

Stadt Weiterstadt · Riedbahnstraße 6 · 64331 Weiterstadt

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

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 10. Februar 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur 22. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr lade ich Sie  
herzlich ein für

**Montag, 17. Februar 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

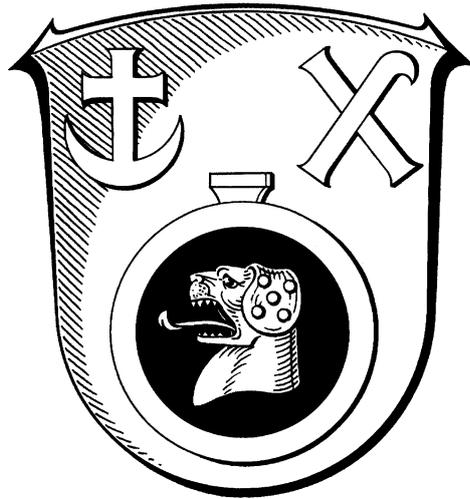
F.d.R.

Tagesordnung

zur 22. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr  
am 17. Februar 2020 um 19:00 Uhr

	Drucksache
1. Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 23. Januar 2020	
Bericht des Bürgermeisters	
2. a) Sanierungskonzept Feld- und Wirtschaftswege, Drucksache 10/0347 b) Änderung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung eines Bebauungsplans zur Errichtung und Betrieb einer Freiflächenphotovoltaikanlage, Drucksache 10/0821/1	
3. Umgestaltung Darmstädter Straße; Arbeitskreis (Einbahnstraßenregelung)	10/0153/9
4. Grundsatzbeschluss zur Realisierung einer Fahrradstraße	10/0875/1
4.1. Fahrradstraße; gemeinsamer Änderungsantrag der SPD- und FWW-Fraktion zu Drucksache 10/0875/1	10/0875/2
4.2. Einrichtung einer Fahrradstraße im Klein-Gerauer-Weg; Antrag der ALW-Fraktion	10/0324
5. Straßenbahnverbindung Darmstadt-Weiterstadt; Vorstellung der Machbarkeitsstudie	10/0867/1
5.1. Aufnahme von Verhandlungen mit der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg zur Straßenbahnverbindung Darmstadt-Weiterstadt; gemeinsamer Antrag der CDU- und ALW-Fraktion	10/0867/2
5.2. Straßenbahnverbindung Darmstadt-Weiterstadt zur Drucksache 10/0867/1; gemeinsamer Änderungsantrag der SPD- und FWW-Fraktion	10/0867/3

Zu Tagesordnungspunkt 3 ist ein Vertreter des Planungsbüro Freudl und zu Tagesordnungspunkt 4 ist ein Vertreter des ADFC's eingeladen.



## NIEDERSCHRIFT

### **21. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr der Stadt Weiterstadt**

10. Legislaturperiode 2016/2021

<b>am</b>	23. Januar 2020
<b>im</b>	Rathaus, Riedbahnstraße 6, Sitzungsraum Verneuil sur Seine
<b>Beginn</b>	19:00 Uhr
<b>Ende</b>	20:50 Uhr

**Anwesende:**

**SPD-Fraktion**

Dittrich, Manfred  
Fischer, Wilhelm  
Girardi, Donato  
Schafhausen, Julius

**CDU-Fraktion**

Brunner, Bernd  
Nungesser, Werner

**ALW-Fraktion**

Möllmann, Martin  
Wächter, Gunter

**FWW-Fraktion**

Heißberger, Michael

**Präsidium Stadtverordnetenversammlung**

Mager, Marcus

**Magistrat**

Berger, Manfred  
Fischer, Willi  
Hamm, Udo, Dr.  
Hasenauer, Josef  
Koch, Alexander, Dr.  
Mager, Philipp  
Möller, Ralf  
Pohl, Edgar  
Reitz-Gottschall, Angelika  
Spätling-Slomka, Dorothea

**Ausländerbeirat**

Tomasulo, Maria Donata

**Seniorenbeirat**

Jacob, Dieter

**Ehrenamtlicher**

**Behindertenbeauftragter**

Blättler, Peter

**Schriftführung**

Heß, Martin

**Verwaltung**

Latocha, Georg  
Schönsiegel, Markus  
Tillmann, Rainer

**Presse**

Wickel, Marc, Dr.

**Gäste**

Hessen Forst: Herr Göbel  
ADINA: Herr Altenhein und Herr Froese

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.

Der Vorsitzende weist daraufhin, dass die zur heutigen Sitzung verteilte Tischvorlage Drucksache 10/874/1 unter Tagesordnungspunkt 3 auf die Tagesordnung als Top 3.1. aufgenommen wird.

Weiterhin informiert er darüber, dass die Drucksache 10/0778/1 durch eine E-Mail von Bürgermeister Möller vom 16. Januar 2020 **als gegenstandslos erachtet und somit zurückgezogen wird**. Deshalb wird der bisherige Tagesordnungspunkt 5 jetzt zum Tagesordnungspunkt 4.

Folgende Tagesordnung wird festgestellt:

	<b>Drucksache</b>
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
3.1. Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg 2019 - 2024	10/0874/1
4. Großflächige Straßensanierungen im Stadtgebiet ab 2020	10/0876/1

### **Tagesordnungspunkt 1**

#### **Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 2. Dezember 2019**

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

### **Tagesordnungspunkt 2**

#### **Aufforstungsprogramm im Weiterstädter Wald "Ein Mensch, ein Baum"; Antrag der CDU-Fraktion**

**Drucksache: 10/0841**

Die Drucksache wurde am 4. November 2019 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr beraten. Die Drucksache verblieb mit Prüfaufträgen im Ausschuss.

Der Vorsitzende begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt einen Vertreter von Hessen Forst. Dieser informiert anhand verschiedener Grafiken über den aktuellen Zustand des Waldes und mögliche Aufforstungsgebiete auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt Weiterstadt, insbesondere im Zusammenhang mit dem Waldsanierungsprogramm des Landes Hessen. Die Präsentation von Hessenforst kann digital eingesehen werden.

Eine Förderung käme nur auf stadteigenen Flächen in Betracht. Die Kosten für die Aufforstung wären durch die zur Verfügung stehenden Fördermittel so gut wie gedeckt. Nach Prüfung des Waldzustandes durch Hessen Forst ergibt sich aktuell die Möglichkeit einer Aufforstung im bewaldeten Bereich des Weiterstädter Tännchens mit ca. 3.000 bis 4.000 Bäumen und im bewaldeten Bereich um den Steinrodsee mit ca. 1.000 bis 1.500 Bäumen. Aufforstungszeitpunkt wäre Herbst 2020 bis Frühjahr 2021.

Stadtverordneter Marcus Mager bietet an, die Bewässerung der Aufforstungsflächen über mehrerer Landwirte abzuwickeln. Der Vertreter von Hessen Forst begrüßt dieses Angebot.

Der Vorsitzende formuliert im Anschluss an die Aussprache folgende Beschlussempfehlung:

Der Magistrat wird beauftragt, für die Bereiche „Am Tännchen“ und „Steinrodsee“ einen Förderantrag auf Aufforstung für die Jahre 2020 und 2021 für etwa 4.000 bis 6.500 Bäume beim Land Hessen zu stellen und die Aufforstungen zu betreiben.

**Der Ausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgende Beschlussfassung:**

Der Magistrat wird beauftragt, für die Bereiche „Am Tännchen“ und „Steinrodsee“ einen Förderantrag auf Aufforstung für die Jahre 2020 und 2021 für etwa 4.000 bis 6.500 Bäume beim Land Hessen zu stellen und die Aufforstungen zu betreiben.

**Abstimmungsergebnis:**

einstimmig

**Tagesordnungspunkt 3**

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

**Drucksache: 10/0874**

**Tagesordnungspunkt 3.1**

**Nahverkehrsplan Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg 2019 - 2024**

**Drucksache: 10/0874/1**

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 19. Dezember 2019 die Drucksache zur weiteren Beratung an den Ausschuss überwiesen.

Der Vorsitzende begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt zwei Vertreter der DADINA. Sie stellen den Nahverkehrsplan 2019 bis 2024 anhand einer PowerPoint Präsentation vor und beantworten die Fragen der Ausschussmitglieder.

Die Präsentation der DADINA kann digital eingesehen werden.

Stadtverordnetenvorsteher Dittrich bittet die Vertreter der DADINA um Prüfung, bei den weiteren Planungen auch den Stadtteil Schneppenhausen an ein Anrufsammeltaxi anzubinden.

Der städtische ehrenamtliche Behindertenbeauftragte fordert die DADINA dazu auf, künftig bei der Erstellung des Nahverkehrsplans hinsichtlich der Barrierefreiheit die betroffenen kommunalen Behindertenbeauftragten zu beteiligen.

Der Vorsitzende stellt fest, dass Punkt 1 des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung „Der Nahverkehrsplan 2019 bis 2024“ ist im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vorzustellen, insbesondere unter dem Blick auf die Belange der Stadt Weiterstadt.“ somit erledigt ist.

Punkt 2 der Drucksache 10/0874 „Über den Stand der Bearbeitung des einstimmigen Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung **zum Antrag 10/0687** vom 14. März 2019 ist entsprechend zu berichten, einschließlich zeitlicher Aspekte einer Umsetzung der Vorschläge.“

Der Antrag 10/0687 verbleibt im Ausschuss:

Punkt 1 wurde mit Vortrag der DADINA erledigt.

Die Punkte 2 und 3 verbleiben im Ausschuss bis von der Verwaltung ein Statusbericht vorgelegt wird.

Punkt 4 (Straßenbahn) wird in separater Drucksache (10/867/...) weiterverfolgt.

#### **Tagesordnungspunkt 4**

#### **Großflächige Straßensanierungen im Stadtgebiet ab 2020**

#### **Drucksache: 10/0876/1**

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

Bürgermeister Möller erläutert die Vorlage und weist daraufhin, dass sich die Auflistung aufgrund von Dringlichkeiten immer wieder ändern kann. Auf Nachfrage des Vorsitzenden, welche Straßen voraussichtlich im Jahr 2020 eine einfache Deckensanierung erhalten, um eine grundhafte Erneuerung zu vermeiden, werden vom Bürgermeister der Beuneweg im Stadtteil Gräfenhausen und die Baumgartenstraße im Stadtteil Weiterstadt genannt. Weiterhin erläutert er, dass 2020 keine neuen Maßnahmen zur grundhaften Erneuerung anstehen. Sofern neue Maßnahmen anstehen wird eine separate Drucksache vorgelegt (möglicherweise über „Am Flachsgraben“).

Die ALW Fraktion stellt folgenden Antrag:

1. Über jede Straße, die zur Sanierung ansteht ist zeitgerecht in der Stadtverordnetenversammlung einzeln zu entscheiden.
2. Jede Sanierungsmaßnahme ist zu überprüfen, ob Maßnahmen zur Verbesserung des städtebaulichen Umfeldes und der Verkehrssituation möglich sind; hierbei ist insbesondere auf Begrünung und auf den Fuß- bzw. Radverkehr zu achten.
3. Bei Maßnahmen zu Deckenüberzug ist bezüglich der zu erneuernden Straßenmarkierungen analog vorzugehen.

Der Antrag wird mehrheitlich begrüßt. Im Anschluss an die Diskussion lässt der Vorsitzende wie folgt abstimmen:

#### **Der Ausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgende Beschlussfassung:**

1. Über jede Straße, die zur Sanierung ansteht ist zeitgerecht in der Stadtverordnetenversammlung einzeln zu entscheiden.
2. Jede Sanierungsmaßnahme ist zu überprüfen, ob Maßnahmen zur Verbesserung des städtebaulichen Umfeldes und der Verkehrssituation möglich sind; hierbei ist insbesondere auf Begrünung und auf den Fuß- bzw. Radverkehr zu achten.

3. Bei Maßnahmen zu Deckenüberzug ist bezüglich der zu erneuernden Straßenmarkierungen analog vorzugehen.

**Abstimmungsergebnis:**

einstimmig

Da mit einer Kenntnisnahme die Listen (Drucksache 10/0876/1) die beschlossenen Vorgängerlisten nicht aufgehoben sind, lässt der Vorsitzende über den von ihm formulierten Änderungsantrag abstimmen:

**Der Ausschuss empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung folgende Beschlussfassung:**

Die Prioritätenliste Drucksache IX/0961/1 ist aufzuheben und durch die Drucksache 10/0876/1 zu ersetzen.

