Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung

NAH MOBILITÄT

MOBILES HESSEN 2020

HANDBUCH NAHMOBILITÄTS-CHECK HESSEN

www.mobileshessen2020.de

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung

HANDBUCH NAHMOBILITÄTS-CHECK HESSEN

März 2018

INHALTSVERZEICHNIS

04 **1 Einführung**

06 1.1 Ziel und Anlass des Nahmobilitäts-Checks

10 **2 Musterverfahrensablauf / Musterleistungsbeschreibung**

12 2.1 Hintergrund zum Nahmobilitäts-Check
14 2.2 Vorhaben und Aufgabenbeschreibung

18 **3 Prototypische Checkliste „Vororientierung"**

20 3.1 Hinweise zur Anwendung der prototypischen Checkliste „Vororientierung"
21 3.2 Prototypische Checkliste „Vororientierung"

27 **4 Prototpischer Erfassungsbogen „Bewertung Status quo"**

29 4.1 Hinweise zur Anwendung des prototypischen Erfassungsbogens „Bewertung Status quo"
30 4.2 Prototypischer Erfassungsbogen „Bewertung Status quo"

38 **5 Muster-Nahmobilitätsplan**

42 5.1 Worum geht es? Anlass, Aufgabenstellung und Zielsetzung
43 5.2 Wie läuft der Nahmobilitäts-Check ab? Methodisches Vorgehen
45 5.3 Was bewegt sich in Sachen Nahmobilität? Bestandsaufnahme und -bewertung
56 5.4 Wie lässt sich weiteres bewegen in Sachen Nahmobilität? Handlungsempfehlungen und Maßnahmen
60 5.5 Wie kann es in Zukunft besser laufen? Empfehlung zur Umsetzung
61 5.6 Welcher Weg führt in andere Stadtteile? Übertragbarkeit auf andere Stadtteile
63 5.7 Wurde die Ziellinie erreicht? Fazit und Ausblick
64 5.8 Anhang

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

gute Bedingungen für Fußgänger und Fußgängerinnen, Radfahrer und Radfahrerinnen steigern Lebensqualität und Attraktivität der Stadt- und Ortskerne, vermindern Lärm und Schadstoffbelastung und erhöhen die Verkehrssicherheit. Deshalb wünschen sich sehr viele Bürgerinnen und Bürger vor allem eine Stärkung der Nahmobilität.

Darauf angemessen zu reagieren stellt die Kommunen vor Herausforderungen. Das Land Hessen unterstützt die Kommunen dabei, die Voraussetzungen für Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad zu verbessern. Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) fungiert dabei als Forum und Netzwerk, in dem Kommunen, Hochschulen, Verkehrsunternehmen, Kammern, Interessenverbände, Planungsbüros und weitere Akteure Ideen entwickeln und Erfahrungen bei der Umsetzung von Projekten austauschen. Das Land kann dabei nur unterstützend tätig sein, gute Bedingungen für Nahmobilität werden vor Ort geschaffen.

Ein guter Einstieg für Kommunen in die Stärkung der Nahmobilität ist der vom Land geförderte „Nahmobilitäts-Check", der das Vorgehen durch ein stringentes und vorformuliertes Instrumentarium strukturiert und als Ergebnis zu einem Nahmobilitätsplan führt. So können Kommunen in einem überschaubaren Zeitraum von einem halben bis dreiviertel Jahr Maßnahmen erarbeiten. Auch die anschließende Umsetzung von Maßnahmen durch die Kommunen unterstützt das Land finanziell.

Der Nahmobilitäts-Check macht die Stärkung der Nahmobilität einfach.
Ich freue mich darauf, mit Ihnen gemeinsam ein nahmobilitätsfreundliches Hessen zu gestalten.

Ihr Tarek Al-Wazir,
Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

1

Einführung

Der Nahmobilitäts-Check wurde im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) 2017 durch die ivm GmbH und das Land Hessen als Planungsinstrument anhand von fünf Pilotkommunen modellhaft entwickelt. Das Ergebnis ist ein Instrumentarium mit vorstrukturiertem Prozess, der mit Checklisten und Mustervorlagen unterstützt wird.

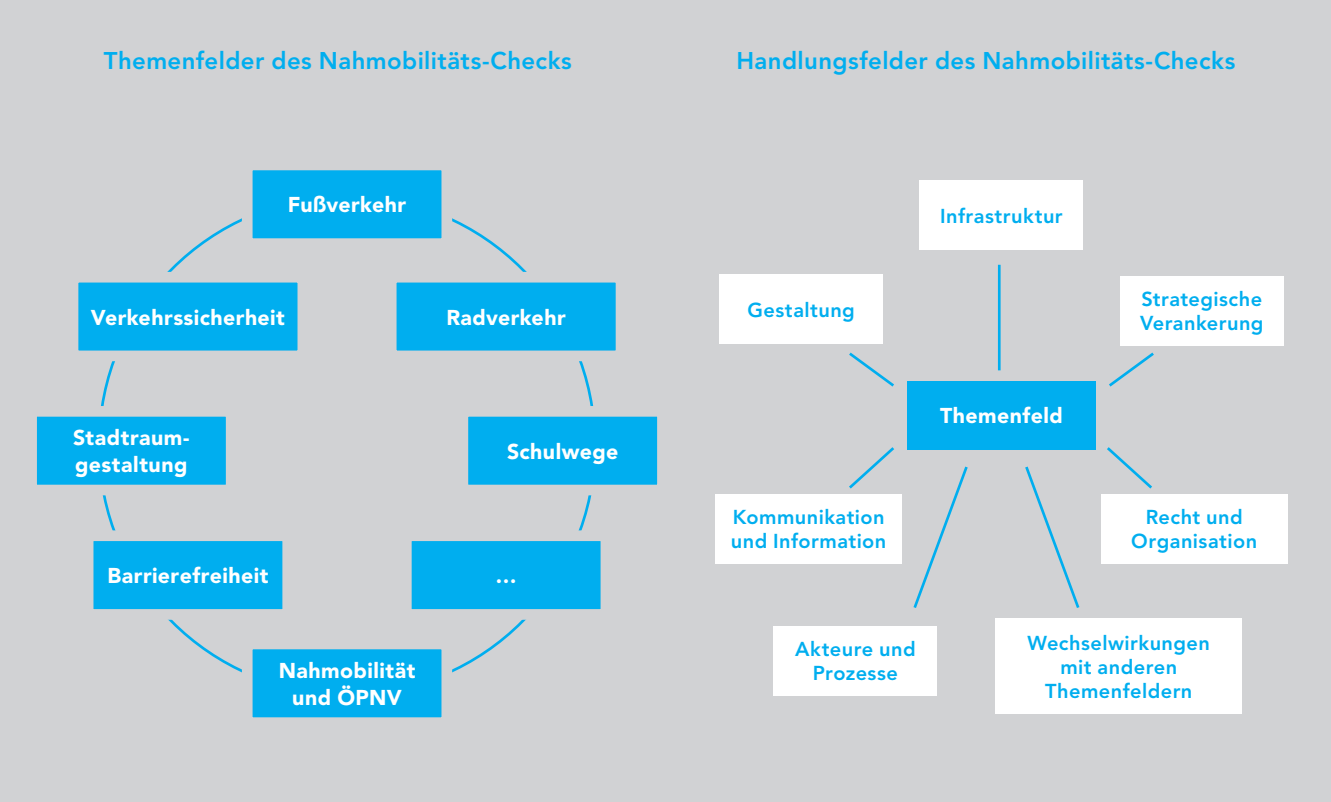
Das Planungsinstrument Nahmobilitäts-Check ist dabei thematisch (beispielsweise von Gestaltung über Infrastruktur bis zur strategischen Verankerung in der Verwaltung), inhaltlich (beispielsweise vom Fußverkehr, über Radverkehr bis zu Verknüpfung von Nahmobilität und ÖPNV) und räumlich (von der Stadtteilebene bis zur Kreisebene) flexibel und den lokalen Bedürfnissen entsprechend skalier- und anpassbar. Als Ergebnis des Nahmobilitäts-Checks entsteht ein Nahmobilitätsplan mit passgenau zugeschnittenen Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität vor Ort.

ZIEL UND ANLASS DES NAHMOBILITÄTS-CHECKS

Mit den Nahmobilitäts-Checks möchte das Land Hessen im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) die Kommunen mit einem „einfachen" Planungsinstrument unterstützen. Dabei ist der Nahmobilitäts-Check in einem umfassenden Ansatz der finanziellen Förderung eingepflegt, um eine konkrete und nachhaltige Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität zu ermöglichen.

Der Nahmobilitäts-Check hat das Ziel, mit einem schlanken und kompakten Planungsinstrument die Nahmobilität auf kommunaler Ebene zu stärken. Nicht nur der inhaltliche Umfang soll dabei kompakt sein, sondern auch der zeitliche Durchlauf soll vom Auftakt bis zur beschlussfähigen Fassung in ca. 6 bis 9 Monaten möglich sein. Die Checklisten, Vorlagen, Verfahrensabläufe und Beispiele dienen dazu, den Prozess stringent und gezielt zu organisieren und durchzuführen. Darüber hinaus dienen sie der Qualitätssicherung und Systematisierung des Instruments.

Alle Unterlagen sind unter **www.mobileshessen2020.de/nahmobilitaet** in digitaler Form abrufbar.



Randbedingungen zur Durchführung des Nahmobilitäts-Checks

Neben dem vorstrukturierten Prozess und dem begrenzten Zeitrahmen sind folgende Voraussetzungen wichtig für eine erfolgreiche Umsetzung:

- Eine enge Verzahnung und frühzeitige Einbindung von Politik, Verwaltung und Verbänden bei der Erarbeitung des Nahmobilitätsplans.
- Eine feste Projektverantwortlichkeit bei erfahrenen und engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Kommune.
- Die Beauftragung von qualifizierten Fachbüros mit Expertise in Moderation und Nahmobilität
- Die Veranstaltungen und Workshops waren in den Pilotkommunen „Chefsache" und sind von politischen Entscheidern wesentlich unterstützt worden.

