol- und Bringzone könnte ähnlich einer ganz in der Nähe befindlichen Flächen erfolgen – für die Schloss-Schule wurde vor kurzem eine vergleichbare Situation in der Schlossgasse hergestellt (*Abbildung 11.1*). Erwähnenswert ist dabei die zeitliche Ausdehnung von nur einer Stunde. Dadurch kann die Fläche ihren ursprünglichen Sinn – die Bereitstellung eines angemessenen Raumes insbesondere für das Bringen der Kinder zur Einrichtung – erfüllen und dann über den größten Teil des Tages anderen Nutzern (Mitarbeitern, Anwohnern,...) zur Verfügung stehen. Da KiTa und Krippe weniger klare Anfangszeiten haben als eine Schule, sollte hier ein größeres Zeitfenster gewählt werden, z.B. 7:00 (7:30) bis 9:00 Uhr. Auch andere Regelungen sind in einschlägiger Literatur zu finden (*Abbildung 11.2*).



Abbildung 11.1: Hol- und Bringzone Schloss-Schule



Abbildung 11.2: Umsetzungsbeispiele für Hol- und Bringzonen
(Quelle: Das Elterntaxi an Grundschulen; ADAC 2015)



4.6 fließender Kfz-Verkehr

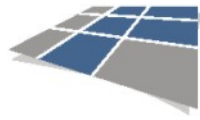
Ruhender Verkehr induziert fließenden Verkehr – mithin ist die Lage der Stellplätze diesbezüglich relevant. Die Standortempfehlungen bewirken keine grundsätzlichen Veränderung gegenüber der Bestandssituation. Gemäß vorgenommener Abschätzung ist in der Gartenstraße demnach täglich mit ca. 430 Kfz-Fahrten zu rechnen, die den drei Betreuungseinrichtungen zuzuordnen sind – rund ein Drittel bis maximal die Hälfte davon dürfte auf die morgendliche Spitzenstunde entfallen (bis zu 215 Kfz/h). Der Straßenraum der Gartenstraße, die als Wohnstraße zu kategorisieren ist (vgl. RAST 06 [2], Kapitel 5.2.2 ebenda), kann Verkehrsbelastungen dieser Größenordnung abwickeln.

Ein Abgleich mit diesem Regelwerk zeigt, dass „zumutbare“ oder „akzeptable“ Verkehrsbelastungen für Wohnstraßen in dieser Richtlinie mit bis zu 400 Kfz/h angegeben werden; dabei wird dort als „entwurfsprägender Nutzungsanspruch“ *Radverkehr* und *Aufenthalt* sowie teilweise *Parken* definiert. Diese Größenordnung ist nicht als „Bemessungs-“ sondern eher als Orientierungsgröße zu verstehen.

5. Empfehlung

Aus verkehrsplanerischer Sicht eignet sich der Standort Turmstraße 21 zur Einrichtung einer viergruppigen Kinderbetreuungseinrichtung. Die dadurch hervorgerufenen Mehrbelastungen im fließenden Kfz-Verkehr lassen keine unzumutbaren Verkehrsmengen in der Gartenstraße erwarten. Es ist davon auszugehen, dass auch bezüglich der Verkehrssicherheit keine Risiken entstehen werden, welche über die unvermeidbaren, allgemeinen durch die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr hinausgehen. Die Konzentration mehrerer Betreuungseinrichtungen am in Rede stehenden Standort lässt neben wachsender Fahrtenzahl aber auch Synergien erwarten: etliche Familien, die auf den Kfz-Transport ihrer Kinder nicht verzichten wollen, müssen nicht unterschiedliche Orte aufsuchen, um Geschwisterkinder zu unterschiedlichen Einrichtungen zu bringen (bzw. dort abzuholen) – U3- und Ü3-Betreuung sowie auch die Grundschule liegen sehr nahe beieinander.

Für die Eltern, die ihre Kinder mit einem Kfz zu den Einrichtungen bringen und von dort abholen, sollte eine Bringe-/Holezone eingerichtet werden – obwohl die Struktur des Stadtteils Gräfenhausen nicht erzwingt, die Kinder mit einem Kfz zu befördern. Die entsprechende Fläche sollte für 10 bis 12 Pkw ausgelegt werden; die Regelung sollte zeitlich auf rund zwei Stunden am Morgen begrenzt werden, sodass die Plätze zu den we-



niger nachgefragten Uhrzeiten anderen Nutzern zur Verfügung stehen – z.B. dem Lehrpersonal der Schloss-Schule, welches durch die genannte Flächenzuordnung auf andere Bereiche verwiesen wird. Von den drei dargestellten räumlichen Zuordnungen wird *Variante 1* favorisiert. Unterstützend könnte bei den Senkrechtparkständen eine Markierung der einzelnen Parkstände sein und zu deren besserer Auslastung beitragen.