**Abstimmungsergebnis:**

einstimmig

Manfred Dittrich  
Vorsitzender

Martin Heß  
Schriftführung

## Vorlage an

Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am 06.02.2020

### Umgestaltung Darmstädter Straße; Arbeitskreis

#### Beschlussvorschlag:

1. Die verkehrliche Machbarkeitsstudie wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Studie wird dem Arbeitskreis Darmstädter Straße zur Verfügung gestellt.
3. Die Ausweisung einer Einbahnstraße in der Darmstädter Straße wird aus verkehrlicher Sicht nicht empfohlen.

#### Sachverhalt:

Am 19. März 2019 fand im Bürgerhaus Weiterstadt die 8. Arbeitskreissitzung Darmstädter Straße statt. Dort wurde der Wunsch nach einer Einführung einer Einbahnstraßenregelung von mehreren Teilnehmern formuliert.

Es wurde zugesagt, dass die Verwaltung eine Machbarkeitsstudie beauftragen wird, die durch ein externes Büro erstellt wird. Diese Studie liegt der Verwaltung nun vor und wird hiermit zur Kenntnis gegeben.

Neben den Stadtverordneten soll zeitgleich die Studie auch dem Arbeitskreis Darmstädter Straße weitergeleitet werden.

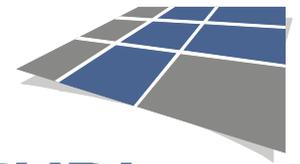
Wie der Studie zu entnehmen ist, werden die verkehrlichen Nachteile einer Einbahnregelung in ihrer Wirkung stärker eingeschätzt als ihre Vorteile. Somit wird die Ausweisung einer Einbahnstraße nicht empfohlen. Nach intensiver interner Diskussion schließt sich die Verwaltung diesem Urteil an.

Der Sachverhalt wurde am 14. Januar 2020 im Magistrat beraten.

Ralf Möller  
Bürgermeister

#### Anlage:

Machbarkeitsstudie (22 Seiten)



**FREUDL**  
VERKEHRSPLANUNG

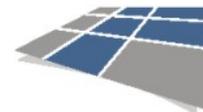
*Stadt Weiterstadt*

**Einbahnregelung in der Ortsdurchfahrt  
– verkehrliche Machbarkeitsstudie –**



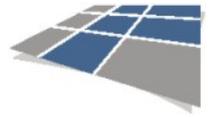
**WEITERSTADT**  
wirken wohnen wachsen

Darmstadt, 21. November 2019



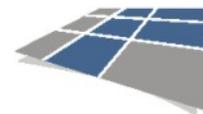
## Inhalt

	Seite
<b>1. Situation und Aufgabe – Ausgangslage</b>	<b>1</b>
<b>2. Bestand</b>	<b>1</b>
2.1 Verkehrsführung	3
2.2 Radverkehr	3
2.3 ruhender Kfz-Verkehr	4
2.4 Busverkehr	4
2.5 fließender Kfz-Verkehr (VEP 2013)	5
<b>3. verkehrliche Konzeption</b>	<b>6</b>
3.1 Untersuchungsabschnitt	7
3.1.1 Richtungsfestlegung	7
3.1.2 Abschnittsfestlegung	8
3.1.3 Bewertung der Gegenrichtung	9
3.2 Fahrweglängen – Erreichbarkeit – Erschließungsqualität	10
3.3 Auswirkungen Busverkehr/ÖPNV	11
3.4 Auswirkungen Radverkehr	12
3.5 Auswirkungen ruhender Verkehr	12
3.6 städtebauliche Aspekte	13
3.7 straßenbauliche und sonstige Aspekte	13
3.8 Zwischenfazit	14
<b>4. verkehrliche Empfehlung</b>	<b>15</b>



---

	Seite
<b>Tabellen</b>	
<i>Tabelle 1:</i> Bestands- und Prognosebelastungen VEP 2013	5+6
<i>Tabelle 2:</i> Vergleich der Wegelängen und Fahrzeiten: Nullfall zu Konzept	10
<b>Abbildungen</b>	
<i>Abbildung 1:</i> Lage im Stadtgebiet	1
<i>Abbildung 2:</i> Eindrücke der Alternativstrecken	1+2
<i>Abbildung 3:</i> Verkehrsführung Kfz-Verkehr	3
<i>Abbildung 4:</i> Linienführung Bus	5
<i>Abbildung 5:</i> Richtungsfestlegung	7
<i>Abbildung 6:</i> Abschnittsfestlegung	8+9
<i>Abbildung 7:</i> Varianten Gegenrichtung	9
<b>Pläne</b>	
<i>Plan 1:</i> Bestand 2019	
1.1: Straßenquerschnitte	
1.2: Parkraumsituation (tags + abends)	
<i>Plan 2:</i> Konflikte	



## 1. Situation und Aufgabe – Ausgangslage

In der Kernstadt Weiterstadt soll die Ortsdurchfahrt (Darmstädter Straße, *Abbildung 1*) möglicherweise als Einbahnstraße geregelt werden. Dazu gab es in der jüngsten Vergangenheit ausführliche Diskussionen im politischen Raum und auch in der Bevölkerung. Nun sollen das Für und Wider einer solchen Lösung aus verkehrlicher Sicht geprüft, die Machbarkeit bewertet und die dabei relevanten Randbedingungen aufgezeigt werden.

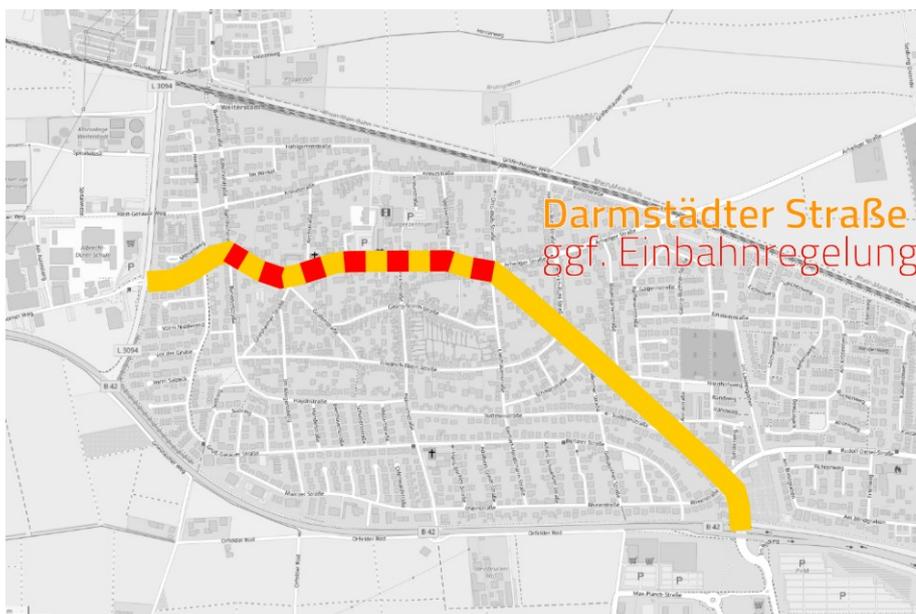


Abbildung 1: Lage im Stadtgebiet (Quelle: OpenStreetMap)

## 2. Bestand

Im Zuge einer Ortsbegehung (3. Mai 2019) wurde die Bestandssituation erfasst. Eindrücke der Situation vor Ort sind in den *Abbildungen 2* dargestellt.



Abbildung 2.1: Eindrücke der Alternativstrecken  
Kreuzstraße Otto-Wels-Straße

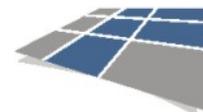


Abbildung 2.2: Friedrich-Ebert-Straße (Ost) Friedrich-Ebert-Straße (West)



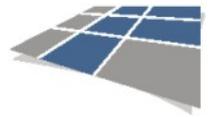
Abbildung 2.3: Bahnhofstraße (Süd) Haydnstraße (West)



Abbildung 2.4: Heinrichstraße Sudetenstraße



Abbildung 2.5: Berliner Straße (Ost) Berliner Straße (West)



## 2.1 Verkehrsführung



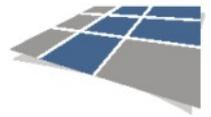
Abbildung 3: Verkehrsführung Kfz-Verkehr

Zur Vorbereitung späterer Aussagen zur Verkehrsführung bzw. deren Änderung ist ein Blick auf die Bestandssituation hilfreich. In *Abbildung 3* ist die Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr dargestellt – hier bezogen auf Ein- und Zweirichtungsverkehr. Mit wenigen Ausnahmen ist in allen Straßen des hier relevanten Stadtgebietes Zweirichtungsverkehr möglich.

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden ergänzend relevante Straßenquerschnitte aufgenommen; diese sind in *Plan Nr. 1.1* dargestellt. Die Straßen nördlich und südlich der Darmstädter Straße weisen sehr unterschiedliche Straßenraum- und auch unterschiedliche Fahrbahnbreiten auf. Im Straßenzug Bahnhofstraße – Kreuzstraße – Otto-Wels-Straße liegen die Fahrbahnbreiten zwischen ca. 5,5 m und 6,5 m (teilweise 7,0 m); der Abschnitt Bahnhofstraße – Friedrich-Ebert-Straße weist sehr ähnliche Fahrbahnbreiten auf (ca. 5,5 m bis 6,5 m) und in der Relation Bahnhofstraße – Haydnstraße – Berliner Straße sind Breiten von ca. 6,0 m bis zu 8,6 m vorzufinden.

## 2.2 Radverkehr

Im Bestand sind in der Darmstädter Straße keine separaten Einrichtungen für den Radverkehr vorhanden, wie dies in einer Ortsdurchfahrt geboten wäre – in dieser Situation



könnte ohne Eingriffe in die Aufteilung des Straßenraumes weder ein Radfahrstreifen noch ein Schutzstreifen eingerichtet werden.

(Anmerkung: Ein Radverkehrsangebot in Teilabschnitten ist aus fachlicher Sicht als Verschlechterung zu sehen und nicht zu empfehlen – kein Radverkehrsangebot ist einem schlechten Angebot (eben nur abschnittsweise) vorzuziehen; darüber hinaus müssten dann weitere (der wenigen) Stellplätze in der Darmstädter Straße aufgegeben werden.)

### 2.3 ruhender Kfz-Verkehr

Auch im ruhenden Verkehr wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt – an einem Werktag zwischen ca. 9 und 15 Uhr und an einem weiteren Werktag zwischen ca. 22 und 24 Uhr wurde das Untersuchungsgebiet begangen; dabei wurden die theoretisch möglichen öffentlichen Abstellplätze für Pkw gezählt oder abgeschätzt; außerdem wurde beide Male die Zahl der tatsächlich abgestellten Pkw erhoben. Die Ergebnisse der Tages-Begehung sind in *Plan Nr. 1.2.1*, die der Abendbegehung in *Plan Nr. 1.2.2* dokumentiert.

In Abhängigkeit der Fahrbahnbreite (*Kapitel 2.1*) variiert das Parkraumangebot. In den schmaleren Fahrbahnabschnitten ist häufig einseitiges Parken angeordnet oder wird ohne Anordnung praktiziert (Bahnhofstraße, Kreuzstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Sudetenstraße,...); in den breiteren Abschnitten (Haydnstraße, Groß-Gerauer Straße, Berliner Straße) ist abschnittsweise beidseitiges Parken gegeben.

### 2.4 Busverkehr

In *Abbildung 4* ist die Führung der Buslinien WE 4 und WE 3 dargestellt; Erstere verläuft in der Darmstädter Straße, in der sie drei Haltestellen bedient; Letztere wird in Fahrtrichtung Westen durch die Darmstädter Straße geführt, die Gegenrichtung verläuft durch den Straßenzug Groß-Gerauer Straße – Berliner Straße – Rheinstraße – Sudetenstraße, in dem sie ebenfalls drei Haltestellen andient. Im Falle von Sonderveranstaltungen (Festbetrieb,...) oder Bauarbeiten wird eine Führung durch die Friedrich-Ebert-Straße eingerichtet.