Inhalt des Handbuchs

Das Handbuch enthält folgende 4 Unterlagen für das Instrumentarium Nahmobilitäts-Check:

- Musterverfahrensablauf / Musterleistungsbeschreibung
- Prototypische Checkliste „Vororientierung"
- Prototypischer Erfassungsbogen „Bewertung Status quo"
- Muster-Nahmobilitätsplan

Ausschreibung

Um ein Planungsbüro mit der Durchführung eines Nahmobilitäts-Checks zu beauftragen, sollte die Musterleistungsbeschreibung genutzt und um die eigene Ausgangslage, Zielsetzung und Rahmenbedingungen angepasst werden. Darüber hinaus beschreibt die Musterleistungsbeschreibung den Prozess- und Verfahrensablauf zur Durchführung des Nahmobilitäts-Checks.

Hinweis: Soll der Nahmobilitäts-Check im Rahmen der Förderrichtlinie Nahmobilität finanziell durch das Land gefördert werden, muss der Förderantrag vor der Ausschreibung durch Hessen Mobil bewilligt werden.

Prozess und Ablauf des Nahmobilitäts-Checks

Eine „einfache Anwendung" des Nahmobilitäts-Checks wird durch Checklisten und Muster sichergestellt. Dabei beinhaltet der Nahmobilitäts-Check insgesamt 4 grundlegende Arbeitsschritte zur Erarbeitung des Nahmobilitätsplans, die durch die in diesem Heft bereitgestellten Unterlagen unterstützt werden:

Diese Arbeitsschritte sind:

1. **Definition der Zielsetzung**
   Abgrenzung des räumlichen Handlungsfeldes

2. **Bestandsaufnahme und Bewertung**
   Einordung der Nahmobilitätsfreundlichkeit
   Aufzeigen von Handlungsbedarf und Handlungsoptionen

3. **Maßnahmen identifizieren, ausarbeiten und konkretisieren**

4. **Erstellung Nahmobilitätsplan zur Ergebnisdokumentation**
   Maßnahmen, Priorisierung, Zuständigkeiten und Ressourcen

An die Bearbeitung schließt unmittelbar die politische Beschlussfassung in den Gremien an.

1. Zielsetzung

Die Kommune definiert ihre Zielsetzungen, die sie entweder in einem bestimmten Handlungsfeld oder für einen Stadtteil, ein Quartier oder aber die gesamte Kommune erreichen möchte. Dafür soll die **Prototypische Checkliste „Vororientierung"** genutzt werden.

2. Bestandsaufnahme und Bewertung

Im Rahmen einer systematisierten Bestandsaufnahme wird gemeinsam mit einem qualifizierten Verkehrsplanungsbüro der Status quo erfasst und hinsichtlich vorhandener Optimierungspotenziale bewertet. Die Kommune erhält im Sinne eines Benchmarks eine Einordnung ihrer Nahmobilitätsfreundlichkeit. Dafür soll der **Prototypische Erfassungsbogen „Bewertung Status quo"** genutzt werden.

3. Maßnahmenableitung

Gemeinsam mit den zuständigen Akteuren in den Kommunen werden entsprechend der Zielsetzung geeignete und realisierbare Maßnahmen identifiziert, ausgearbeitet und hinsichtlich ihrer Umsetzung konkretisiert. Jede der vorgeschlagenen Maßnahmen wird mit den damit verbundenen Aufgaben sowie den zur Umsetzung erforderlichen Ressourcen und Zuständigkeiten genau beschrieben. Ebenso erfolgt eine Einschätzung, in welchem Zeitraum die Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Der **Musterverfahrensablauf** beschreibt den Prozess- und Verfahrensablauf zur Maßnahmenableitung.

4. Nahmobilitätsplan

Der Nahmobilitätsplan dokumentiert die Ausgangssituation, die Zielsetzung sowie die Maßnahmen, die die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessern und priorisiert diese. Dabei dokumentiert der Nahmobilitätsplan die Ergebnisse und erarbeiteten Maßnahmen aus den einzelnen Arbeitsschritten und fasst diese in einem kompakten Dokument anschaulich zusammen. Die Erarbeitung des Nahmobilitätsplans erfolgt begleitend zu den Arbeitsschritten und dokumentiert so auch den Prozess des Nahmobilitäts-Checks. Darüber hinaus erhält die Kommune eine Einschätzung, wie sich mit Umsetzung der einzelnen Maßnahmen die gesteckten Ziele erreichen lassen und wie sich damit insgesamt im Rahmen eines Benchmarks die „Nahmobilitätsfreundlichkeit" verbessert. Der Nahmobilitätsplan wird mit Gremienbeschluss in der Kommune handlungsleitend. Dafür soll der **Muster-Nahmobilitätsplan** genutzt werden.

Verknüpfung zur Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes Hessen und anderen Förderinstrumenten

Die in diesem Handbuch aufgeführten Unterlagen dienen Hessen Mobil als Grundlage der Antragsprüfung zur Bewilligung der finanziellen Förderung des Nahmobilitäts-Checks im Rahmen der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität.
Die Unterlagen sind daher während des Prozesses von den durch die Kommunen beauftragten Fachbüros zur Erstellung des Nahmobilitätsplans anzuwenden. Die Unterlagen dienen dabei als Grundlage, sie können und sollen den Bedürfnissen und Rahmenbedingungen der jeweiligen Untersuchung angepasst werden.

Die Vorgaben des Nahmobilitäts-Checks stellen eine Qualitätssicherung des Checks dar und unterstützen ein einheitliches und vergleichbares Vorgehen einschließlich Umsetzung auf der kommunalen Ebene. Der Nahmobilitätsplan stellt somit sicher, dass beantragte Projekte und Maßnahmen aus dem Nahmobilitätsplan in ein Gesamtkonzept integriert sind und somit einer umfassenden Stärkung der Nahmobilität und hier insbesondere des Fuß- und Radverkehrs dienen.

Der Nahmobilitätscheck ist ein Fördertatbestand im Rahmen der Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes Hessen und kann durch das Land Hessen finanziell gefördert werden.

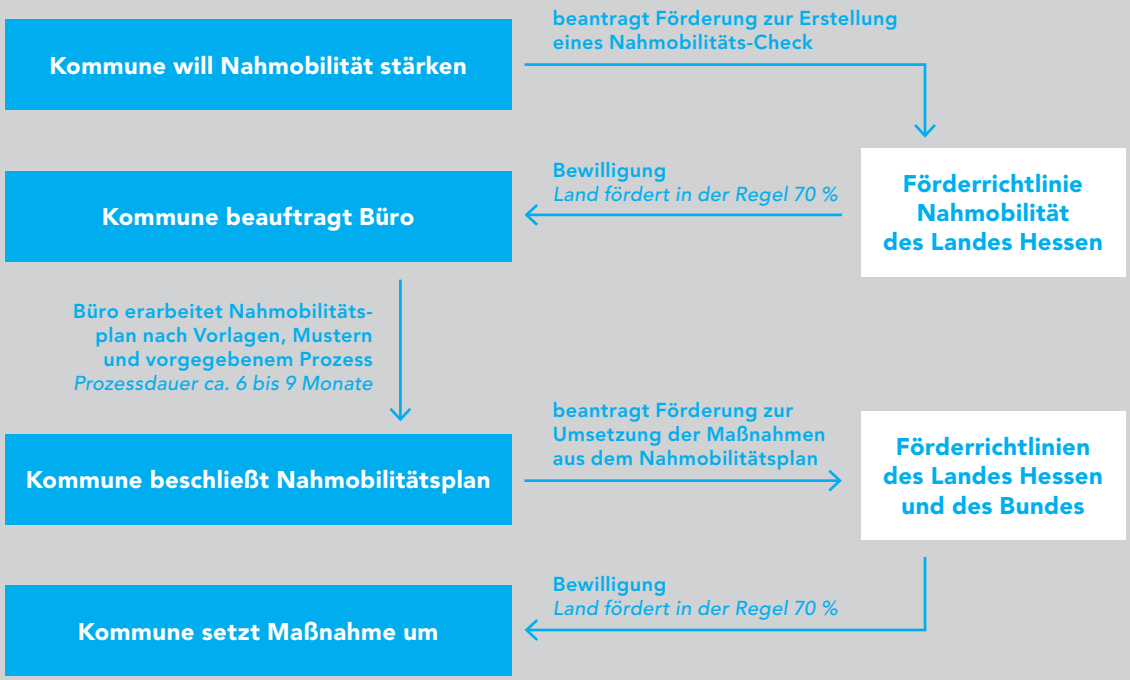
Ausführliche Informationen zur Förderrichtlinie Nahmobilität sowie Ansprechpartner sind unter **www.mobil.hessen.de/verkehr/nahmobilität** abrufbar.

Unterstützung der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Nahmobilitätsplan

Viele Maßnahmen lassen sich ohne größeren finanziellen Aufwand umsetzen (z. B. Verkehrsregelungen wie Fußgängerüberwege). Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) unterstützt die Umsetzung von Maßnahmen sowohl durch Fortbildung und Erfahrungsaustausch als auch durch Materialien, wie z. B. für die Öffentlichkeitsarbeit. Für die Umsetzung der Maßnahmen stehen zahlreiche finanzielle Fördermittel des Bundes und des Landes Hessen zur Verfügung. Eine Übersicht über verschiedene Förderprogramme ist unter **www.mobileshessen2020.de/foerderung** abrufbar.

Besonders für Maßnahmen mit verhältnismäßig kleinem finanziellem Umfang wurde die Förderrichtlinie Nahmobilität mit einer Bagatellgrenze von 20.000 € für investive Maßnahmen geschaffen.

