

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	2
Einladung	2
Vorlagendokumente	4
TOP Ö 1 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 2. Dezember 2019	4
Niederschrift (02.12.2019)	4
TOP Ö 2 Aufforstungsprogramm im Weiterstädter Wald "Ein Mensch, ein Baum"; Antrag der CDU-Fraktion	9
Antrag 10/0841	9
TOP Ö 3 Antrag auf Vorstellung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg; Antrag der ALW-Fraktion	10
Antrag 10/0874	10
Antrag 10/0874	11
TOP Ö 3.1 Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg 2019 - 2024	13
Drucksache 10/0874/1	13
Anlage 10/0874/1	14
TOP Ö 4 Konzept "Wilder Müll"	41
Drucksache 10/0778/1	41
Anlage 1 10/0778/1	45
Anlage 2 10/0778/1	76
TOP Ö 5 Großflächige Straßensanierungen im Stadtgebiet ab 2020	77
Drucksache 10/0876/1	77
Anlage 10/0876/1	78

Stadt Weiterstadt · Riedbahnstraße 6 · 64331 Weiterstadt

Die Stadtverordnetenversammlung

Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

Sachbearbeitung

Annette Zettel

☎ 06150/400-1404 · 📠 06150/400-1409

✉ parlamentarischerbuero@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 23. Januar 2020

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

64331 Weiterstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur 21. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr lade ich Sie herzlich ein für

**Donnerstag, 23. Januar 2020 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

Manfred Dittrich
Vorsitzender

F.d.R.

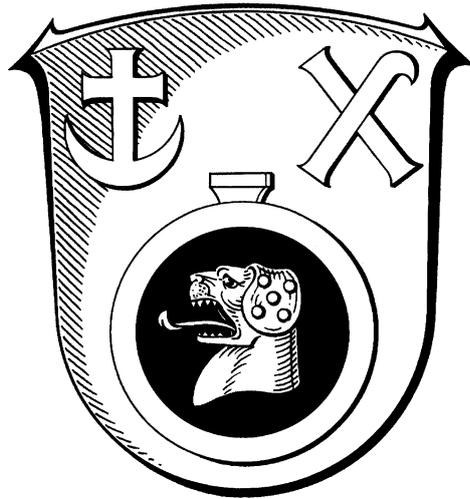
Tagesordnung

zur 21. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
am 23. Januar 2020 um 19:00 Uhr

	Drucksache
1. Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 2. Dezember 2019	
2. Aufforstungsprogramm im Weiterstädter Wald "Ein Mensch, ein Baum"; Antrag der CDU-Fraktion	10/0841
3. Antrag auf Vorstellung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg; Antrag der ALW-Fraktion	10/0874
4. Konzept "Wilder Müll"	10/0778/1
5. Großflächige Straßensanierungen im Stadtgebiet ab 2020	10/0876/1

Zu Top 2 ist ein Vertreter von Hessen Forst eingeladen.

Zu Top 3 sind Vertreter der DaDiNa eingeladen.



NIEDERSCHRIFT

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

10. Legislaturperiode 2016/2021

am	2. Dezember 2019
im	Rathaus, Riedbahnstraße 6, Sitzungsraum Verneuil sur Seine
Beginn	19:00 Uhr
Ende	21:00 Uhr

Anwesende:

SPD-Fraktion

Dittrich, Manfred
Hofmann, Heike
Keil, Kathrin
Kurpiers, Christian

CDU-Fraktion

Dürr, Ina
Nungesser, Werner

ALW-Fraktion

Becker, Birgit
Möllmann, Martin

FWW-Fraktion

Weldert, Kurt

Präsidium

Stadtverordnetenversammlung

Fischer, Wilhelm

Magistrat

Berger, Manfred
Fischer, Willi
Geter, Stephan

Hamm, Udo, Dr.
Hasenauer, Josef
Koch, Alexander, Dr.
Mager, Philipp
Merlau, Günter
Möller, Ralf
Spätling-Slomka, Dorothea

Ausländerbeirat

Tomasulo, Maria Donata

Seniorenbeirat

Glaser, Werner

Schriftführung

Heß, Martin

Verwaltung

Latocha, Georg
Merlau, Jürgen

bis Top 3

Presse

Darmstädter Echo
Wickel, Marc, Dr.

Der Vorsitzende des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr, Herr Dittrich, 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 4. November 2019	
2. Bebauungsplan „1. Änderung In den Wernäckern“, Gemarkung Gräfenhausen Offenlagebeschluss und Ergänzung des Geltungsbereichs	10/0527/5
3. Straßenbahnverbindung Darmstadt-Weiterstadt; Vorstellung der Machbarkeitsstudie	10/0867/1
4. Berücksichtigung des Klimanotstandes durch die Stadt Weiterstadt; Antrag der ALW-Fraktion	10/0862

Tagesordnungspunkt 1

Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 4. November 2019

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

Tagesordnungspunkt 2
Bebauungsplan „1. Änderung In den Wernäckern“, Gemarkung Gräfenhausen
Offenlagebeschluss und Ergänzung des Geltungsbereichs
Vorlage: 10/0527/5

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 21. November 2019 die Drucksache zur weiteren Beratung an den Ausschuss überwiesen

Der zu diesem Tagesordnungspunkt eingeladenen Vertreter des Planungsbüros Eichler und Schauss erläutert den Bebauungsplan und beantwortet danach Fragen aus den Fraktionen.

Der Ausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgende Beschlussfassung:

1. Der Geltungsbereich gem. § 9 (7) des Bebauungsplanes „1. Änderung In den Wernäckern“ wird um die Grundstücke der Gemarkung Gräfenhausen, Flur 6, Nr. 22/2, 23 und 24 ergänzt und das Grundstück Nr. 27/2 wird aus dem Geltungsbereich herausgenommen.
Der Geltungsbereich umfasst im Einzelnen nunmehr die Grundstücke:
Gemarkung Gräfenhausen,
Flur 6, Nr. 18/2, 18/3, 18/4, 18/5 tlw., 19/1, 19/3, 19/4, 19/5, 20, 21/1, 21/2, 22/1, 22/2, 23, 24, 25/1, 26/1, 26/2, 27/1, 27/3 tlw., 28 tlw. und 37 tlw. (s. Anlage 1)
2. Das Verfahren ist nach den Regeln des § 13 a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) durchzuführen.
3. Der Entwurf zum Bebauungsplan „1. Änderung In den Wernäckern“ vom 10. September 2019 einschließlich textlicher Festsetzungen und Begründung (Anlage 2 dieser Vorlage) wird als Auslegungsentwurf anerkannt und ist nach § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.
4. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabengebiet durch die Planung berührt werden kann, sind gemäß § 4 (2) BauGB gleichzeitig mit der Offenlage, mit Monatsfristsetzung, am Verfahren zu beteiligen.
5. Der Magistrat wird beauftragt, den Offenlagebeschluss ortsüblich bekannt zu machen sowie weitere Verfahrensschritte gem. BauGB vorzubereiten.

Abstimmungsergebnis:
einstimmig

Tagesordnungspunkt 3
Straßenbahnverbindung Darmstadt-Weiterstadt; Vorstellung der Machbarkeitsstudie
Vorlage: 10/0867/1

Der Magistrat hat gemäß § 10 der Geschäftsordnung die Drucksache direkt an den Ausschuss weitergeleitet.

Weder dem Magistrat noch der Stadtverordnetenversammlung liegt die Machbarkeitsstudie bisher vor.

Anwesend bei dem Tagesordnungspunkt sind zwei Vertreter der DADINA und eine Vertreterin der HEAG MOBILO.

Bürgermeister Möller erläutert kurz den Sachverhalt und empfiehlt dem Ausschuss, die heute vorgestellten Ergebnisse in den einzelnen Fraktionen erst einmal zu besprechen. Zur gegebenen Zeit sollte die Vorlage dann wieder im Ausschuss behandelt werden.

Auszüge der Machbarkeitsstudie (im Wesentlichen eine Variante 4) werden von zwei Vertretern der DADINA anhand einer PowerPoint Präsentation vorgestellt.

Im Anschluss daran werden die Fragen aller Fraktionen von den Vertretern der DADINA und der Vertreterin der HEAG MOBILO beantwortet.

Nach ausführlicher Diskussion einigt man sich auf Vorschlag des Vorsitzenden darauf, die Drucksache im Ausschuss zu belassen, die Machbarkeitsstudie an die Fraktionen zu verteilen und in einer der nächsten Sitzungen wieder hierüber zu beraten.

Der Vorsitzende stellt das Einvernehmen über die vorgeschlagene Vorgehensweise fest und lässt hierüber nicht gesondert abstimmen.

Tagesordnungspunkt 4

Berücksichtigung des Klimanotstandes durch die Stadt Weiterstadt; Antrag der ALW-Fraktion

Vorlage: 10/0862

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 21. November 2019 den Antrag zur weiteren Beratung an den Ausschuss überwiesen.

Die ALW-Fraktion erläutert ihren Antrag.

Nach Wortmeldungen aller Fraktionen stellt die FWW-Fraktion für die SPD- und FWW-Fraktion folgenden Änderungsantrag, der alle Maßnahmen des ALW-Antrages ersetzen soll:

1. Der Magistrat setzt sich für eine klimafreundliche Stadt ein, dabei werden Lösungen bevorzugt, die sich positiv auf den Klimaschutz auswirken.
2. Bei neuen Baugebieten ist im Rahmen der Bauleitplanung auf klimaschonende Maßnahmen zu achten.
3. Die Stadt Weiterstadt unterstützt Informationsveranstaltungen mit dem Thema „Klimaschutz/ CO2 Neutralität“, wird den Radwegeausbau im Rahmen des VEP (Verkehrsentwicklungsplan) vorantreiben sowie bei Auswechslungen beim Fuhrpark auf emissionsarme Fahrzeuge achten.

Die SPD-Fraktion schließt sich dem Änderungsantrag der FWW-Fraktion an. Auch die CDU-Fraktion bekundet ihre Unterstützung zum Änderungsantrag.

Im Anschluss an die Diskussion lässt der Vorsitzende zuerst über den Änderungsantrag abstimmen.

Der Ausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgende Beschlussfassung:

Klimaschutz und der lokale Beitrag zur Erreichung der Pariser Klimaziele sind zentraler Bestandteil der Weiterstädter Kommunalpolitik. Die Stadtverordnetenversammlung, der Magistrat und die Stadtverwaltung erkennen den Klimaschutz sowie den lokalen Beitrag zur Erreichung der Pariser Klimaziele an.

Dabei werden folgende konkrete Maßnahmen beschlossen:

1. Der Magistrat setzt sich für eine klimafreundliche Stadt ein, dabei werden Lösungen bevorzugt, die sich positiv auf den Klimaschutz auswirken.
2. Bei neuen Baugebieten ist im Rahmen der Bauleitplanung auf klimaschonende Maßnahmen zu achten.
3. Die Stadt Weiterstadt unterstützt Informationsveranstaltungen mit dem Thema „Klimaschutz/ CO2 Neutralität“, wird den Radwegeausbau im Rahmen des VEP (Verkehrsentwicklungsplan) vorantreiben sowie bei Auswechselungen beim Fuhrpark auf emissionsarme Fahrzeuge achten.

Abstimmungsergebnis:

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

Somit ist der ursprüngliche Antrag der ALW-Fraktion obsolet und der Änderungsantrag der FWW-Fraktion beschlossen.

Manfred Dittrich
Vorsitzender

Martin Heß
Schriftführung

Anlage

Machbarkeitsstudie zur Straßenbahnverbindung Darmstadt-Weiterstadt



CDU

Fraktion Weiterstadt

CDU Fraktion Weiterstadt • Riedbahnstr. 6 • 64331 Weiterstadt

Herrn Stadtverordnetenvorsteher
- im Hause -

Der Fraktionsvorsitzende

Lutz Köhler
Riedbahnstr. 6
64331 Weiterstadt
Tel.: 06150 – 5915330
E-Mail: cdu@weiterstadt.de

Weiterstadt, den 30.09.2019

Antrag: Aufforstungsprogramm im Weiterstädter Wald „Ein Mensch, ein Baum“

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher,

ich bitte Sie hiermit, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Stadtverordnetenversammlung zu setzen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

- 1. Der Magistrat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit Hessenforst in den nächsten vier Jahren im Weiterstädter Wald 25.000 Neuanpflanzungen zu tätigen.**
- 2. Die Fördermittel aus dem Landesprogramm „Extremwetterrichtlinie-Wald“ (Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Bewältigung der durch Extremwetterereignisse verursachten Folgen im Wald in Hessen) sind beim Regierungspräsidium Darmstadt zu beantragen.**
- 3. Die weiteren Finanzmittel sind in den Haushalten bzw. in der mittelfristigen Finanzplanung 2020 – 2023 einzuplanen.**

Begründung:

Der hessische Wald, aber auch der Weiterstädter Wald hat in den letzten Jahren aufgrund der Trockenheit und einzelner schwerer Stürme sehr stark gelitten.

Der Wald dient nicht nur der Naherholung für die Bürgerinnen und Bürger sowie Tiere, sondern ist sehr wichtig für unser Klima und unsere Umwelt. Daher müssen wir frühzeitig einem Waldsterben entgegentreten und den Weiterstädter Wald zukunftssicher umgestalten.

Die CDU Weiterstadt setzt sich dafür ein, dass pro Einwohnerin bzw. Einwohner in den nächsten vier Jahren ein neuer Baum in Weiterstadt gepflanzt wird. Das hessische Förderprogramm läuft ebenfalls vier Jahre und sollte einen Teil der finanziellen Mittel übernehmen.

Fraktionsvorsitzender

Vorlage an

Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am 19.12.2019
Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr für die Sitzung am 23.01.2020
Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am

Antrag auf Vorstellung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg; Antrag der ALW-Fraktion

Alternative Liste Weiterstadt
Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
Herrn Manfred Dittrich
Riedbahnstraße 6

64331 Weiterstadt

Riedbahnstraße 6
64331 Weiterstadt
Telefon: +49 6150 52603
E-Mail: gwaechter@alw-weiterstadt.de

Weiterstadt, den 06. Dezember 2019

Antrag auf Vorstellung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg

Sehr geehrter Herr Dittrich,

bitte nehmen Sie folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Stadtverordnetenversammlung

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen.

1. Der Nahverkehrsplan 2019 bis 2024 ist dem Stadtparlament vorzustellen, insbesondere unter dem Blick auf die Belange der Stadt Weiterstadt.
2. Über den Stand der Bearbeitung des einstimmigen Beschlusses der Stadtverordneten zur Drucksache 10/0687 vom 14. März 2019 ist entsprechend zu berichten, einschließlich zeitlicher Aspekte einer Umsetzung der Vorschläge.

Begründung: Wie der Presse zu entnehmen war, wurde der Nahverkehrsplan 2019 bis 2024 in den Gremien der Verbandsversammlung der DADINA im Juni, der Stadt Darmstadt im August und des Landkreises Darmstadt-Dieburg im September 2019 beschlossen.

Der Entwurf des Nahverkehrsplanes lag der Stadtverordnetenversammlung bzw. der Ausschüsse nicht zur Beratung und auch nicht zur Kenntnisnahme vor. Wie den Unterlagen der Homepage der DADINA zu entnehmen ist, lag dieser jedoch der Verwaltung zur Stellungnahme vor.

Bereits im März 2019 wurde von der Stadtverordnetenversammlung der Antrag der ALW-Fraktion „ÖPNV - Verkehrswende auch in Weiterstadt, Drucksache: 10/0687 einstimmig beschlossen.

Neben dem Sachstand zur Straßenbahn (Drucksache 10-0867-1) sind auch die übrigen öffentlichen Verkehrsbeziehungen im Rahmen der dringend anstehenden „Verkehrswende“ von Bedeutung. Dies gilt insbesondere für eine Verbesserung des Busverkehrs, da eine Straßenbahnverbindung auch bei zügiger Bearbeitung nur mittelfristig umzusetzen ist und daher eine Verbesserung des Busverkehrs deutlich schneller vorab erfolgen muss.

Fraktionsvorsitz: Gunter Wächter * Schulstraße 31 * 64331 Weiterstadt
Telefon: 06150/52603 * E-Mail: gwaechter@alw-weiterstadt.de

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Mit freundlichen Grüßen



Gunter Wächter

Fraktionsvorsitz: Gunter Wächter * Schulstraße 31 * 64331 Weiterstadt
Telefon: 06150/52603 * E-Mail: gwaechter@alw-weiterstadt.de

Der Bürgermeister

Weiterstadt, 16. Januar 2020

Vorlage an

Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr für die Sitzung am 23.01.2020

Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg 2019 - 2024

Sachverhalt:

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 19. Dezember 2019 den Antrag der ALW-Fraktion 10/0874, Vorstellung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg, zur weiteren Beratung an den Ausschuss überwiesen.

Hiermit werden Auszüge aus dem Nahverkehrsplan 2019 - 2024, welche die Stadt Weiterstadt betreffen, als Tischvorlage vorgelegt.