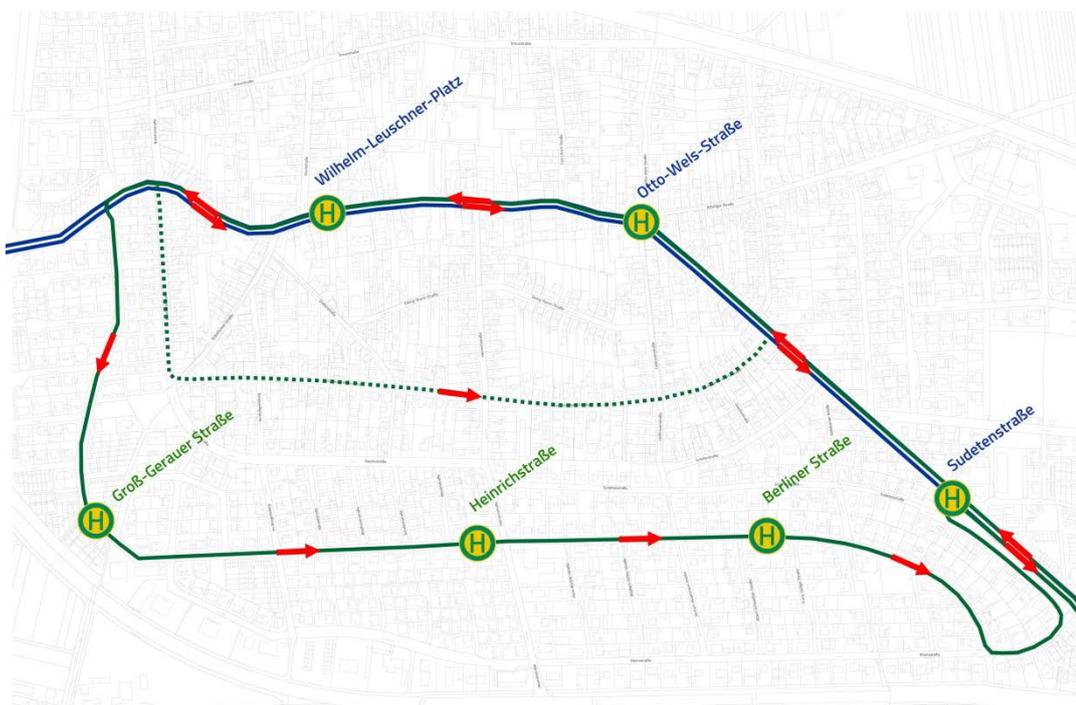


Abbildung 4: Linienführung Bus

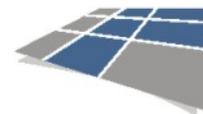
## 2.5 fließender Kfz-Verkehr (VEP 2013)

Zur verkehrlichen Beurteilung der Situation werden die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Weiterstadt (VEP<sup>1</sup>) ermittelten Verkehrsbelastungen hinzugezogen sowie die ebenda prognostizierten Belastungen des Planfalles „Einbahnstraße Darmstädter Straße“ – diese Verkehrsführung war davon eine von mehreren geprüften Varianten, wobei beide Möglichkeiten einer Einbahnstraßenrichtung geprüft worden waren (Planfälle 1a und 1b).

Routenführung über	Analyse 2009 [Kfz/24h]	Nullfall 2020 [Kfz/24h]	Planfälle 1a/1b [Kfz/24h]	Differenz [Kfz/24h]
Kreuzstraße	2.250	2.400	3.500/3.600	+1.100/+1.300
<b>Darmstädter Straße</b>	<b>7.250</b>	<b>9.500 ... 9.600</b>	<b>4.900 ... 5.200</b>	<b>- 4.500 ... - 4.600</b>
Friedrich-Ebert-Str.	400 ... 1.400	600 ... 2.900	1.200 ... 3.800	+600/+1.000
Berliner Straße	2.200 ... 2.500	1.800 ... 2.700	2.200 ... 3.200	+400/+500

Tabelle 1.1: Bestands- und Prognosebelastungen VEP 2013 – Planfälle 1a + 1b

<sup>1</sup> Planungsbüro von Mörner + Jünger im Auftrag der Stadt Weiterstadt: „Stadt Weiterstadt – Verkehrsentwicklungsplan“; Darmstadt, im Februar 2013.



Wie *Tabelle 1.1* zu entnehmen ist, werden die durch die Planfälle erzeugten Belastungsrückgänge in der Darmstädter Straße zu großen Teilen – bis zu zwei Drittel – von den drei dargestellten Straßenzügen aufgenommen; ein weiterer Teil der Verkehrsbelastungen wird in andere Straßen, vor allem auf die B 42 verdrängt.

Routenführung über	Analyse 2009 [Kfz/24h]	Nullfall 2020 [Kfz/24h]	Planfall 3 [Kfz/24h]	Differenz [Kfz/24h]
Kreuzstraße	2.250	2.400	3.100	+700
<b>Darmstädter Straße</b>	<b>7.250</b>	<b>9.500 ... 9.600</b>	<b>5.500 ... 6.300</b>	<b>- 3.300 ... - 4.100</b>
Friedrich-Ebert-Str.	400 ... 1.400	600 ... 2.900	800 ... 3.200	+200 ... +300
Berliner Straße	2.200 ... 2.500	1.800 ... 2.700	2.000 ... 3.000	+200 ... +300

*Tabelle 1.2: Bestands- und Prognosebelastungen VEP 2013 – Planfall 3*

Im Falle einer signifikanten Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten in der Darmstädter Straße („verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“, Planfall 3) war im VEP eine Verringerung auf rund 5.500 bis 6.300 Kfz/24h prognostiziert worden (*Tabelle 1.2*); die Mehrbelastungen für Kreuz-, Friedrich-Ebert- oder Berliner Straße lagen in diesem Planfall 3 bei mindestens 200, höchstens 700 Kfz/24h.

### 3. verkehrliche Konzeption

Um darzustellen, welche verkehrlichen Wirkungen – ob mehrheitlich positiv oder negativ, ob mehr Vor- oder Nachteile – zu erwarten sind, werden folgende Aspekte näher betrachtet:

- Untersuchungsabschnitt,
- Fahrweglängen – Erreichbarkeit – Erschließungsqualität,
- Verkehrsführung im Ein- oder Zweirichtungsverkehr (Straßenraumbreite,...),
- Auswirkungen Bus-Verkehr,
- Auswirkungen ruhender Verkehr  
(Bilanzierung der Stellplatzzahl über Angebot und Belegung),
- städtebauliche Aspekte (Randnutzungen, Straßenraum,...) und
- straßenbauliche und sonstige Aspekte.

### 3.1 Untersuchungsabschnitt

Die Prüfung einer Einbahnstraßenregelung lässt theoretisch beliebig viele Optionen zu – davon sind aber nur manche auch sinnvoll. Neben der grundsätzlichen Frage der Einbahn-Richtung ist auch die Abschnittslänge offen. Beide Aspekte – Abschnittslänge und Richtungsfestlegung – werden nachfolgend thematisiert.

#### 3.1.1 Richtungsfestlegung

Die Festlegung einer Fahrtrichtung ist zunächst offen. Aus verkehrlicher Sicht und mit verkehrsplanerischer Begründung wird hier die Einbahn-Richtung in der Darmstädter Straße von Ost nach West festgelegt (Abbildung 5). Da es theoretisch unbedeutend ist, welche Richtung gewählt wird – eine verkehrsreduzierende Wirkung ist für beide Richtungen gleich – ist die Verkehrsabwicklung als Entscheidungsgrundlage zu wählen: bei einer Führung der Gegenrichtung durch die Friedrich-Ebert-Straße, welche sich aufgrund von deren Lage im Stadtstraßennetz als erste Möglichkeit „anbietet“ (Abbildung 6), sollte der Rechtsverkehr beachtet werden, da so kreuzende Fahrbeziehungen vermieden werden.

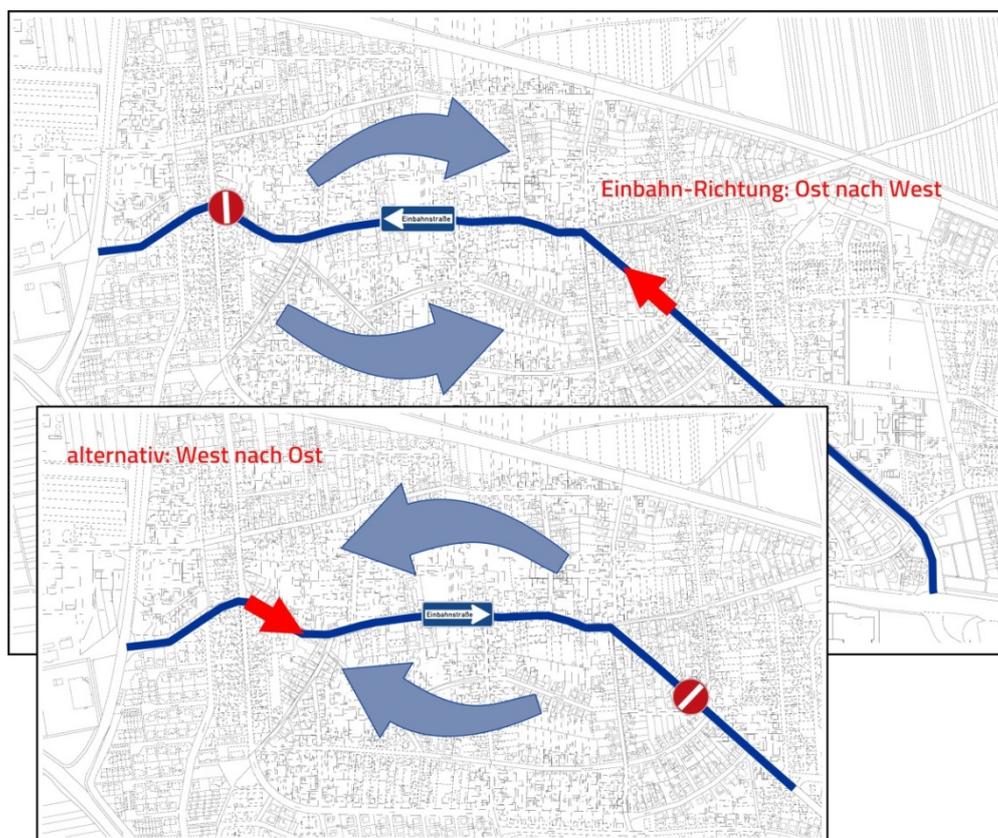


Abbildung 5: Richtungsfestlegung

### 3.1.2 Abschnittsfestlegung

Der zentrale Bereich, für den eine Einbahnregelung diskutiert werden soll, dürfte unstrittig derjenige von der Bahnhofstraße im Westen bis zur Otto-Wels-Straße im Osten sein. Zieht man die räumlichen Gegebenheiten der möglichen Routenführung der Gegenrichtung hinzu, könnten auch Abschnitte von der Griesheimer Straße bis zur Friedrich-Ebert-Straße, bis zur Liebfrauen- oder sogar bis zur Rheinstraße als sinnvoll erachtet werden. Da die Darmstädter Straße zwischen der Liebfrauenstraße und der Rheinstraße einen relativ breiten Straßenraum aufweist, erscheint eine Ausdehnung bis zu letzterer „unnötig“; aus dem gleichen Grund erscheint es andererseits angemessen, im Westen den Abschnitt Bahnhofstraße bis Griesheimer Straße hinzuzunehmen.

Vor dem Hintergrund einer denkbaren Führung der Gegenrichtung durch die Friedrich-Ebert-Straße werden die nachfolgenden planerischen Aussagen auf der Grundlage eines Untersuchungsabschnittes von der Bahnhofstraße bis zur Friedrich-Ebert-Straße (*Abbildung 6.1*) getroffen; weitere mögliche Untersuchungsabschnitte sind in *Abbildung 6.2* dargestellt.