Finanzielle Fördermöglichkeiten



2

Muster-verfahrensablauf / Musterleistungs-beschreibung

—

Lizenzhinweis

Es besteht das Interesse, dass das entwickelte Verfahren des Nahmobilitäts-Checks zur Erarbeitung von kommunalen Nahmobilitätsplänen eine breite Anwendung findet. Eine Weiterverwendung des Instrumentariums, auch in veränderter Form, zur Durchführung von Nahmobilität-Checks ist daher unter folgender Angabe gestattet:

Das Instrumentarium und die Methodik des Nahmobilitäts-Checks zur Erarbeitung von kommunalen Nahmobilitätsplänen wurden 2017 im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung zur Unterstützung der hessischen Kommunen und Landkreise durch die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) und mit Unterstützung durch BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen entwickelt. Grundlage dafür waren die Pilotprojekte der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) in den Kommunen Hattersheim, Rödermark, Hanau, Offenbach am Main und Limburg, die durch die Büros Planersocietät, Dortmund; LK ARGUS, Kassel; Mobilitätslösungen, Darmstadt und PGV Alrutz GbR / plan&rat, Braunschweig bearbeitet wurden.

Eine eigenständige Vermarktung der Methodik des Nahmobilitäts-Checks und der Nahmobilitätspläne durch Dritte ist nicht gestattet.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

HINTERGRUND ZUM NAHMOBILITÄTS-CHECK

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung hat im Rahmen seiner Aktivitäten zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) in Hessen Nahmobilität-Checks als Fördertatbestand eingeführt.

Im Rahmen eines Nahmobilitäts-Checks werden gemeinsam mit der teilnehmenden Kommune im Sinne eines Maßnahmenplans konkret auf die Kommune passgenau zugeschnittene Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität definiert und in einem Nahmobilitätsplan dokumentiert.

Der Nahmobilitäts-Check beinhaltet insgesamt 4 grundlegende Arbeitsschritte:

1. Zielsetzung

Die Kommune definiert ihre Zielsetzungen, die sie entweder in einem bestimmten Handlungsfeld oder für einen Stadtteil, ein Quartier oder aber die gesamte Kommune erreichen möchte.

2. Bestandsaufnahme und Bewertung

Im Rahmen einer systematisierten Bestandsaufnahme wird gemeinsam mit einem qualifizierten Verkehrsplanungsbüro der Status quo erfasst und hinsichtlich vorhandener Optimierungspotenziale bewertet. Die Kommune erhält im Sinne eines Benchmarks eine Einordnung ihrer Nahmobilitätsfreundlichkeit.

3. Maßnahmenableitung

Gemeinsam mit den zuständigen Akteuren in den Kommunen werden entsprechend der Zielsetzung geeignete und realisierbare Maßnahmen identifiziert, ausgearbeitet und hinsichtlich ihrer Umsetzung konkretisiert. Jede der vorgeschlagenen Maßnahmen wird mit den damit verbundenen Aufgaben sowie den zur Umsetzung erforderlichen Ressourcen und Zuständigkeiten genau beschrieben. Ebenso erfolgt eine Einschätzung, in welchem Zeitraum die Maßnahmen umgesetzt werden sollen.

4. Nahmobilitätsplan

Der Nahmobilitätsplan dokumentiert die Ergebnisse aus den einzelnen Arbeitsschritten und fasst diese in einem kompakten Dokument anschaulich zusammen. Die Erarbeitung des Nahmobilitätsplans erfolgt begleitend zu den Arbeitsschritten und dokumentiert so auch den Prozess des Nahmobilitäts-Checks. Darüber hinaus erhält die Kommune eine Einschätzung, wie sich mit Umsetzung der einzelnen Maßnahmen die gesteckten Ziele erreichen lassen und wie sich damit insgesamt im Rahmen eines Benchmarks die „Nahmobilitätsfreundlichkeit" verbessert. Der Nahmobilitätsplan wird mit Gremienbeschluss in der Kommune handlungsleitend.

Wie soll der Nahmobilitäts-Check aussehen?

Der Nahmobilitäts-Check kann für verschiedene räumliche Ebenen bzw. Abgrenzungen durchgeführt werden:

- für einen gesamten Kreis bzw. Landkreis,
- für eine gesamte Stadt oder Gemeinde sowie
- für einen Ortsteil oder ein Quartier

Im Sinne des ganzheitlichen Ansatzes der Nahmobilität sollten auf Stadtteil- und Quartiersebene alle thematischen Schwerpunkte einfließen, während sich für die gesamtstädtische Ebene eine Schwerpunktsetzung empfiehlt.

Je nach räumlichem Umgriff variiert die Detailebene: Während auf Quartiersebene z. B. sehr konkret auch auf kleinräumige bauliche und infrastrukturelle Merkmale, Besonderheiten und Mängel eingegangen werden kann, werden für eine gesamtstädtische oder eine kreisweite Betrachtung eher übergeordnete Maßnahmen adressiert.

Der Nahmobilitäts-Check ist so konzipiert, dass er für alle Raumtypen von ländlich bis großstädtisch anwendbar ist. Gemeinsam mit der jeweiligen Kommune werden passgenaue Maßnahmen für den Nahmobilitätsplan abgeleitet, die auf die jeweiligen raumstrukturellen Gegebenheiten zugeschnitten sind.

Welche Inhalte betrachtet der Nahmobilitäts-Check?

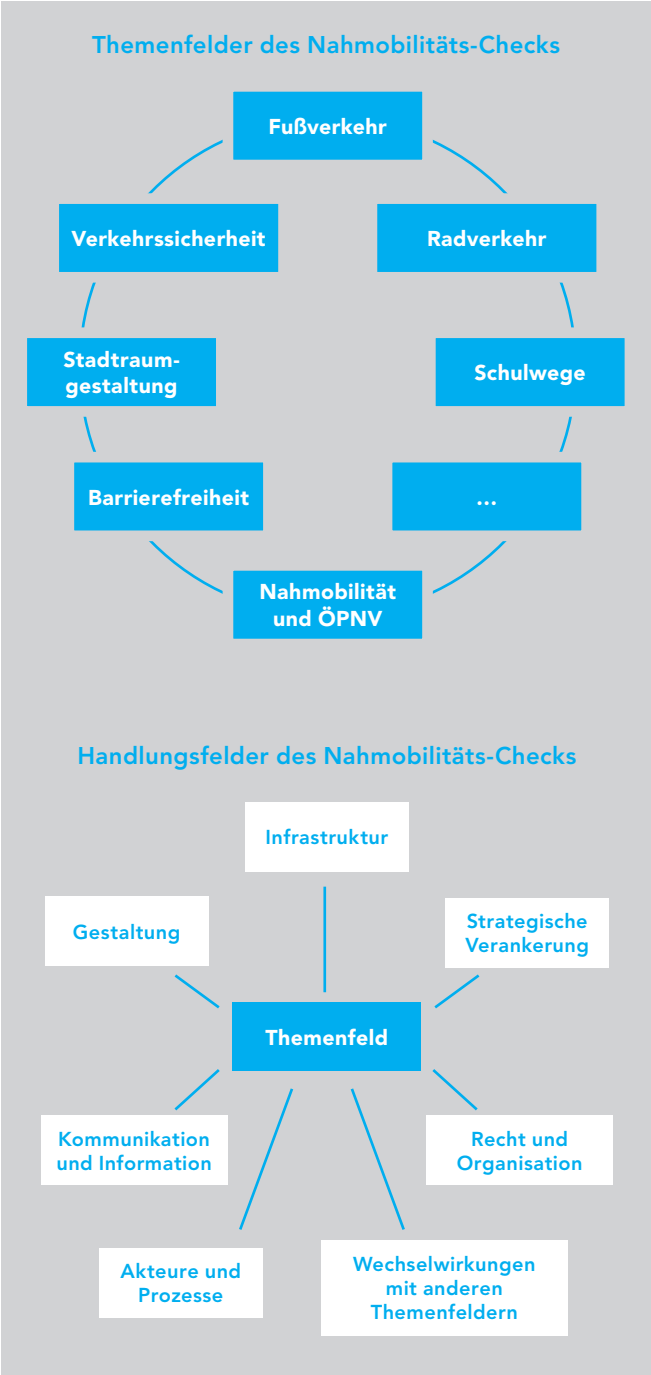
Der Nahmobilitäts-Check adressiert insgesamt 7 inhaltliche Themenfelder, die durch die Kommune jedoch bei Bedarf um weitere Themenfelder ergänzt werden können:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Schulwege
- Nahmobilität und ÖPNV
- Barrierefreiheit
- Stadtraumgestaltung
- Verkehrssicherheit

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung werden Wechselwirkungen mit den anderen Themenfeldern aufgezeigt, so dass diese später in einen gesamtheitlichen Ansatz überführt werden können.

Innerhalb der einzelnen Themenfelder werden zudem unterschiedliche Handlungsfelder betrachtet:

- Infrastruktur
- Recht und Organisation
- Strategische Verankerung
- Gestaltung
- Kommunikation und Information
- Akteure und Prozesse
- Wechselwirkungen mit anderen Themenfeldern



VORHABEN- UND AUFGABENBESCHREIBUNG

Die Durchführung der Nahmobilitäts-Checks orientiert sich an dem nachstehend dargestellten prototypischen Projektablauf, der die fünf zentralen Arbeitsschritte des Nahmobilitäts-Checks aufgreift. Das Vorgehen berücksichtigt, dass im Ergebnis ein Nahmobilitätsplan vorliegt, der konkrete Maßnahmen benennt, die von der jeweiligen Kommune umgesetzt werden können und sich maßgeblich von einer Gesamtdarstellung möglicher Maßnahmen abheben soll. Der Nahmobilitätsplan beinhaltet für die jeweiligen Maßnahmen eine kurze Beschreibung, benennt Verantwortlichkeiten und konkretisiert die nächsten erforderlichen Schritte.