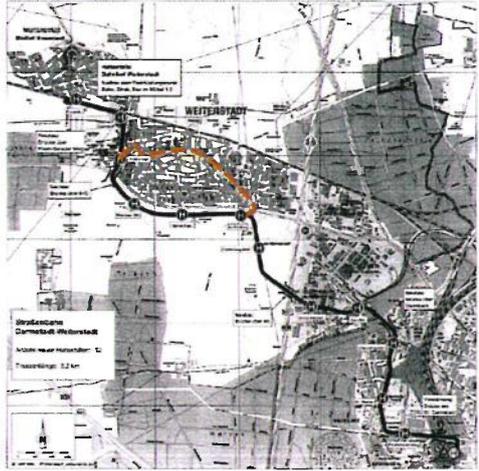
Der vollständige Nahverkehrsplan mit Anlagen ist im Ratsinformationssystem einsehbar

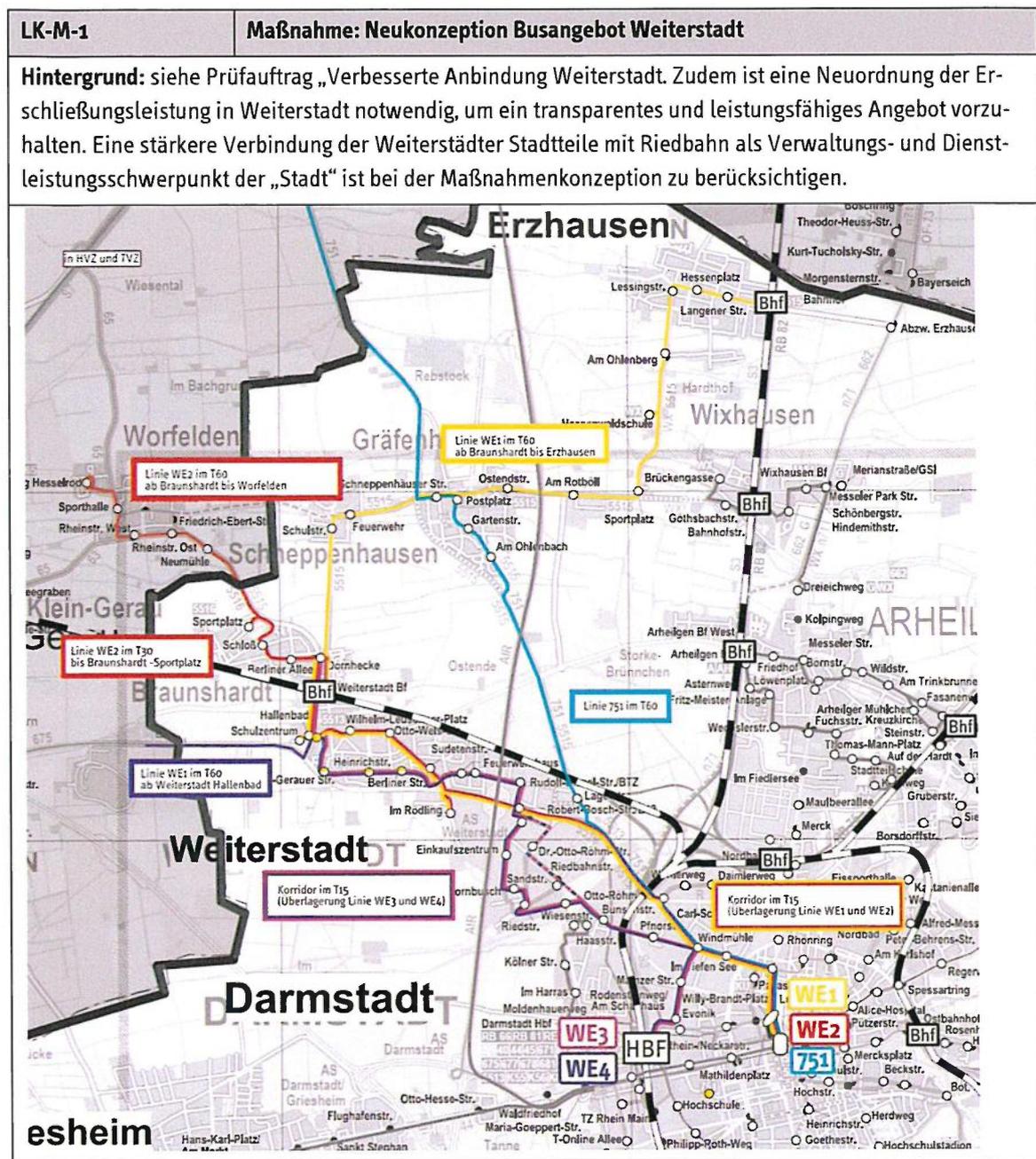
Ralf Möller
Bürgermeister

Anlagen:

Auszüge aus dem Nahverkehrsplan (27 Seiten)

8.4.2 Bereich Weiterstadt / Gräfenhausen / Erzhausen

LK-P-6	Prüfauftrag: Verbesserte Anbindung Weiterstadt (DA-Waldkolonie)
<p>Hintergrund:</p> <p>Die Nachfrage zwischen Weiterstadt und Darmstadt ist mit ca. 11.000 Fahrgästen pro Tag (Linien 675, 5513, 5515, 5516) stark ausgeprägt, weshalb Weiterentwicklungsoptionen des öffentlichen Transportsystems geprüft werden sollen.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Priorisiert wird eine Straßenbahnanbindung. Verschiedene Varianten der Führung werden geprüft. ■ Abbildung 47: Planungsskizze Straßenbahn nach Weiterstadt <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Planung Straßenbahn Darmstadt – Weiterstadt Trassierungs- varianten</p> </div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;">Gemeinsamer NVP 2019 – 2024 DADINA -fr-</p> <p style="font-size: x-small; margin-top: 10px; text-align: center;">Alternative Trasse über Stadtkernum Weiterstadt (Darmstädter Straße)</p> <p style="text-align: right;">Quelle: DADINA</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Abbildung 48: Skizzenentwurf für BRT-Streckenführung <div style="display: flex;">  <div style="margin-left: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ein BRT-System soll als Rückfallebene geprüft werden, ggf. auch als Oberleitungsbus. Bei einem BRT-System handelt es sich um ein hochwertiges Bussystem, welches überwiegend auf eigenen Trassen und somit störungsfrei auf schnellen Wegen eine Verbindung bzw. Erschließung herstellt. Ebenso werden in der Regel Fahrzeuge mit eigenen Produktmerkmalen eingesetzt. ■ Ein kurzfristiger Lösungsansatz in der Verbesserung des bestehenden Angebots erfolgt durch die Überarbeitung des Busangebotes (siehe Maßnahme LK-M-1) </div> </div>	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Nachfragegerechte Entwicklung des ÖPNV-Systems zwischen Weiterstadt und Darmstadt 	
<p>Beteiligte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stadt Weiterstadt, Wissenschaftsstadt Darmstadt, DADINA, weitere Beteiligte 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>langfristig</p>	



<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Relevante Linien für die Maßnahmenentwicklung in Weiterstadt sind: 675, 751, 5513, 5515, 5516 ■ Für das Angebot zwischen Darmstadt und Weiterstadt soll eine übersichtlichere Linien- und Taktstruktur geschaffen werden. Für ein transparentes Angebot kommen folgende Entwicklungen zum Tragen: <ul style="list-style-type: none"> ● Bereinigung bzw. Änderung von Linienverläufen ● Einheitliche Linienwege in Weiterstadt auf Hin- und Rückweg ● Linienumbenennungen (675 → WE4, 5513 → WE3, 5515 → WE1, 5516 → WE2) ● Bedienung beider Korridore in Weiterstadt jeweils im T15 ■ Aus der Überlagerung von Linien ergeben sich dichte Taktangebot für alle Bereiche Weiterstadts <ul style="list-style-type: none"> ● Die Linien 675 (WE4) und Linie 5513 (WE3) ergänzen sich zu einem T15 auf dem gesamten Linienweg zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und Weiterstadt Hallenbad. ● Linien 5515 (WE1) und Linie 5516 (WE2) ergänzen sich zu einem T15 auf dem gesamten Linienweg zwischen Darmstadt Schloß und Weiterstadt Hallenbad (Mo-Sa) ■ Änderung des Linienwegs der Linien 675 und 5513 in Weiterstadt mit konsequenter Linienführung über die Berliner Straße und Groß-Gerauer Straße, dafür ist die Einrichtung von Gegenhaltestellen der Haltestellen Berliner Str., Heinrichstr. sowie Groß-Gerauer Str. notwendig ■ Einrichtung neuer Haltestellenpositionen im Haltestellenbereich Weiterstadt Hallenbad (östlich des Kreuzungsbereichs), Bedienung der neuen Haltestellenpositionen außerhalb der Schulzeiten, um Zeitreserve (durch Vermeidung Stichfahrt zu bestehenden Haltestelle Hallenbad) für eine optimierte Verknüpfung am Bahnhof Groß-Gerau Dornberg (für verbesserte Anschlusssituation aus Frankfurt kommend) herzustellen. ■ Berücksichtigt wird auch die Verknüpfung am Bahnhof Darmstadt, GG Dornberg sowie Weiterstadt Bf.
<p>Linie 675 Darmstadt Hbf – Weiterstadt – Groß-Gerau</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Taktverdichtung zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und Weiterstadt Hallenbad zum T30 in der HVZ und TVZ
<p>Linie 5513 Darmstadt Hbf. – Weiterstadt Hallenbad</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verlängerung des Linienwegs bis Weiterstadt Bahnhof ■ Anpassung der Taktstruktur auf eindeutigen 30-Minuten-Takt
<p>Linie 5515 Darmstadt Schloß – Weiterstadt – Gräfenhausen – Erzhausen</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Durchgängiger 30-Minuten-Takt zwischen Darmstadt Hbf und Weiterstadt Hallenbad ■ 60-Minuten-Takt zwischen Weiterstadt Hallenbad, Gräfenhausen und Erzhausen Bahnhof
<p>Linie 5516 Darmstadt Schloß – Weiterstadt – Worfelden</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Taktangebot für Worfelden unverändert (T60 in HVZ und TVZ, T60 in NeVZ und SVZ) ■ Taktangebot zwischen Darmstadt Schloß und Braunshardt HVZ T30, NeVZ T30, NeVZ T60, SVZ T60)
<p>Verkehrliche Bewertung:</p>

<ul style="list-style-type: none"> ■ Transparentes Liniennetz durch die Schaffung von einheitlichen Linienführungen auf Hin- und Rückweg ■ Durchgängige Anbindung aller Bereiche Weiterstadts im 15-Minutentakt (Ausnahme Braunshardt im T30). ■ Verbesserte Erreichbarkeit regionaler Ziele über die Verknüpfung am Bahnhof Weiterstadt und die weiteren Schienenhaltepunkte entlang der bedienenden Linienführung. ■ Rücknahme einzelner Fahrten zwischen Weiterstadt und Gräfenhausen; Gräfenhausen ist durch die Linien 751 und 5515 (WE1) mit zwei Fahrten pro Stunde an Darmstadt angebunden
<p>Wirtschaftliche Bewertung:</p> <p>Mo-Fr: ca. 72.000 km/Jahr Mehrleistung</p>
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>Umsetzung in Schritten ab 2019</p>

LK-P-7	Prüfauftrag: Einrichtung AST zwischen Wixhausen, Gräfenhausen und Erzhausen
<p>Hintergrund: Wünsche und Forderungen nach Querverbindungen, die die benachbarten Orte miteinander verbinden werden wiederholt benannt. Nach der Auswertung von Fahrgastzahlen (Quelle/Ziel) wird ein Potenzial für einen Linienverkehr nicht gesehen.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung eines AST zwischen den benachbarten Orten Wixhausen, Gräfenhausen und Erzhausen 	
<p>Bedienungsangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stündliches Angebot in der HVZ und TVZ 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Direkte Erreichbarkeit von bisher nur mit Umstieg erreichbaren Zielen in benachbarten Orten ■ Attraktives Angebot durch deutlich kürzere Reisezeit (Vermeidung Umstieg) 	
<p>Beteiligte</p> <p>Stadt Darmstadt, Stadt Weiterstadt, Gemeinde Erzhausen, DADINA, Taxi-Unternehmen</p>	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>mittelfristig</p>	

LK-P-8	Prüfauftrag: Anbindung Flughafen Terminal 3
<p>Hintergrund:</p> <p>Anbindung Terminal 3 sowie Anschluss an S 7</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Linie AIR über Terminal 3 führen ■ Neue Linie mit Endpunkt Terminal 3 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p>	

<ul style="list-style-type: none"> ■ Anbindung eines weiteren Terminals des Frankfurter Flughafens mit Fertigstellung des Terminals (ggf. früher im Vorlaufbetrieb).
Beteiligte <ul style="list-style-type: none"> ■ Wissenschaftsstadt Darmstadt, DADINA, Verkehrsunternehmen, Fraport, Stadt Frankfurt, traffiQ
Umsetzungsperspektive: langfristig

8.4.3 Bereich Griesheim

LK-M-2	Maßnahme: Taktverdichtung Linie 4 und 9																											
Hintergrund: Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Kap. 5.3.5 sowie bestehende Kapazitätsproblemen (Beteiligung) und sehr hoher Nachfrage																												
Planungsansatz:																												
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau des Angebots der Linien 4 und 9 zwischen Darmstadt TZ Rhein Main und Griesheim Platz Barle-Duc (siehe auch Straßenbahn-Linienkonzept) 																												
Bedienungsangebot:																												
Korridor Griesheim - TZ Rhein Main (L4 & L9)																												
	Stunde																											
Linie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	
4					30	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30					
9				30	30	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30			
☉				30	15	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	15	15	30	30	30			
Verkehrliche Bewertung:																												
<ul style="list-style-type: none"> ■ Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV durch Angebotsausweitung von Montag bis Freitag der Linie 4 <ul style="list-style-type: none"> ○ Taktverdichtung Mo-Fr zwischen 09:00 und 12:00 Uhr durch die tagesdurchgängige Bedienung der Linie 4 ○ Verdichtung des Fahrtenangebots an Ferientagen durch die tagesdurchgängige Bedienung der Linie 4 ○ Verdichtung des Angebots in den Abendstunden (Ausweitung des Bedienungszeitraums der Linie 4 von Betriebsende ca. 18 Uhr auf Betriebsende ca. 23 Uhr) ■ Ausweitung des Bedienungszeitraums der Linie 9 (neues Betriebsende ca. 2 Uhr, heutiges Betriebsende ca. 24:00 Uhr) ■ Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw 																												
Wirtschaftliche Bewertung:																												
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bewertung in Straßenbahn-Linienkonzept integriert 																												
Beteiligte																												
Stadt Griesheim, Stadt Darmstadt, DADINA, HEAG mobilo																												

LK-P-9	Prüfauftrag: Westliche Verlängerung der Straßenbahn in Griesheim
<p>Hintergrund: Die Erweiterung der Straßenbahn steht seit vielen Jahren in der Diskussion. Hintergründe sind fehlende Platzkapazitäten für eine verbesserte Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Bus, die verbesserte Erschließung und Erreichbarkeit des Griesheimer Westens. Ein weiteres Argument ist die vollständige Anbindung/Erschließung des Neubaugebiets West durch eine Wendeschleife im Bereich des Flechsgrabens.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Untersucht wird eine Verlängerung der Strecke von der Haltestelle Platz Bar-le-Duc bis vor die westlichen Tore Griesheims. Dadurch könnte das neue Baugebiet Südwest an den öffentlichen Nahverkehr angebunden werden. ■ Eine Machbarkeitsstudie der HEAG mobilo stellt vier Varianten gegenüber: Drei führen rund 800 Meter weit bis in Höhe des Verkehrsknotens B 26/L 3303, wo eine Park-and-ride-Anlage mit mindestens 60 Pkw-Stellplätzen für Nutzer aus dem Ried geschaffen werden könnte. Die vierte Variante führt über 1500 Meter, schwenkt parallel zum Westring in Richtung Süden und endet mit einer Wendeschleife im Bereich des Flechsgrabens. ■ In der Machbarkeitsstudie aufgezeigte Probleme müssen abgewogen werden und ggf. weitere Planvarianten geprüft werden. ■ Nach Angaben der HEAG mobilo sind Infrastrukturkosten in Höhe von 14,7 bis 21,3 Mio. Euro je nach Variante anzunehmen. ■ Ggf. soll auch eine Verlängerung ins Ried (Riedstadt) geprüft werden. 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Höhere Erschließungswirkung des ÖPNV durch hochwertige Angebote ■ Konkurrenzangebot zum MIV ■ Reduzierung von MIV-Fahrten ■ Verbesserte Verknüpfungsmöglichkeiten von Bus und Bahn 	
<p>Beteiligte</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Stadt Griesheim, DADINA, HEAG mobilo, LNVG Groß-Gerau 	
<p>Umsetzungsperspektive:</p> <p>langfristig</p>	

LK-P-10	Prüfauftrag: tangentielle Verbindung Weiterstadt – Griesheim – Pfungstadt – Seeheim-Jugenheim
Hintergrund: tangentielle Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten und Gemeinden im Westen und Süden der Stadt Darmstadt (z.B. Pendler).	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Einrichtung einer Verbindung zwischen Seeheim-Jugenheim, Pfungstadt, Griesheim und Weiterstadt ■ Eine Bedienung sollte mindestens im Stundentakt geprüft werden. Das Potenzial für eine dichtere Bedienung sollte darüber hinaus geprüft werden. ■ Berücksichtigung von Erschließungsmöglichkeiten beispielsweise in Griesheim (siehe auch Prüfauftrag Stadtbus Griesheim) ■ Aufgrund der aktuellen Straßensituation ist ggf. zwischen Weiterstadt und Griesheim die Bedienung mit kleinen Fahrzeugen als On-Demand-Angebot denkbar. 	
Verkehrliche Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Herstellung neuer tangentialer Direktverbindungen ■ Entlastung der Innenstadt von Darmstadt (Luisenplatz) 	
Beteiligte	
<ul style="list-style-type: none"> ■ DADINA, betroffene Städte und Gemeinden 	
Umsetzungsperspektive:	
mittelfristig	