Ergänzend zur Vorhaltung entsprechender Stellplätze sollte Aufklärungsarbeit bei den Eltern betrieben werden; dabei sind weniger die (ohnehin allgemein bekannten) Nachteile des Kfz-Verkehrs zu beklagen als vielmehr die Vorteile des zu-Fuß-Gehens hervorzuheben.

Als weitere begleitende Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel sind Fahrradabstellanlagen vorzuhalten, die jeweils rund 10 bis 15 Rädern Platz bieten sollten und möglichst nahe zu den jeweiligen Zugängen gelegen sein sollten. Die Fahrradabstellanlagen sollten überdacht und großzügig gestaltet werden, um z.B. auch für Kinderwagen Flächen anbieten zu können. Der neu einzurichtende Zugangsbereich sollte ansprechend und qualitativ gestaltet werden und ggf. mit (wenigen) Pollern vor Fehlnutzung durch parkende Fahrzeuge geschützt werden, damit dem Fußgänger- und Radverkehr möglichst sicherer und ungehinderter Zugang gewährleistet werden kann. Schließlich könnten emissionsarme Verkehrsmittel z.B. durch Bereitstellung von e-Bikes und/oder Lastenfahrräder für die Betreuer gefördert werden.

Vorlage an

Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am 14.03.2019

Dritter Umsetzungsbericht zum Verkehrsentwicklungsplan

Beschlussvorschlag:

Der 3. Umsetzungsbericht zum Verkehrsentwicklungsplan wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 15. Mai 2015 einen Maßnahmenplan zum Verkehrsentwicklungsplan beschlossen. Dieser bildet für die Verwaltung, gemäß der darin festgesetzten Prioritäten und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, die Grundlage bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur.

Die Anlage enthält den ursprünglichen Maßnahmenplan mit den Anmerkungen zur zwischenzeitlichen Umsetzung (rote Schrift; Stand Dezember 2018). Abweichungen von der Prioritätensetzung können sich auf Grund der gemeinsamen Abarbeitung von Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes mit anderen Maßnahmen der Stadt oder Dritter ergeben. Das sinnvolle Verknüpfen von Maßnahmen ermöglicht Bauzeiten effizient zu nutzen, so dass weniger Eingriffe in den laufenden Verkehr notwendig und Kosten gespart werden können.

Finanzierung:

Finanzierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt durch Bereitstellung der Mittel im jeweiligen Haushaltsplan.

Die Drucksache wurde am 26. Februar 2019 im Magistrat beraten

Ralf Möller
Bürgermeister

Anlage:

Maßnahmenplan mit den Anmerkungen zur zwischenzeitlichen Umsetzung Stand Dezember 2018

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	Bemerkung	Sachstand
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	6+	Synergie mit I.2.1	
I.1.2		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Darmstädter Landstraße (Höhe Haus Nr.81) / Zugang Sportplatz	2+	Synergie mit I.2.2	Mittel eingestellt, Angebote eingeholt = in Vorbereitung Querungshilfe (Mittelinself) technisch nicht möglich. Durch Verengung gelöst.
I.1.3		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße / Sportplatz	2+	Synergie mit I.2.3	
I.1.4		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Rappmühlstraße / 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 Alten Friedhof	2		Erledigt in Zusammenhang mit der Umsetzung des Schulwegeplanes der Carl-Ulrich-Schule. Zwischenzeitlich wieder abgebaut. Wurde nicht angenommen
I.1.7 a + b		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) 2 x KiTa Reifeisenstraße	2		In Bearbeitung (Minikreisel eingebaut, Querungshilfe im Februar 2017)
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		In Bearbeitung – zusätzlich Bordsteinabsenkung im Sinne der Barrierefreiheit Umsetzung Frühjahr 2017 Mit Haltestellenumbau erledigt
I.1.14		(Mangel Nr. 1 aus Bild 38) Ortseingang Wixhäuser Str. Querungshilfe (Mittelinself) einrichten	erledigt	lt. Beschluss von 21.05.2015	Mit Haltestellenumbau erledigt