Der Projektablauf zur Durchführung des Nahmobilitäts-Checks ist gekennzeichnet durch einen Wechsel aus Workshops bzw. Abstimmungsterminen und Arbeitsphasen (vgl. Pkt. 1–8 im Ablauf). Im Rahmen der zwei Workshops werden gemeinsam mit den Kommunen und einem ausgewählten Akteurskreis, die zentralen Inhalte für den Nahmobilitätsplan erarbeitet bzw. abgestimmt. Die jeweiligen Arbeitsphasen dienen zur Aufbereitung der erarbeiteten Ergebnisse und Vorbereitung der jeweils folgenden Workshoptermine. An die Erarbeitung des Nahmobilitätsplans schließt sich die Beschlussfassung (vgl. Pkt. 9) an.

1. Auftaktgespräch (Arbeitsgespräch in kleiner Runde)

Im Rahmen dieses Gespräches werden die inhaltlichen Zielsetzungen, Schwerpunkte, Handlungsfelder, räumliche Handlungsebene sowie die Eckpunkte zum gemeinsamen Vorgehen eingegrenzt und konkretisiert. Darüber hinaus erfolgt eine Abstimmung des Projektzeitplans sowie des Teilnehmerkreises und des Ablaufs der beiden geplanten Workshops.

Das Auftaktgespräch dient außerdem dazu, die Verfügbarkeit von planungsrelevanten Daten, Materialien und Konzepten beim Projektleiter der Kommune abzufragen und deren Bereitstellung zu klären. Zu diesem Zweck steht dem Projektleiter der Kommune und dem Auftragnehmer eine prototypische Checkliste „Vororientierung" zur Verfügung, die ein gezieltes Nachfragen ermöglicht. Es ist sinnvoll, die prototypische Checkliste „Vororientierung" mit einigem zeitlichen Vorlauf zum Auftaktgespräch an die Kommune zu verschicken, um eine ausreichende Vorbereitung auf die Fragen und ggf. Rückfragen in anderen Fachabteilungen zu ermöglichen.

Vor dem Hintergrund, dass die Nahmobilitätspläne in bereits laufende Prozesse zu integrieren sind, und dass diese nach Aufstellung mittels eines Gremienbeschlusses in den Kommunen Verbindlichkeit erhalten sollen, ist ebenfalls abzustimmen, wann und zu welchen Zeitpunkten Politik und Entscheidungsträger einzubinden sind.

2. Arbeitsphase 1: Einarbeitung in die örtliche Situation zur Vorbereitung des Workshops 1

An das Auftaktgespräch schließt sich eine Arbeitsphase für den Auftragnehmer an.

Zur Einarbeitung in die örtliche Situation ist zunächst eine fachgutachterliche Ortsbegehung des Untersuchungsraumes vorgesehen, die einer ersten Orientierung im Raum dient. Gegebenenfalls kann diese mit Beteiligung des Projektleiters der Kommune erfolgen, um detailliertere Informationen vor Ort zu erhalten. Auch die Einbindung weiterer relevanter Akteure im Rahmen einer Ortsbegehung mit dem Fachgutachter ist möglich. Hierzu ist im Vorfeld eine sinnvolle Route festzulegen.

Darüber hinaus ist die Übernahme von Daten, Materialien und Konzepten sowie deren Auswertung Teil der

Arbeitsphase 1. Eine Abstimmung zur Bereitstellung der Daten erfolgt bereits im Auftaktgespräch. Die Einarbeitung in die örtliche Situation bildet die Grundlage für den Workshop 1.

Ebenfalls zur Vorbereitung für den Workshop 1 wird ein Erfassungsbogen zur Bewertung des Status quo erstellt, der alle relevanten Handlungsfelder des Untersuchungsraumes umfasst. Grundlage hierfür bildet der prototypische Erfassungsbogen „Bewertung Status quo". Dieser stellt eine detaillierte Auswahl an Fragen dar, aus denen in Abhängigkeit der ortsspezifischen Rahmenbedingungen Fragen ausgewählt, angepasst und/oder ergänzt werden können.

Der ortsspezifisch zusammengestellte Erfassungsbogen wird im Vorfeld zum Workshop 1 mit der Bitte um Rücksendung an die Workshop-Teilnehmer verschickt. Er dient der Sensibilisierung dieser für das Thema Nahmobilität sowie der Erfassung der Bedeutung verschiedener Handlungsansätze. Über die Auswertung des Rücklaufs liegt eine durchschnittliche Einschätzung der Bestandssituation zu den verschiedenen Schwerpunkten vor. Im Workshop kann dann bspw. gezielt auf Bereiche mit schlechter Bewertung eingegangen werden.

3. Workshop 1: Ziel und Status quo

Der Workshop dient der Erfassung der Ausgangssituation und Formulierung des Zieles. Der Workshop umfasst zwei inhaltliche Komponenten und Zielrichtungen und soll die zwei zentralen Fragen „Wo will die Kommune hin?" und „Wo steht die Kommune?" beantworten.

- Der Arbeitsschritt zur Zielformulierung konkretisiert, was die Kommune erreichen möchte. Die Zielformulierung kann dabei gleichermaßen übergeordnete Zielsetzungen (wie z. B. Ziele der Stadtentwicklung, Beitrag zum Klimaschutz etc.) beinhalten, sollte dann aber im Sinne des Nahmobilitäts-Checks auf den Bereich der Nahmobilität und die für den Nahmobilitäts-Check ausgewählten räumlichen und thematischen Schwerpunkte heruntergebrochen werden.
- Die Erfassung des Status quo liefert einen konkreten Überblick über die Ausgangssituation und ist die zentrale Grundlage für die Ableitung des Handlungsbedarfs. Im Rahmen des Workshops für die ausgewählten Themenschwerpunkte ist durch die Auftragnehmer gemeinsam mit den beteiligten Akteuren eine umfassende Bestandsaufnahme durchzuführen, die den Status quo in den verschiedenen Handlungsfeldern erfasst und dokumentiert. Die Erfassung des Status quo kann in diesem Schritt je nach räumlichem Umfang keine kleinräumige infrastrukturbezogene oder bauliche Bestandsaufnahme beinhalten. Der Workshop ist vielmehr so zu strukturieren und aufzubauen, dass das in der Kommune und bei den beteiligten Akteuren vorhandene „Know-how" erfasst werden kann oder auf bereits bestehende Untersuchungen aufgebaut werden kann. Sollte sich im Rahmen des Workshops herausstellen, dass eine umfassende kleinräumige Infrastrukturerfassung notwendig ist, so ist dies z. B. als eine Maßnahme im Rahmen des Mobilitätsplans zu definieren.

Grundlage für die Bestandsaufnahme bildet der **prototypische Erfassungsbogen „Bewertung Status quo"**, der im Rahmen der Workshopvorbereitung durch die Auftragnehmer zu erstellen und von den Workshop-Teilnehmern auszufüllen ist (vgl. Pkt. 2). Dieser Erfassungsbogen bildet neben der **prototypischen Checkliste „Vororientierung"** zudem die Grundlage für das Instrumentarium zum Nahmobilitäts-Check.

Akteure: ausgewählte Personen aus der Kommune: Fachverwaltung (ämterübergreifend) + ggf. weitere relevante Akteure, ggf. ausgewählte politische Vertreter (je nach Vorschlag der beteiligten Kommune); durch die Auftragnehmer ist sicherzustellen, dass für eine umfassende Status quo Erfassung kommunaler Aktivitäten und Projekte alle relevanten Abteilungen und Ämter eingebunden werden.

Dokumentation: Die Ergebnisse des Workshops sind im Rahmen des Nahmobilitätsplans durch den Auftragnehmer zu dokumentieren. Begleitend wird durch die Auftragnehmer ein Kurzprotokoll zum Ablauf mit den Fragestellungen, den Teilnehmern und dem Vorgehen erstellt.

Dauer des Workshops: ca. 3–4 Stunden

4. Arbeitsphase 2: Bewertung Status quo und Maßnahmenvorschläge

An den ersten Workshop schließt sich eine Arbeitsphase für die Auftragnehmer an. Diese umfasst

- die Dokumentation der Zielformulierung in den Nahmobilitätsplan.
- die Strukturierung und Bewertung des Status quo (Ergebnisse 1. Workshop) und die Dokumentation des Status quo in den Nahmobilitätsplan.
- In Vorbereitung auf den 2. Workshop werden vor dem Hintergrund der Zielsetzung und des Status quo für die ausgewählten Themenschwerpunkte mögliche Handlungsansätze aufbereitet. Diese dienen als Impuls für den zweiten Workshop. Dabei sollen die Handlungsansätze das Spektrum der in der Einleitung benannten Handlungsfelder aufzeigen. Die Handlungsansätze und Maßnahmenbeispiele sind in Form kurzer Steckbriefe zu dokumentieren. Da zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle Informationen vorliegen, erfolgt hier zunächst eine Kurzbeschreibung. Diese Dokumentation fließt in das Instrumentarium zum Nahmobilitäts-Check ein.
- Gemeinsam mit den Projektverantwortlichen in der Kommune werden der Kreis einzuladender Akteure sowie der Ablauf des 2. Workshops abgestimmt.

Für den Nahmobilitätsplan sollten nach diesem Arbeitsschritt folgende Fragen beantwortet sein:

- „Wo ist die Kommune gut aufgestellt?"
- „Wo sind Verbesserungen sinnvoll?"
- „Welche Handlungsansätze sind geeignet um die Ziele zu erreichen?"
- "Welche Maßnahmen sind notwendig um die Ziele zu erreichen?"

5. Workshop 2: Maßnahmenentwicklung und Auswahl / Priorisierung

Der Workshop 2 dient der Entwicklung konkreter Maßnahmen sowie der Erarbeitung eines Vorschlages für die Auswahl und die Priorisierung.

Der Workshop soll die Frage beantworten „Welche Maßnahmen werden für welchen Zeitraum und mit welchen Verantwortlichkeiten vorgeschlagen?"

Die Vorbereitung, Durchführung und Dokumentation des Workshops ist Aufgabe der Auftragnehmer.