LK-P-11	Prüfauftrag: Stadtbus Griesheim
Hintergrund: Wunsch der Stadt Griesheim die Siedlungsbereiche, die heute ausschließlich über flexible Bedienformen angebunden sind, durch einen Stadtbus zu erschließen.	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Linienführung eines Stadtbusses mit Berücksichtigung der Verknüpfung zur Straßenbahn, Reisezeitvorteilen gegenüber fußläufiger Erreichbarkeit der Straßenbahn sowie Befahrbarkeit der Straßen. ■ Beachtung von weiteren Entwicklungen: Prüfauftrag zur Verlängerung der Straßenbahn (LK-P-9), Einrichtung von tangentialen Verbindungen mit ggf. erschließenden Funktionen in Griesheim (LK-P-10) 	
Verkehrliche Bewertung:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließung der Siedlungsbereiche im Regelverkehr 	
Beteiligte	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadt Griesheim, DADINA 	
Umsetzungsperspektive:	
Kurzfristige Prüfung	

8.4.4 Südkreis

LK-M-3	Maßnahme: Taktverdichtung zwischen Alsbach und Darmstadt																																																																																				
Hintergrund: Anforderungen an die Bedienungsqualität gemäß Kap. 5.3.5 sowie Ergebnisse aus Beteiligung und hohe Nachfrage																																																																																					
Planungsansatz:																																																																																					
<ul style="list-style-type: none"> ■ Der Korridor Alsbach – Eberstadt und weiter nach Darmstadt Zentrum wird durch zukünftig ausschließlich durch die Linie 8 bedient (Entfall der Expresslinie 6) ■ Die Linie 8 verkehrt tagesdurchgängig ohne Lücken, dadurch wird dieser Korridor sowohl in der SVZ zum T30 wie auch zwischen 09:00 und 15:00 Uhr zum T15 verdichtet 																																																																																					
Bedienungsangebot:																																																																																					
Korridor Alsbach - Frankenstein (L8)																																																																																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Linie</th> <th colspan="27">Stunde</th> </tr> <tr> <th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>4</th><th>5</th><th>6</th><th>7</th><th>8</th><th>9</th><th>10</th><th>11</th><th>12</th><th>13</th><th>14</th><th>15</th><th>16</th><th>17</th><th>18</th><th>19</th><th>20</th><th>21</th><th>22</th><th>23</th><th>24</th><th>1</th><th>2</th><th>3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8</td> <td></td><td></td><td></td><td>30</td><td>30</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td>30</td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>		Linie	Stunde																											1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	8				30	30	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30		
Linie	Stunde																																																																																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3																																																										
8				30	30	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	30																																																											
Verkehrliche Bewertung:																																																																																					
<ul style="list-style-type: none"> ■ Zusätzliches Fahrtenangebot im ÖPNV durch Angebotsausweitung von Montag bis Freitag der Linie 8 ■ Ersatz von Verkehren im Privat-Pkw 																																																																																					
Wirtschaftliche Bewertung:																																																																																					
<ul style="list-style-type: none"> ■ In Bewertung Linienkonzept integriert 																																																																																					
Beteiligte																																																																																					
<ul style="list-style-type: none"> ■ Gemeinde Alsbach-Hähnlein, Gemeinde Seeheim-Jugenheim, Stadt Darmstadt, DADINA, HEAG mobilo 																																																																																					
Umsetzungsperspektive:																																																																																					
Umsetzung ab 2019																																																																																					

LK-M-4	Maßnahme: Neukonzeption im Bereich Pfungstadt / Mühlthal
Hintergrund: Anregungen der Städte und Gemeinden im Rahmen der Beteiligung und Wunsch nach einer umsteigefreien Verbindung zwischen Nieder-Ramstadt und Nieder-Beerbach. ÖPNV-Anbindung Gewerbegebiet Ruckelshausen und direkter Anschluss an die Odenwaldbahn aus Eberstadt und Pfungstadt.	
Planungsansatz:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Erschließung des Gewerbegebiets Ruckelshausen durch die Einrichtung einer neuen Haltestelle und Verlängerung der Linie N bis Gewerbegebiet Ruckelshausen (Mo-Fr 5:30 Uhr bis 19:00 Uhr). ■ Änderung des Linienwegs der Linie NE: Zwischen Böllenfalltor und Nieder-Ramstadt Kohlbergweg bleibt das halbstündliche Angebot bestehen, ab der Haltestelle Kohlbergweg erfolgt eine alternierende Verbindung jeweils im Stundentakt nach Neutsch Denkmal und Nieder-Beerbach Quergasse. Für den neuen Abschnitt nach Niederbeerbach entfällt der Linienverlauf zwischen Böllenfalltor und Eberstadt. ■ Verlängerung der Linie PE über Eberstadt hinaus bis zum Bahnhof Mühlthal zur Gewährleistung der Verbindung zwischen Eberstadt und Mühlthal (Mo-So bis jeweils ca. 21 Uhr) . Dadurch entsteht eine neue Anbindung zwischen Pfungstadt und der Odenwaldbahn am Bahnhof Mühlthal. 	

LK-P-14	Prüfauftrag: Verbesserung der Anbindung des südlichen Kreisgebiets mit dem Kreis Bergstraße und dem Kreis Groß-Gerau
Hintergrund: Anregungen aus dem Beteiligungsprozess sowie bestehende Verkehrsbedürfnisse zwischen den Landkreisen Darmstadt-Dieburg und Kreis Bergstraße.	
Mögliche Planungsansätze:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Anbindung nach Gadernheim aus Modautal und Fischbachtal ■ Verbesserung der Verbindungen in den Kreis Bergstraße ■ Tangentialverbindungen zwischen Gernsheim und Alsbach ■ In Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern sind die beschriebenen Korridore auch unter Berücksichtigung flexibler Bedienformen (z.B. On-Demand) zu prüfen. 	
Beteiligte:	
DADINA, VRN, Kreis Bergstraße, LNVG Groß-Gerau	
Umsetzungsperspektive:	
Konzeptentwicklung und Abstimmung mit allen Beteiligten mittelfristig	

LK-P-15	Prüfauftrag: Anbindung des Lufthansa-Schulungszentrums in Seeheim an den ÖPNV
Hintergrund: Wunsch der Gemeinde Seeheim-Jugendheim	
Mögliche Planungsansätze:	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung Bedienung durch neue tangentielle Buslinie Ober-Ramstadt – Seeheim (siehe LK-M-5) ■ Prüfung Bedienung durch Shuttle-On-Demand (siehe DA/LK-P-6) 	
Beteiligte:	
DADINA, Gemeinde Seeheim-Jugendheim	
Umsetzungsperspektive:	
Konzeptentwicklung und Abstimmung mit allen Beteiligten kurzfristig, bei Wahl der Variante Shuttle-On-Demand ab 2021	

8.5 Intermodale Verknüpfung

8.5.1 Fahrradparken: B+R-Anlagen an ÖPNV-Stationen

Das Fahrrad und der ÖPNV ergänzen sich aufgrund ihrer Systemeigenschaften hervorragend. Um der zunehmenden Nutzerzahl ein adäquates Angebot bereitstellen zu können, bedarf es B+R-Anlagen von hochwertiger Qualität und ausreichender Quantität.

In Bezug auf **SPNV-Stationen** ergibt sich im Abgleich von Anforderungsprofil (Kap. 6.4.7) und B+R-Analyse (Kap. 7.3.7) unmittelbarer Handlungsbedarf, wo noch keine B+R-Anlage besteht bzw. die vorhandene veraltet oder unterdimensioniert ist. Des Weiteren bestehen Prüfaufträge z. B. hinsichtlich zu ergänzender Überdachungen sowie weiterer Ausstattungsmerkmale und Kapazitätsausweitungen. Ergänzend sind für Fahrradboxen Erweiterungsbedarfe und Prüfaufträge formuliert (vgl. Tabelle 27).

Eine Sondersituation ergibt sich in Bezug auf das Fahrradparkhaus am Darmstädter Hauptbahnhof. Durch die zwischenzeitlich erfolgte Öffnung der Radstation als zweiten Stationsausgang für alle Fahrgäste, besteht kein exklusiver, überwachter Zugang mehr nur für Kunden der Fahrradstation. Hier wird kurzfristig eine alternative Lösung gesucht, verschiedene Optionen sind hierfür im Gespräch.

Im DADINA-Gebiet sind bereits für einige Stationen konkrete Maßnahmen zur Aufwertung der B+R-Situation geplant die im Zuge des barrierefreien Umbaus umgesetzt werden (z. B. Messel), oder deren Veränderungen im Rahmen von GVFG-Anträgen anstehen (z. B. Klein-Umstadt) oder bereits eingeplante Haushaltstitel sind (z. B. Darmstadt Süd) – diese werden im Rahmen des vorliegenden NVP nicht erneut aufgegriffen.

Stationen mit Handlungsbedarf, für die mittelfristig ein Umbau geplant ist (ggf. aber nicht mehr in der Laufzeit des vorliegenden NVP), sollten für die Übergangszeit mobile B+R-Anlagen erhalten. Dies gilt insbesondere für die Darmstädter Stationen, wo der Handlungsdruck besonders hoch ist.

An den SPNV-Stationen der Stadt Darmstadt und des Landkreises ergibt sich insgesamt durch die Aufstellung von B+R-Anlagen, den Ersatz bzw. die Kapazitätserweiterung vorhandener Anlagen ein Erweiterungs- und Neubaubedarf von ca. 300 B+R-Plätzen und 20 Fahrradboxen. Weiterhin bestehen Prüfaufträge für 40 B+R-Plätze, 10 Fahrradboxen und 8 Überdachungen.

■ **Tabelle 27: Maßnahmen und Prüfaufträge zum Fahrradparken an SPNV-Stationen**

SPNV-Stationen	Analyse: Quantität und Qualität			Handlungskonzept Maßnahme (M), Prüfauftrag (P) bzw. Anlage o.k. (V)	B+R (M)	Boxen (M)	B+R (P)	Boxen (P)	Dach (P)
	Über- dachung	Anlagen- Qualität	Auslastung in %						
Alsbach Hähnlein-Alsbach (West) ¹	–	–	60	Ersatz Felgenklemmer (M)	15				
Alsbach Hähnlein-Alsbach (Ost) ¹	keine Anlage vorhanden			neue B+R-Anlage aufstellen (M)	10				
Babenhausen ¹ (Nord)	†	†	111	Kapazität beobachten (P)					
Babenhausen ¹ (Süd)	†	†	16	✓					
Babenhausen-Hergershausen ⁴	†	†	30	✓					
Babenhausen Langstadt ⁴	†	†	25	✓					
Bickenbach ¹	†	†	98	Boxen erweitern (M), Kapazitäten nach Umbau prüfen (P)		10	20		
Darmstadt-Arheilgen (Bahnsteig) ¹	†	†	103	Entlastung: neue Anlage Südzugang Neupositionierung Anlagenteil am Südzugang/in Einstiegsnähe (P)					
Darmstadt-Arheilgen (P+R) ¹	†	†	18	neue B+R-Anlage aufstellen (M), ggf. Versatz von Anlagenteil am P+R (P)	10				
Darmstadt-Arheilgen (Südost) ¹	keine Anlage vorhanden			neue Anlage 60 Pl. mit Umbau gepl.	gepl.	gepl.			
Darmstadt-Eberstadt	–	0	73	Überdachung ergänzen (P)					1
Darmstadt Hbf (West) ¹	0	†	70	Erweiterung (M), Überdachung (P)	150				1
Darmstadt Hbf (Ost) ²	–	†	154	Suche nach Alternativen					
Darmstadt Hbf (Radstation) ¹	†	†	83	B+R-Anlage aufstellen (M)	20				
Darmstadt-Kranichstein	keine Anlage vorhanden			Erweiterung mobile Anlage (M), bei Umbau: B+R mit Überdachung (M)	20				
Darmstadt Nordbahnhof ¹	–	†	144	Erweiterung mobile Anlage (M), bei Umbau: B+R mit Überdachung (M)	20				
Darmstadt Ostbahnhof	–	†	148	Kapazitätserweiterung, Dach erg. (P)	gepl.				1
Darmstadt Südbahnhof ¹	–	†	471	Überdachung ergänzen (P)					1
Darmstadt-TU-Lichtwiese	–	†	38	Bügel unter Dach ergänzen (M)	10				
Darmstadt-Wixhausen (West) ¹	†	†	180	✓					
Darmstadt-Wixhausen (Ost) ¹	†	†	53	Boxen erweitern (M); Kapazität (P)		10			
Dieburg ⁴	†	†	91	Kapazitätserweiterung prüfen (P)			20		
Eppertshausen	†	†	25	B+R-Anlage aufstellen (M)	10				
Erzhausen ¹ (West)	–	†	80	gepl. nach GVFG (M)	gepl.				
Erzhausen ¹ (Ost)	–	†	80	Überdachung ergänzen (P)					1
Groß-Umstadt Klein-Umstadt ²	keine Anlage vorhanden			B+R-Anlage 2018 gepl.	gepl.				
Groß-Umstadt Mitte ¹	†	–	65	gepl. barrierefreier Umbau (M)	gepl.				
Groß-Umstadt Wiebelsbach	–	0	350	B+R erweitern (M), Überdachung (P)	30				1
Messel ¹	†	†	51	Kapazität Boxen prüfen (P)					
Mühltal	–	†	55	✓					
Münster-Altheim ⁴	–	†	46	Überdachung Bügel prüfen (P)					1
Münster (b.Dieburg)	†	†	60	✓					
Ober-Ramstadt ¹	†	†	82	Kapazität (P), Boxen prüfen (P)				5	
Otzberg-Lengfeld	†	†	69	✓					
Pfungstadt ¹	–	†	17	Überdachung Bügel prüfen (P) gepl. barrierefreier Umbau (M)					1
Reinheim (Odw.) (Parkplatz) ^{1/4}	†	–	105	Erweiterung Boxen prüfen (P)	gepl.				5
Reinheim (Odw.) (Bahnsteig)	–	–							
Weiterstadt ¹	†	–							
<i>insgesamt</i>					295	20	40	10	8

Bewertet wurde Qualität/Quantität
 – keine Überdachung bzw. keine Rahmenanschließbarkeit bzw. Auslastung > 100%
 0 Überdachung bzw. Rahmenanschließbarkeit z.T. vorhanden bzw. Auslastung 75-100%
 † Überdachung bzw. Rahmenanschließbarkeit vorhanden bzw. Auslastung <75%

in Umbau befindlich: für die Auslastung wurden die Werte vor dem Umbau übernommen

Quellen: ¹eigene Erhebung 2016/17; ²VAR-Erhebung (2010); ³HEAG (2016); ⁴gemäß GVFG-Antrag 2014 bzw. DADINA Auskunft Herr Kosub (2017); ivm-Erhebung 2014/15 (sofern nicht anders angegeben)
 Sonderräder, "Schlafbikes" spielen keine mengenmäßige Rolle

Stand: Oktober 2017

ÖPNV- und SPNV-Stationen zeichnen sich zwar häufig durch weitgehend fußläufige Einzugsbereiche aus, gerade im Zusammenhang mit überörtlichen Straßenbahn- (z.B. Linien 4/9 nach Griesheim) und Buslinien (z.B. Linienbündel Richtung Dieburg) wird aufgrund der besonderen Verkehrs- bzw. Verknüpfungsfunktion ein adäquates B+R-Angebot benötigt (vgl. Tabelle 28).

■ **Tabelle 28: Maßnahmen und Prüfaufträge zum Fahrradparken an wichtigen ÖPNV-Stationen**