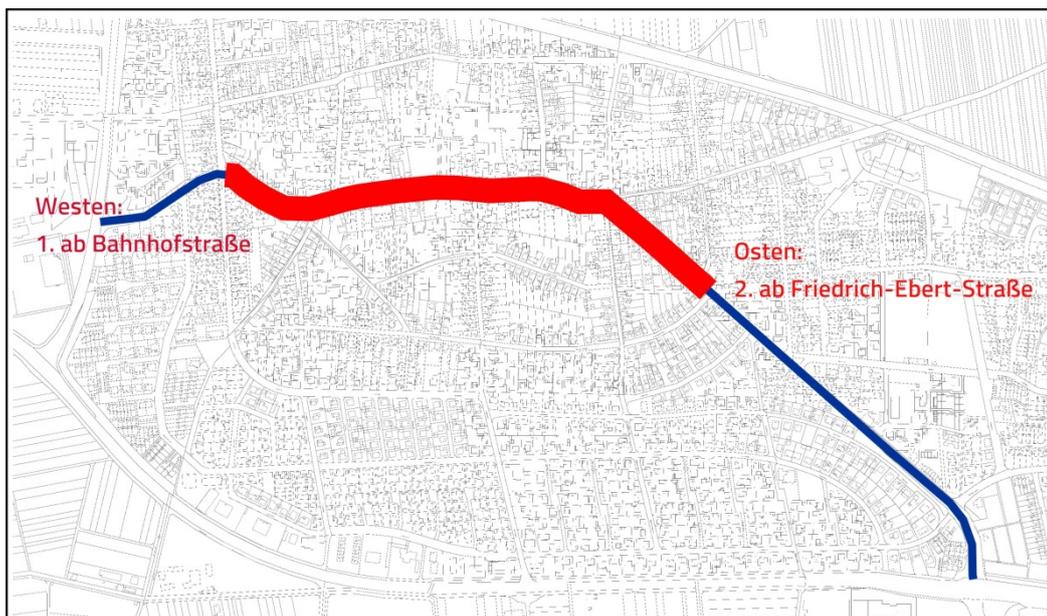


Abbildung 6.1: Abschnittsfestlegung: Bahnhofstraße – Friedrich-Ebert-Straße

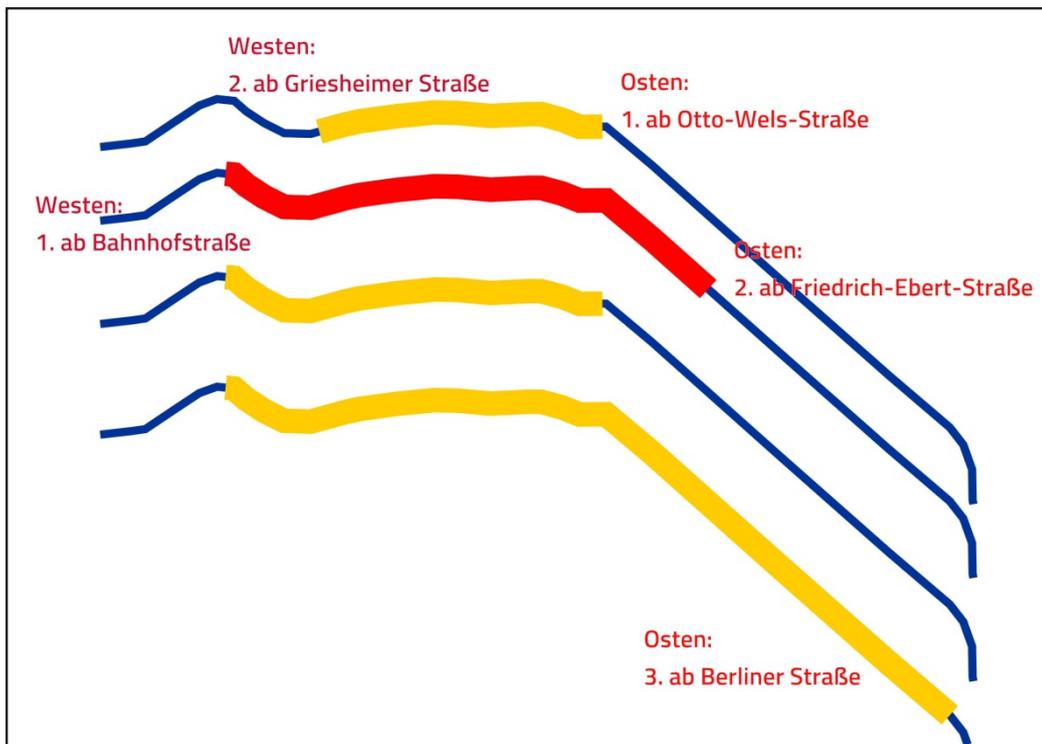


Abbildung 6.2: denkbare Alternativen

### 3.1.3 Bewertung der Gegenrichtung

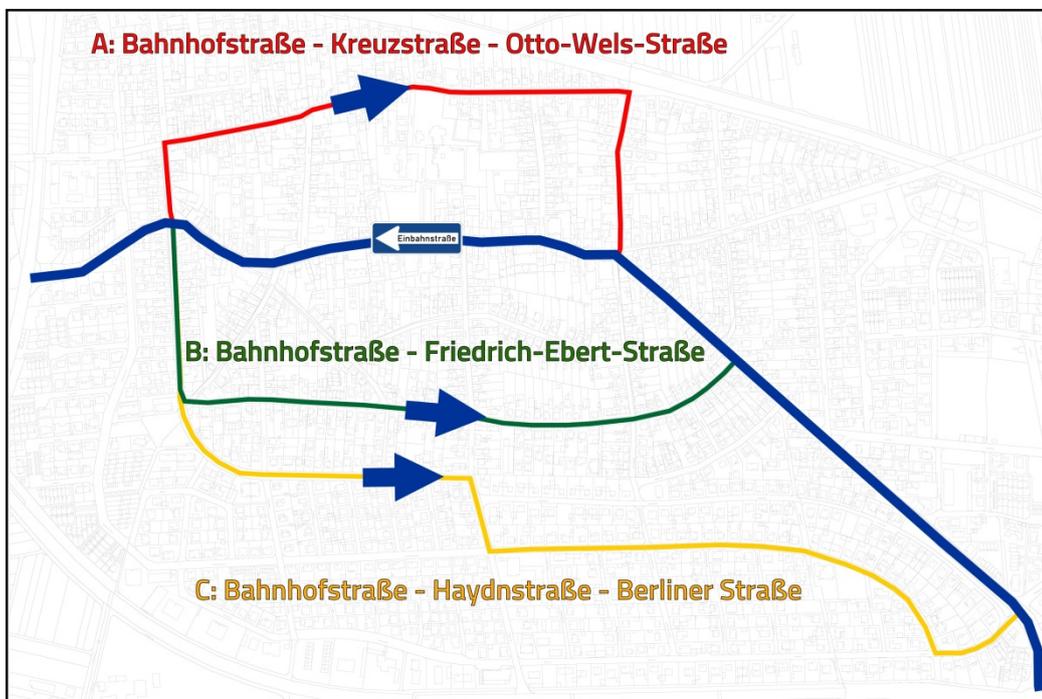
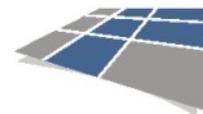


Abbildung 7: Varianten Gegenrichtung



Nach Festsetzung der Fahrtrichtung und der Abschnittslänge ist die Route für die Gegenrichtung zu ermitteln (*Abbildung 7*). Auch hier bestehen mehrere Möglichkeiten, von denen drei ausgewählt und den weiteren Überlegungen zugrunde gelegt werden.

- Fahrweg A: Bahnhofstraße – Kreuzstraße – Otto-Wels-Straße,
- Fahrweg B: Bahnhofstraße – Friedrich-Ebert-Straße oder
- Fahrweg C: Bahnhofstraße – Haydnstraße – Heinrichstraße – Berliner Straße.

### 3.2 Fahrweglängen – Erreichbarkeit – Erschließungsqualität

Die Wirkungen verlängerter Fahrwege werden grob quantifiziert. Dazu wird vereinfachend eine Verkehrsbelastung von 9.500 Kfz/24h zugrunde gelegt (*Tabelle 1.1*, Nullfall), welche für beide Fahrrichtungen gleich angenommen wird. Die jeweiligen Fahrstrecken und die damit korrespondierenden Fahrzeiten werden für den Bestand und die Planung einander gegenübergestellt.

Routenvariante	Darmstädter Straße		Gegenrichtung		Differenz	
	Fahrweg – Fahrzeit [m] – [Min.]		Fahrweg – Fahrzeit [m] – [Min.]		Fahrweg – Fahrzeit [m] – [Min.]	
<b>Kreuzstraße</b>	685	2,1	1.050	3,2	365	1,1
<b>Friedrich-Ebert-Straße</b>	920	2,8	1.115	3,3	195	0,6
<b>Berliner Straße</b>	1.480	4,4	1.765	5,3	285	0,9

Tabelle 2: Vergleich der Wegelängen und Fahrzeiten: Nullfall zu Konzept

Aus *Tabelle 2* sind folgende Ergebnisse für Gesamt-Kilometer pro Jahr und Fahrzeit pro Jahr abzuleiten:

#### Gegenrichtung Kreuzstraße:

$$\Rightarrow 0,5 * 9.500 \text{ Kfz/Tag} * 85\% * 365 \text{ Tage/Jahr} * 0,365 \text{ km/Kfz} \approx 537.900 \text{ km}$$
$$\Rightarrow 537.900 \text{ km} / 20 \text{ km/h} \approx 26.900 \text{ h}$$

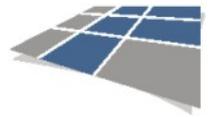
#### Gegenrichtung Friedrich-Ebert-Straße:

$$\Rightarrow 0,5 * 9.500 \text{ Kfz/Tag} * 85\% * 365 \text{ Tage/Jahr} * 0,195 \text{ km/Kfz} \approx 287.400 \text{ km}$$
$$\Rightarrow 287.400 \text{ km} / 20 \text{ km/h} \approx 14.400 \text{ h}$$

#### Gegenrichtung Berliner Straße:

$$\Rightarrow 0,5 * 9.500 \text{ Kfz/Tag} * 85\% * 365 \text{ Tage/Jahr} * 0,285 \text{ km/Kfz} \approx 420.000 \text{ km}$$
$$\Rightarrow 420.000 \text{ km} / 20 \text{ km/h} \approx 21.000 \text{ h}$$

Als Fahrgeschwindigkeit wird bei der Aufstellung durchschnittlich 20 km/h angesetzt. Es werden 365 Tage pro Jahr angenommen, für die anzusetzende durchschnittliche



Tagesbelastung wird die zugrunde liegende Werktagsbelastung um 15 Prozent abgemindert. Dabei sind die Einflüsse von Sonn- und Feiertagen sowie die Ferienzeit berücksichtigt – für diese Zeiten wird ein Anteil von ca. 70 Prozent der Werktagsbelastung gesehen.

Wie die vorausgegangene Gegenüberstellung zeigt (*Tabelle 2*), entstehen unter den beschriebenen Randbedingungen spürbar größere Fahrleistungen und damit auch Fahrzeiten; diese setzen sich zusammen aus der Gesamtheit aller betroffenen Fahrzeuge auf Grundlage der im Verkehrsentwicklungsplan benannten Werktagsbelastung von ca. 9.500 Kfz/24h. Mithin würden bei Führung der Gegenrichtung durch die Kreuzstraße ca. 540.000 Fahrzeugkilometer mehr gefahren werden, eine Führung über den Fahrweg C (Haydnstraße – Berliner Straße) würde etwa 420.000 Mehr-km hervorrufen und eine Führung über die Friedrich-Ebert-Straße würde sich mit ca. 290.000 zusätzlichen Fahrzeugkilometern auswirken.

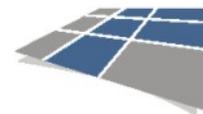
In den vorgestellten Überlegungen sind allein die verkehrlichen Auswirkungen der Verlagerung von bekannten Fahrten aus der Darmstädter Straße in die „Alternativrouten“ beziffert worden. Nicht quantifizierbar sind die Fahrzeug-Kilometer, die die Reduzierung der Erschließungsqualität für die Bewohner der in Rede stehenden Straßen nach sich zieht – einschließlich der Darmstädter Straße selbst, durch deren Einbahnstraßenführung ebenfalls Umwege entstehen.

Schließlich ist ein gewisses Maß an Rück-Verlagerungen von Kfz-Fahrten anzunehmen, welche von der B 42 wieder in die Darmstädter Straße wechseln und die dort frei werdenden Potenziale nutzen.

### **3.3 Auswirkungen Busverkehr/ÖPNV**

Die Auseinanderlegung der beiden Fahrtrichtungen des Linienbusverkehrs ist für die Verständlichkeit und Akzeptanz der Fahrgäste nachteilig, da Ein- und Ausstiegshaltestelle jeweils weit auseinander liegen. In dem Straßenabschnitt, welcher die Gegenrichtung aufnehmen soll, sind neue Bushaltestellen anzuordnen – je nach Trassenlänge sollten dies jeweils mindestens zwei sein (*Plan Nr. 2*).