Im Rahmen des Workshops sollen mit den beteiligten Akteuren aus dem Spektrum der möglichen Handlungsansätze konkrete Maßnahmen identifiziert werden, die die jeweilige Kommune konkret angehen möchte. Im Rahmen des Workshops sollen die beteiligten Akteure ebenfalls eine Einschätzung für eine Priorisierung und eine zeitliche Umsetzbarkeit abgeben. Darüber hinaus sollen Angaben zur Verantwortlichkeit gemacht werden. Bei der Maßnahmenentwicklung soll darauf geachtet werden, dass die Maßnahmen eine gewisse Bandbreite über das Spektrum der verschiedenen Handlungsfelder abdecken.

Akteure: Fachverwaltung (ämterübergreifend), relevante Akteure wie Hessen Mobil, Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO), ggf. Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) etc., ausgewählte Entscheidungsträger, Politik / Magistrat; der Auftragnehmer benennt die aus seiner Sicht relevanten und einzubindenden Akteure und stimmt diese mit den Projektverantwortlichen in der Kommune ab.

Dokumentation: Die Ergebnisse des Workshops sind durch die Auftragnehmer in dem Nahmobilitätsplan zu dokumentieren. Begleitend wird durch die Auftragnehmer ein Kurzprotokoll zum Ablauf mit den Fragestellungen, den Teilnehmern und dem Vorgehen erstellt. Maßnahmen, die nicht in den Nahmobilitätsplan aufgenommen werden, sind im Sinne eines Ideenspeichers durch die Auftragnehmer zu dokumentieren.

Dauer des Workshops: ca. 3–4 Stunden

6. Arbeitsphase 3: Verdichtung zu einem Nahmobilitätsplan

An den zweiten Workshop schließt sich eine erneute Arbeitsphase für die Auftragnehmer an.

Diese umfasst die Dokumentation sowie die weitere Konkretisierung der Maßnahmen für den Nahmobilitätsplan. Hierzu zählen eine Kurzbeschreibung der Maßnahme, die Priorisierung der Maßnahme sowie der zeitliche Horizont zur Umsetzung der Maßnahme. Eine grobe Aufwandsschätzung, Benennung eines Verantwortlichen sowie erste Umsetzungshinweise gehören ebenfalls zur Kurzbeschreibung. Ggf. offene Fragen sind im Nachgang mit den Projektverantwortlichen bei der Kommune zu klären.

Als Ergebnis dieses Arbeitsschrittes liegt der 1. Entwurf des Nahmobilitätsplans zur Abstimmung vor.

7. Arbeitsphase 3: Verdichtung zu einem Nahmobilitätsplan

Dieser Abstimmungstermin dient der finalen Abstimmung des Nahmobilitätsplans. Der vorliegende Entwurf des Nahmobilitätsplans wird seitens der Auftragnehmer in seinen Kernpunkten vorgestellt. Gemeinsam mit den beteiligten Vertretern der Fachverwaltungen, Aufgabenträger und Entscheider werden die zentralen Ergebnisse besprochen und abgestimmt, bzw. der Änderungsbedarf formuliert. Den beteiligten Akteuren ist der Entwurf vorab zu dem Termin zur Verfügung zu stellen.

Akteure: Fachverwaltung (ämterübergreifend, Aufgabenträger (LNO; Hessen Mobil, etc.), Entscheiderebene). Die Auftragnehmer benennen die aus ihrer Sicht relevanten und einzubindenden Akteure und stimmen diese mit den Projektverantwortlichen in der Kommune ab.

Dokumentation: Die Ergebnisse des Termins werden durch die Auftragnehmer in den Nahmobilitätsplan eingepflegt. Begleitend wird durch die Auftragnehmer ein Kurzprotokoll zum Ablauf mit den Fragestellungen, den Teilnehmern und Vorgehen erstellt.

8. Arbeitsphase 4: Finale Version Nahmobilitätsplan

An den Abstimmungstermin schließt sich eine Arbeitsphase für die Auftragnehmer an.

Die im Abstimmungstermin festgehaltenen Ergebnisse werden in dem Nahmobilitätsplan dokumentiert. Nach dieser Arbeitsphase liegt der finale Entwurf des Nahmobilitätsplans vor. Dieser wird den Projektverantwortlichen in der Kommune und der Projektbegleitung übergeben

9. Arbeitsphase 4: Finale Version Nahmobilitätsplan

Die kommunale Ebene ist ausschlaggebend für die Umsetzung. Fuß- und Radverkehrsnetze entstehen vor Ort, Radstationen und Radabstellanlagen werden lokal geplant, die Stadt- und Verkehrsplanung ist eine vorwiegend kommunale Aufgabe. Auffällig ist, dass bei einer differenzierteren Betrachtung der Kommunen große Unterschiede der Nutzung der einzelnen Verkehrsträger auftreten. So gibt es, trotz ähnlicher Strukturmerkmale, sowohl Gemeinden mit einem hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr, als auch Gemeinden mit einem sehr niedrigen Anteil. Dies zeigt, dass auf kommunaler Ebene bereits jetzt schon beachtliche Handlungsspielräume bestehen, Nahmobilität aktiv und erfolgreich zu fördern und zu gestalten. Neben der Bereitstellung von finanziellen Mitteln spielt eine konsequente Ausrichtung der politischen Leitlinien zur Unterstützung von Nahmobilität eine wesentliche Rolle. Auch das Engagement einzelner Akteure im kommunalen Umfeld oder die fachliche Ausrichtung der kommunalen Verwaltung sind Faktoren, die Nahmobilität auf der lokalen Ebene fördern können.

3

Prototypische Checkliste „Vororientierung“

—

Lizenzhinweis

Es besteht das Interesse, dass das entwickelte Verfahren des Nahmobilitäts-Checks zur Erarbeitung von kommunalen Nahmobilitätsplänen eine breite Anwendung findet. Eine Weiterverwendung des Instrumentariums, auch in veränderter Form, zur Durchführung von Nahmobilität-Checks ist daher unter folgender Angabe gestattet:

Das Instrumentarium und die Methodik des Nahmobilitäts-Checks zur Erarbeitung von kommunalen Nahmobilitätsplänen wurden 2017 im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung zur Unterstützung der hessischen Kommunen und Landkreise durch die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) und mit Unterstützung durch BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen entwickelt. Grundlage dafür waren die Pilotprojekte der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) in den Kommunen Hattersheim, Rödermark, Hanau, Offenbach am Main und Limburg, die durch die Büros Planersocietät, Dortmund; LK ARGUS, Kassel; Mobilitätslösungen, Darmstadt und PGV Alrutz GbR / plan&rat, Braunschweig bearbeitet wurden.

Eine eigenständige Vermarktung der Methodik des Nahmobilitäts-Checks und der Nahmobilitätspläne durch Dritte ist nicht gestattet.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

3.1

HINWEISE ZUR ANWENDUNG DER PROTOTYPISCHEN CHECKLISTE „VORORIENTIERUNG“

Das Instrumentarium „Checkliste“ dient grundsätzlich sowohl der Darstellung des gesamten Handlungsspektrums als auch der strukturierten Erfassung des Status quo für verschiedene Handlungsfelder im Themenbereich Nahmobilität.

Auftaktgespräch

Im Rahmen der Vororientierung des Fachbüros führt die Projektleitung ein Auftaktgespräch mit der Kommune durch. In der prototypischen Checkliste sind Leitfragen formuliert, die dem Fachbüro als Orientierung dienen, den Hintergrund zur Projektidee sowie Details zu den Projektinhalten (Zielsetzung, Schwerpunkt, räumliche Abgrenzung, Akteursbeteiligung) zu erfassen.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass eine Kommune bereits vor der Beantragung von Fördergeldern konkrete Vorstellungen zu Zielsetzung, Schwerpunkt, Handlungsfeldern und räumlicher Handlungsebene hat. Sollten diese Punkte noch nicht festgelegt sein, kann die Checkliste „Vororientierung“ auch einer ersten Orientierung und Ideenfindung der Kommune dienen, um ggf. Defizite zu identifizieren. Die prototypische Checkliste „Vororientierung“ kann somit von der Kommune auch vor Antragstellung angewendet werden.

Datengrundlage

Neben den direkten Projektinformationen benötigt das Fachbüro für die weitere Bearbeitung eine Datengrundlage. Um die Verfügbarkeit von Daten und weiteren relevanten Materialien möglichst schnell und strukturiert zu erfassen, ist hierfür eine Abfrage vorbereitet. Die Beantwortung der Abfrage erfolgt durch die Projektleitung in der Kommune – ggf. mit Unterstützung weiterer Kollegen. Es ist sinnvoll, die prototypische Checkliste „Vororientierung“ mit einigem zeitlichen Vorlauf zum Auftaktgespräch an die Kommune zu verschicken, um eine ausreichende Vorbereitung auf die Fragen und ggf. Rückfragen in anderen Fachabteilungen zu ermöglichen.

PROTOTYPISCHE CHECKLISTE „VORORIENTIERUNG“

Adressat/Anwender

Projektleitung in der Kommune; Fachbüro
(ggf. mit Unterstützung weiterer relevanter Fachvertreter)

Zeitpunkt der Nutzung

Vor/im Auftaktgespräch

Ziel

Dient der Kommune und dem Fachbüro als erste gemeinsame Orientierung im Projekt (Zielsetzung, Schwerpunkt, räumliche Handlungsebene) und soll sie bei der Überprüfung bzw. Konkretisierung der Aufgabenstellung unterstützen; dient ggf. auch einer ersten Orientierung und Ideenfindung der Kommune vor Antragstellung

Erläuterung/Hinweise

Die Auflistung stellt eine Auswahl an Fragen dar, die entweder Projektleiter und Fachgutachter in einem gemeinsamen Termin miteinander durchgehen, oder die die Projektleitung eigenständig ggf. mit Hilfe von Kollegen im Vorlauf zum Auftaktgespräch beantwortet.

Auf diese Weise verschaffen sie sich einen Überblick, welche Daten, Konzepte und Planungen bereits vorliegen, die zur Durchführung der Bestandsanalyse hilfreich und notwendig sind. Die prototypische Checkliste ermöglicht dem Fachbüro somit ein gezieltes Nachfragen, welche Materialien zur Verfügung gestellt werden können.