ausgewählte weitere Haltestellen (Straßenbahn, Bus)	Analyse: Quantität und Qualität			Handlungskonzept Maßnahme (M), Prüfauftrag (P) bzw. Anlage o.k. (v)	B+R (M)	B+R (P)	Boxen (P)	Dach (P)
	Über- dachung	Anlagen- qualität	Auslastung in %					
Alsbach-Hähnlein Am Hinkelstein ¹	+	+	47	v				
Alsbach-Hähnlein Beuneweg ¹	+	+	53	v				
Darmstadt Am Kaiserschlag ¹	-	+	60	(v)				
Darmstadt Bessungerstraße ¹	keine Anlage vorhanden			B+R-Anlage aufstellen (M)	15			
Darmstadt Böllenfalltor ¹	+	+	80	Kapazität beobachten (P)				
Darmstadt Hochschulstadion ⁴	+	+	50	Kapazität beobachten				
Darmstadt Katharinenstraße ¹	+	+	25	v				
Darmstadt Landskronstraße ¹	keine Anlage vorhanden			HEAG-Konzept: 30 Pl. gepl. (M)	30			
Darmstadt Lincoln-Siedlung ²	+	+	/	Kapazität beobachten				
Darmstadt Lulsenplatz ¹	-	+	127	HEAG-Konzept: 270 Pl. gepl. (M)	270			
Darmstadt Marienhöhe ¹	-	-	125	B+R ergänzen/befestigen (M)	15			1
Darmstadt Merck ^{1/4}	+	+	32	v				
Darmstadt Meißplatz ¹	+	+	22	v				
Darmstadt Regerweg ²	+	+	29	v				
Darmstadt Rhein-/Neckarstraße	keine Anlage vorhanden			B+R-Anlage aufstellen (M)	20			
Darmstadt Rhönring ¹	keine Anlage vorhanden			HEAG-Konzept: 30 Pl. gepl. (M)	30			
Darmstadt Schloß ¹	keine B+R-Anlage vorhanden			v				
Darmstadt Willy-Brandt-Platz ¹	keine B+R-Anlage vorhanden (mobile städtische Anlage vorh.)			HEAG-Konzept: 14 Pl. gepl. (M)	14			
Darmstadt Windmühle ⁴	+	+	50	v				
Darmstadt-Arheilgen Dreieichweg	+	+	28	v				
Darmstadt-Arheilgen Fuchsstraße ¹	+	+	67	v				
Darmstadt-Arheilgen Im Fiedlersee ¹	+	+	113	Kapazitätserweiterung (P)		10		
Darmstadt-Arheilgen Löwenplatz	-	+	98	HEAG-Konzept: 16 Pl. gepl. (M)	16			
Darmstadt-Eberstadt Carl-Ulrich-Str. ¹	+	+	38	v				
Darmstadt-Eberstadt Frankenstein ³	+	+	43	v				
Darmstadt-Eberstadt Friedhof ¹	+	+	57	v				
Darmstadt-Eberstadt Kirche ²	0	+	70	Überdachung ergänzen (P)				1
Darmstadt-Eberstadt Modaubrücke ¹	-	+	200	HEAG-Konzept: 16 Pl. Gepl. (M), B+R erg. im Südosten (M)	16			
Darmstadt-Eberstadt Wartehalle ¹	-	-	57	HEAG-Konzept: 30 Pl. gepl. (M), Positionierung Anlage (P)	30			
Darmstadt-Kranichstein Bahnhof ¹	+	+	57	v				
Darmstadt-Kranichstein Borsdorffstr. ¹	+	+	47	v				
Darmstadt-Kranichstein Esselbornstraße ¹	+	+	25	v				
Darmstadt-Kranichstein Gruberstraße ¹	+	+	21	v				
Darmstadt-Kranichstein Institutszentrum ¹	+	+	40	v				
Darmstadt-Kranichstein Siemensstr. ¹	+	+	29	v				
Dieburg L3114 ²	+	+	13	v				
Dieburg Aubergenviller Allee ⁴	+	+	78	Kapazität beobachten (P)				
Dieburg Friedhof ²	-	+	24	(v)				
Dieburg Gewerbestraße ⁴	+	+	25	v				
Dieburg Hochschule Nord ⁴	+	+	25	v				
Dieburg Post ²	+	+	67	v				
Griesheim Bar-le-Duc (West) ¹	-	+	280	Kapazität erweitern (M), Überdachung vorh. Bügel (P)	30			1
Griesheim Bar-le-Duc (Ost) ¹	+	+	78	Kapazität beobachten (P)				
Griesheim Flughafenstraße ¹	+	+	79	Kapazität beobachten (P)				
Griesheim Hans-Karl-Platz/Markt ¹	+	+	78	Kapazität beobachten (P)				
Griesheim Kantstraße ¹	+	+	58	v				
Griesheim St. Stephan ¹	+	+	101	B+R-Anlage erweitern (M)	20			
Griesheim Wagenhalle ¹	+	+	91	Ersatz Felgenklemmer (M) Kapazität beobachten (P)	20			
Groß-Umstadt Abzw. Semd ²	+	+	108	B+R-Anlage erweitern (M)	15		10	
Groß-Umstadt Goethestraße ²	-	+	100	B+R-Anlage erweitern (M)	10			
Groß-Umstadt Otto-Hahn-Straße ²	+	+	13	v				
Groß-Umstadt Pfälzer Schloß ²	+	-	30	Ersatz Anlage (M), Dach (P)	10			1
Groß-Zimmern Johannes-Ohl-Straße ²	+	+	38	v				
Groß-Zimmern Ponthierry-Platz ¹	+	+	59	v				
Malchen ¹	-	-	40	Ersatz B+R-Anlage (M)	10			
Messel Rathaus ²	+	+	14	v				
Münster Kulturhalle ⁴	+	+	30	v				
Reinheim Siedlung ⁴	+	+	50	v				
Reinheim Spachbrücken Ort ⁴	+	+	30	v				
Reinheim Überau Karl-Marx-Str. ⁴	+	+	30	v				
Roßdorf Darmstädter Straße ²	keine Anlage vorhanden			B+R-Anlage errichten (M)	10			
Roßdorf Rathaus ²	-	0	36	Ersatz Anlage mit Dach (P)		10		1
Roßdorf Gundersnhausen Nordhäuserstr. ²	-	+	20	(v)				
Roßdorf Gundersnhsn. Rathausstr. ²	-	+	20	(v)				
Seeheim-Jugenheim Bickenbacher Str. ¹	+	+	71	v				
Seeheim-Jugenheim Im Guldernen Wingert ¹	+	+	100	B+R-Anlage erweitern (M)	10			
Seeheim-Jugenheim Ludwigstraße ¹	-	+	22	Überdachung ergänzen (P)				1
Seeheim-Jugenheim Neues Rathaus ¹	+	+	59	v				
Seeheim-Jugenheim Tannenbergsstraße ¹	keine Anlage vorhanden			B+R-Anlage aufstellen (M)	10			
Traisa ²	-	+	15	Kapazität werktags prüfen (P)				
Weiterstadt Sudetenstraße ¹	+	+	120	B+R-Anlage erweitern (M)	10			
Weiterstadt Braunshardt Dornhecke ⁴	+	+	40	v				
Weiterstadt Braunshardt Schloß ⁴	-	0	75	Kapazität beobachten (P)				
Weiterstadt Gräfenhausen Am Ohlenbach ⁴	+	+	33	v				
Weiterstadt Gräfenhausen Ostendstraße ⁴	+	+	33	v				
Weiterstadt Gräfenhausen Postplatz ⁴	+	+	50	v				
Weiterstadt Schneppenhausen Feuerwehr ⁴	+	+	33	v				
insgesamt					611	20	10	6

FV-M-1	Fahrradvermietsystem (Bikesharing)
<p>Hintergrund: Fahrradvermietsysteme stellen Fahrräder im öffentlichen Raum oder an Stationen für die gemeinsame Nutzung gegen Entgelt bereit. Im DADINA-Gebiet gibt es bereits zwei Anbieter mit insgesamt ca. 50 Stationen und 400 Fahrrädern.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Einrichtung weiterer Stationen im Gebiet der DADINA insbesondere an wichtigen ÖPNV-Stationen, in Gebieten mit hoher Einwohner- und/oder Arbeitsplatzdichte sowie an touristisch interessanten Punkten. ■ Weiterentwicklung des vorhandenen städtischen Fahrradvermietsystems zu einem kommunenübergreifenden Angebot in der Stadt-Umland-Beziehung Darmstadts ■ Anregen von Kooperationen mit Kunden, die Fahrradmietsysteme dienstlich nutzen wollen (Dienst-rad). Hierzu Gespräche mit möglichen Firmen oder interessierten Verwaltungen (sog. Ankerkunden) im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements <p>Ergänzende Prüfaufträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Konkrete Stationsvorschläge (Prüfauftrag): <ul style="list-style-type: none"> - In der Stadt Darmstadt: Eberstadt Wartehalle/Modaubrücke, Heimstättensiedlung, Rhönring/Pallaswiesenstraße, TZ Rhein-Main/Konversion Nathan-Hale- Depot bzw. Kelley-Barracks, Wixhausen (GSI) - Im Landkreis: Dieburg (Hochschule), Griesheim, Messel (Grube Messel), Pfungstadt, Weiterstadt ■ Weiterentwicklung der vorhandenen Fahrradvermietsysteme im regionalen Kontext ■ Möglichst weitreichende Integration von Information, Tarif (eTicket RMV), Vertrieb ■ Vermietung von E-Tretrollern („E-Scootern“) in Ergänzung zu prüfen 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrradvermietsysteme sind eine Ergänzung für Mobilitätsketten, besonders in Kombination mit dem ÖPNV (Vor- und Nachlauf) ■ Durch die Nutzung von Fahrradvermietsystemen im Nachlauf erübrigt sich die Fahrradmitnahme im ÖPNV, dies nimmt den Druck aus der Fahrradmitnahme heraus. ■ Stark wachsende Nutzerzahlen belegen Bedarfe an dieser Mobilitätsoption. ■ Erzielen von Synergieeffekten beim betrieblichen Mobilitätsmanagement 	
<p>Wirtschaftliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Finanzierung (Call-a-bike): Erfolgt in Darmstadt derzeit zu einem wesentlichen Anteil über den Semesterbeitrag der Studierenden (Hochschule bzw. TU Darmstadt) ■ Kosten: stark abhängig von ausgehandelten Vertragskonditionen mit dem Anbieter ■ Prüfen und ggf. Abrufen von Fördergeldern (u.a. Kommunal-Richtlinie, MobiföG (neuer Fördertatbestand)) 	
<p>Akteure: Anbieter in Abstimmung mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt, dem Landkreis bzw. der Kommune sowie der DADINA, ggf. Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und den Studierendenschaften</p>	
<p>Umsetzungsperspektive: ab 2019</p>	

8.5.4 P+R

Mit dem Pkw von und zur SPNV bzw. ÖPNV-Station zu fahren, ist eine Mobilitätsoption, die insbesondere für die Berufspendler aus dem Odenwald und dem Ried auch künftig von Bedeutung sein wird. Angesichts des prognostizierten weiteren Wachstums der Pendlerzahlen aus diesen Bereichen sollte auch die hierfür benötigte Infrastruktur entsprechend ausgebaut werden.

Unmittelbarer Handlungsbedarf in Bezug auf P+R-Anlagen ergibt sich überall dort, wo aus der Analyse (Kap. 7.3.7) hervorgeht, dass die Kapazität der vorhandenen Anlage regelmäßig erschöpft ist, teilweise in Verbindung mit einem Überlauf zum Parken in Wohngebieten und sonstigen Parkoptionen. Dies gilt insbesondere für den östlichen und westlichen Stadtrand Darmstadts (z.B. Griesheim, Ostbahnhof). Des Weiteren sollten gemäß dem Regionalen Nahverkehrsplan (RegNVP 2014) P+R-Angebote geschaffen werden, wo noch kein Grundangebot vorhanden ist (z.B. Mühlthal). Vor einem vergleichswisen aufwändigen Ausbau der P+R-Kapazitäten kann es ggf. zweckmäßig sein, alternativ die B+R-Situation oder Buszubringer zu verbessern.

Im DADINA-Gebiet sind im Zuge des barrierefreien Umbaus oder von GVFG-Maßnahmen bereits für einige Stationen konkrete P+R-Ergänzungsmaßnahmen geplant oder in Umsetzung begriffen (z.B. Babenhausen) – diese werden im Rahmen des vorliegenden NVP nicht mehr berücksichtigt. Des Weiteren liegen Konzeptstudien für P+R-Plätze (ca. 2.000) an der B26 vor.

■ Tabelle 29: Maßnahmen und Prüfaufträge zur P+R-Situation an SPNV-Stationen

SPNV-Station und wichtige Straßenbahnhalttestellen	Analyse	Handlungskonzept		
	Auslastung (%)	Bemerkung	Maßnahme (M)	Prüfauftrag (P)
Alsbach Hähnlein-Alsbach	40			
Alsbach-Hähnlein-Alsbach Am Hinkelstein	88			
Babenhausen	108	zwischenzeitlich 80 Stellplätze ergänzt		
Babenhausen Langstadt	25			
Babenhausen-Hergershausen	75	gemäß RegNVP: Modernisierung (P)		P
Bickenbach	91	Kapazität prüfen (P)		P
Darmstadt Hauptbahnhof (Parkhaus)	80			
Darmstadt Hauptbahnhof (West)	92			
Darmstadt Nordbahnhof (Frankfurter Str.)	90			
Darmstadt Nordbahnhof (Am Nordbf.)	70			
Darmstadt Ostbahnhof (Schwarzwaldring)	97	Linienbündelungs-Konzept		
Darmstadt Ostbahnhof (Erbacher Str.)	106	Mobilitätsstation B 26	vgl. links	Konzept
Darmstadt Ostbahnhof (Wolfskehistr.)	56	(enthält 2.000 P+R-Plätze)		
Darmstadt-Arheilgen	91	gemäß RegNVP: Steuernde Maßnahmen (P)		P
Darmstadt-Arheilgen Dreieichweg	68			
Darmstadt-Kranichstein	30	kein P+R vorh., RegNVP: Basisangebot (P)		P
Darmstadt-Wixhausen	76			
Dieburg	105	Überlauf zu anderer Parkangeboten	50	
Eppertshausen	33			
Erzhausen (Industriestraße)	50			
Erzhausen (Ostendstraße)	85			
Griesheim Bar-le-Duc ²	100	Konzept Griesheim West (60 Plätze gepl.)	60	Konzept
Groß-Umstadt Klein-Umstadt	58			
Groß-Umstadt Mitte (Ost)	90	GVFG-Antrag vorh. (95 Plätze geplant)	95	
Groß-Umstadt Mitte (West)	59			
Groß-Umstadt Wiebelsbach	101	Umbau Bahnhofsumfeld geplant	60	
Messel	56			
Mühltal	86	kein P+R vorh., RegNVP: Basisangebot (P)	50	
Münster (b. Dieburg)	48			
Münster-Altheim	90	Kapazität prüfen (P)		P
Ober-Ramstadt	95	Kapazität prüfen (P)		P
Pfungstadt Bahnhof	48			
Reinheim (Odw.) ¹	47			
Weiterstadt	62			
			315	6 x P

Quelle: ¹Auskunft DADINA Herr Kosub, ²eigene Erhebung, ivm (2014) sofern nicht anders angegeben

Unter der Voraussetzung eines gezielten Ausbaus der P+R-Situation ergibt sich an den SPNV-Stationen der Stadt Darmstadt und des Landkreises ein ganz konkreter Erweiterungsbedarf von ca. 320 P+R-Plätzen. Darüber hinaus bestehen Prüfaufträge im Zusammenhang mit aktuellen Konzepten, der Kapazitätsentwicklung und aus dem RegNVP (Erstellung eines Basisangebotes, Steuerung, Modernisierung).

Einige P+R-Anlagen sind bereits eingebunden im Mobilitätsstationen-Konzept der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der HEAG mobilo (z. B. Alsbach Am Hinkelstein), weitere befinden sich zurzeit in einem frühen Planungsstadium (z. B. an der B26). Hierbei sollte auch die Schnittstellen zur Elektromobilität mitgedacht und die größeren P+R-Anlagen künftig mit Ladesäulen im Rahmen der gegebenen Finanzierungsmöglichkeiten versehen werden.

Hinweise für die Umsetzung

- **Städtebauliche Einbindung:** Mehrere dezentrale Anlagen z. B. an den verschiedenen Stationszugängen sind aus Gründen der Umfeldverträglichkeit einer einzigen großen Anlage vorzuziehen.
- **Flächensicherung:** P+R-Anlagen haben einen erheblichen Platzbedarf, den es bei der Konzeptionierung frühzeitig zu berücksichtigen und in den entsprechenden Plänen zu sichern gilt (B-Plan, Regionalplan/Regionaler Flächennutzungsplan). Ideal ist eine in kommunaler Hand befindliche Fläche, ansonsten sind Gestattungsvertrag mit dem Flächeneigner zu schließen.
- **Flächenausweisung (Beschilderung P+R):** Die vorhandenen Parkflächen an den intermodalen Verknüpfungspunkten sollten explizit als P+R-Flächen ausgewiesen werden, um Fremdnutzung vorzubeugen und für eine bessere Wahrnehmung des intermodalen Angebotes zu sorgen.
- **Fördermöglichkeiten:** Für die Einrichtung/Erweiterung von P+R-Anlagen können Fördergelder u.a. aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) in Anspruch genommen werden.

P+R-M-1	Park + Ride
<p>Hintergrund: Wohnortnahe P+R-Angebote im Umland befördern den Anteil an intermodal zurück gelegten Wegen und erhöhen den ÖPNV-Anteil innerhalb der Wegekette. Ihre Kapazität sollte ausreichend bemessen sein, um Parkdruck auf umliegende Wohngebiete zu vermeiden.</p>	
<p>Planungsansatz:</p> <p>Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ gezielte Erweiterung vorhandener P+R-Anlagen im Umland und am Stadtrand Darmstadts, insbesondere in Mühlthal und Wiebelsbach <p>Ergänzende Prüfaufträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Umsetzung bereits bestehender P+R-Ausbau- bzw. Erweiterungsvorschläge prüfen: <ul style="list-style-type: none"> - in Darmstadt: Ostbahnhof/Mobilitätsstation B26 - im Landkreis: Griesheim (Westeingang), Wiebelsbach (barrierefreier Umbau) ■ Weitere Kapazitätsbeobachtung bei Stationen mit hoher Auslastung v.a. Bickenbach, DA-Arheilgen, Ober-Ramstadt ■ Bei hoher Auslastung vorhandener Anlagen, Alternativen zum P+R-Ausbau prüfen: <ul style="list-style-type: none"> - Bewirtschaftung von P+R-Anlagen - Modernisierung/Erweiterung von B+R-Anlagen anstatt P+R-Erweiterung (viele P+R-Kunden stammen aus dem Nahbereich und könnten auch das Rad zur Station nutzen) - Modifikation des Bus-Zubringers ■ Ladesäulen für E-Fahrzeuge errichten 	
<p>Verkehrliche Bewertung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ P+R-Angebote erhöhen den Einzugsbereich von ÖPNV-Linien und ermöglichen intermodale Wegekette. ■ Kleinere, dezentrale P+R-Anlagen sind aus Gründen der städtebaulichen Integration den Großanlagen vorzuziehen. 	
<p>Wirtschaftliche Bewertung:</p>	

9 Wirkung und Bewertung

9.1 Betriebskostenabschätzung

Analog zur Vorgehensweise im Nahverkehrsplan 2011 – 2016 wird zur Abschätzung der wirtschaftlichen Wirkung des Maßnahmenkonzepts eine Abschätzung der Kosten und Erlöse auf der Grundlage der Veränderung der Fahrleistungen mit Durchschnittskostensätzen vorgenommen. Hierzu erfolgt eine Differenzierung nach den Betriebsformen.

Folgende Kostensätze werden dabei angesetzt:

- Straßenbahnverkehr: 7,00 Euro/km³⁴
- Busverkehr: 3,10 Euro/km
- Bedarfsgesteuerter Verkehr, konventioneller bedarfsgesteuerter Verkehr (AST): 1,50 Euro/km

Entsprechend sind die für die Angebotskonzeption ermittelten Kosten nur als Richtwerte zu verstehen und stellen keine Preise dar, die durch die Verkehrsunternehmen im Detail kalkuliert wurden. Leistungen in der Hauptverkehrszeit sind in der Regel mit deutlich höheren Kosten verbunden als Leistungen in den Schwachverkehrszeiten.