Bezüglich der rein fahrgeometrischen Aspekte eines Linienbusbetriebs sind keine Restriktionen für eine der drei Routen erkennbar: fahrgeometrisch *abwickelbar* ist grundsätzlich jede Route, da sie ja auch im derzeit freien Verkehrsfluss keine Sperrungen für Busse oder Lkw beinhaltet. Allerdings müssten weite Abschnitte der drei betroffenen Fahrtrouten entweder ebenfalls als Einbahnstraße betrieben werden oder



der ruhende Verkehr müsste abschnittsweise untersagt (mithin verlagert) werden. Insbesondere in den Knotenpunkten ist zusätzlich sicherzustellen, dass diese stets freigehalten sind von haltenden oder parkenden Fahrzeugen; ansonsten sind gravierende Behinderungen und Störungen des Linienbusverkehrs unvermeidbar.

Seit Jahren wird in Weiterstadt immer wieder der Bau einer Straßenbahnlinie nach Darmstadt diskutiert; wenn auch in unterschiedlichen Varianten, so ist doch immer wieder eine wesentliche Überlegung deren Führung durch die Darmstädter Straße. Bei den Planungsüberlegungen ist eine zentrale Forderung der DADINA stets die Führung der Straßenbahn im Zweirichtungsverkehr; damit ist im Umkehrschluss untrennbar verbunden, dass auch der übrige Kfz-Verkehr mitgeführt werden muss – eben im Zweirichtungsverkehr. Diese wäre folglich hinfällig, wenn die Darmstädter Straße im Einrichtungsverkehr betrieben werden würde.

### **3.4 Auswirkungen Radverkehr**

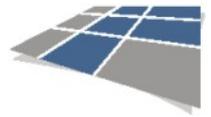
Eine Ausweisung der Darmstädter Straße als Einbahnstraße würde sich für den Radverkehr vorteilhaft auswirken. Die Führung als Einbahnstraße böte die Möglichkeit, in Fahrtrichtung West z.B. einen Radfahrstreifen anzubieten und in Gegenrichtung könnte das Radfahren gegen die Einbahn-Richtung zugelassen (zumindest geprüft) werden.

Die Bestandssituation (Kfz- und Radverkehr im Zweirichtungsbetrieb) stellt jedoch eine alltägliche städtische Situation dar. Bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau wird das Miteinander von Kfz- und Radverkehr als abwickelbar und akzeptabel eingeschätzt.

### **3.5 Auswirkungen ruhender Verkehr**

In gegenseitiger Abhängigkeit stehen die Themen Busverkehr (*Kapitel 3.3*) und ruhender Verkehr. Unter der Maßgabe, dass die jeweilige Route der Gegenrichtung im Regelbetrieb von Bussen genutzt werden soll, ist die Wegnahme von Stellplätzen abschnittsweise notwendig – oder im betroffenen Abschnitt ist ebenfalls Einrichtungsverkehr einzuführen, was dann wieder Auswirkungen hat auf die Fahrleistung aller Fahrzeuge und auf die Erschließungsqualität für die Bewohner der entsprechenden Straßen bzw. Straßenabschnitte (*Kapitel 3.2*).

Konkrete Auswirkungen auf das Angebot im ruhenden Verkehr ergäben sich in den zu prüfenden Abschnitten der Gegenrichtung wie folgt, wenn der Zwei-Richtungsverkehr beibehalten würde:



- A Kreuzstraße** ⇒ Wegfall von rund **60 Stellplätzen**  
**B Friedrich-Ebert-Straße** ⇒ Wegfall von rund **40 Stellplätzen**  
**C Berliner Straße** ⇒ Wegfall von rund **50 Stellplätzen**

Werden zum Erhalt der Stellplätze zumindest abschnittsweise Einbahnstraßen eingerichtet, entstehen durch diese Änderung der Erschließung in den jeweiligen Quartieren zusätzlich zu den in *Kapitel 3.2* berechneten Mehr-Kilometern noch weitere aufgrund der sich ergebenden Umwegfahrten für die Anwohner der betroffenen Straßen, ohne dass diese hier quantifizierbar sind.

### 3.6 städtebauliche Aspekte

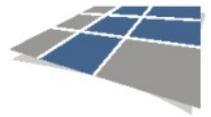
Die Darmstädter Straße hat im Bestand abschnittsweise den sehr deutlichen Charakter einer innerörtlichen bzw. innerstädtischen Geschäftsstraße (RASt 06<sup>2</sup>, Kapitel 5.2.7). Etliche Läden und Restaurants säumen die Straße und prägen den Straßenraum. Gänzlich anders stellt sich die Situation in den drei in der Diskussion befindlichen „Alternativrouten“ dar – diese sind nach dem genannten Regelwerk unzweifelhaft als Wohnstraßen zu charakterisieren. In den RAST 06 werden entsprechende Einstufungen vorgenommen. Im Kapitel 5.2.2 ebenda werden einer Wohnstraße vornehmlich die „entwurfsprägenden Nutzungsansprüche“ *Radverkehr* und *Aufenthalt* sowie teilweise *Parken* zugeordnet. Eine örtliche Geschäftsstraße (Kapitel 5.2.7) hingegen wird dort charakterisiert durch die „entwurfsprägenden Nutzungsansprüche“ *Fußgängerlängs- und -querverkehr* sowie *Liefern und Laden*.

Die drei in Rede stehenden Straßenzüge sind klar als Wohnstraße einzustufen und würden diesen Charakter verlieren, wenn sie zu einem vollwertigen Teil der Ortsdurchfahrt umgewidmet werden würden – was die hier zu prüfende Funktionsveränderung unstrittig hervorrufen würde.

### 3.7 straßenbauliche und sonstige Aspekte

Die in Rede stehenden Alternativrouten sind für Schwerlastverkehr, wie er durch den Regelbetrieb einer Buslinie den sonstigen gewerblichen Kfz-Verkehr auftreten würde, baulich nicht ausgelegt; mithin wären sie zu ertüchtigen. Der baulich notwendige Umfang ist technisch zu prüfen, dürfte in den meisten Abschnitten nur durch eine **grundhafte Erneuerung** gewährleistet werden können – mithin sind hier Kosten in relevanter Größenordnung zu erwarten.

<sup>2</sup> FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RASt 06); Köln, 2006.



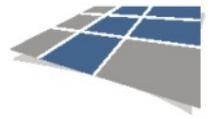
Die Kreuzstraße (Variante A) ist im Bestand eine wichtige Radwegachse und ihr kommt insbesondere als **Schulweg** eine hohe Bedeutung zu. Die Verwaltung der Stadt Weiterstadt hat Planungen zur Umwidmung in eine **Fahrradstraße** zur Förderung des Radverkehrs bereits weit vorangetrieben. Dies ist auch eine angemessene Antwort auf die derzeit immer mehr eingeforderte „Verkehrswende“.

Durch die Auslagerung einer der beiden Fahrtrichtungen aus der Darmstädter Straße in einen anderen Straßenabschnitt leidet auch die städtische Struktur der Kernstadt. Die **Orientierung** in der Stadt wird erschwert. Wenn zwei nahe gelegene Straßen, die mehr oder weniger parallel zueinander verlaufen, zu einem Einbahnstraßenpaar verändert werden, ist dies dann naheliegend, wenn sie als solches Pärchen deutlich wahrgenommen werden können – dies ist hier bei keiner der geprüften Varianten gegeben.

### 3.8 Zwischenfazit

Aus den vorangegangenen Aspekten legt eine erste Bewertung nahe, dass – wenn eine Einbahnstraßenregelung vorgenommen werden sollte – die Aufnahme einer Gegenrichtung am ehesten durch die Variante B, Friedrich-Ebert-Straße, erfolgen könnte. Bei dieser sind die mehr gefahrenen Fahrzeugkilometer deutlich am niedrigsten, auch die Zahl ggf. entfallender Stellplätze ist im Vergleich der drei Varianten am geringsten und schließlich ist die Abrückung von der Gegenrichtung deutlich geringer als bei den beiden Vergleichsvarianten.

Für diese Variante wird nun noch die Zahl der betroffenen Einwohner in die Bewertung einbezogen. Zwischen den beiden Punkten, an denen sich die Einbahnrichtungen trennen bzw. wieder zusammenfinden, wohnen in der Darmstädter Straße ca. 660 Menschen; im Vergleichsabschnitt der Bahnhofstraße und der Friedrich-Ebert-Straße wohnen ca. 600 Menschen – insofern würden folglich 660 Einwohner der Stadt durch niedrigere Verkehrsbelastungen „vor ihrer Haustür“ eine Verbesserung ihrer Lebenssituation erfahren und ca. 600 Einwohner müssten durch steigende Verkehrsbelastungen Nachteile hinnehmen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Reduzierung von ca. 9.500 Kfz/24h auf rund 5.000 Kfz/24h nahe des Wertes liegt, der zu einer wahrnehmbaren Veränderung nötig ist (dieser Effekt stellt sich erst bei einer Halbierung der Verkehrsbelastungen ein), während der Zuwachs in der Gegenrichtung dieses Kriterium deutlich erfüllt (Verdopplung bzw. nahezu Verdreifachung: von rund 600 ... 1.200 Kfz/24h auf ca. 1.200 ... 3.800 Kfz/24h).



#### 4. verkehrliche Empfehlung

Die Verwaltung der Stadt Weiterstadt hat die verkehrliche Bewertung einer Einbahnstraßenregelung in der Darmstädter Straße veranlasst, die die verkehrlichen Vor- oder Nachteile für die Einwohner der Stadt darstellen soll. Dazu wurden die verkehrlich relevanten Aspekte zusammengetragen, dokumentiert und planerisch bewertet. Für diese Bewertung wurden auf Grundlage einer Bestandsaufnahme folgende Aspekte geprüft und gewürdigt:

- Untersuchungsabschnitt,
- Fahrweglängen – Erreichbarkeit – Erschließungsqualität,
- Auswirkungen Busverkehr/ÖPNV,
- Auswirkungen Radverkehr,
- Auswirkungen ruhender Verkehr,
- städtebauliche Aspekte sowie
- straßenbauliche und sonstige Aspekte.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist nicht auszuschließen, dass – zumindest in Fahrtrichtung West – durch die Einführung einer Einbahnregelung in der Darmstädter Straße ein gewisses Maß an „unnötigem“ Kfz-Verkehr z.B. von der umfahrenden Bundesstraße B 42 wieder in die Ortsdurchfahrt zurück-verlagert werden würde. Des Weiteren ist von der Erzeugung von Mehrverkehr durch das dann bestehende Einbahnstraßensystem auszugehen; dies betreffe hauptsächlich die Einwohner der Kernstadt. Und schließlich hätten diese auch deutliche Umwege und damit verbunden einen Mehraufwand an Fahrwegen und -zeit in Kauf zu nehmen, was die Erschließungsqualität eingeschränkt. Die Zahl der Einwohner, die durch niedrigere Verkehrsbelastungen in „ihrer“ Straße eine Verbesserung ihrer Wohnsituation erfahren, liegt in ähnlicher Größenordnung wie die derer, vor deren Haustür die Verkehrsbelastungen zunehmen.

Die Ausweisung der zentralen Ortsdurchfahrt in der Kernstadt Weiterstadt als Einbahnstraße wird aus verkehrlicher Sicht nicht empfohlen. Wenn die Darmstädter Straße (z.B. zwischen Bahnhofstraße und Friedrich-Ebert-Straße) als Einbahnstraße in westlicher Fahrtrichtung ausgewiesen werden würde, müsste für die Gegenrichtung eine alternative Route angeboten werden – dies könnten die Straßenzüge Bahnhofstraße – Kreuzstraße – Otto-Wels-Straße (A), die Relation Bahnhofstraße – Friedrich-Ebert-Straße (B) oder der Abschnitt Bahnhofstraße – Haydnstraße – Heinrichstraße – Berliner Straße (C) sein. In allen drei Fällen werden die verkehrlichen Nachteile in ihren Wirkungen stärker eingeschätzt als ihre Vorteile. Selbst wenn Vor- und Nachteile im Gleichgewicht stünden, würde dies keinen Handlungsbedarf nach sich ziehen – dieser wäre nur gegeben, wenn sich spürbare Vorteile ergäben; dies ist aus fachlicher Sicht nicht zu erkennen.