Bitte gehen Sie im Rahmen des Auftaktgespräches die folgenden Fragen mit der Projektleitung/dem Fachbüro gemeinsam durch!

Bezug: Hintergrund zur Aufgabenstellung Überprüfung bzw. Konkretisierung der Aufgabenstellung (Leitfaden)
Welche Veränderungen streben Sie mit dem Nahmobilitäts-Check an (allgemeine Zielsetzungen)?

Wie ist das Thema Nahmobilität bisher in Ihrer Kommune verankert (z. B. Benennung der beteiligten Fachbereiche, Akteure, Arbeitskreise)?

In welchem der folgenden Schwerpunkte sehen Sie für Ihre Kommune zum jetzigen Zeitpunkt besonderen Handlungsbedarf? Wo soll der Schwerpunkt des Nahmobilität-Checks liegen?

- ☐ Fußverkehr
- ☐ Radverkehr
- ☐ Schulwege
- ☐ Verkehrssicherheit
- ☐ Nahmobilität und ÖPNV
- ☐ Barrierefreiheit
- ☐ Stadtraumgestaltung

In welcher räumlichen Abgrenzung (Untersuchungsraum) soll der Nahmobilitäts-Check durchgeführt werden? (Gesamtstadt, Stadtteil, Stadtquartier)?

Warum haben Sie diesen Untersuchungsraum ausgewählt? (Besonderheiten vor Ort z. B. Bevölkerungsstruktur, Gestaltung, sensible Bereiche, Handlungsbedarf, Bedarf aus der Bevölkerung / Politik, …)

Wie soll der Beteiligungsprozess konkret gestaltet werden? Wie soll die Politik informiert und in den Beteiligungsprozess eingebunden werden? Welche weiteren Akteure sollen aus Ihrer Sicht in den Beteiligungsprozess eingebunden werden?

Bitte gehen Sie im Rahmen des Auftaktgespräches die folgenden Fragen mit der Projektleitung/dem Fachbüro gemeinsam durch!
Hinsichtlich der Jahresangabe ist das Jahr der letzten Aktualisierung anzugeben!

Bezug: Status quo Gesamtkommune Abfrage vorliegender Daten und Materialien			
Gibt es in Ihrer Kommune …			
… Modal Split-Daten? (Gesamt und/oder Binnenverkehr)	☐ ja, Gesamtverkehr _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, Binnenverkehr _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… Verkehrszähldaten (Kfz-, Rad-, Fußverkehr)?	☐ ja, Kfz _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, Rad _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, Fußverkehr _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… Unfalldaten, -typenkarte, -analyse?	☐ ja, Unfalldaten _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, Unfalltypenkarte _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, Unfallanalyse _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… ein definiertes Fuß- und/oder Radverkehrsnetz?	☐ ja, für Alltagsverkehr Fuß _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, für Alltagsverkehr Rad _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, für Freizeit-/Tourismusverkehr Fuß _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, für Freizeit-/Tourismusverkehr Rad _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären

Gibt es in Ihrer Kommune …			
… ein Schülerradroutennetz?	☐ ja, _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
… P+R-/B+R- Car-Sharing-/ Mobilitätsstationen?	☐ ja, P+R _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, B+R _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, Car-Sharing _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, Mobilitätsstationen _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
… eine Übersicht über Art und Standorte von Fahrradabstell-anlagen?	☐ ja, _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
… E-Bike-Ladestationen?	☐ ja, _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
… ein Haltestellenkataster?	☐ ja, _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
… ein Mängelkataster? (Fuß- und/oder Radverkehr)	☐ ja, Fußverkehr _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
	☐ ja, Radverkehr _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären
… eine Übersicht über Ge-schwindigkeitsbegrenzungen im (Hauptverkehrs-) Straßen-netz?	☐ ja, _____ (Jahr) ☐ Übersichtskarte vorhanden	☐ nein	☐ zu klären

… eine Auswertung der Mitteilungen über die Meldeplattform Radverkehr?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… eine Auswertung des Fahrradklimatest des ADFC?	☐ ja, P+R _____ (Jahr)	☐ nein ☐ bisher keine Teilnahme	☐ zu klären

Abfrage vorliegender Konzepte

Gibt es in Ihrer Kommune …

… einen Nahverkehrsplan?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… einen Verkehrsentwicklungsplan?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… ein Klimaschutzkonzept?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… ein Fußverkehrskonzept?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… ein Radverkehrskonzept?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… ein Nahmobilitätskonzept?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… ein(e) Schulwegkonzept/-planung?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… ein Einzelhandelskonzept?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… ein Stadtentwicklungskonzept?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… Quartiersentwicklungskonzepte?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären

Abfrage vorliegender Satzungen

Gibt es in Ihrer Kommune …

… eine Stellplatzsatzung mit Aussagen zur Schaffung von Fahrradabstellanlagen oder Fahrradgaragen?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… eine Parkraumsatzung?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… eine Gestaltungssatzung?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären
… eine Straßenreinigungssatzung mit Aussagen zum Winterdienst für Fuß- und Radwege?	☐ ja, _____ (Jahr)	☐ nein	☐ zu klären

Abfrage Umsetzung vorliegender Strategien und Maßnahmen			
Wurden und werden in Ihrer Kommune aktuell … umgesetzt?			
… gesamtstädtische Strategien / Fördermaßnahmen zum Fußverkehr …	☐ ja	☐ nein	☐ zu klären
… gesamtstädtische Strategien / Fördermaßnahmen zum Radverkehr …	☐ ja	☐ nein	☐ zu klären
… gesamtstädtische Strategien / Fördermaßnahmen zur Barrierefreiheit …	☐ ja	☐ nein	☐ zu klären
… Mobilitätsmanagement in der Verwaltung …	☐ ja	☐ nein	☐ zu klären
… Mobilitätsmanagement für lokale Betriebe …	☐ ja	☐ nein	☐ zu klären
… Mobilitätsmanagement für Schulen und Kindertagesstätten …	☐ ja	☐ nein	☐ zu klären

4

Prototypischer Erfassungsbogen „Bewertung Status quo“

Lizenzhinweis

Es besteht das Interesse, dass das entwickelte Verfahren des Nahmobilitäts-Checks zur Erarbeitung von kommunalen Nahmobilitätsplänen eine breite Anwendung findet. Eine Weiterverwendung des Instrumentariums, auch in veränderter Form, zur Durchführung von Nahmobilität-Checks ist daher unter folgender Angabe gestattet:

Das Instrumentarium und die Methodik des Nahmobilitäts-Checks zur Erarbeitung von kommunalen Nahmobilitätsplänen wurden 2017 im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung zur Unterstützung der hessischen Kommunen und Landkreise durch die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) und mit Unterstützung durch BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen entwickelt. Grundlage dafür waren die Pilotprojekte der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) in den Kommunen Hattersheim, Rödermark, Hanau, Offenbach am Main und Limburg, die durch die Büros Planersocietät, Dortmund; LK ARGUS, Kassel; Mobilitätslösungen, Darmstadt und PGV Alrutz GbR / plan&rat, Braunschweig bearbeitet wurden.

Eine eigenständige Vermarktung der Methodik des Nahmobilitäts-Checks und der Nahmobilitätspläne durch Dritte ist nicht gestattet.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

4.1

HINWEISE ZUR ANWENDUNG DES PROTOTYPISCHEN ERFASSUNGSBOGENS

Das Instrumentarium „Erfassungsbogen" dient grundsätzlich sowohl der Darstellung des gesamten Handlungsspektrums als auch der strukturierten Erfassung des Status quo für verschiedene Handlungsfelder im Themenbereich Nahmobilität.

Prototypischer Erfassungsbogen „Bewertung Status quo"

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses werden Akteure mit unterschiedlichem Hintergrund eingebunden, die ggf. auch unterschiedlich zum Thema Nahmobilität vorinformiert sind. Um die große Bandbreite des Themenfelds Nahmobilität aufzuzeigen und für das Thema Nahmobilität zu sensibilisieren, soll die Bestandssituation aus Sicht der Workshop-Teilnehmer bewertet werden. Es ist sinnvoll, die Bewertungsbögen mit zeitlichem Vorlauf zum Workshop 1 (Ziel und Status quo) zu verschicken und wieder einzusammeln, damit im Workshop auf negativ bewertete Bereiche eingegangen werden kann. Die Bewertungsergebnisse können hierzu in sogenannten Bewertungsspinnen grafisch anschaulich dargestellt werden.

Im Hinblick auf eine vergleichende Evaluation sollte der aufgestellte prototypische Erfassungsbogen möglichst unverändert übernommen werden. Falls ein Aspekt jedoch keine Relevanz haben sollte, z. B. auf Grund der zuvor festgelegten Schwerpunkte, können die zugehörigen Fragen ggf. als „nicht relevant nach Zielsetzung" gekennzeichnet werden. Darüber hinaus könnte jeweils das Interesse der Kommune am jeweiligen Thema abgefragt werden. Hierzu erfolgt eine Abstimmung zwischen der Projektleitung der Kommune und dem Fachbüro.

PROTOTYPISCHER ERFASSUNGSBOGEN „BEWERTUNG STATUS QUO“

Adressat / Anwender

Workshop-Teilnehmer
(Vertreter der verschiedenen kommunalen Fachbereiche, Vertreter verschiedener Interessensgruppen / Verbände / Vereine, Vertreter der Politik, ggf. interessierte Bürger)

Zeitpunkt der Nutzung

Arbeitsphase 1

Ziel

Dient der Sensibilisierung der Workshop-Teilnehmer für das Thema Nahmobilität (Aufzeigen der großen Bandbreite) sowie der Erfassung der Bedeutung verschiedener Handlungsansätze.

Erläuterung / Hinweise

Die Auflistung stellt eine Auswahl an Fragen dar, aus denen in Abhängigkeit der ortsspezifischen Rahmenbedingungen Fragen ausgewählt, angepasst und / oder ergänzt werden können.