Folgende Leistungsveränderungen sind mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen verbunden (eine Abschätzung der Leistungsveränderung der dargestellten Prüfaufträge und Untersuchungsprojekte ist erst nach Durchführung weiterer Detailbetrachtungen möglich):

■ **Tabelle 30: Leistungsveränderung Maßnahmen³⁵**

		Jahr 2015	Jahr 2024	Entwicklung
Straßenbahn	Stadt und Landkreis	3.000.000 km	+ 600.000 km	+20 %
Bus	Stadt Darmstadt	4.500.000 km	+ 110.000 km	+ 2,4 %
	Landkreis Darmstadt-Dieburg	4.300.000 km	+380.000 km	+ 8,84%
Summe		11.800.000 km	1.090.000 km	+9,24 %

Folgende Kostenentwicklung wird mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen abgeschätzt (eine Abschätzung der Kostenentwicklung der dargestellten Prüfaufträge und Untersuchungsprojekte ist erst nach Durchführung weiterer Detailbetrachtungen möglich):

³⁴ Zwischen Besteller und Ersteller sind für Leistungsänderungen im Straßenbahnverkehr spezifische Kalkulationsverfahren vereinbart. Der angegebene Kilometerkostensatz stellt einen Durchschnittswert vergangener Leistungsbestellungen dar und wird als pauschaler Wert für die Ermittlung der Betriebskosten angesetzt.

³⁵ Seit dem Jahr 2015 wurden einige Maßnahmen umgesetzt, die zu einem höheren jährlichen Leistungsvolumen führen. Aufgrund des noch ausstehenden Rechnungsschlusses können keine aktuelleren Werte beschrieben werden. Diese seit 2015 umgesetzten Maßnahmen sind somit ebenfalls nicht in der Spalte „Jahr 2024“ enthalten, sodass im Ergebnis in der Spalte „Entwicklung“ die Mehrleistung der in diesem Nahverkehrsplan beschriebenen Maßnahmen dargestellt wird.

■ **Tabelle 31: Kostenschätzung Angebotsmaßnahmen ÖPNV**

Nr.	Maßnahme	Anfallende jährliche Kosten in Euro im Gebiet ...	
		... des Landkreises Darmstadt-Dieburg	... der Stadt Darmstadt
DA-M-1	Verlängerung der Linie 2	keine	370.000
DA-M-2	Verlängerung der Linie 3	keine	450.000
DA-M-3	Linienkonzept Straßenbahn beinhaltet: Änderungen der Linienwege ³⁶ Ausweitung des Bedienungszeitraums Verdichtungen des Bedienungsangebots Stabilisierung der Fahrzeitprofile	1.742.000	4.958.000
DA-M-5	Taktverdichtung Linie H	keine	670.000
DA-M-6	Verlängerung Linie K bis Heimstättensiedlung in der Hauptnachfragezeit	keine	210.000
DA-M-7	Durchbindung Linie F/U	40.000	keine
LK-M-1	Neukonzeption Busangebot Weiterstadt	150.000	73.000
LK-M-4	Neukonzeption Busangebot im Bereich Pfungstadt / Mühlthal	267.000	keine
LK-M-5	Einrichtung einer Tangentialverbindung Ober-Ramstadt - Seeheim-Jugenheim	465.000	keine
Zwischensumme		2.664.000	6.731.000
Summe		9.395.000	

Auch durch veränderte Anforderungen in der Fahrzeugausstattung ist mit einer Steigerung von Kosten zu rechnen, die auf Seiten der Verkehrsunternehmen entstehen und in die Kalkulation der Verkehrsleistung integriert werden. Beispielsweise verursacht die Ausrüstung der Fahrzeuge mit W-LAN Investitionskosten von ca. 2.500 Euro pro Fahrzeug.

9.2 Nachfrageprognose

Für die Ermittlung der Nachfrageprognose werden als Grundlagendaten die RMV-Erhebung (Stand 2015), Einwohnerprognosen, SrV-Auswertungen (Stand 2013) sowie allgemeine Trends der Mobilitätsentwicklung herangezogen. Aufgrund fehlender Vergleichsgrößen und der nur großräumig vorliegenden Nachfragewerte können für die Bewertung des Angebotskonzeptes keine Detailaussagen zu einzelnen Linien getroffen werden. Im Folgenden werden daher lediglich globale Aussagen für den Untersuchungsraum vorgenommen.

- In Darmstadt und den angrenzenden Gemeinden werden die Bevölkerung und damit auch die Verkehrsnachfrage weiter wachsen (Bevölkerungswachstum bis zum Jahr 2030 in der Stadt Darmstadt um rund sieben Prozent, im Landkreis Darmstadt-Dieburg bis zum Jahr 2030 um ca. drei Prozent).
- Zwischen 2009 und 2015 stieg die Nutzung der **lokalen** ÖPNV-Angebote im Bereich der Stadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt-Dieburg von rund ca. 44,1 Mio. Fahrgästen auf ca. 60,2 Mio. Fahrgästen pro Jahr, dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von rund 6,4 %.
- Der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs liegt in der Stadt Darmstadt bei 17 Prozent (Stand 2013, vgl. Kapitel 4.8).

³⁶ Ohne Verlängerung Linie 3

- Die gesellschaftliche Rolle des eigenen Pkws hat eine schwächer werdende Bedeutung, wodurch gleichwohl öffentliche Mobilitätsangebote (ÖPNV, Bikesharing, Carsharing, intermodale Verknüpfung) in ihrer Bedeutung gestärkt werden.
- Im Allgemeinen wird eine Erhöhung der Personenverkehrsleistung in Deutschland prognostiziert, dabei bleibt der Modal-Split-Anteil etwa gleichbleibend.

Unter Berücksichtigung der benannten Punkte (siehe auch Kapitel 5.7) ist mit Umsetzung des Angebotskonzepts und den damit einhergehenden Verbesserungen des ÖPNV-Angebots in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg somit von einer Steigerung der ÖPNV-Nachfrage in den kommenden Jahren von rund 3-4 % pro Jahr (ca. 1,8 Mio. -2,4 Mio. Fahrgäste pro Jahr) auszugehen.

9.3 Erlösabschätzung

Die prognostizierten Veränderungen der Fahrgastnachfrage führen bei Zugrundelegung pauschaler Erlös- werte von 0,65 Euro je Fahrgast zu Einnahmesteigerungen von 1,2-1,6 Mio. Euro pro Jahr.

9.4 Investitionen

Die in der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg geplanten Infrastrukturprojekte im Fort- schreibungszeitraum bis 2024 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Bei Kenntnisstand sind hier die zu erwartenden Kosten beigefügt.

■ **Tabelle 32: Infrastrukturkosten**

Stadt/Gemeinde	Beschreibung der Maßnahme	Kosten in Euro ³⁷
Darmstadt	Einrichtung von Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnhaltestelle Marienplatz • Bushaltestelle Exerzierplatz 	pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Haltestellenposi- tion Bus, Straßenbahnhalte- stelle ca. 150.000 Euro ³⁸
Darmstadt-Dieburg	Einrichtung von Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> • Weiterstadt Hallenbad • Gewerbegebiet Ruckelshausen • Ober-Beerbach Schwimmbad • ... 	pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Haltestellenposi- tion
Groß-Umstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt Groß-Umstadt Wiebelsbach Bahnhof	N.N.
Mühlthal	Aufwertung Mühlthal Bahnhof	N.N.
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Ostbahnhof	N.N.
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Nordbahnhof	N.N.
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA Südbahnhof	N.N.

³⁷ Die angegebenen Kosten sind Gesamtkosten. Die von den Gebietskörperschaften tatsächlich zu tragenden Kosten liegen unter Berücksichtigung von Fördermitteln des Landes und des Bundes darunter. Die Kosten enthalten keine evtl. erforderlichen Umbaumaßnahmen im direkten Umfeld der Haltestelle, z. B. Anpassung der LSA, Anpassungen der Fahrbahn, Leitungsverlegungen, etc.

³⁸ Ohne evtl. erforderliche Umbaumaßnahmen im direkten Umfeld der Haltestelle, z. B. Anpassung der LSA, Anpassungen der Fahrbahn, Leitungsverlegungen, etc.

Stadt/Gemeinde	Beschreibung der Maßnahme	Kosten in Euro ³⁷
Darmstadt	Aufwertung Verknüpfungspunkt Kranichstein Bahnhof	N.N.
Darmstadt, Darmstadt-Dieburg	Einrichtung weiterer B+R-Stellplätze	je Stellplatz: überdacht ca. 500 Euro, nur Bügel ca. 100 Euro
Darmstadt, Darmstadt-Dieburg	Einrichtung weiterer P+R-Stellplätze	als Parkhaus ca. 10.000 Euro pro Stellplatz
Darmstadt, Darmstadt-Dieburg	Mobilitätsstationen	ab 10.000 Euro pro Mobilitätsstation
Groß-Umstadt	ZOB Groß-Umstadt	2,5 Mio. Euro Gesamtkosten, 2 Mio. Euro sind förderfähig, 1,1 Mio. Euro trägt das Land Hessen.
Darmstadt	Einrichtung Busbeschleunigung 2.0 (Optimierung, Erneuerung LSA-Beeinflussung)	Derzeit keine Kosten abschätzbar
Darmstadt	Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Bushaltestellen) (laufender Ausbau - mindestens 10 Haltestellen pro Jahr)	pauschaler Ansatz ca. 150.000 Euro pro Straßenbahnhaltestellenposition pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Bushaltestellenposition ³⁹ =Mischkalkulation ca. 1,2 Mio. Euro pro Jahr (förderfähig mit ca. 75 %)
LK Darmstadt-Dieburg	Erstellung eines Prioritätenkatalogs zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Bushaltestellen) (laufender Ausbau – mindestens 30 Haltestellen pro Jahr)	pauschaler Ansatz ca. 40.000 Euro pro Haltestellenposition = ca. 2,4 Mio. Euro pro Jahr (förderfähig mit ca. 75 %)

³⁹ Ohne evtl. erforderliche Umbaumaßnahmen im direkten Umfeld der Haltestelle, z. B. Anpassung der LSA, Anpassungen der Fahrbahn, Leitungsverlegungen, etc.

Anhang – Umsetzungsbilanz des NVP 2011-2016

Stand März 2018 / Überarbeitung April 2019

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
ÖPNV							
M1	Verbesserung der Erschließung und Bedienung in Braunschardt durch neue Haltestelle „Sportplatz“		X				
M2	Verbesserung der Erschließung Industriegebiet Dieburg durch neue Haltestelle für Linien 674/679	Haltestelle „Gewerbestraße“ für bestehende Linien 674 und 679 neu eingerichtet, außerdem durch direkte Erschließung durch neue Linie MD seit April 2018.	X				
M3	Verbesserung der Erschließung Alsbach Südost durch neue Haltestelle Linie 669	Haltestelle „Im Gehren“ eingerichtet	X				
M4	Verbesserung der Verknüpfung der Linie K62 mit der Riedbahn in Goddelau (nach Abstimmung mit LNO GG)	Busse halten jeweils 13 Minuten vor Eintreffen der S-Bahn in Riedstadt-Goddelau Bahnhof	X				
M5	Verbesserung der Verbindung Groß-Zimmern – Groß-Umstadt Krankenhaus durch Verbesserung Anschlussbindungen und Ruf taxi-Angebot am Wochenende			X		Verbindung weiterhin nur durch mehrfaches Umsteigen. Am Wochenende keine Verbindung	ja
M6	Neuordnung des AST-Verkehres K48 in Seeheim-Jugenheim unter Berücksichtigung Linie K50	K48 und K50 wurden aufeinander abgestimmt	X				
M7	Einführung/Ausweitung Ruf taxi-Angebot in			X		Linienverkehr teilweise ausgebaut; wird nicht	nein

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
	SVZ auf den Linien K53/K54, K55/K57 und K64 im Landkreis Darmstadt-Dieburg					weiterverfolgt.	
M8	Einführung neue Linie G Arheilgen – Wixhausen – GSI im Halbstundentakt		x				-
M9	Verlängerung Linie R bis Gewerbegebiet Arheilgen-West über S-Bahnhof Arheilgen Westseite			x		Mehrkosten nicht im Verhältnis zur erwartbaren Fahrgastnachfrage	nein
M10	Verlängerung der Betriebszeiten auf der Linie 4 montags bis freitags um ca. eine Stunde	Letzte Reguläre Bahn fährt 30 Minuten später als zuvor	x				-
M11	Verdichtung des Fahrtenangebotes auf der Linie 681			x		Diskussionsthema bei der Abstimmung zur Neuausschreibung des regionalen Linienbündels	nein
M12	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Linienbündel Weiterstadt (Linien 5513, 5515)	5513 enger getaktet zeitweise Durchbindung mit Linie KU bis TU-Lichtwiese/Mensa	x				-
M13	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Linienbündel Groß-Umstadt (Linien K64, K67, K68, K69, K70)	K64 nur noch bis Schloss K67 mit geänderter Linienführung K68 mit geänderter Linienführung nach Dieburg Bf. K69 neu eingeführt K70 nur noch ab Altheim	x				-
M14	Neuordnung Busangebot nach Inbetriebnahme der Schienenstrecke Pfungstadt – Darmstadt	Neue Linien PE und PG mit Anschluss an Bahnhof Pfungstadt	x				-

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
M15	Erschließung des Weltnaturerbes Grube Messel mit Linie U	Wegfall der Linie PS Geänderte Linienführung der Linie U und zusätzliche Haltestellen an der Grube Messel;	x			Durchbindung Linien F und U ist in Planung bzw. Umsetzung 2018	-
M16	Verbesserung einzelner Umsteigeverbindungen am Ostbahnhof in Darmstadt morgens bzw. abends von und zu den Zügen der Odenwaldbahn				x	Zu detailliert für NVP, Optimierung von Anschlüssen durch mögliche Fahrplanänderungen beim Bus können im Rahmen der Fahrplanwechsel geprüft werden.	nein
M17	Schaffung einer Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Straßenbahn bei der Linie 45 bei nach Darmstadt durchgebundenen Fahrten (in Abstimmung mit LNO GG)	Umsteigemöglichkeit (mit Wartezeit) am Luisenplatz	x				-
M18	Einrichtung einer neuen tangentialen Busverbindung: DA-Wixhausen – Gräfenhausen (mit Anschluss nach Weiterstadt)			x			nein
M19	Anbindung Pfarrtanne in Alsbach-Hähnlein mit Linie K 50	„In der Pfarrtanne“ durch Linie K51 angebunden	x				-
M20	Einrichtung zusätzlicher Fahrtmöglichkeiten auf der Linie 6 in der Mittagszeit zwischen Alsbach und Frankenstein	Weiterhin T30 in der Mittagszeit		x		Wird geprüft	ja
P1	Prüfung der Verbesserung der Verknüpfung in Groß-Zimmern durch Veränderung von Haltestellen und/oder Linienwegen				x		nein
P2	Verbesserung der Erschließung Reinheim Südwest mit bedarfsgesteuertem Angebot			x		Wird nicht weiterverfolgt, Bedarf müsste ggf. von der Stadt benannt werden.	nein

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
P3	Verbesserung der Erschließung Erzhausen Südost mit bedarfsgesteuertem Angebot			x		Wird nicht weiterverfolgt, Bedarf müsste ggf. von der Gemeinde benannt werden.	nein
P4	Verbesserung der Erschließung westlicher Ortsrand Erzhausen und Freizeitanlage „Die Sauna“ mit bedarfsgesteuertem Angebot			x		Wird nicht weiterverfolgt, Bedarf müsste ggf. von der Gemeinde benannt werden.	nein
P5	Verbesserung der Erschließung in Altheim und Münster durch Ausweitung der Bedienung auf SVZ und Wochenende				x	Bedienung in Münster wurde durch Ausweitung Linie 679 und durch neue Linie MD (ab 9.4.2018) verbessert; wird nicht weiterverfolgt.	nein
P6	Verdichtung des Fahrtenangebotes in der Stadt Darmstadt auf der Linie A in TVZ und SVZ		x			Umgesetzt im Sommer 2017	-
P7	Behebung von Erschließungsdefiziten in der Stadt Darmstadt, Einführung von Ruf taxi-Angeboten z.B. auf den Stadtteilbuslinien A, AH und EB in der SVZ (Bereiche Arheilgen, Eberstadt), Buslinien K in der SVZ (Bereich Am Kavalleriesand)			x		Linie A: Fahrten sonntags ab Sommer 2017, siehe P6	nein
P8	Erschließung Edelsteinviertel und Hofgut Oberfeld		x			Erschließung verbessert; Zwei neue Haltestellen „Rosenhöhe“ und „Hofgut Oberfeld“	-
P9	Schaffung einer tangentialen Busverbindung im östlichen Stadtgebiet Darmstadts (Korridor Lichtwiese – Mathildenhöhe – Waldspirale), sofern Möglichkeiten zur Fahrzeitstabilisierung vorhanden sind			x		Wird nicht weiterverfolgt; Möglichkeiten zur Fahrzeitstabilisierung nicht vorhanden	nein