VEP Maßnahmenliste beschlossen am 21.05.2015 – 3. Umsetzungsbericht 2018

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	Bemerkung	Sachstand
I.1.15		(Mangel Nr. 3 aus Bild 38) Querungshilfe in Bereich Darmstädter Landstraße / Bauernbrücke herstellen	10	lt. Beschluss von 21.05.2015	Mittel eingestellt, Angebote eingeholt = in Vorbereitung Umsetzung für Frühjahr 2018 vorgesehen Bordsteine abgesenkt. Querungshilfe technisch problematisch. Durch Verlegung gelöst.
I.1.16		(Mangel Nr. 4 aus Bild 38) Querungshilfe in Bereich L 3113 / Weiterstädter Weg herstellen	1	lt. Beschluss von 21.05.2015	
I.1.17		(Mangel Nr. 9 aus Bild 38) Ludwigstr. / Lindenstr. Schulwegachse sichern durch Querungshilfe; ggf. verkehrsberuhigter Bereich	1	lt. Beschluss von 21.05.2015	Erledigt im Rahmen der Umsetzung des Schulwegeplanes der Astrid-Lindgren-Schule (Querungshilfe in Höhe Ludwigstraße 9 angelegt)
I.1.18		(Mangel Nr. 10 aus Bild 38) Darmstädter Straße: Flächen des Fußgängerverkehrs attraktiver gestalten	4		In den Modulen 1-3 umgesetzt. Planung für Zwischenbereich abgeschlossen; Umsetzung für 2018 durch Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Durch Umstrukturierung und Neuordnung erledigt.
I.1.19		(Mangel Nr. 13 aus Bild 38) LSA Heinrichstr. / B 42 Beleuchtung ergänzen	4		
I.1.20		(Mangel Nr. 16 aus Bild 38) Arheilger Straße Gehweg über Brücke ergänzen	5		
I.1.21		(Mangel Nr. 17 aus Bild 38) Robert-Koch-Str. Einfahrt Tankstelle: Gehweg deutlich kenntlich machen	1		Erledigt
I.1.22 a + b		(Mangel Nr. 19 aus Bild 38) Gutenbergstr. Einfahrt und Ausfahrt LOOP: a) Furten hervorheben b) nördlichen Geh- und Radweg verbreitern	1+ 6+	Synergie mit I.2.19 a + b	a) Erledigt (Betreiber von LOOP5 hat an der Ausfahrt auffällige Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung angebracht)
I.1.23 a + b		(Mangel Nr. 20 aus Bild 38) Waldstraße a) langfristig Gehwege schaffen b) kurzfristig schlafende FSA als Querungshilfe	6 3		zu b) Für die Errichtung einer schlafenden FSA fehlen ausreichend Aufstellflächen für Fußgänger
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	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	Durch Einengung gelöst, Bordsteine abgesenkt, Gehweg verlängert.
I.2.3		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße / Sportplatz	2+	Synergie mit I.1.3	Wird im Zuge der Anbindung Bürgerhaus umgesetzt.
I.2.4		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) Forststraße / An der Sporthalle	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	Wurde nicht angenommen, zwischenzeitlich wieder abgebaut.

VEP Maßnahmenliste beschlossen am 21.05.2015 – 3. Umsetzungsbericht 2018

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	Bemerkung	Sachstand
I.2.6 a + b		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) 2 x KiTa Reifeisenstraße	2+	Synergie mit I.1.7 a+ b	Kreisverkehrsplatz eingerichtet; für Querungshilfe kein ausreichender Querschnitt; Fußgängerüberweg in Tempo 30 Zone nicht möglich. Aufpflasterung beauftragt, soll kurzfristig umgesetzt werden. Zwischenzeitlich erledigt.
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	Bordsteine abgesenkt.
I.2.11		(Mangel Nr. 1 aus Bild 34) Ortseingang Wixhäuser Str. Querungshilfe (Mittelinsel) einrichten	1+	Synergie mit I.1.14	Mit Haltestellenumbau erledigt
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	10	lt. Beschluss von 21.05.2015	lt. Magistratsbeschluss kein Bedarf Im Kreisradwegeplan aufgenommen
I.2.13		(Mangel Nr. 4 aus Bild 34) Querungshilfe in Bereich L 3113 / Weiterstädter Weg herstellen	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	4+	Synergie mit II.3	Aus Platzgründen keine separate Spur möglich; Tempo 30 wird beibehalten – Mischverkehr.
I.2.15		(Mangel Nr. 11 aus Bild 34) durchgängiges Radverkehrsangebot zwischen Büttelborner Weg und Griesheimer Weg schaffen			Verbindung besteht durch Radweg seit 2014.
I.2.16		(Mangel Nr. 13 aus Bild 34) LSA B 42 / Heinrichstraße ergänzen	4+	Synergie mit I.1.19	
I.2.17		(Mangel Nr. 16 aus Bild 34) Arheilger Straße Radwegeangebot über Brücke ergänzen	5+	Synergie mit I.1.20	Arheilger Brücke wird im Zuge der ICE-Neubaustrecke verbreitert.
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		Die Markierung eines Schutzstreifens in der Robert-Bosch-Straße ist bei einer Fahrbahnbreite von ca. 6,99 m nicht möglich.
I.2.19 a + b		(Mangel Nr. 19 aus Bild 34) Gutenbergstr. Einfahrt und Ausfahrt LOOP: a) Furten hervorheben b) nördlichen Geh- und Radweg verbreitern	1+ 6+	Synergie mit I.1.22 a+ b	Stadt steht in Verhandlungen für eine Lichtsignalanlage mit LOOP 5
I.2.20		(Mangel Nr. 23 aus Bild 34) Radfahrstreifen Riedbahnstraße durchbinden	3		
I.2.21		(Mangel Nr. 24 aus Bild 34) Riedbahnstraße / Riedbahntrasse Trampelpfad aufgreifen und baulich Geh- und Radweg herstellen; Querungshilfe schaffen			Wird im Zuge Neuanlage Radweg Staudingerstraße- Mainzer Straße (Gemeinschaftsprojekt mit der Stadt Darmstadt) mit ausgebaut. Baubeginn Ende 2018 / Anfang 2019. Verschiebt sich um ein Jahr.