Über die Auswertung des Rücklaufs liegt eine durchschnittliche Einschätzung der Bestandssituation zu den verschiedenen Schwerpunkten vor. Im Workshop kann gezielt auf die Bereiche mit schlechter Bewertung eingegangen werden.

Bitte bewerten Sie die folgenden Fragen nach einem Schulnotensystem von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend)!

Verkehrliche Schwerpunkte
Fußverkehr

Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… zu Fuß gehen allgemein?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… den Komfort der vorhandenen Fußverkehrsanlagen (z. B. Oberflächenqualität)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Erreichbarkeit von Zielen zu Fuß (z. B. direkte Wegeführung, Durchlässigkeit, geschlossenes Netz)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

… die Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen /-punkten zu Fuß?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die räumliche Orientierung über Wegweisung als Fußgänger?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Rastmöglichkeiten entlang wichtiger Fußwegeverbindungen (z. B. Bänke, weitere Sitzgelegenheiten)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Konfliktsituation der Fußgänger mit anderen Verkehrsteilnehmern (z. B. Radfahrer, Kfz-Parken)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Reinigung und Instandhaltung (inkl. Winterdienst) von wichtigen Fußwegeverbindungen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Möglichkeit für Freitext zum Thema Fußverkehr:
(z. B. Benennung problematischer Örtlichkeiten)

Radverkehr

Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… Rad fahren allgemein?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… den Komfort der vorhandenen Radverkehrsanlagen (z. B. Oberflächenqualität)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… Erreichbarkeit von Zielen mit dem Fahrrad (z. B. direkte Wegeführung, Durchlässigkeit, geschlossenes Netz)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen /-punkten mit dem Fahrrad?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Querungsmöglichkeiten für Radfahrer?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… die räumliche Orientierung über Wegweisung als Radfahrer?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Art der Radverkehrsführung?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Fahrradabstellmöglichkeiten allgemein?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… das Angebot des Fahrradmietsystems?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
…das Angebot der E-Bike-Ladestationen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die weiteren Serviceangebote im Radverkehr (z. B. Fahrradstation, Luftpumpstationen, Reparaturservice)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Konfliktsituation des Radverkehrs mit anderen Verkehrsteilnehmern (z. B. Fußgänger, Kfz-Parken, fließender Kfz-Verkehr)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Reinigung und Instandhaltung (inkl. Winterdienst) von wichtigen Radverkehrsverbindungen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Möglichkeit für Freitext zum Thema Radverkehr:
(z. B. Benennung problematischer Örtlichkeiten)

Schulwege

Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… die Erreichbarkeit von Schulen zu Fuß?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Erreichbarkeit von Schulen mit dem Fahrrad?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Fahrradabstellmöglichkeiten an Schulen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Schulwegsicherung (z. B. Schulwegpläne, Schüler-Radrouten)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Möglichkeit für Freitext zum Thema Schulwege:
(z. B. Benennung problematischer Örtlichkeiten)

Verkehrssicherheit (entweder als einzelnes Thema abfragen oder in die anderen Oberthemen integrieren)

Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… die Verkehrssicherheit im Fußverkehr allgemein (z. B. an Querungsstellen, an Knotenpunkten)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Verkehrssicherheit im Radverkehr allgemein (z. B. an Querungsstellen, an Knotenpunkten)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Angepasstheit der Kfz-Geschwindigkeit?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Möglichkeit für Freitext zum Thema Verkehrssicherheit:
(z. B. Benennung problematischer Örtlichkeiten)

Öffentlicher Verkehr (Bus / Bahn) im Zusammenhang mit Nahmobilität

Wie bewerten Sie …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… die soziale Sicherheit im unmittelbaren Bahnhofsbereich bzw. -umfeld allgemein?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Nutzung des ÖPNV (Bus / Bahn) allgemein?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… Erreichbarkeit von Zielen mit dem ÖPNV (z. B. Taktdichte, Fahrtzeit)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die räumliche Orientierung bzgl. ÖPNV-Haltepunkten / -stellen (z. B. Sichtbarkeit)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Ausstattung der ÖPNV-Haltepunkte / -stellen (z. B. wettergeschützte Sitzgelegenheiten, geeignete / sichere Fahrradabstellanlagen, Ladestationen für E-Bikes, Fahrplanaushang, Ticketautomat)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Fahrradabstellmöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen / -punkten (z. B. B+R, Überdachung, Fahrradboxen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Möglichkeit für Freitext zum Thema Öffentlicher Verkehr:
(z. B. Benennung problematischer Örtlichkeiten)

Barrierefreiheit (entweder als einzelnes Thema abfragen oder in die anderen Oberthemen integrieren)

Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… die Berücksichtigung der Belange sehbehinderter Menschen (z. B. taktile Leitelemente, akustische Signale)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Berücksichtigung der Belange gehbehinderter Menschen (z. B. Bordabsenkung, Alternativen zu Treppenanlagen, Oberflächenbeschaffenheit)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

… die Barrierefreiheit für Fußgänger allgemein (z. B. taktile Leitelemente, Bordabsenkung)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Barrierefreiheit für Radfahrer allgemein (z. B. Bordabsenkung, Fahrradrampen / -schienen)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Barrierefreiheit im ÖPNV allgemein (z. B. höhengleicher Einstieg, Leitelemente an Haltestellen, akustische Fahrplaninformationen)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Möglichkeit für Freitext zum Thema Öffentlicher Verkehr:
(z. B. Benennung problematischer Örtlichkeiten)

Stadtraumgestaltung

Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… die Gestaltung des öffentlichen Raumes allgemein?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Aufenthaltsqualität?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die soziale Sicherheit?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die räumliche Orientierung über die Gestaltung?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die räumliche Flächenaufteilung der verschiedenen Verkehrsträger (MIV, ÖPNV, Rad, Fuß, ruhender Verkehr)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Möglichkeit für Freitext zum Thema Stadtraumgestaltung:
(z. B. Benennung problematischer Örtlichkeiten)

Kommunikation und Information

Wie bewerten Sie für Ihre Kommune …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Fuß-/ Radverkehr / ÖPNV / Nahmobilität allgemein?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… den kommunalen Internetauftritt zum Thema Fuß-/ Radverkehr / ÖPNV / Nahmobilität?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die gedruckten Informationsmaterialien zum Thema Fuß-/ Radverkehr / ÖPNV / Nahmobilität (z. B. Flyer, Broschüren o. ä.)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die öffentlichen Pläne / Kartenwerke zum Thema Fuß-/ Radverkehr / ÖPNV / Nahmobilität (z. B. für Menschen mit Behinderungen, Kinder, ältere Menschen / Senioren, Radfahrer)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die besonderen Formate oder Aktionstage, die Anreize und Motivation zum Zufußgehen und zum Radfahren geben sollen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die zielgruppenspezifischen Schulungen / Trainings?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Vermittlung des Themas Verkehrssicherheit und Risikobewusstsein (z. B. Öffentlichkeitsarbeit, Kampagnen)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Möglichkeit der Mängelmeldung (z. B. interaktive Karte, Bürgermitteilungen per Mail / Telefon)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Informationslage zur Schulwegsicherung?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Strategische Verankerung (ggf. weglassen, da die Inhalte nicht allen Akteuren bekannt sind)

Wie bewerten Sie für Ihre Kommune …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… die Verankerung des Themas Nahmobilität in der Verwaltung?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

… die kommunale Strategie zur Förderung des Fußverkehrs?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die kommunale Strategie zur Förderung des Radverkehrs?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die kommunale Strategie zur Förderung des ÖPNV?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die kommunale Strategie zur Förderung des ÖPNV?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Akteure und Prozesse

Wie bewerten Sie für Ihre Kommune …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… die Breite der Akteursbeteiligung bei Planungen zum Fuß- und Radverkehr?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs in den räumlichen Planungen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die vorhandenen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die vorhandenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die vorhandenen Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV (Bus / Bahn)?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Recht und Organisation (ggf. weglassen, da die Inhalte nicht allen Akteuren bekannt sind)

Wie bewerten Sie für Ihre Kommune …	**1** sehr gut	**2**	**3**	**4**	**5**	**6** ungenügend	**k. A.**
… die kommunale Stellplatzsatzung?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die kommunale Parkraumsatzung?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die kommunale Gestaltungssatzung?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
… die kommunale Straßenreinigungssatzung?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

5

Muster-Nahmobilitätsplan

Lizenzhinweis

Es besteht das Interesse, dass das entwickelte Verfahren des Nahmobilitäts-Checks zur Erarbeitung von kommunalen Nahmobilitätsplänen eine breite Anwendung findet. Eine Weiterverwendung des Instrumentariums, auch in veränderter Form, zur Durchführung von Nahmobilität-Checks ist daher unter folgender Angabe gestattet:

Das Instrumentarium und die Methodik des Nahmobilitäts-Checks zur Erarbeitung von kommunalen Nahmobilitätsplänen wurden 2017 im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung zur Unterstützung der hessischen Kommunen und Landkreise durch die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) und mit Unterstützung durch BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen entwickelt. Grundlage dafür waren die Pilotprojekte der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) in den Kommunen Hattersheim, Rödermark, Hanau, Offenbach am Main und Limburg, die durch die Büros Planersocietät, Dortmund; LK ARGUS, Kassel; Mobilitätslösungen, Darmstadt und PGV Alrutz GbR / plan&rat, Braunschweig bearbeitet wurden.

Eine eigenständige Vermarktung der Methodik des Nahmobilitäts-Checks und der Nahmobilitätspläne durch Dritte ist nicht gestattet.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

VORWORT

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung hat im Rahmen seiner Aktivitäten zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) in Hessen Nahmobilität-Checks als Fördertatbestand eingeführt.

Im Rahmen eines über die neue Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität geförderten Nahmobilitäts-Checks werden gemeinsam mit der teilnehmenden Kommune im Sinne eines Maßnahmenplans konkret auf die Kommune passgenau zugeschnittene Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität definiert und in einem Nahmobilitätsplan dokumentiert. Die Erarbeitung des Nahmo-bilitätsplans erfolgt begleitend zu den Arbeitsschritten und dokumentiert so auch den Prozess des Nahmobilitäts-Checks.