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
	(- Wiesbaden)						
U11	Linie S3: Langfristig Schaffung der erforderlichen Infrastruktur für einen 15'-Takt zwischen Langen und Darmstadt		x				ja
U12	Überprüfung des Neubaus eines S-Bahn-Haltepunkts Darmstadt Merck	Nicht mehr relevant, DA-Nord wird aufgewertet		x			nein
U13	Neubau eines Schienen-Haltepunkts Babenhausen-Harreshausen			x		Wird nicht weiterverfolgt.	nein
ÖPNV-Infrastruktur und Betriebsabwicklung							
M21	Aufwertung Verknüpfungspunkt Griesheim Platz Bar-le-Duc	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Straßenbahn und Bus	x				-
M22	Aufwertung Verknüpfungspunkt Babenhausen Bahnhof	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Bahn und Bus	x				-
M23	Aufwertung Verknüpfungspunkt Reinheim Bahnhof	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Bahn und Bus	x				-
M24	Erstellung eines Prioritätenkatalogs zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Landkreis Darmstadt-Dieburg	Maßnahmen zur sukzessiven Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	x				-
M25	Aufwertung Verknüpfungspunkt Willy-Brandt-Platz	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Straßenbahn und Bus und Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität			x	Fertigstellung für Ende 2022 geplant	nein
M26	Aufwertung Verknüpfungspunkt Luisenplatz	Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Straßenbahn und Bus und Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität			x	DFI-Anzeigen ausgetauscht; Neue Wartehallen geplant;	nein

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufreife im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
M27	Aufwertung Verknüpfungspunkt DA-Eberstadt Bahnhof	Haltsqualität Verbesserte Umsteigebedingungen zwischen Bahn und Bus			X	kein Bedarf an höherer Sicherheit Im Bau, Fertigstellung für Ende 2018 geplant	nein
M28	Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Bushaltestellen) (laufender Ausbau)	Maßnahmen zur sukzessiven Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste			X	Laufender Prozess	ja
M29	Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet Darmstadt (Straßenbahnhaltestellen) (laufender Ausbau)	Maßnahmen zur sukzessiven Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste			X	Laufender Prozess	ja
M30	Einrichtung Busbeschleunigung auf der B449 Mühlthal – Darmstadt Böllenfalltor	Reduzierung der Fahrzeiten für Fahrgäste Richtung Darmstadt		X			ja
M31	Ermöglichen von Busbegegnungen in der Bismarckstraße in Darmstadt	Verbesserung des Betriebsablaufs und Verkürzung der Fahrzeiten			X	Teilweise umgesetzt, bis 2022 komplett umzusetzen	nein
M32	Verbesserung des Straßenzustands auf ÖPNV-Trassen.	Störungsfreier Betriebsablauf für Straßenbahnen und Busse, Verbesserung der Fahrzeiten			X	Laufender Prozess (siehe z.B. Landgraf-Georg-Straße)	nein
M33	Durchführung Betriebsversuch Vorneinstieg/Fahrgastflussprinzip	Verbesserung der Einnahmewirksamkeit durch Kontrolle der Fahrkarten durch das Fahrpersonal, Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Fahrgäste unter besonderer Berücksichtigung des möglichen Zielkonflikts mit Beschleunigungsmaßnahmen.	X			Umgesetzt ab 20 Uhr (2015)	-
M34	Aufbau/Ausbau der netzweiten automati-	Verbesserung der Umsteigebedin-			X	Laufender Prozess	ja

Nr.	Maßnahme	Bemerkung	umgesetzt			Begründung und Anmerkungen	Aufgreifen im 3. NVP?
			Ja	Nein	z. T.		
Maßnahmen mit Angebotsänderung							
	schen Anschlusssicherung	gungen und der Verlässlichkeit des Fahrplans					
M35	Trassensicherung für Straßenbahntrasse Darmstadt – Weiterstadt	Erhalt der notwendigen Trasse für eine künftige Straßenbahnstrecke	x			Trasse auf Darmstädter Gemarkung gesichert Aktualisierung Planung Straßenbahn nach Weiterstadt; Planung BRT-System wenn Straßenbahn nicht umgesetzt wird.	ja
M36	Trassensicherung für Bahntrasse Darmstadt Ost – Roßdorf – Groß Zimmern	Erhalt der notwendigen Trasse für eine künftige Streckenreaktivierung.	x				-
M37	Umbau Bushaltestelle und P+R-Platz L3114 Dieburg	Verbesserung der Park+Ride-Situation und des Zugangs zum ÖPNV	x				-
M38	Sofortmaßnahmen für die Bahn-Bus-Umsteigewege in DA Ostbahnhof	Verbesserung der Wegesituation im Vorgriff auf eine umfassende Aufwertung (siehe Maßnahme P18)			x		-
M39	Sofortmaßnahmen für die Bahn-Bus-Strab-Umsteigewege in DA-Kranichstein	Verbesserung der Wegesituation im Vorgriff auf eine umfassende Aufwertung (siehe Maßnahme P22)		x			ja
P13	Aufwertung Verknüpfungspunkt Groß-Umstadt Wiebelsbach Bahnhof			x		Maßnahme weiter aufnehmen.	ja
P14	Aufwertung Verknüpfungspunkt Mühlthal Bahnhof				x		ja
P15	Aufwertung Verknüpfungspunkt Weiterstadt Bahnhof; Prüfung einer Verbesserung der Verknüpfungssituation am Bahnhof Weiterstadt durch Verlegung des Bahn-	Bahnhof Weiterstadt wird ausgebaut, Verlegung nicht mehr weiter zu verfolgen			x		nein

XXX

Vorlage an

Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr für die Sitzung am

Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am
--

Konzept "Wilder Müll"

Beschlussvorschlag:

Den folgenden Maßnahmen zur Reduzierung der Müllablagerungen auf öffentlichen Flächen in Weiterstadt wird zugestimmt:

1. Die unter Ziffer 1 genannten Maßnahmen zur Verbesserung der Standorte, an denen wilder Müll abgelagert wird.
2. Die Erweiterung der Personalkapazitäten im Ordnungsamt zur besseren Kontrolle und Durchsetzung der Regelungen der Straßenreinigungssatzung (Ziffer 2), der Kontrolle der landwirtschaftlichen Saisonkräfte (Ziffer 7), der Kontrolle der Plakatierungen (Ziff. 6), Verfolgung der Verunreinigungen durch Hundekot (Ziffer 3).
3. Die Erweiterung der Pflegeaufträge für Grünflächen (Ziffer 2 a.E.).

Sachverhalt:

Aufgrund des Stadtverordnetenbeschlusses vom 24. Mai 2018 (Drucksache 10/0473) wurden der Magistrat und die Verwaltung beauftragt, ein Konzept mit gezielten Maßnahmen zu erarbeiten, um die Ablagerung von wildem Müll und die Verschmutzung der Innenstadt mit Abfällen zu vermindern. In dem Konzept soll die Müllsituation in Weiterstadt analysiert werden und konkrete Maßnahmen vorgeschlagen werden. Das Konzept ist mit dem Bauhof und Fachbereich III (Umweltamt) abgestimmt. Es wird in Form einer Power-Point Präsentation im Ausschuss vorgestellt. Diese ist als Anlage der Drucksache beigelegt.

Die folgenden Maßnahmen werden vorgeschlagen:

1. Wilde Müllablagerungen in Wald und Flur

Steinrodsee: Parkplatz am Anglerpark übersichtlicher gestalten. Nach Abstimmung mit Pächtern ggf. Parkplatz verkleinern (evtl. durch Sicherung des hinteren Bereiches mit Schranken). Zeitrahmen: Bis Ende 2019.

Alte Gräfenhäuser Straße: Versetzung von Schranken in Richtung der Straße, um den Zugang für Müllsünder zu erschweren und die Übersichtlichkeit zu erhöhen. Außerdem Montage eines Holzzauns am Ende der Straße als Zugangssperre. Abstimmung mit HessenForst erforderlich. Zeitrahmen: Ende 2019

Triftweg: Einen besser einsehbaren Standort für die Glas- und Altkleidercontainer prüfen und Containerstandort verlegen.

Schulung der Bauhofmitarbeiter zur Sondermüllbeseitigung sowie Anschaffung eines Gefahrostoffbehälters.

Kosten: Die Kosten für diese Maßnahmen betragen ca. **20.000,00 EUR**. Zusätzlich entsteht **Personalaufwand** beim Bauhof für die Durchführung der Maßnahmen.

2. Littering: Kleinmüll auf Straßen, Gehwegen und öffentlichen Flächen

Straßenreinigungssatzung: Aufklärung, bessere Kontrolle und Durchsetzung der Straßenreinigungssatzung im gesamten Stadtgebiet durch das Ordnungsamt. Anschreiben von Gewerbeunternehmen und Privatpersonen. Information über Straßenreinigung, Gehwegreinigung (in den Gewerbegebieten), ggf. Androhung und Umsetzung von Ersatzvornahmen und Bußgeldern bei Zuwiderhandlungen durch das Ordnungsamt/Stadtpolizei.

Denkbar wäre außerdem eine zusätzliche Reinigung von Gehwegen in zentralen und besonders belasteten Bereichen durch den Bauhof. Aufgrund der Ungleichbehandlung der Anwohner würde dies möglicherweise auch zu Widersprüchen in der Bürgerschaft führen. Eine gebührenpflichtige Reinigung durch den Bauhof setzt eine Anpassung der Straßenreinigungssatzung (Benutzungszwang und Gebührenfestlegung) voraus. Eine solche Erweiterung der Straßenreinigung durch den Bauhof würde zusätzlichen Aufwand (Personal und technisches Gerät) bedeuten. Aus den genannten Gründen wird von Seiten der Verwaltung von dieser Maßnahme abgeraten.

Grünflächenpflege: Zur Beseitigung von Kleinmüll in Baumscheiben, Beeten und städtischen Grünflächen sollen dort, wo Dritte für die Grünflächenpflege zuständig sind, die Pflegeaufträge um Reinigungsleistungen erweitert werden.

Kosten: Für die Umsetzung der Maßnahmen ist die Schaffung von **Personalkapazitäten im Ordnungsamt/Stadtpolizei** erforderlich (siehe dazu unten Ziff. 8). Die Kosten für die Erweiterung der Pflegeaufträge betragen ca. **20.000,00 EUR**.

3. Verunreinigungen durch Hundekot

Zusätzliche Kontrollen der Einhaltung der GefahrenabwehrVO durch Außendienst (Stadtpolizei). Umsetzung der geplanten Beschilderung mit Festlegung der Mülleimerstandorte an 27 Standorten.

Kosten: Zusätzlicher Personalaufwand im Ordnungsamt/Stadtpolizei/Bauhof (siehe unten Ziff. 8).

4. Müll auf Containerstellplätzen

Keine zusätzlichen Maßnahmen vorgesehen.

5. Mülleimer im Stadtgebiet

Prüfung der Anforderungen aus der Bürgerschaft/Politik. Restriktive Handhabung von Anforderungen. Die Anzahl der Mülleimer und die Anforderungen an die Frequenz zur Leerung steigen. Jede Erhöhung der Anzahl und der Leerungsfrequenz der Mülleimer kann mit den vorhandenen Kapazitäten nicht bewältigt werden.

Kosten: Ggf. zusätzlicher Personalaufwand Bauhof.

6. Plakatwände

Regelmäßige Kontrolle der Plakatwände sowie Kontrolle der Beseitigung der im Stadtgebiet vorhandenen Plakate (Buswartehallen, Wahlplakate etc.). Kontrolle der Einhaltung der GefahrenabwehrVO durch Ordnungsamt/Stadtpolizei. Verursacher finden, informieren und ggf. Verhängung von Bußgeldern.

Kosten: Ggf. zusätzlicher Personalaufwand Ordnungsamt/Stadtpolizei (siehe unten Ziffer 8).

7. Landwirtschaft

Zusätzliche Kontrollen der Saisonkräfte während der Spargel- und Erdbeersaison durch höhere Präsenz der Stadtpolizei/Ordnungsamt.

Kosten: Zusätzlicher Personalaufwand Ordnungsamt/Stadtpolizei.

8. Personalkapazitäten

Aktuell sind beim **Bauhof 2,5 Personalstellen** für die Leerung der Müllkörbe, Reinigung der Containerstandorte, Einsammeln wilden Mülls etc. zuständig. Dies entspricht Personalaufwendungen in Höhe von **ca. 110.000,00 EUR**. Sollte eine Erweiterung der Tätigkeiten des Bauhofs beschlossen werden (z.B. häufigere Leerung der Mülleimer oder zusätzlich Straßenreinigung) ist eine Aufstockung des Personals erforderlich.

Beim **Ordnungsamt** sind (bei voller Besetzung, die aktuell nicht gewährleistet ist) **0,2 Personalstellen** für die Bearbeitung von Straßenreinigungs- und Müllangelegenheiten im Stellenplan enthalten. Dies entspricht Personalaufwendungen in Höhe von ca. **10.000,00 EUR**.

Zur Umsetzung der vorstehenden Maßnahmen (insbesondere Ziff. 2) wäre beim Ordnungsamt die Schaffung weiterer Personalkapazitäten für einen „**Müll-Manager**“ erforderlich. Personalkosten für eine volle Stelle würden ca. **62.000,00 EUR/a** betragen. Optimal wäre außerdem die Unterstützung der Stadtpolizei beim Außendienst, die ebenfalls nur bei Vollbesetzung zu gewährleisten ist (aktuell ist eine Stelle bei der Stadtpolizei nicht besetzt).

9. Kostenerstattung ZAW

Der Zweckverband ZAW erstattet den Kommunen im Landkreis Personal- und Sachkosten entsprechend den anfallenden Müllmengen pro Jahr und Einwohner. Die Stadt Weierstadt hat in 2018 eine **Kostenerstattung in Höhe von 130.000,00 EUR** erhalten.

Zur besseren Darstellung wurden die identifizierten Örtlichkeiten, an denen aus Sicht der Verwaltung besondere Probleme mit Müll bestehen, in dem als Anlage beigefügten Stadtplan aufgezeichnet.

Finanzierung:

Die Kosten für die unter Ziff. 1 genannten Maßnahmen betragen **20.000,00 EUR**.

Die Kosten für die Erweiterung der Pflegeaufträge für die Müllbeseitigung auf Grünflächen betragen ca. **20.000,00 EUR**.

Für die Schaffung von Personalkapazitäten im Ordnungsamt für einen „Müll-Manager“ würden Personalkosten in Höhe von **ca. 62.000,00 EUR/a** entstehen.

Der Sachverhalt wurde am 2. Juli 2019 im Magistrat beraten. Die Drucksache wird gemäß § 10 der Geschäftsordnung direkt dem Ausschuss vorgelegt.

Ralf Möller
Bürgermeister

Anlagen:

Stadtplan (1 Seite)

Konzept (Seiten)

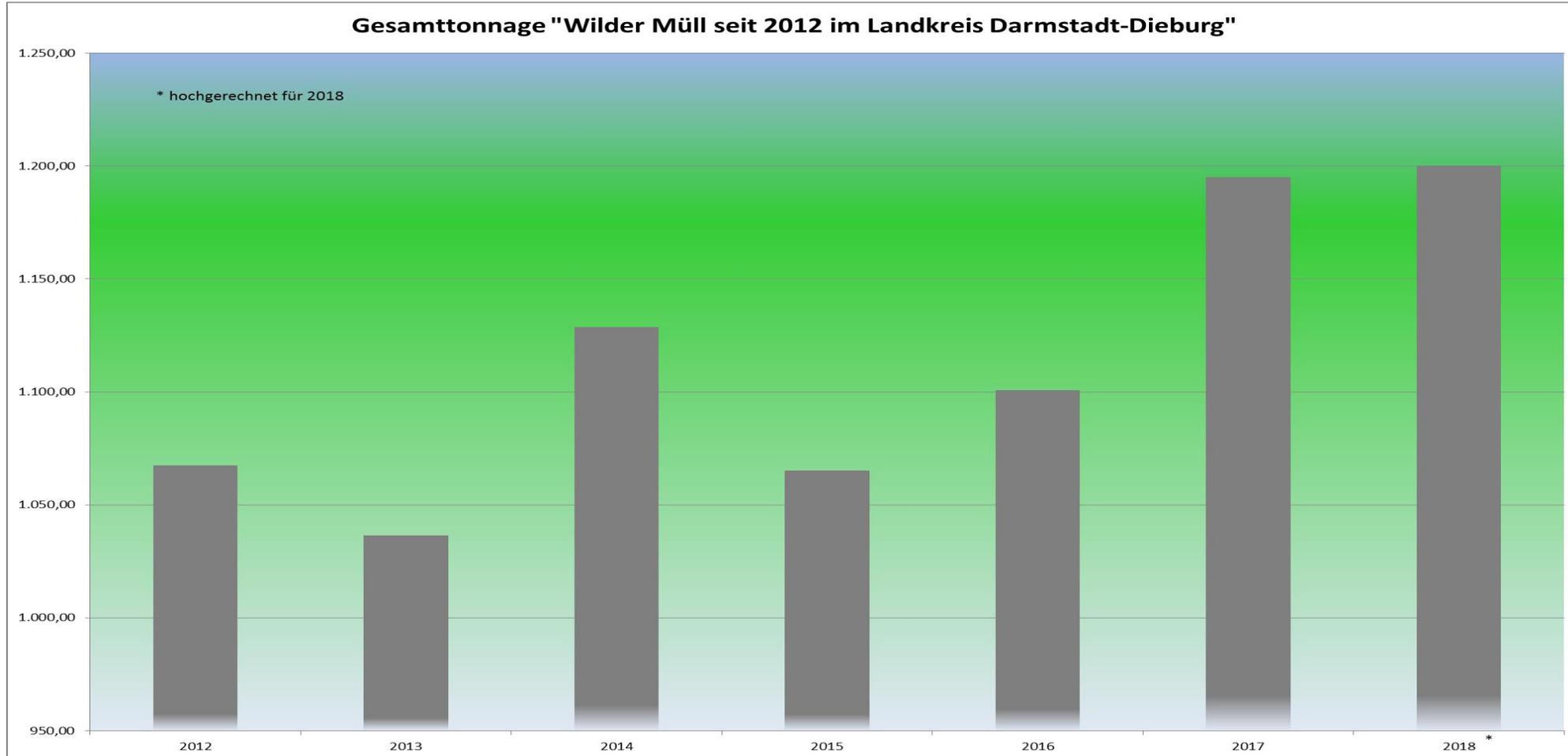
Müll auf öffentlichen Flächen in Weiterstadt