VEP Maßnahmenliste beschlossen am 21.05.2015 – 3. Umsetzungsbericht 2018

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	Bemerkung	Sachstand
I.2.22		(Mangel Nr. 25 aus Bild 34) perspektivisch: Brücke für Fußgänger und Radfahrer zwischen Segmüller und LOOP 5 schaffen	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	4+	Synergie mit Fußgänger ohne Maßnahmennummer	Ist im Kreisradwegeplan aufgenommen, wird durch Land realisiert (Datum unbekannt)
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	4	Differenzierte Betrachtung der einzelnen Bushaltestellen erforderlich.	Haltestellen Schneppenhäuser Straße, Wixhäuser Straße, Schulstraße, Wilhelm-Leuschner Platz, Otto-Wels-Straße durch Umbau barrierefrei. Haltestellen Am Dornbusch, Rudolf-Diesel Straße (Wella); Robert Bosch- Straße und Wiesenstraße für das Umbauprogramm DADINA angemeldet; Für Groß-Gerauer Straße Gelände für Umbau angekauft. Robert-Bosch-Straße durch Haltestelle Am Ohlenbach ersetzt.
I.3.2		Mangel 2 (gleichzeitig Mangel B aus Bild 28) Die entsprechenden Haltestellen sind mit Elementen des Blindenleitsystems nachzurüsten.	3		Haltestellen Schloß Braunshardt, Sandstraße, Robert-Bosch-Straße und Dr.-Otto-Röhm-Straße für Umbauprogramm der DADINA angemeldet. Für Robert-Bosch-Straße ist ein Gelände anzukaufen.
I.3.3		Haltestelle Postplatz Gräfenhausen 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 Fahrtrichtungen mit Wetterschutz ausrüsten	3		Erledigt (aus Platzgründen war nur auf der Ostseite die Aufstellung einer Wartehalle möglich).
I.3.5		(Mangel D aus Bild 28) An fünf Haltestellen ist zu überprüfen, ob es möglich ist Wetterschutz- und Spritzschutzeinrichtungen in beide Fahrrichtungen einzurichten oder ob es sich um eine reine Ausstiegshaltestelle handelt (wo auf diese Infrastruktur verzichtet werden kann) ggf. baulich umsetzen	4	Ostendstraße bereits in Planung; Differenzierte Betrachtung der DADINA wird eingeholt.	In Bearbeitung: An der Haltestelle Am Ohlenbach (Darmstädter Landstraße/Ostseite) gibt es 34 Einsteiger/Tag in Linie 751 in Richtung Mörfelden/Flughafen Frankfurt. Hier sind für den Haushalt 2018 Haushaltsmittel für eine Wartehalle eingestellt worden.
I.3.6		Markierung wo erforderlich an den Haltestellen des ÖPVN erneuern	1		
I.3.7		(Mangel F aus Bild 28) Umbenennung der Haltestelle „Wiesenstraße“ in Fahrtrichtung Kernstadt in „Sandstraße“, um so die Orientierung zu verbessern	1	Bereits in Umsetzung	Erledigt (im Fahrplan ist die Haltestelle „Sandstraße“ mit aufgeführt)
I.3.8		(Mangel F aus Bild 28) Umlegung der Haltestelle „Rudolf-Diesel-Straße /BTZ“ in Fahrtrichtung Darmstadt in die Rudolf-Diesel-Straße gegenüber der gleichnamigen Haltestelle in Fahrtrichtung Weiterstadt, um so die Orientierung zu verbessern	9		Wegen örtlicher Gegebenheiten (private Stellplätze, Ampelanlage) nicht umsetzbar. Weiterer Versuch zu Gesprächen mit Anreinern gescheitert. Wird zukünftig in der Robert-Bosch-Straße bleiben
I.3.9		Haltestelle Dornhecke / Kreisel Braunshardt. Informationstafeln in den Wartehäuschen zur Veranschaulichung der Haltestellenstandorte für die einzelnen Fahrtrichtungen	1		Erledigt.