**Entwurf**

- G - Gehweg
- Kfz - Kfz-Fahrbahn
- P - Parken
- B - Bus

X  
Lage des  
Straßenquerschnitts

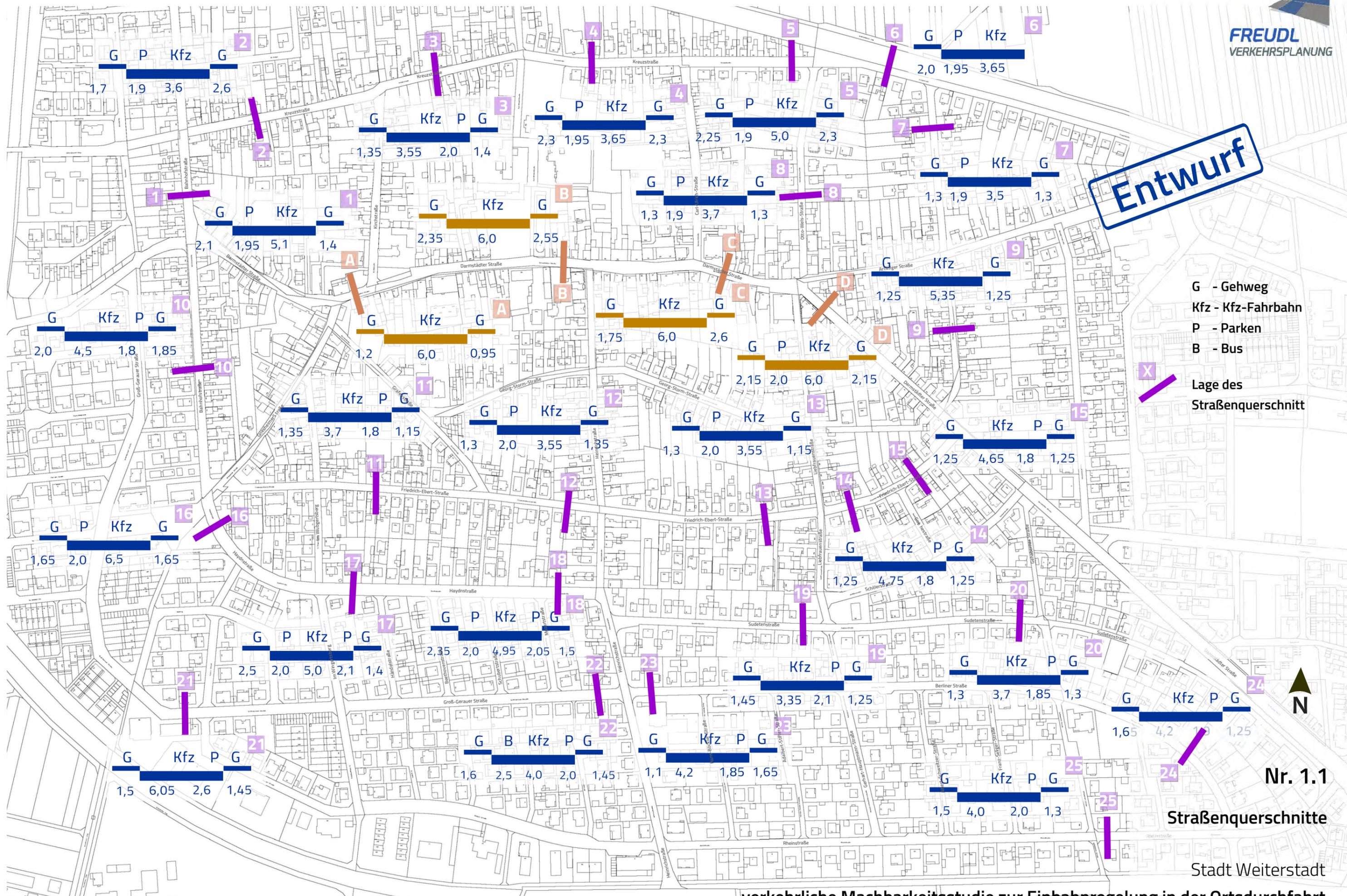


Nr. 1.1

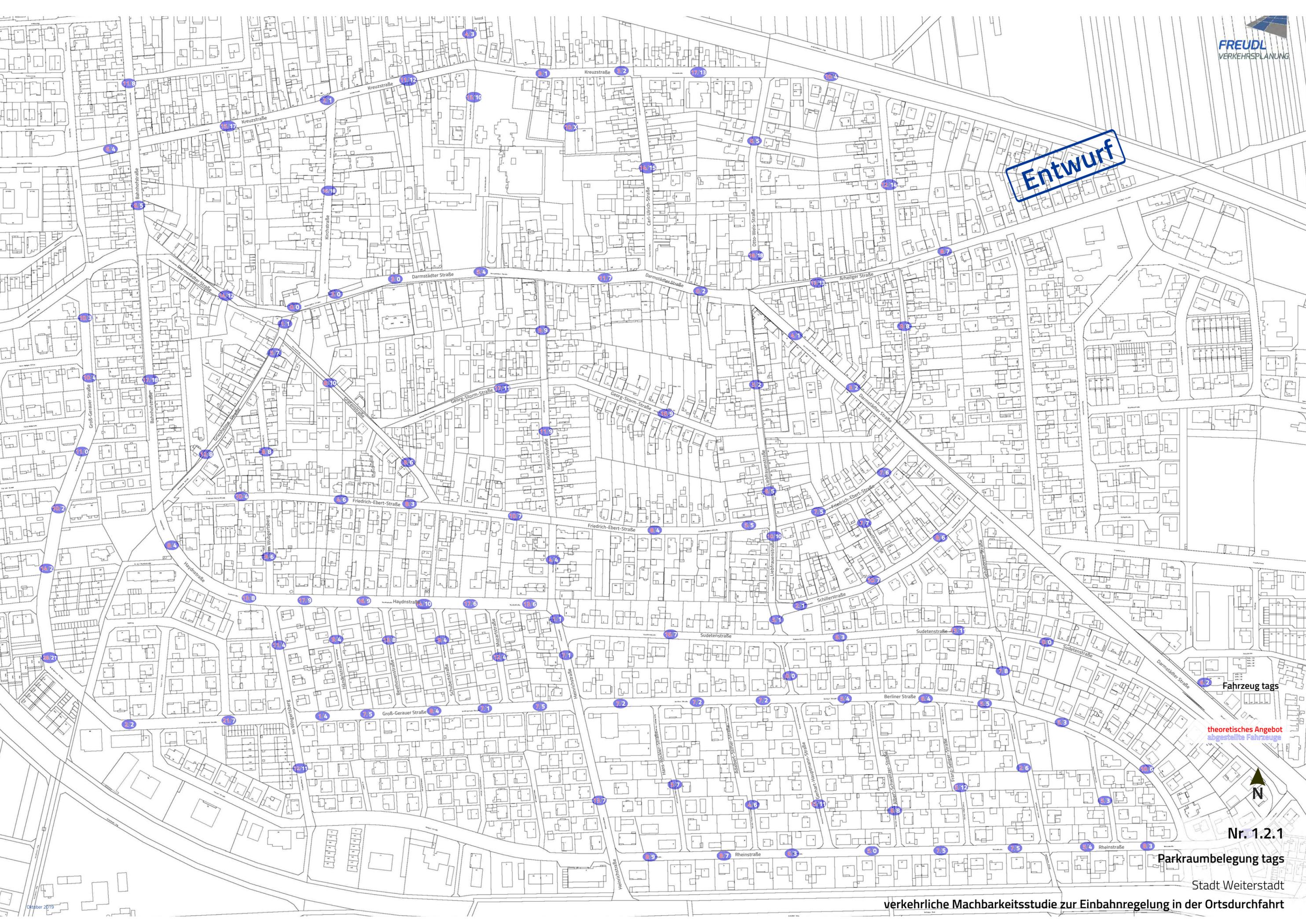
**Straßenquerschnitte**

Stadt Weiterstadt

verkehrliche Machbarkeitsstudie zur Einbahnregelung in der Ortsdurchfahrt



Entwurf



Fahrzeug tags

theoretisches Angebot  
abgestellte Fahrzeuge



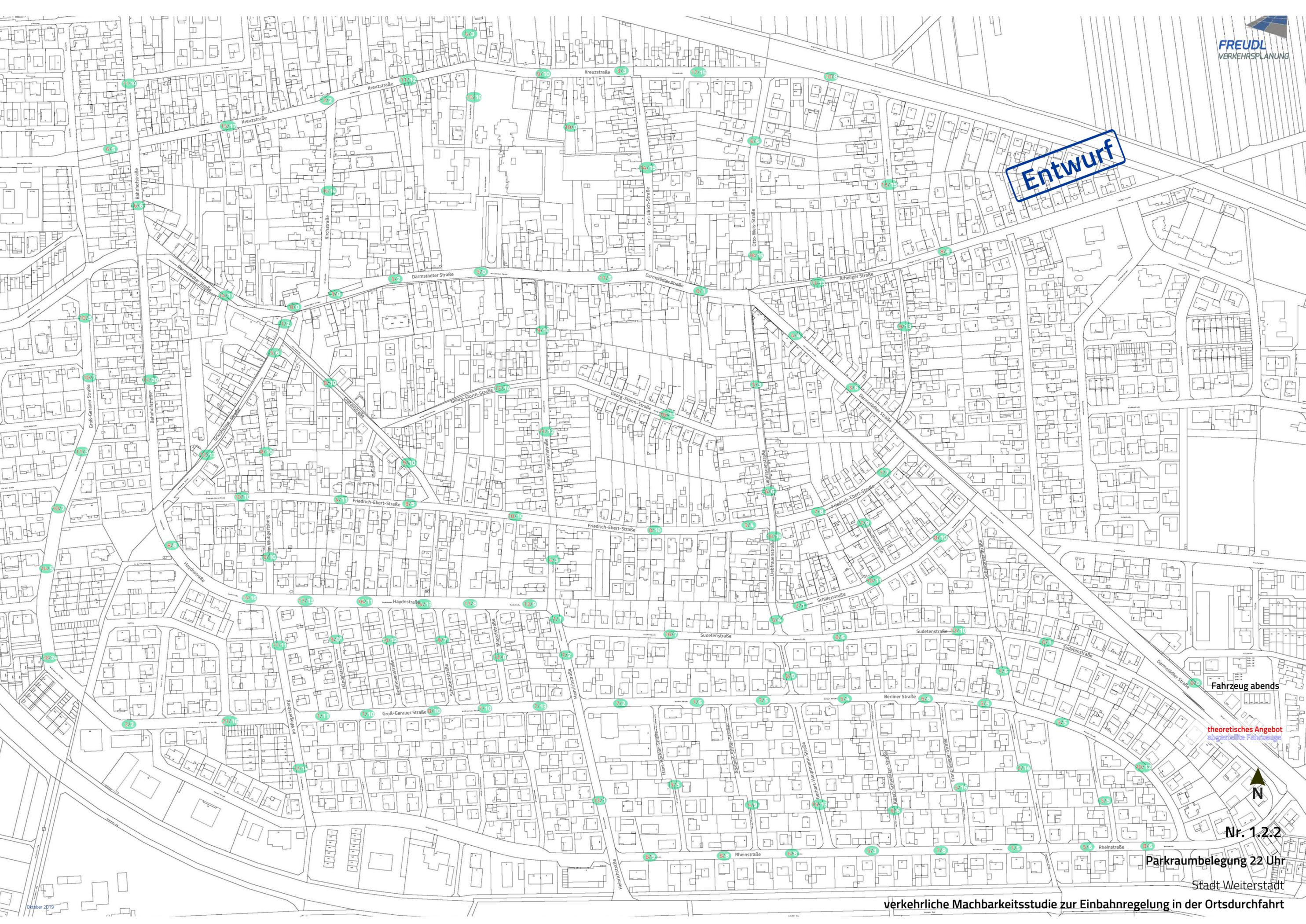
Nr. 1.2.1

Parkraumbellegung tags

Stadt Weiterstadt

verkehrliche Machbarkeitsstudie zur Einbahnregelung in der Ortsdurchfahrt

Entwurf



Fahrzeug abends

theoretisches Angebot  
abgestellte Fahrzeuge

Nr. 1.2.2

Parkraumbelegung 22 Uhr

Stadt Weiterstadt

verkehrliche Machbarkeitsstudie zur Einbahnregelung in der Ortsdurchfahrt



Kreuzstraße ist wichtige Fahrrad-Achse  
Ausweisung als Fahrradstraße in Vorbereitung



Busführung kritisch  
im Kurvenbereich

Busführung kritisch  
im Kurvenbereich

Einrichtung einer Bus-  
haltestelle erforderlich

Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs  
zwischen Bahnhofstraße und Otto-Wels-Straße  
oder Wegfall von ca. 60 Stellplätzen