Müll auf öffentlichen Flächen in Weiterstadt

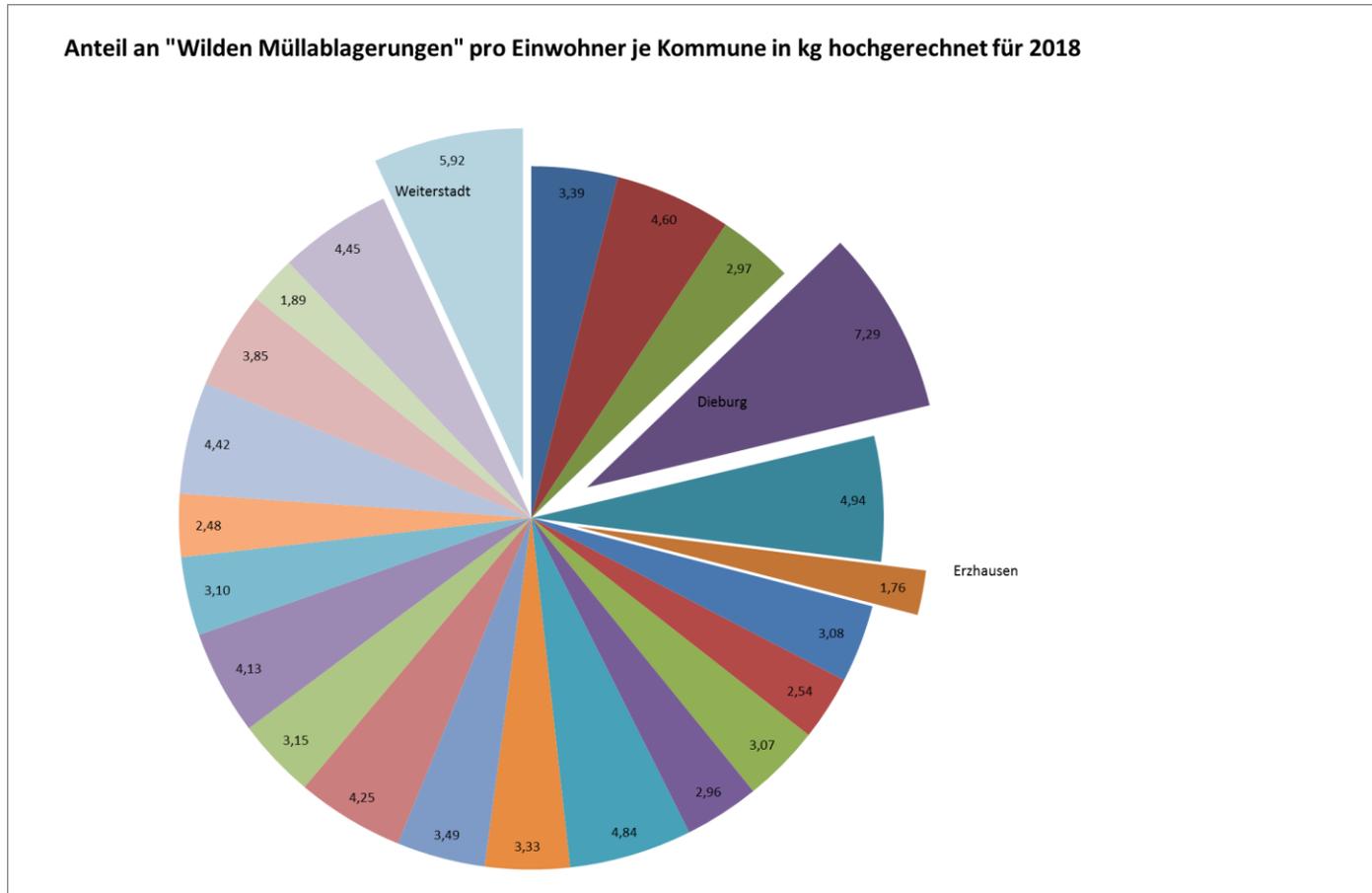
- I. Zahlen, Daten, Fakten vom ZAW**
- II. Grundsätzliche Maßnahmen**
- III. Müll-Hot-Spots in Weiterstadt**
 - 1. Wilde Müllablagerungen in Wald und Flur**
 - 2. Littering: Kleinmüll auf Straßen und Gehwegen**
 - 3. Hundekot**
 - 4. Müll auf Containerstellplätzen**
 - 5. Städtische Mülleimer**
 - 6. Plakatwände**
 - 7. Landwirtschaft**
- IV. Einzelmaßnahmen: Müllmanager, Mängelmelder-App, Geschirrverleih, Mehrwegbecher**

I. Zahlen, Daten, Fakten vom ZAW



I. Zahlen, Daten, Fakten vom ZAW

Anteil „Wilder Müll“ pro Einwohner im Verbandsgebiet der ZAW



Kostenerstattung ZAW

Der Zweckverband ZAW erstattet den Kommunen im Landkreis Personal- und Sachkosten entsprechend den anfallenden Müllmengen pro Jahr und Einwohner. Die Stadt Weiterstadt hat **im Jahr 2018 eine Kostenerstattung in Höhe von ca. 130.000,00 EUR erhalten.**

II. Grundsätzliche Maßnahmen

„Müll zieht Müll an“, d.h. die Hemmschwelle sinkt, wenn an einem Ort bereits Müll abgelagert wurde.

- ➔ Müllablagerungen werden schnellstmöglich beseitigt, um weitere Müllablagerungen zu vermeiden (z.B. an Stellplätzen für Glascontainer, Mülleimer-Standorten),
- ➔ Müllkörbe werden regelmäßig geleert, Frequenzen werden an den Bedarf angepasst (z.B. an den Hundewiesen),
- ➔ Kontrolle der Einhaltung der Straßenreinigungssatzung durch Stadtpolizei, Ordnungsamt.

II. Grundsätzliche Maßnahmen



Prävention: Aufklärung und Sensibilisierung der Bevölkerung, denn vielen fehlt das Unrechtsbewusstsein („...das macht doch jeder...“).

- ➔ Koordination der jährlichen „**Müllsammelaktion**“ in Weiterstadt durch das Ordnungsamt,
- ➔ Arbeit des **Präventionsrats** „Gemeinsam für ein sauberes Weiterstadt“ mit Banner und Aktionen,
- ➔ Ausschreibung von Wettbewerben (Kindergärten, **Schulen**) zum Thema Müll.

Aufgrund personeller Engpässe beim Ordnungsamt musste die **Müllsammelaktion 2019** vom Frühjahr auf den Herbst verschoben werden.

II. Grundsätzliche Maßnahmen

Prävention: Aufklärung und Sensibilisierung der Bevölkerung, denn vielen fehlt das Unrechtsbewusstsein („...das macht doch jeder...“).

- ➔ **Öffentlichkeitsarbeit** (z.B. 2017/2018 im Zusammenhang mit Verunreinigungen durch Hundekot),
- ➔ öffentliche Aufrufe für **Hinweise aus der Bevölkerung** bei Ablagerungen von wildem Müll, z.B. blauer Container Alte Gräfenhäuser Str.,
- ➔ Einstellung eines **dritten Stadtpolizisten** mit dem Schwerpunkt „Feldschütz“ in 2018; Stelle ist vakant und wird aktuell neu besetzt.

II. Grundsätzliche Maßnahmen

Personelle Kapazitäten:

- ➔ **2,5 Personalstellen beim Bauhof** für die Leerung der Müllkörbe, Einsammeln wilden Mülls und Reinigung der Containerstandorte; dies entspricht Personalaufwendungen von **110.000,00 EUR/a**. Zusätzlich fallen Kosten für technische Geräte, Verbrauchsmaterial etc. an.
- ➔ Beim Ordnungsamt sind (bei voller Besetzung des Stellenplans) **0,2 Personalstellen** für die Bearbeitung von Straßenreinigungs- und Müllangelegenheiten im Stellenplan enthalten. Dies entspricht Personalaufwendungen von **10.000,00 EUR**. Das Ordnungsamt wird im Rahmen des notwendigen Außendienstes bei Abfall- und Straßenreinigungsangelegenheiten vom **Umweltamt** und von der **Stadtpolizei** unterstützt.
- ➔ Dem Aufwand stehen **Erträge** im Rahmen der Kostenerstattung durch ZAW (z.B. **130.000,00 EUR für 2018**) gegenüber.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

1. Wilde Müllablagerungen in Wald und Flur

Definition

Von „Wilden Müllablagerungen“ spricht man in aller Regel, wenn jemand größere Gegenstände, ganze Wohnungseinrichtungen, Bauschutt oder dergleichen in Wald und Flur sowie auf öffentlichen Flächen (Parkplätzen, Altglas-Containerstandorten etc.) ablagert.



Müll auf öffentlichen Flächen in Weiterstadt

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

1. Wilde Müllablagerungen in Wald und Flur:

Übliche Vorgehensweise

Wilde Müllablagerungen in Weiterstadt werden überwiegend am **Steinrodsee** (Parkplatz gegenüber dem Campingplatz), im **Triftweg**, an der **Alten Gräfenhäuser Straße** (neben der L3113) sowie an den **Löserbecken** festgestellt.

- Meldungen des Außendienstes und Bürgeranliegen zu Ablagerungen von wildem Müll werden vom **Ordnungsamt** entgegen genommen.
- Beseitigung wilder Müllablagerungen erfolgt grundsätzlich durch den **Bauhof**.
- Wenn die Person des Verursachers identifiziert werden kann, wird die Ablagerung mit **Bußgeldern** geahndet – der Nachweis ist oftmals schwer zu führen.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

1. Wilde Müllablagerungen in Wald und Flur

Zusätzliche Maßnahmen:

Steinrodsee: Ursache der häufigen Ablagerung von wildem Müll am Steinrodsee ist die Lage der Parkplätze. Diese sind insbesondere im hinteren Bereich wegen Bäumen und dichten Gehölzen nicht einsehbar. Es ist daher vorgesehen, den Parkplatz übersichtlicher zu gestalten bzw. den **Parkplatz zu verkleinern** (evtl durch Sicherung des hinteren Bereiches des Parkplatzes durch **Schranken**). Bei der Umsetzung ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Parkplätze vermietet ist. Eine **Beleuchtung** des Parkplatzes wurde geprüft, ist jedoch zu aufwändig. Ein Gestaltungsvorschlag kann durch FB III, die **Umgestaltung des Parkplatzes** kann durch den Bauhof erfolgen. Zeitrahmen: Ende 2019.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

1. Wilde Müllablagerungen in Wald und Flur

Zusätzliche Maßnahmen

Alte Gräfenhäuser Straße: dieser Ort ist für Fahrzeuge gut erreichbar und abseits gelegen und daher prädestiniert für Ablagerungen von Müll; hier ist bereits **2016** durch die Stadt eine **Schranke** versetzt worden, um die Befahrbarkeit und den Zugang zu erschweren. Durch diese Maßnahme wurde die Müllablagerungen deutlich reduziert. Es wird geprüft, ob auch im weiteren Verlauf der Straße eine Versetzung der Schranken in Richtung Straße (durch **Montage neuer Schranken**) erfolgen kann (Abstimmung mit Forstamt erforderlich). Zusätzlich kann am Ende der Straße eine Zugangssperre durch Montage eines **Holzzaunes** erfolgen. Montage der Schranken und des Zauns erfolgt durch Bauhof. Zeitrahmen: Ende 2019.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

1. Wilde Müllablagerungen in Wald und Flur

Zusätzliche Maßnahmen

Triftweg: Hier finden häufig Müllablagerungen an dem Standort der Glas- und Altkleidercontainer statt. Der Containerstandort ist für Müllablagerungen prädestiniert, da er durch Gehölze und Bäume einen guten Sichtschutz bietet. Es wäre zu prüfen, ob durch eine Versetzung der Container (analog des Glascontainerstandortes am Friedhof) an einen besser einsehbaren Standort eine Verbesserung der Situation zu erreichen ist. Zeitrahmen: bis Ende 2019

Löserbecken: Auch hier wird häufig wilder Müll abgelagert. Der Standort ist weit von der Straße entfernt und daher vor Blicken gut geschützt. Eine Durchfahrtsbeschränkung kommt wegen des landwirtschaftlichen Verkehrs nicht in Betracht. Andere Maßnahmen sind ebenfalls nicht ersichtlich.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

1. Wilde Müllablagerungen in Wald und Flur

Kosten der zusätzlichen Maßnahmen:

Steinrodsee: Finanzieller Aufwand für die Schranken nach Einschätzung Bauhof ca. **5.000,00 EUR**. Zusätzlich für die Maßnahmen **Personalaufwand Bauhof** für das Setzen der Schranken.

Alte Gräfenhäuser Straße: Kosten für drei neue stabile Schranken plus Holzzaun ca. **10.000,00 EUR** gesamt; zusätzlich **Personalaufwand Bauhof**.

Triftweg: ggf. Kosten für Herrichtung neuer Container-Standort (z.B. Vorbereitung, Pflasterung).

Kosten für **fachliche Schulung Bauhof** zur Sondermüllbeseitigung sowie Anschaffung eines Gefahrstoffbehälters **ca. 3.000,00 EUR**.

Einrichtung eines **Kundenkontos bei der HIM GmbH**, Hessische Industrie Müll, z.B. für Altölentsorgung.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

2. Littering: Kleinmüll

Definition

Als „Littering“ bezeichnet man das achtlose Wegwerfen von Zigarettenkippen, Papiertaschentüchern, Umverpackungen, Pappbechern und dergleichen.

- Kleinmüll auf den Straßen und Gehwegen in Weiterstadt kommt schwerpunktmäßig in den zentralen Bereichen der Stadtteile vor, insbesondere in der **Darmstädter Straße, Marktplatz, Roter Platz, Postplatz, Schlossplatz**. Aktuell werden diese zentralen Standorte vom Bauhof nur **sporadisch** und auch nur mit der Kehrmaschine auf der befahrenen Fläche gereinigt.
- Gleiches gilt für **Bereiche von Eiscafes**, denen öffentliche Flächen zur Sondernutzung zur Verfügung gestellt werden.
- Gesamte **Rudolf-Diesel-Straße** von Brunnenweg bis Darmstädter Straße sowie **Sudetenstraße** sind seit langer Zeit ungereinigt.
- Straßenreinigung im Gebiet **Apfelbaumgarten, Baugebiet Sportplatz** ist ebenfalls unzureichend.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

2. Littering

Littering ist aber auch ein Problem auf Flächen in **Gewerbegebieten** bzw. auf **städtischen Grünflächen**, siehe Kartierung z.B.

- Park´n-Ride-Gelände „Segmüller“
- Wendehammer „Gerüstbau Schimmer“ im Gewerbegebiet West
- Bushaltestelle B42: Böschungen der Bundesstraße
- Ecke zwischen Hintertor Kaufland und Autobahnbrücke
- Bordwandweg zwischen Juze und Kaufland
- Begegnungsgarten

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

2. Littering

Übliche Vorgehensweise

- **Zuständig** für die Beseitigung des Kleinmülls auf Straßen und Gehwegen sind nach der **Straßenreinigungssatzung** die **Anlieger**. Für Straßen an städtischen Flächen (z.B. an Kindergärten und anderen städtischen Gebäuden) ist die **Stadt** (Bauhof) zuständig. Diese grundsätzliche Zuständigkeit wird von der Stadtverwaltung nicht in Frage gestellt.
- Die **Kontrolle der Einhaltung der Straßenreinigungssatzung** obliegt dem **Ordnungsamt** mit Unterstützung durch die Stadtpolizei. Das Ordnungsamt schreibt im Rahmen der Kapazitäten Anlieger und Gewerbetreibende an und verhängt ggf. auch Bußgelder.
- Die Pflege der **städtischen Grünflächen** erfolgt durch den Bauhof bzw. durch externe Landschaftspfleger (Zuständigkeit: **Umweltamt**).
- Sensibilisierung der Bevölkerung durch **Müllsammelaktion**, Aufklärungsarbeit in den **Kindergärten und Schulen**, durch den **Präventionsrat** sowie durch Einzelprojekte, z.B. **KOMPASS**.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

2. Littering

Zusätzliche Maßnahmen

- Intensivere Aufklärung und Kontrolle der **Straßenreinigungssatzung** durch OA und Außendienst wäre aus Sicht der Verwaltung sinnvoll. Anschreiben von Anwohnern/Gewerbetreibenden. Vereinbarungen mit Gewerbebetrieben bzgl. Straßen- und Gehwegreinigung (z.B. Segmüller, Edeka). Androhung und Umsetzung von Ersatzvornahmen und Bußgeldern aus der Straßenreinigungssatzung. Dafür ist die **Vollbesetzung der Stadtpolizei/Ordnungsamt sowie zusätzliche Kapazitäten beim Ordnungsamt** („Müllmanager“) erforderlich.
- Zusätzliche **Reinigung von Gehwegen** in zentralen Bereiche der Stadtteile durch **Bauhof** würde zu einer saubereren Umgebung führen. Aus Sicht der Stadtverwaltung (Umweltamt, Ordnungsamt) ist dies jedoch keine Option, da aufgrund der Ungleichbehandlung mit Widerspruch aus der Bürgerschaft zu rechnen ist. Dies würde außerdem **zusätzliches Personal** Bauhof (zum Teil keine Maschineneinsatz möglich, also händische Reinigung) bedeuten.
- **Erweiterung der Pflegeaufträge** an Dritte um Reinigungsleistungen.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

2. Littering

Kosten

Personalaufwand für eine **zusätzliche Stelle Bauhof** für die Reinigung der Straßen und Gehwege in zentralen Bereichen beträgt ca. 40.000,00 EURO/a. Außerdem fallen Kosten für die **technische Ausstattung** (Fahrzeug etc.) an.