VEP Maßnahmenliste beschlossen am 21.05.2015 – 3. Umsetzungsbericht 2018

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	Bemerkung	Sachstand
I.3.10		Den beiden gegenüberliegenden Haltestellen „Gräfenhäuser Straße /Am Flachsgraben“ und „Feuerwehr“ in Schneppenhausen sollte ein einheitlichen Name (z.B. Feuerwehr) gegeben werden, um die Orientierung zu erleichtern.	1	Ist beauftragt	Erledigt.
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 Weiterstadts und im Westen Braunhardts zu beheben.	3		
I.3.12		Klarere Gestaltung der Fahrpläne zur Vermeidung von Unklarheiten über den Streckenverlauf (Index "E=anderer Fahrtverlauf")	6		In Bearbeitung (Stellungnahme der DADINA liegt noch nicht vor) – DADINA hat mitgeteilt, dass der Index „E = anderer Fahrverlauf“ inzwischen auf keinem Aushangfahrplan der Linien 675, 5513, 5515 und 5516 mehr besteht.
I.3.13		Anbindung des Gewerbestandorts Weiterstadt-Riedbahn gemäß dem Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans.			Neues Nahverkehrskonzept abwarten
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 (Groß-Gerauer-Straße, Heinrichstraße und Berliner Straße) zumindest in der Hauptverkehrszeit zu beheben			Neues Nahverkehrskonzept abwarten
I.3.15		(zeitliches Versorgungsdefizite in Gräfenhausen „Am Ohlenbach“ 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.			Neues Nahverkehrskonzept abwarten
I.3.16		(Mangel 16 S.99 bzw. Mangel 15 S.101) Verknüpfung zwischen Bus und Bahn bzw. Anbindung des Bahnhofs durch AST verbessern.			
I.3.17		Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten durch einen einheitlichen Takt	7		
I.4	☐ Mängelbeseitigung Kfz-Verkehr (Quelle Kap. 4.8 und Bild 9),				
I.4.1		Mangel A aus Bild 9 Ortseinfahrten stärker hervorgehoben um den Übergang von der freien Strecke auf bebaute Gebiete zu signalisieren.	4		Einbau von Querstreifen zu akustischen und optischen Bremse 2015 eingebaut
I.4.2		Mangel 1 aus Bild 9 Ortsdurchfahrt Schneppenhausen in der Umfeldbewertung unverträglich: Verkehrsmenge reduzieren, Straßenraumgestaltung	5		Durch eventuell möglichen Ankauf von Privatfläche kann der Straßenquerschnitt verbreitert werden (2020)
I.4.3		Mangel 2 aus Bild 9 nördlicher Ortseingang Gräfenhausen: Straßenraumgestaltung, Rechts-vor-Links geregelte Knotenpunkte hervorheben	erledigt	lt. Beschluss von 21.05.2015	
I.4.4		Mangel 3 aus Bild 9 Ortsdurchfahrt Gräfenhausen in der Umfeldbewertung unverträglich: Verkehrsmenge reduzieren, Straßenraumgestaltung	5		Durch Umbau zur Einbahnstraße erledigt.
I.4.5		Mangel 4 aus Bild 9 Umgestaltung der Einmündung Weiterstädter Weg/L3113 zur Beseitigung der bisher schlechten Erkennbarkeit.	3		Verkehrszählung durchgeführt, Angebot für Beleuchtung eingeholt = in Planung Noch nicht erledigt