Einrichtung einer Bus-  
haltestelle erforderlich

Einbahnstraßen bewirken grundsätzlich  
mehr "Verkehrsarbeit" = mehr Verkehr

**Bahnhofstraße - Kreuzstraße - Otto-Wels-Straße**

Fahrwegdifferenz  
1.050m - 685m = 365m

Fahrweglänge  
Abschnitt Darmstädter Straße bis:  
Otto-Wels-Straße: 685m  
Friedrich-Ebert-Straße: 920m  
Rheinstraße 1.480m

Fahrwegdifferenz:  
1.115m - 920m = 195m

**Bahnhofstraße - Friedrich-Ebert-Straße**

Fahrwegdifferenz  
1.765m - 920m - 560m = 285m

Einrichtung einer Bus-  
haltestelle erforderlich

Einrichtung einer Bus-  
haltestelle erforderlich

Einrichtung einer Bus-  
haltestelle erforderlich

Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs  
zwischen Bahnhofstraße und Liebfrauenstraße  
oder Wegfall von ca. 40 Stellplätzen

Überkreuzung der Fahrtrichtungen  
(stets Linksabbiegen erforderlich)

Verkehrsführung weiterhin  
im Zweirichtungsverkehr

Stellplätze bleiben erhalten

Verkehrsführung im Zweirichtungsverkehr

**Bahnhofstraße - Haydnstraße - Berliner Straße**

Einrichtung einer Bus-  
haltestelle erforderlich

Aufhebung des Zweirichtungsverkehrs  
zwischen Heirichstraße und Rheinstraße  
oder Wegfall von ca. 50 Stellplätzen

Nr. 2

Konflikte

Stadt Weiterstadt

verkehrliche Machbarkeitsstudie zur Einbahnregelung in der Ortsdurchfahrt

## Vorlage an

Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am 19.12.2019

## Grundsatzbeschluss zur Realisierung einer Fahrradstraße

### Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat wird beauftragt, die Realisierung einer Fahrradstraße in dem Bereich zwischen Kreuzstraße - Klein-Gerauer-Weg – Braunshardter Tännchen bis hin zur Bahnunterführung Braunshardt zu prüfen und voranzutreiben.  
Zu diesem Zweck wird ein externes Verkehrsbüro beauftragt, entsprechende Planungs- und Umsetzungsschritte zu erarbeiten und darzustellen.
2. Die Beauftragung einzelner Maßnahmen wird gesondert beschlossen.

### Sachverhalt:

Sowohl im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes als auch in den Sitzungen des „Runden Tisches Radverkehr“ wird die Errichtung einer Fahrradstraße vorgeschlagen und befürwortet. Der Bereich zwischen der Kreuzung Kreuzstraße/Arheilger Straße (Jugendzentrum) und der Bahnunterführung Braunshardt/Sporthalle ist Teil des durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung definierten „Radhauptnetzes Hessen“ und bildet die Verbindung von Mainz über Groß-Gerau nach Darmstadt.

Der im Bereich Klein-Gerauer-Weg angelegte Rad-/Fußweg ist dem aktuellen Radverkehrsaufkommen bereits heute nicht gewachsen und unterdimensioniert.

Insbesondere durch die zu erwartende Steigerung des Radverkehrs im Bereich Campus/Albrecht-Dürer-Schule und der aktuellen Entwicklung zur alternativen Nutzung des Fahrrades gegenüber dem individuellen Pkw sollte die Stadt dieser Entwicklung auch Rechnung tragen.

Die gesamte Kreuzstraße könnte als Fahrradstraße dargestellt werden und somit zu einer attraktiven Verbindung zum Radschnellweg nach Darmstadt, bzw. Darmstadt/Arheilgen dienen.

### Finanzierung:

Die finanziellen Mittel werden in den kommenden Jahren in den jeweiligen Haushaltsjahren veranschlagt. Im Haushaltsjahr 2020 sind Planungs- und Beratungskosten zur Umsetzung der Fahrradstraße in Höhe von 12.000 € vorgesehen.

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

# Drucksache 10/0875/1

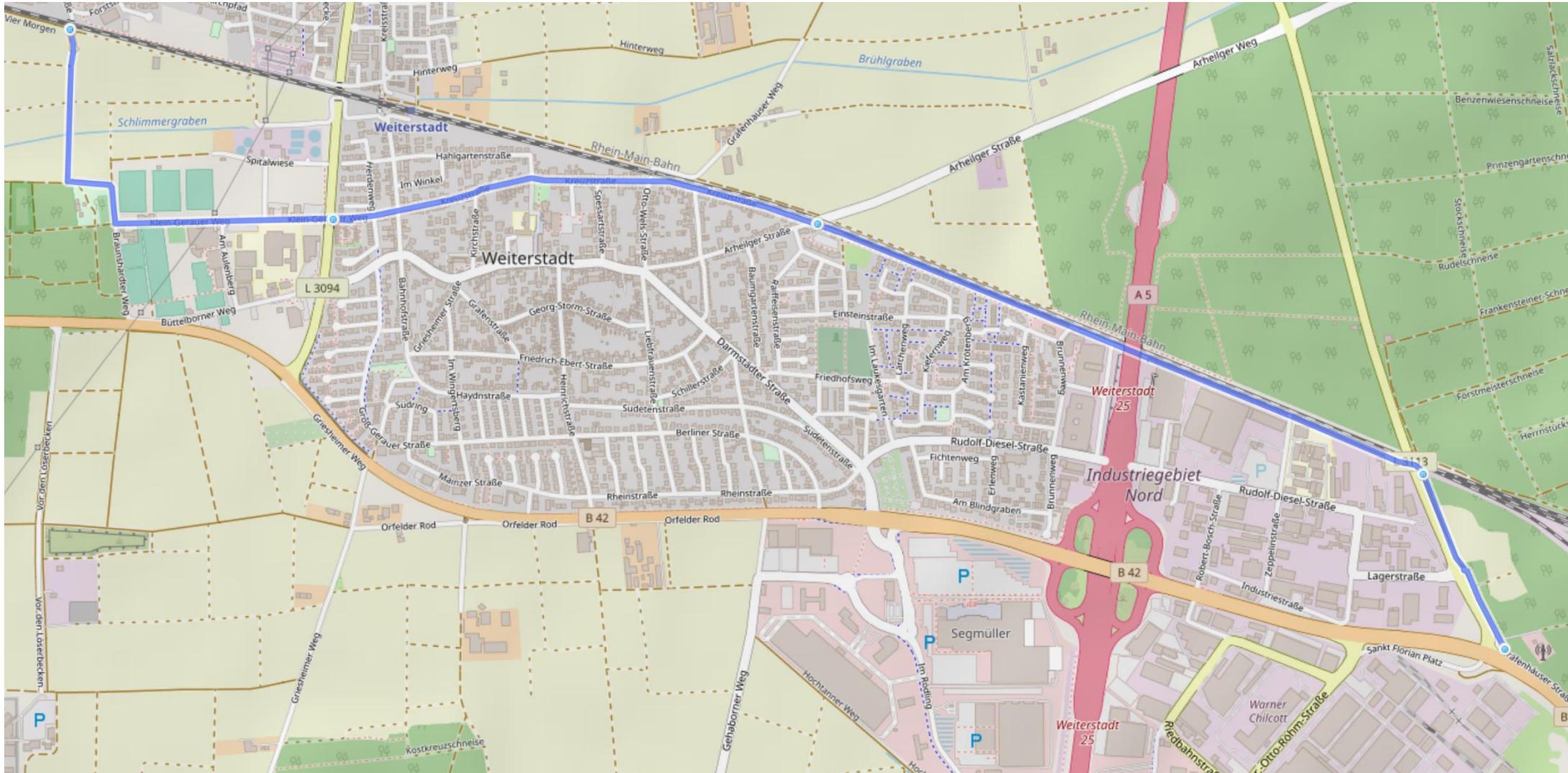
Ralf Möller  
Bürgermeister

**Anlage:**  
Lageplan (1 Seite)

# Fahrradstraße

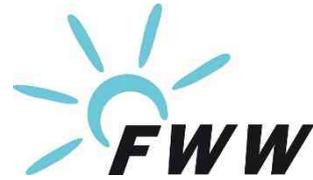
Bahnunterführung Forststraße – Braunshardter Tännchen – „Campus-Gelände“ – Kreuzstraße –  
Bordwandweg – Zuführung Radschnellweg Darmstadt

Anlage zur Drucksache 10/0875/1





SPD-Fraktion Weiterstadt  
Fraktionsvorsitzender  
Benjamin Gürkan  
Riedbahnstraße 6  
64331 Weiterstadt



FWW-Fraktion  
Fraktionsvorsitzender  
Kurt Weldert  
Riedbahnstraße 6  
64331 Weiterstadt

Weiterstadt, 24.01.2020

**Gemeinsamer Änderungsantrag von SPD/FWW**  
**zur Drucksache 10/0875/1 Fahrradstraße**

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher,  
bitte nehmen Sie folgenden Änderungsantrag auf die Tagesordnung der nächsten Stadtverordnetenversammlung. Vielen Dank.

**Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:**

Punkt 1, Satz 1 des Beschlussvorschlages der Drucksache 10/0875/1 ist wie folgt zu ändern:  
Der Magistrat wird beauftragt, die Realisierung einer Fahrradstraße im Bereich zwischen Bahnunterführung Braunshardter Weg, Klein-Gerauer-Weg bis Bahnhofstraße zu prüfen und voranzutreiben

**Begründung:**

Im Plan der DS 10 / 0875 wird eine Strecke von der Bahnunterführung über die Kreuzstraße und den Bordwandweg bis hin zur B 42 als Fahrradstraße ausgewiesen.

Der Bereich Bordwandweg bis B 42 ist jedoch als Fahrradstraße nicht Gegenstand der Drucksache.

Derzeit läuft eine vom Magistrat beauftragte Untersuchung über eine Einbahnstraßenregelung für die Darmstädter Straße. In einer aktuellen Machbarkeitsstudie werden Darmstädter Straße und Teile der Bahnhofstraße als Straßenbahntrasse ausgewiesen. Beide Maßnahmen haben u.U. erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Kreuzstraße. Weiterhin zeigt der Masterplan ABG II eine Anbindungsmöglichkeit im Bereich der Kreuzung Kreuzstraße / Arheilger Straße. Vor einer Entscheidung über eine Fahrradstraße in der Kreuzstraße sollten die Ergebnisse der vorgenannten Verkehrsplanungen vorliegen.

---

Benjamin Gürkan  
Fraktionsvorsitzender SPD-Fraktion

---

Kurt Weldert  
Fraktionsvorsitzender FWW-Fraktion



**Riedbahnstraße 6**  
**64331 Weiterstadt**  
**Telefon: +49 6150 8673232**  
**E-Mail: petri.g.hl@t-online.de**

Alternative Liste  
Weiterstadt

Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung  
Herrn Manfred Dittrich  
Riedbahnstraße 6

64331 Weiterstadt

Weiterstadt, den 02. August 2017

## **Antrag Fahrradstraße**

Sehr geehrter Herr Dittrich,

bitte nehmen Sie folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Stadtverordnetenversammlung:

**Der Magistrat wird beauftragt, im Benehmen mit der Straßenverkehrsbehörde die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Klein-Gerauer-Weg ab Kreuzung Bahnhofstraße, den Braunshardter Weg und die Forststraße bis Einmündung Außenring zu prüfen und das Prüfergebnis vorzulegen.**

Begründung:

Die Streckenabschnitte werden vorwiegend von Schülern der ADS und auch Sporttreibenden der dort befindlichen Sportstätten benutzt. Dies sowohl aus Richtung Weiterstadt als auch aus Richtung Braunshardt.

Im Rahmen des „Campus-Projektes“ auf und um das Gelände der ADS ist ohnehin die Umwandlung des Klein-Gerauer-Weges in eine Fahrradstraße beabsichtigt.

Diese Fahrradstraße könnte bei Bedarf über die Kreuzstraße bis zur Arheilger-Straße verlängert werden, falls es dort zu Bildungseinrichtungen (Grundschule oder Kindertagesstätte) kommen sollte.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße würde ein politisches Signal in Richtung Stärkung des Fahrradverkehrs in Weiterstadt senden.