Personalaufwand für zusätzliche Personalkapazitäten im Ordnungsamt („Müll-Manager“, siehe dazu unten IV).

Die dritte **Personalstelle Stadtpolizei** ist im Personalplan enthalten und wird neu besetzt (Neues Konzept Stadtpolizei). Eine zusätzliche vierte Stelle Stadtpolizei ist auch aufgrund von Anforderungen Kontrolle des ruhenden Verkehrs in Aussicht gestellt.

Kosten für die **Erweiterung der Pflegeaufträge** für die städtischen Grünflächen betragen schätzungsweise **20.000,00 EUR/a**.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

3. Ordnungsgemäße Entsorgung von Hundekot

Die Verunreinigungen durch Hundekot stellen nach wie vor ein Problem in Weiterstadt dar.

Ordnungsamt und Bauhof haben in 2018 durch Hinweise aus der Bevölkerung **27 Standorte** in Weiterstadt und Stadtteilen ermittelt, die besonders betroffen sind (z.B. Friedhof, Arheilger Straße, Bordwandweg, Heinrich-Bengel-Anlage, Kita Schneppenhausen, Nickelsmühle, Steinrodsee, Braunshardter Tännchen). Für alle Standorte wurden Maßnahmen festgelegt (z.B. Schilder und Mülleimer aufstellen etc.). Die Umsetzung erfolgt durch den Bauhof in 2019.

Seit Neuestem sind insbesondere die Wege zu den neuen Hundewiesen betroffen.



III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

3. Ordnungsgemäße Entsorgung von **Hundekot**

Maßnahmen:

- Aufstellen von Schildern und Mülleimern, soweit dies für sinnvoll erachtet wird (Expertise Bauhof),
- Information an Hundehalter durch Flyer,
- Verpflichtung, Hundekotbeutel mitzuführen, durch die GefahrenabwehrVO (Bußgelder),
- regelmäßige Kontrollen der Einhaltung der GefahrenabwehrVO durch die Stadtpolizei,
- Erstellung des Konzept Kotbeutelspender 2018 und Ausgabe Hundekotbeutel im Stadtbüro.



III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

4. Müll auf Containerstellplätzen (Glascontainer, Altkleidercontainer)

Standorte für Glas- und Altkleidercontainer sind **Anziehungspunkte für die Ablagerung von Müll**. Dabei wird nicht nur wilder Müll (z.B. Triftweg, s.o.) sondern auch Geschirr, Keramik, Sperrmüll, Matratzen oder auch Hausmüll dort aufgefunden.

Je mehr Container aufgestellt sind, desto mehr Müll sammelt sich an. Die Containerstellplätze werden regelmäßig vom Bauhof angefahren und wilder Müll wird beseitigt. Textilien, Matratzen etc., die in Beziehung zu den Altkleidercontainern stehen, werden von den Aufstellern der Altkleidercontainer beseitigt.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

4. Müll auf Containerstellplätzen (Glascontainer, Altkleidercontainer)

Übliches Vorgehen

- Zusätzliche Containerstellplätze, z.B. für Altglascontainer und Altkleidercontainer, werden **nicht** zugelassen.
- Zulassung von **Altkleidercontainern** wird sehr **restriktiv** gehandhabt. Diese werden nur an Standorten für Altglascontainer genehmigt und pro Standort ist nur ein Altkleidercontainer zugelassen.
- Es wird regelmäßig geprüft, ob Containerstellplätze optimiert werden können (z.B. eine **bessere Einsehbarkeit** hergestellt werden kann).
- Auf dem **Containerstellplatz am Friedhof Weiterstadt** wurden die Container mehrfach umgesetzt und die Gehölze/Hecken wurden gekürzt. Dadurch reduzierten sich die Müllmengen deutlich.
- Alle Containerstellplätze wurden **gepflastert**, um die Reinigung zu vereinfachen.

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

5. Mülleimer im Stadtgebiet

Im Stadtgebiet in Weiterstadt und Stadtteilen sind insgesamt **280 Mülleimer** aufgestellt, die regelmäßig (Frequenzen nach Bedarf) geleert werden. Hierdurch werden pro Woche 30 cbm Müll durch die Kollegen vom Bauhof entsorgt. Trotzdem sind die Eimer häufig durch Hausmüll überfüllt.

Hotspots:

- Mülleimer Mittelstraße
- Mülleimer Löserbecken
- Mülleimer Juze/Kaufland/Bordwandweg
- Containerstandort Triftweg und alle Mülleimer Steinrodsee



III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

5. Mülleimer im Stadtgebiet

Häufig werden von Bürgerinnen und Bürgern mehr Mülleimer gefordert. Nebenwirkung von Mülleimern ist allerdings auch immer, dass sich dort Ablagerungen von wildem Müll und Hausmüll befinden.

Alle Standorte für Mülleimer werden daher sorgfältig geprüft und die Frequenz der Leerungen wird festgelegt.

Weitere Standorte wurden im Zusammenhang mit der Ortsbegehung zu den Hundekotschildern festgelegt.

 keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

6. Plakatwände

- Bei stärkerem Regen weichen die Plakate von den Plakatwänden ab, da sich der Kleister löst.
- Teilweise hängen die großformatigen Lappen aus mehreren Lagen Plakatpapier über Gehweg hinweg.
- Die Papiere fallen ab, werden zerfahren und verteilt.
- Die Verantwortlichen räumen nur im direkten Umfeld auf, der Rest bleibt in Beeten und Wegflächen liegen.
- Verursacher klar erkennbar, aber keine Kapazitäten zur „Ahndung“.



keine zusätzlichen Maßnahmen

III. Müll-Hotspots in Weiterstadt

7. Saisonkräfte der Landwirtschaft

- In der Saison sind etwa 2000 Erntehelfer in der Gemarkung unterwegs. Die Leute müssen während der anstrengenden Arbeit natürlich essen und trinken und verstoffwechseln diese Zufuhr.
- Folge: Trotz mobiler Toiletten (auf die niemand freiwillig geht) und trotz der Order der Landwirte, in jedem Fahrzeug Mülltüten mitzuführen, wird die Gemarkung vermüllt und verkotet.
- Manchmal werden die Erntehelfer zu ihren Arbeitsbereichen hingefahren und wieder abgeholt → ohne Fahrzeug keine Mülltüte vorhanden.
- Die Landwirte fordern immer wieder, dass die Erntehelfer und Erntebereiche seitens der Stadt kontrolliert werden – kaum leistbar!

Maßnahmen: Aktuell findet aus Kapazitätsgründen seitens der Stadt keine Kontrolle der Saisonkräfte statt. Grundsätzlich sind die Landwirte zur Entsorgung verpflichtet. Eine Unterstützung könnte durch eine höhere Präsenz des Ordnungsamtes/Stadtpolizei erfolgen.

IV. Einzelmaßnahmen

1. Müll-Manager einführen

Um zusätzliche Maßnahmen in allen Kategorien umzusetzen, bedarf es **zusätzlicher Personalkapazitäten in der Verwaltung**. Aus Sicht Umweltamt und Ordnungsamt wäre eine zusätzliche volle Stelle als „Müll-Manager“ sinnvoll. Der Personalaufwand würde ca. 62.000,00 EUR/a betragen. Die folgenden Aufgaben wären der Stelle zuzuordnen:

- Steuerung aller Aufgaben der Stadt im Bereich Müll,
- Erstellung und Umsetzung eines Entsorgungskonzeptes,
- Belastete Standorte im Blick behalten,
- Kooperationen mit Gewerbe und Gastronomie ausbauen und pflegen,
- Ansprechpartner/in für alle Müllprobleme,
- Informations-Defizite füllen (z.B. Aufklärung Straßenreinigung),
- Koordination Optimierung Bauhof (z.B. wechselnde Kehrstrecken usw.),
- Standorte Mülleimer und Containerstandorte organisieren,

IV. Einzelmaßnahmen

1. Müll-Manager einführen

- Prävention durch Aktion mit Schulen/Kitas,
- Öffentlichkeitsarbeit initiieren,
- Müllsammelaktion organisieren,
- Kontrollen organisieren und mitwirken,
- Kontrollen Erntehelfer durchführen,
- Kontrollen Straßenreinigung durchführen,
- Ersatzvornahmen umsetzen,
- Kontrollen Hundekot, Aktionstag „Hund“ organisieren und mitwirken.

 Der Müll-Manager sollte sich ausschließlich um das Thema Müll kümmern, um die Verwässerung der Aufgabe zu verhindern

 **Kosten: ca. 62.000,00/a**

VI. Einzelmaßnahmen

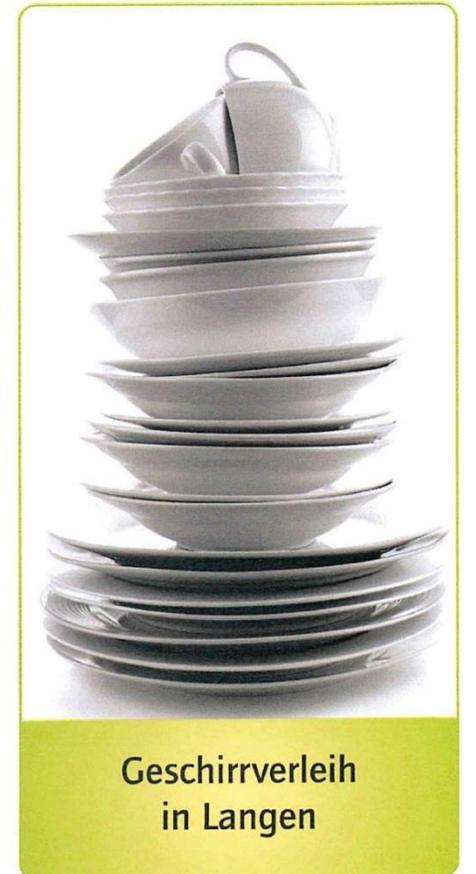
Vermeidung von Pappbechern und Einweggeschirr

- ➔ Langener **Geschirrverleih**: kostenloser Verleih von Geschirr für private Veranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger; Ausgabe und Rücknahme des Geschirrs wird in Langen von einem Verein übernommen; Personelle Kapazitäten sowie Anschaffung von Geschirr und Räumlichkeit sind erforderlich. Bisherige Erfahrungen Bauhof mit Geschirrverleih negativ.
 - ➔ aktuell kein Handlungsbedarf
- ➔ Einführung städtische **Mehrwegbecher** für Veranstaltungen.

Umwelt und Mobilität

Langen • RheinMain
IDEEN TREFFEN MENSCHEN

Verkehrs- und
Verschönerungs-
Verein 1877 Langen e.V.



VI. Einzelmaßnahmen

Mängelmelder-App

- ➔ Mängelmelder Apps sind über Internet verfügbar, z.B. **Mängelmelder.de**. Bisher jedoch keinerlei Eingänge von Meldungen über diese Apps erfolgt.
- ➔ Über die homepage der Stadt Weiterstadt gibt es die Möglichkeit, unter „**Bürgeranliegen**“ Hinweise u.a. auch für Ablagerungen von „wildem Müll“ direkt an die Stadt zu adressieren. In 2017 erfolgten über dieses System 11 Hinweise, in 2018 waren es 5 Hinweise zu Müllablagerungen. Die meisten Hinweise erfolgen per Mail direkt an das Ordnungsamt.
- ➔ Aktuell kein Handlungsbedarf

Vorlage an

Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am 19.12.2019

Großflächige Straßensanierungen im Stadtgebiet ab 2020

Beschlussvorschlag:

Die Listen der großflächigen Straßensanierungen werden zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

Die Liste der zu sanierenden Straßen enthält im Vergleich zu den Vorgängerlisten keine Nummerierung. Stattdessen sind die Straßen alphabetisch geordnet. Dadurch, dass die grundhaften Sanierungen nur mittel- und langfristig erfolgen können, kann die Dringlichkeit einer Sanierung nicht über längere Zeiträume festgeschrieben werden. Eine Beurteilung muss jährlich erfolgen. Aus der Liste heraus wird dann die Straße bestimmt, die in dem nächsten Haushalt angemeldet wird.

Somit zeigt die Liste die Straßen, die eine Erneuerung benötigen, aber nicht die Reihenfolge der Sanierung.

Die im 10-Jahresprogramm genannten Straßen sind in der Spalte Bemerkung gekennzeichnet. Diese Reihenfolge wurde aus heutiger Sicht getroffen und kann sich daher, wie oben erläutert, ebenfalls ändern.

Dem gleichen Schema folgt die Liste der Straßen mit möglichen Deckenüberzügen. Auch hier muss jährlich die Wahl der zu sanierenden Straße neu beurteilt werden.

Letztendlich sind auch beide Listen nicht final sondern nach jährlicher Prüfung auch gegebenenfalls zu erweitern.

Der Sachverhalt wurde am 10. Dezember 2019 im Magistrat beraten.

Ralf Möller
Bürgermeister

Anlagen:

Listen der notwendigen Sanierungen (2 Seiten)

Großflächige Straßensanierungen im Stadtgebiet ab 2020

Straßen, die nur mit grundhafter Erneuerung saniert werden können:

Straßenname	Stadtteil	Fläche in m ²	Gesamtkosten	Bemerkung	Straßenbeitrag
Am Flachsgraben	Schneppenhausen	2500	550.000,00 €	Gesamte Länge. Maßnahme zusammen mit Kanalbau. 2021 im Investitionsprogramm. Alter Asphaltbelag ist teerhaltig	412.500,00 €
Arheiliger Weg	Gräfenhausen	700	155.000,00 €	Abschnitt von Darmstädter Landstraße bis Mittelstraße	108.500,00 €
Friedrich-Ebert-Straße	Weiterstadt	7000	1.500.000,00 €	Gesamte Länge. Alter Asphaltbelag ist teerhaltig	1.050.000,00 €
Friedrich-Schaefer-Str.	Riedbahn	3750	825.000,00 €	Abschnitt von Robert-Koch-Straße bis Riedbahnstraße	577.500,00 €
Liebfrauenstraße	Weiterstadt	1100	180.000,00 €	Abschnitt von Darmstädter Straße bis Friedrich-Ebert-Straße	126.000,00 €
Lindenstraße	Braunshardt	2100	305.000,00 €	Abschnitt von Ludwigstr. bis Forststr., Maßnahme im Investitionsprogramm 2024	213.500,00 €
Oberdörfer Stadtweg	Gräfenhausen	1300	190.000,00 €	Gesamte Länge. 2026 im Investitionsprogramm. Alter Asphaltbelag ist teerhaltig	133.000,00 €
Ostendstraße	Gräfenhausen	4000	880.000,00 €	Gesamte Länge. Alter Asphalt ist teerhaltig	616.000,00 €
Rheinstraße	Weiterstadt	6900	990.000,00 €	Gesamte Länge. 2028 im Investitionsprogramm.	693.000,00 €
Riedbahnstraße	Riedbahn	8500	1.900.000,00 €	Abschnitt von Waldstraße bis Mainzer Straße(Darmstadt)	1.330.000,00 €
Taunusstraße	Gräfenhausen	5400	1.200.000,00 €	Gesamte Länge. Alter Asphaltbelag ist teerhaltig	840.000,00 €
Summen:			8.675.000,00 €		6.100.000,00 €

Straßen, deren Lebensdauer mit einem Deckenüberzug verlängert werden können:

Straßenname	Stadtteil	Quadratmeter	Gesamtkosten	Bemerkung	Straßenbeitrag
Arheilger Straße	Weiterstadt	1200	70.000,00 €	Abschnitt von Baumgartenstraße bis Otto-Wels-Straße. Asphaltbelag ist teerhaltig	0
Baumgartenstraße	Weiterstadt	1500	90.000,00 €	Gesamte Länge	0
Beuneweg	Gräfenhausen	2800	220.000,00 €	Gesamte Länge	0
Darmstädter Landstraße	Gräfenhausen	4300	260.000,00 €	Abschnitt von Schlossgasse bis Am Ohlenbach	0
Darmstädter Straße	Weiterstadt	2200	135.000,00 €	Abschnitt von Bahnhofstraße bis Griesheimer Straße und von HNR.26 Bushaltestelle bis HNR.71 Ampelanlage Floristik Brunner	0
Falltorstraße	Gräfenhausen	1300	80.000,00 €	Abschnitt von Schneppenhäuser Straße bis Niedergartenweg	0
Frankfurter Straße	Gräfenhausen	4750	290.000,00 €	Gesamte Länge	0
Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße	Braunshardt	5200	310.000,00 €	Gesamte Länge	0
Georgenstraße	Braunshardt	3600	220.000,00 €	Gesamte Länge	0
Heinrichstraße	Weiterstadt	1900	115.000,00 €	Abschnitt von Sudetenstraße bis Ampelanlage B42	0
Ludwigstraße	Braunshardt	3100	190.000,00 €	Abschnitt vom Ortseingang bis Lindenstraße	0
Mittelstraße	Gräfenhausen	2500	150.000,00 €	Gesamte Länge	0
Waldstraße	Riedbahn	1400	85.000,00 €	Abschnitt von Riedstraße bis Am Dornbusch	0
Summen			2.215.000,00 €		

Um die Verkehrssicherheit der Stadtstraßen zu gewährleisten sind jährlich ca. 250.000 € notwendig. In diesen Kosten sind die oben aufgeführten Summen nicht enthalten, diese müssten im jeweiligen Haushaltsjahr extra zur Verfügung gestellt werden.