VEP Maßnahmenliste beschlossen am 21.05.2015 – 3. Umsetzungsbericht 2018

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	Bemerkung	Sachstand
I.4.6		Mangel 5 aus Bild 9 Umgestaltung der Unterführung Klein-Gerauer Weg zur Beseitigung der bisher schlechten Einsehbarkeit	10	lt. Beschluss von 21.05.2015	
I.4.7		Mangel 6 aus Bild 9 Knotenpunkt Büttelborner Weg / L 3094: Verlagerung des Durchgangsverkehrs durch die Ortsdurchfahrt Weiterstadt auf die L 3094 – B 42 durch eine geeignete Änderung der Signalsteuerung	4		Durch Hessenmobil geprüft und geändert.
I.4.8		Mangel 7 aus Bild 9 Ortsdurchfahrt Weiterstadt in der Umfeldbewertung unverträglich: Verkehrsmenge reduzieren, Straßenraumgestaltung			Durch Neuordnung entschärft. Belagserneuerung 2020
I.4.9		Mangel 8 aus Bild 9 B 42 zwischen Einmündung L3094 und Autobahn A 5: wirksame Koordinierung der drei vorhandenen Signalanlagen	6+	Synergie mit I.4.16	Durch Hessenmobil geprüft und geändert
I.4.10		Mangel 9 aus Bild 9 Rudolf-Diesel-Straße zwischen Darmstädter Straße und Brunnenweg in der Umfeldbewertung unverträglich: Verkehrsmenge reduzieren, Straßenraumgestaltung	7	lt. Beschluss von 21.05.2015	
I.4.11		Mangel 10 aus Bild 9 Knotenpunkt B 42 / Darmstädter Straße / Im Rödling Ertüchtigungsmaßnahmen zur Minimierung der Rückstaugefahr bei Spitzenbelastungen (Samstags, Sonderverkäufe)	6		Durch Hessenmobil erledigt (Neuberechnung und Vernetzung der Lichtsignalanlage)
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 Parklatzes zur besseren Verteilung des Parkplatzsuchverkehrs	5		
I.4.13		Mangel 12 aus Bild 9 Knotenpunkt L 3113/ Lagerstraße: Ertüchtigungsmaßnahmen (Kreisel?) und Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf der L 3113 zur Minimierung der Rückstaugefahr in der nachmittäglichen Spitzenbelastungen in der Fahrbeziehung Richtung Norden	7		Zuständigkeit liegt bei Hessen Mobil; weil Unfallschwerpunkt dort Planungsüberlegungen
I.4.14		Mangel 13 aus Bild 9 Industriegebiet Süd; Hochtanner Brücke: Prüfung, ob eine direkte Verbindung der Einkaufsquartiere beidseitig der A5 zu eine Entlastung des Verkehrssystems führen könnte (Ausarbeitung Planfall 5)	3		
I.4.15		Mangel 14 aus Bild 9 Zufahrt „Loop 5“: bessere Kennzeichnung der Fahrstreifen und deutlichere Beschilderung	2	Erledigt	
I.4.16		Realisierung Planfall 4: Schlafende LSA am Knotenpunkt B 42 Heinrichstraße	6+		Vorerst nicht weiterverfolgt. Siehe B 42 Stadtverordnetenversammlung / Interfraktionelles Gespräch Januar 2019
I.4.17		Fazit Ruhender Verkehr (S. 91): Einführung eines einheitlichen statischen Parkleitsystems	3		
I.5	□ Implementierung eines Mobilitätsmanagements (Quelle S. 135-137)				
I.5.1		Schaffung einer städtischen Stelle, Mobilitätsbeauftragter	10	lt. Beschluss von 21.05.2015	
I.5.2		Konzept „Stadt der kurzen Wege“	8		
I.5.3		Informationen zur Verkehrsvermeidung	1		