Mit freundlichen Grüßen

Heinz-Ludwig Petri  
(Fraktionsvorsitzender)

---

Fraktionsvorsitz: Heinz-Ludwig Petri \* Lindenstraße 45 \* 64331 Weiterstadt  
Telefon: 06150/8673232 \* E-Mail: petri.g.hl@t-online.de

## Vorlage an

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

Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am
--

## **Straßenbahnverbindung Darmstadt-Weiterstadt; Vorstellung der Machbarkeitsstudie**

### **Beschlussvorschlag:**

Das Ergebnis der durch die DADINA beauftragten Machbarkeitsstudie zur Straßenbahnverbindung Darmstadt-Weiterstadt wird zur Kenntnis genommen.

### **Sachverhalt:**

Die DADINA hat 2018 beim Ingenieurbüro Raboll Transport Germany, Karlsruhe auf der Grundlage der Nutzen-Kosten-Analyse 2001 NKU eine Machbarkeitsstudie zur Straßenbahnverbindung Darmstadt-Weiterstadt in Auftrag geben. Die nun vorliegenden Ergebnisse werden von der DADINA vorgestellt.

Der Sachverhalt wurde am 12. November 2019 im Magistrat beraten. Die Drucksache wird gemäß § 10 der Geschäftsordnung direkt dem Ausschuss vorgelegt.

Dr. Alexander Koch  
Erster Stadtrat



**CDU**

Fraktion Weiterstadt



Herrn Stadtverordnetenvorsteher  
Manfred Dittrich  
Riedbahnstr. 6  
64331 Weiterstadt

Weiterstadt, den 23.01.2020

**Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU & ALW: „Aufnahme von Verhandlungen mit der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg zur Straßenbahnverbindung Darmstadt - Weiterstadt“**

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher,

wir bitten Sie hiermit, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Stadtverordnetenversammlung zu setzen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

- 1. Der Magistrat wird beauftragt mit der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg konkrete Planungen für den Bau einer Straßenbahn von Darmstadt nach Weiterstadt aufzunehmen.**
- 2. Als Planungsgrundlage soll die Variante 4 der kürzlich vorgestellte Machbarkeitsstudie der Straßenbahnverbindung Darmstadt - Weiterstadt dienen. Hierbei soll ein besonderes Augenmerk auf den Neubau von Brückenbauwerken (Dornheimer Weg und Hochtanner Brücke), der Kreuzung der B 42 an der Segmüller-Kreuzung und die Führung durch die Darmstädter Straße und Bahnhofstraße in Weiterstadt gelegt werden.**
- 3. Die Investitionskosten und die Fördermittel sind zu ermitteln und eine Verteilung auf die jeweiligen Kostenträger vorzulegen.**

*Begründung:*

Am 2. Dezember 2019 wurde im Weiterstädter Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr eine Machbarkeitsstudie der Straßenbahnverbindung Darmstadt – Weiterstadt durch Vertreter der DADINA und von HEAG Mobilo vorgestellt.

Im Gespräch ist die Straßenbahn in Weiterstadt schon seit vielen Jahren. Im Jahr 2006 wurde das Projekt bereits in der Weiterstädter Stadtverordnetenversammlung nach der Veröffentlichung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) besprochen. Damals scheiterte das Projekt noch an der Stadt Darmstadt, die es noch nicht für notwendig erachtete. Letztmals ernsthaft diskutiert wurde es in der Stadtverordnetenversammlung – bis auf einzelne spätere Anfragen oder Beschlüsse zur Hochtannerbrücke – im Jahr 2009. Allerdings wurde damals die Planung aus finanziellen Gründen zurückgestellt.

Erneut ins Gespräch gebracht wurde die Straßenbahn, weil die Stadt Darmstadt das Projekt mittlerweile positiv sieht, da sie u. a. innerstädtische Dieselfahrverbote auf mehreren Straßen wegen eines zu hohen Stickoxid-Ausstoßes erlassen musste. Sie hat deshalb ein verstärktes Interesse an der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Zudem muss die Anzahl der nach Darmstadt einfahrenden Busse deutlich reduziert werden.

Eine Reduzierung des Individualverkehrs und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ist auch für Weiterstadt ein Anliegen. Die Stadt Weiterstadt plant in Braunshardt ein neues Baugebiet mit ca. 2.000 weiteren Einwohnerinnen und Einwohnern zu entwickeln. Diese wollen sich auch fortbewegen und der Verkehr auf der B 42 ist bereits jetzt zu den Hauptverkehrszeiten stark überlastet. Daher muss dringend ein gutes ÖPNV-Angebot als Alternative angeboten werden.

Die empfohlene Trassenführung der Variante 4 sieht eine Wendeschleife zwischen der Überquerung L 3094 (Höhe Forststraße) bis zur Fußgängerunterführung am Weiterstädter Bahnhof unterhalb der Bahntrasse vor. Von dort soll die Straßenbahn zweigleisig durch die Bahnhofstraße auf die Darmstädter Straße und dort entlang bis zur B 42 führen. Die Bundesstraße soll dann überquert werden und entlang der Riedbahn nach Darmstadt weiterfahren.

Natürlich gibt es bei solch einer großen und kostenintensiven Planung vieles zu beachten und auch kritisch zu hinterfragen, wie den notwendigen Lärmschutz für die Anliegerinnen und Anlieger sowie die hohen Investitionskosten, die auf die Stadt Weiterstadt zukommen werden. Die bereits geäußerten Bedenken beim Neubau von Brückenbauwerken (Dornheimer Weg und Hochtannerbrücke), der Kreuzung der B 42 an der Segmüller-Kreuzung und der Führung durch die Darmstädter Straße und Bahnhofstraße in Weiterstadt nehmen wir ernst und wollen diese auch sorgfältig und detailliert geplant bekommen. Ein besonderes Augenmerk sollte auch darauf gelegt werden, dass die beiden Stadtteile Schneppenhausen und Gräfenhausen ein verbessertes ÖPNV-Angebot erhalten; sei es durch eine Busanbindung an die Straßenbahn oder auch einen Ausbau der Direktbusverbindungen nach Darmstadt.

Wichtig ist allerdings jetzt, dass die Stadt Weiterstadt ein Signal an die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg aussendet, damit die konkreten Planungen beginnen können.



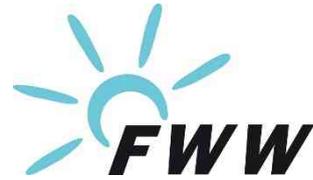
Lutz Köhler  
CDU-Fraktionsvorsitzender



Gunter Wächter  
ALW-Fraktionsvorsitzender



SPD-Fraktion Weiterstadt  
Fraktionsvorsitzender  
Benjamin Gürkan  
Riedbahnstraße 6  
64331 Weiterstadt



FWW-Fraktion  
Fraktionsvorsitzender  
Kurt Weldert  
Riedbahnstraße 6  
64331 Weiterstadt

Weiterstadt, 24.01.2020

**Gemeinsamer Änderungsantrag von SPD/FWW zur Drucksache 10/0867/1**  
**Straßenbahnverbindung Darmstadt-Weiterstadt**

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher,  
bitte nehmen Sie folgenden Änderungsantrag auf die Tagesordnung der nächsten Stadtverordnetenversammlung. Vielen Dank.

**Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:**

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis, dass die bis 2006 verfolgte Straßenbahntrasse (Variante 1) insbesondere im Hinblick auf Einwohnergleichwerte je km Strecke, Höhe der Kosten je km und zahlreicher Konflikte der damaligen Trasse in der Machbarkeitsstudie negativ bewertet wird. Es wird eine neue Variante 4 empfohlen. Weiterhin liegen schon die Baukosten netto, ohne Mehrwertsteuer und Planungskosten mehrere 10 Mio. Euro über den damals genannten Gesamtkosten.

Der Magistrat wird mit ersten Untersuchungen, Berechnungen und Bewertungen zur Machbarkeitsstudie Straßenbahn Darmstadt - Weiterstadt von November 2019 und der Beantwortung folgender Fragen beauftragt:

**1. Eigentumsverhältnisse**

1.1 Zwischen Riedstraße und der Straße Am Dornbusch verläuft die Trasse der Variante 4 (V4) über ein privates Betriebsgelände. Wie sind die Rechte hierzu gesichert (Kauf, Dienstbarkeiten etc.)? Wie ist der Sachstand hierzu?

1.2 Welche weiteren privaten Grundstücke sind betroffen? Wie ist der Sachstand hierzu?

**2. Kostensituation**

2.1 Wieso sind die Baukosten als Nettokosten ( ohne Mehrwertsteuer und Planungskosten ) ausgewiesen ? (siehe Seite 45)

2.2 Wie hoch sind die geschätzten Gesamtinvestitionskosten insbesondere einschließlich Grunderwerb, Baureifmachung der Grundstücke, Bau- und Baunebenkosten ( mit wesentlichen Sonderbauwerken wie Um- oder Neubau der Hochtanner Brücke ), Finanzierung, Mehrwertsteuer usw.

**3. Förderungsfähigkeit / Kostenteilung**

3.1 Welcher Kostenanteil der Gesamtinvestitionskosten sind förderungsfähig ( Bund, Land, Dritte )? Welche Förderung ist nach heutiger Einschätzung von wem zu erwarten?

3.2 Welche Kostenteilung könnte erfolgen ( DADINA - Darmstadt, Kreis, Weiterstadt ) ?

3.3 Wie hoch ist hiernach der Kostenanteil für Weiterstadt ?

#### **4. Verkehrstechnische Fragen**

4.1 Die Straße Am Dornbusch gehört zum hochbelasteten Einbahnstraßenring im Industriegebiet Süd. Geht die Straßenbahntrasse bzw. deren Querschnitt zu Lasten der Kapazität dieses Individualverkehrs? Falls ja, wie sieht hier die Lösung aus?

4.2 Wie soll die niveaugleiche Kreuzung mit der B42 lagemäßig aussehen? Gehen hier Fahrspuren oder Teile davon verloren? Wie wird sich bei regelmäßigen Kreuzungen der Straßenbahn mit der B42 der Individualverkehr verhalten?

#### **5. Bautechnik**

5.1 Wie soll der Um- bzw. Neubau der Hochtanner Brücke erfolgen ? Bei früheren Untersuchungen wurde die Rampenneigung als zu steil bzw. die verfügbare Straßenlänge als zu kurz beschrieben.

#### **6. Verbesserung ÖPNV**

6.1 Für welche Bereiche Weiterstadts ( Stadtteile / Straßen, % der Bevölkerungsanteile )verbessert sich die ÖPNV -Situation infolge der geplanten Straßenbahn bezogen auf das Ziel Stadtmitte Darmstadt (Luisenplatz)

#### **7. Künftige Erweiterungen für weitere Stadtteile**

7.1 Wie könnte eine Variante aussehen die möglichst viele Bürgerinnen und Bürger erreicht? Wie können eventuell später die Stadtteile Schneppenhausen und Gräfenhausen sowie Apfelbaumgarten II angebunden werden? Warum wurde die bisher noch nicht untersucht? Ist eine derartige Verlängerung bei V4 noch möglich?

#### **8. Öffentlichkeitsarbeit**

8.1 Das Straßenbahnprojekt wird wohl das teuerste Projekt in der Geschichte Weiterstadts, es wird die Stadt über Jahrzehnte prägen. Wie könnte eine frühzeitige Beteiligung der Bevölkerung organisiert werden?

#### **Begründung:**

Der Magistrat hat mit Beschlussvorschlag der DS 10/0867/1 vom 12. November 2019 die Machbarkeitsstudie zur Straßenbahnverbindung Darmstadt - Weiterstadt zur Kenntnis vorgelegt. In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 2. Dezember 2019 wurden Auszüge der Machbarkeitsstudie (im Wesentlichen eine Variante 4) von der DADINA anhand einer PowerPoint Präsentation vorgestellt. Die Studie lag weder dem Magistrat noch der Stadtverordnetenversammlung vor, sie wurde im Nachgang zur Ausschusssitzung verteilt.

In der Machbarkeitsstudie bleiben viele Fragen der Machbarkeit (z.B. infolge von Eigentumsverhältnissen, Verkehrs- und Bautechnik, Kosten und Förderungsmöglichkeiten) offen. Die positiven wie auch die negative Auswirkungen werden nur punktuell angerissen. Aus diesen Gründen soll der Magistrat beauftragt werden erste Fragen einer Beantwortung zuzuführen. Eine weitere Begründung erfolgt ggf. mündlich.

---

Benjamin Gürkan  
Fraktionsvorsitzender SPD-Fraktion

---

Kurt Weldert  
Fraktionsvorsitzender FWW-Fraktion