VEP Maßnahmenliste beschlossen am 21.05.2015 – 3. Umsetzungsbericht 2018

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	Bemerkung	Sachstand
I.5.4		Informationen zur Verkehrsmittelwahl	1		
I.5.5		Jobticket	8	lt. Beschluss von 21.05.2015	
I.5.6		Herabsetzung der Einstiegshürden und Hemmnisse zur Nutzung des ÖPNV oder des Fahrrads (u.a. Information, Infopaket für Neubürger)	2		Barrierefreier Umbau Bahnhof Weiterstadt beginnt 2018;
I.5.7		Aktive Fahrradförderung (Fahrradstellplätze, Fahrradstraße, Ladestation für e-bikes, Mietfahrräder, ...)	4		Runder Tisch Radverkehr initiiert, Projekt Radfahren neu entdecken“ von September bis November 2019, jährliche Teilnahme am „Stadtradeln“
I.5.8		Mitfahrzentrale, Carsharing, Pendlerportale, Spritsparkurse	5		
I.5.9		Marketinginstrumente (Informationsbroschüren, Zeitungsartikel, Internetseite der Stadt)	3		
I.5.10		Bewusstseinsbildung/Umdenken (Bevölkerung, Politik)	2		
I.5.11		Schulische Verkehrserziehung („zu Fuß zur Schule“)	1		Zuständigkeit beim Landkreis – wird durch Schulwegeplan bearbeitet
II	Mittelfristige Handlungsempfehlungen				
II.1	☐ Umsetzung der dargestellten Maßnahmen mittlerer Dringlichkeit im Fußgängerverkehr (blaue Eintragungen in den Bild 38) (Quelle S. 128)				
II.1.1		Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 38) Gräfenhausen, Niedergartenweg/Falltorstraße	3+	Synergie mit II.2.1 a)	Im Rahmen Umbau Bushaltestelle Schneppenhäuser Straße errichtet.
II.1.2		(Mangel Nr. 2 aus Bild 38) Gräfenhausen Hauptstraße, Querungshilfe errichten Zurückstufen der OD, Straßenraumgestaltung zu Gunsten der Fußgänger und der Aufenthaltsqualität	6+	Synergie mit II.2.2 a)	Durch Umbau erledigt (s. I.4.4).
II.1.3 a +b		(Mangel Nr. 5 aus Bild 38) Schneppenhausen, Querungshilfe errichten Ortseingang a) Schulstraße und b) Worfelder Straße	5+ 6+	Synergie mit II.2.3 a + b a) erl. durch Radwegebau	
II.1.4		(Mangel Nr. 7 aus Bild 38) Unterführung Kreisstraße: Sichtbeziehungen insbes. zum Radverkehr verbessern (ggf. Verkehrsspiegel) 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 Benutzungspflicht für den Radverkehr (Gehweg „Radfahrer frei“) bzw. Umwidmung der Kfz-Fahrbahn in Fahrradstraße „Kfz frei“ ggf. Verkehrsspiegel im Unterführungsbereich anordnen.	2+	Synergie mit II.2.5	In Planung im Zusammenhang mit dem Campusgelände
II.1.6		(Mangel Nr. 11 aus Bild 38) Büttelborner Weg und Braunshardter Weg: Gehweg ausreichender Breite herstellen, ggf. Umbau in verkehrsberuhigten Bereich	6		Langfristige Planung im Rahmen des Campusgeländes

VEP Maßnahmenliste beschlossen am 21.05.2015 – 3. Umsetzungsbericht 2018

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	Bemerkung	Sachstand
II.1.7		(Mangel Nr. 12 aus Bild 38) B 42 / Griesheimer Weg: Querungshilfe einrichten	9+	Synergie mit II.2.7	Nur mit Unterführung oder Überführung möglich. Aus Kostengründen verworfen. Nächste Übergänge (Hallenbad bzw. Heinrichstraße) nutzen.
II.1.8		(Mangel Nr. 14 aus Bild 38) B 42 / nördlich Tegut und Dehner: Angebot für Fußgänger parallel der B 42 durchgängig herstellen	6+	Synergie mit II.2.8	Kein Grundstück; kurzfristig nicht möglich.
II.1.9		(Mangel Nr. 15 aus Bild 38) Im Rödling zwischen Lidl und Segmüller: Querungshilfe einrichten	4		Über mehrspurige Straße nicht möglich.
II.1.10		(Mangel Nr. 18 aus Bild 38) Am Dornbusch: Gehweg herstellen, Querungshilfen einrichten	5		
II.1.11		(Mangel Nr. 21 aus Bild 38) Rathaus: Schaffung eines zusätzlichen Eingangs am Knotenpunkt Riedbahnstraße / Dr.-Otto-Röhm-Straße	2+	Synergie mit II.2.12	Aus Sicherheitsgründen (Schließung außerhalb der Öffnungszeiten) abgelehnt.
II.2	☐ Umsetzung der dargestellten Maßnahmen mittlerer Dringlichkeit im Radverkehr (blaue Eintragungen in den Bildern 34) (Quelle S. 115)				
II.2.1 a) + b)		a) Querungshilfe (Mangel Nr. A aus Bild 34) Gräfenhausen, Niedergartenweg/Falltorstraße b) Radverbindung Schneppenhausen – Am Kirchweg - Gräfenhausen	3+ 3	a) Synergie mit II.1.1a	
II.2.2		(Mangel Nr. 2 aus Bild 34) Gräfenhausen Hauptstraße: a) Querungshilfe errichten Zurückstufen der OD, Straßenraumgestaltung zu Gunsten des Radverkehrs, b) alternativ Stärkung von Alternativrouten	7+ 4	a) Synergie mit II.1.2	Durch Einbahnring erledigt.
II.2.3 a) + b)		(Mangel Nr. 5 aus Bild 34) Schneppenhausen, Querungshilfe errichten Ortseingang a) Schulstraße und b) Worfelder Straße, kurzfristig Stärkung von Alternativrouten, langfristig Zurückstufung der Ortsdurchfahrt zu Gunsten des Radverkehrs	5+ 6+	Synergie mit II.1.3 a + b a) erl. durch Radwegebau	
II.2.4		(Mangel Nr. 6 aus Bild 34) Braunhardter Weg bis Forststraße: bauliche Ertüchtigung des Radweges oder Umwidmung der Kfz-Fahrbahn in Fahrradstraße „Kfz frei“	4		Radweg 2018 neu asphaltiert
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. Verkehrsspiegel im Unterführungsbereich anordnen	2+	Synergie mit II.1.5	In Planung im Zusammenhang mit dem Campusgelände.
II.2.6		(Mangel Nr. 9 aus Bild 34) Büttelborner Weg / Groß-Gerauer-Straße: Querungshilfe einrichten	3		Aus Platzmangel nicht realisierbar.
II.2.7		(Mangel Nr. 12 aus Bild 34) B 42 / Griesheimer Weg: Querungshilfe einrichten	9+	Synergie mit II.1.7	Nur mit Unterführung oder Überführung möglich. Aus Kostengründen verworfen. Nächste Übergänge (Hallenbad bzw. Heinrichstraße) nutzen.

VEP Maßnahmenliste beschlossen am 21.05.2015 – 3. Umsetzungsbericht 2018

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	Bemerkung	Sachstand
II.2.8		(Mangel Nr. 14 aus Bild 34) B 42 / nördlich Tegut und Dehner: Angebot für Radfahrer parallel der B 42 durchgängig herstellen	6+	Synergie mit II.1.8	Kein Grundstück; kurzfristig nicht möglich.
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	4		
II.2.11		(Mangel Nr. 21 aus Bild 34) Waldstraße: a) langfristig Geh- und Radwegangebot in der Waldstraße schaffen (Grunderwerb erforderlich), b) kurzfristig Lückenschluss Waldstraße Nord durch Verbreiterung des Gehwegs	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	Aus Sicherheitsgründen (Schließung außerhalb der Öffnungszeiten) abgelehnt.
II.3	☐ Umgestaltung Darmstädter Straße (Planfall 3),	Umgestaltung in drei Modulen als Verkehrsberuhigte Geschäftsstraße			In Arbeit.
II.4	☐ Detailprüfung alternativer Bedienungsformen,	Erstellung eines Gutachtens zur Möglichkeit der Einführung eines Anrufsammeltaxis	4		
III	Langfristige Handlungsempfehlungen				
III.1	☐ 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) Schneppenhausen – Westendstraße und Lessingstraße: Gehwege verbreitern bzw. herstellen, ggf. Umbau in verkehrsberuhigte Bereiche	7		
III.2	☐ 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. Verkehrsspiegel für ausreichende Sichtbeziehungen anbringen	4+	Synergie mit II.1.4	
III.2.2		(Mangel 20 aus Bild 34) Riedbahn Radroute zwischen Wiesenstraße und Hochtanner Brücke: Wegweisung verdichten, Schutzstreifen in südlicher Gutenbergstraße verlängern, Querung stärker hervorheben	3		

VEP Maßnahmenliste beschlossen am 21.05.2015 – 3. Umsetzungsbericht 2018

Nr.	Maßnahmengruppe	Einzelmaßnahme	Gesamt-Priorität 1 (sehr hoch) bis 10 (gering) Synergien werden durch ein „+“ gekenn- zeichnet	Bemerkung	Sachstand
III.3	☐ Realisierung Planfall 8.		7	Priorität in Abhängigkeit von der politischen Entscheidung zu Neubaugebiet Apfelbaumgarten II ändern	
IV	Zusätzliche Maßnahmenvorschläge				
IV.1.1		Errichtung eines Radweges entlang der L 3113 zwischen der B42 und Gräfenhausen	2	lt. Beschluss von 21.05.2015	
IV. 1.2		Errichtung eines Radweges entlang der L 3094 zwischen Braunshardt und Worfelden	10		
IV. 1.3		Errichtung eines Radweges entlang der Bahnstrecke zwischen Braunshardt und Kleingerau	6		Auf Weiterstädter Gemarkung bis Kreisgrenze vorhanden (danach keine Planungshoheit).
IV.1.4		Querungshilfe Darmstädter Straße Höhe Baumgartenstraße/Friedhofsweg	2	Bereits beauftragt	Fußgängerüberweg eingerichtet.