Für die Erstellung des Nahmobilitätsplans dient das vorliegende Dokument als Muster. Dieses enthält neben der Gliederung beispielhafte Inhalte und Darstellungen (z. B. Karten, Maßnahmensteckbriefe, …).

Übersicht der Arbeitsschritte

1. Definition der Zielsetzung; Abgrenzung des räumlichen Handlungsfeldes
2. Bestandsaufnahme und Bewertung; Einordung der Nahmobilitätsfreundlichkeit; Aufzeigen von Handlungsbedarf und Handlungsoptionen
3. Maßnahmen identifizieren, ausarbeiten und konkretisieren
4. Erstellung Nahmobilitätsplan zur Ergebnisdokumentation; Maßnahmen, Priorisierung, Zuständigkeiten und Ressourcen

INHALTSVERZEICHNIS

44 **5.1 Anlass, Aufgabenstellung und Zielsetzung**

45 **5.2 Methodisches Vorgehen**

47 **5.3 Bestandsaufnahme und -bewertung**

58 **5.4 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen**

62 **5.5 Empfehlungen zur Umsetzung**

63 **5.6 Übertragbarkeit auf andere Stadtteile**

65 **5.7 Fazit und Ausblick**

66 **5.8 Anhang**

5.1

WORUM GEHT ES? ANLASS, AUFGABENSTELLUNG UND ZIELSETZUNG

Leitfragen

Was waren Grund und Anlass, sich mit dem Thema Nahmobilität zu beschäftigen?

Welche Ziele werden mit dem Nahmobilitäts-Check vefolgt?

Welche Aufgabenstellung hat sich daraus ergeben (Benennung der Schwerpunkte und Handlungsfelder, Vorstellung des Untersuchungsraumes, …)?

Beispielhafte Textbausteine

Bereits heute bestehen in Musterstadt mit einer breiten Strategie zur Radverkehrsförderung und verschiedenen Mobilitätsmanagement-Aktivitäten viele gute Ansätze zur Stärkung einer nachhaltigeren Mobilitätskultur.

Der Nahmobilitätsplan trifft Aussagen über bauliche, betriebliche, verkehrsrechtliche und/oder verkehrslenkende Maßnahmen, die insbesondere den Aspekt der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr wie auch ganz konkret die Barrierefreiheit zur Sicherstellung der Mobilität eingeschränkter Personen in der Innenstadt berücksichtigen, und stellt die Übertragbarkeit der Maßnahmen auf die übrigen Stadtteile sicher.

Ziel der Analyse war es, einen Überblick über die grundsätzlichen Stärken und Schwächen der Nahmobilität in Musterstadt zu erhalten, sowie die Akteure für die Belange von Fuß- und Radverkehr zu sensibilisieren, um das Thema Nahmobilität greifbarer zu machen und aufbauend auf der Stärken-Schwächen-Analyse Lösungsansätze aufzuzeigen.

In Musterstadt steht die Anbindung einzelner Ortsteile an die Innenstadt im Fokus. Der Nahmobilitäts-Check konzentriert sich dabei auf den Ortsteil Musterhausen. Hier soll im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung die Situation für den Rad- und Fußverkehr überprüft werden. Dabei soll insbesondere auf die jeweiligen Belange unterschiedlicher Zielgruppen (z. B. Schüler, mobilitätseingeschränkte Personen, Erwerbstätige, Senioren) und Anforderungen verschiedener Mobilitätszwecke (Arbeit, Ausbildung, Freizeit) eingegangen werden.

Von besonderer Bedeutung sind auch die innerörtlichen Verbindungen zu den Haltestellen des ÖPNV und den Einrichtungen der Nahversorgung sowie die Anbindung mit dem Fahrrad in Richtung Innenstadt.

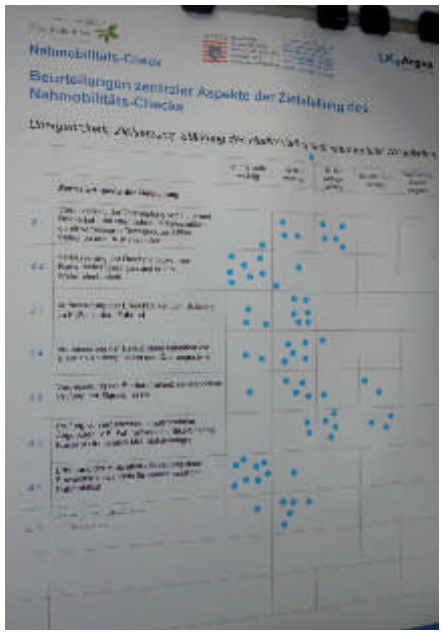


Abbildung 1: Ergebnisse der Bewertungsabfrage zu den Zielen des Nahmobilitäts-Checks[1]

5.2

WIE LÄUFT DER NAHMOBILITÄTS-CHECK AB? METHODISCHES VORGEHEN

Leitfragen

Wie ist der Prozess abgelaufen? (Erläuterung der einzelnen Arbeitsschritte; ggf. Darstellung eines Ablaufdiagramms)

Wer war an dem Prozess beteiligt (Vertreter der Verwaltung, Fachgutachter, Teilnehmer der Workshops, weitere …)?

Beispielhafte Textbausteine

Die zwei Workshops zum Nahmobilitätsplan stellten den Informationsfluss zwischen den Akteuren sicher und boten zugleich den Rahmen, wichtige Meilensteine abzustimmen, fachliche Empfehlungen inhaltlicher und methodischer Art auszusprechen und politische Entscheidungen vorzubereiten. Während beim ersten Workshop die Diskussion der Stärken und Schwächen im Vordergrund stand, lag der Fokus des zweiten Workshops auf der Diskussion und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen.

Auf Basis der erarbeiteten Ergebnisse sowie des aktuellen Kenntnisstandes zur Rad- und Fußverkehrsführung bzw. zur Barrierefreiheit gemäß den rechtlichen Vorgaben und technischen Regelwerken wurde der Status quo bezüglich Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Verknüpfung und Komfort bewertet und entsprechende Lösungsansätze entwickelt. Ausgewählte Konfliktpunkte wurden in einer weiteren Ortsbesichtigung analysiert.

Zu Beginn wurden 15 Themen und deren mögliche Lösungsansätze vorgestellt. Nicht berücksichtigt wurden die Themen, für die seitens der Stadt Musterstadt bereits Planungen bzw. Überlegungen vorliegen. Die Lösungsansätze orientieren sich an den beim Workshop 1 abgestimmten Leitlinien zur Nahmobilität in Musterstadt.

Im anschließenden Workshop wurden zunächst die Ergebnisse der Bestandsanalysen und der Status-quo-Bewertung in den Vertiefungsbereichen präsentiert. Anschließend wurden die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge gemeinsam diskutiert und ergänzt. Zum Abschluss erfolgte eine Bewertung der Maßnahmenvorschläge durch die Teilnehmer und eine Auswahl prioritär zu verfolgender Maßnahmen. Zur Verdichtung der Arbeitsergebnisse zu einem Nahmobilitätsplan erfolgte eine abschließende Abstimmung und Auswahl der prioritär zu verfolgenden Maßnahmen mit den Projektbeteiligten der

Verwaltung. Diese wurden in einem Maßnahmenprogramm zusammengefasst und anhand von Maßnahmensteckbriefen konkreter beschrieben.

Abbildung 2: Prototypischer Projektablauf des Nahmobilitäts-Checks[2]

Abbildung 3: Beteiligung der Akteursgruppen im Prozess[3]

WAS BEWEGT SICH SCHON IN SACHEN NAHMOBILITÄT? BESTANDSAUFNAHME UND -BEWERTUNG

Leitfragen

Wo ist das Thema Nahmobilität bisher in der Kommune verankert?

Wie stellt sich die Situation der Nahmobilität in der Kommune / im Untersuchungsraum aktuell dar?

Welche Aktivitäten im Bereich Nahmobilität sind bereits erfolgt?

Wo bestehen Stärken bzw. Schwächen im Hinblick auf die Nahmobilität (Ergebnisdarstellung Stärken und Schwächenanalyse)?

Wie ist die aktuelle Situation zu bewerten (Fazit Bestandsanalyse)?

Welche Ziele ergeben sich hieraus für den weiteren Prozess (Festlegung von Zielsetzungen)?

Beispielhafte Textbausteine

Musterstadt hat in den letzten Jahren zahlreiche Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr geplant und auch umgesetzt. So wurden beispielsweise die zulässige Geschwindigkeit in der Musterstraße auf 30 km/h reduziert und mehrere Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben.

Im lokalen Radroutennetz der Stadt Musterstadt sind Haupt- und Nebenstrecken für den Radverkehr definiert. Diese verbinden die wichtigsten Quellen und Ziele. Die Strecken des Radroutennetzes sind jedoch für Ortsunkundige zum Teil nur schwer aufzufinden (fehlende Wegweisung) und auch in der Wegequalität zum Teil unzureichend.

Die Breite der vorhandenen Gehwege entspricht häufig nicht den Vorgaben der Regelwerke. Vielfach wird die nutzbare Gehwegbreite zusätzlich durch parkende Kfz, Werbeaufsteller oder andere Hindernisse zusätzlich reduziert.

Die Grünzeiten für den Fußverkehr an signalisierten Kreuzungen sind häufig recht kurz, auch die Wartezeiten bis zur Grünphase sind durch die überwiegend vorhandenen Anforderungstaster meist relativ lang.

Insbesondere zu Schulbeginn und Schulschluss kommt es zu erhöhtem Verkehrsaufkommen. Konfliktsituationen entstehen durch Bring- und Holverkehre mit haltenden bzw. parkenden Fahrzeugen, die die Verkehrssicherheit und die Sicht- und Wegebeziehungen der Zufußgehenden und mit dem Fahrrad zur Schule fahrenden Schüler beeinträchtigen.

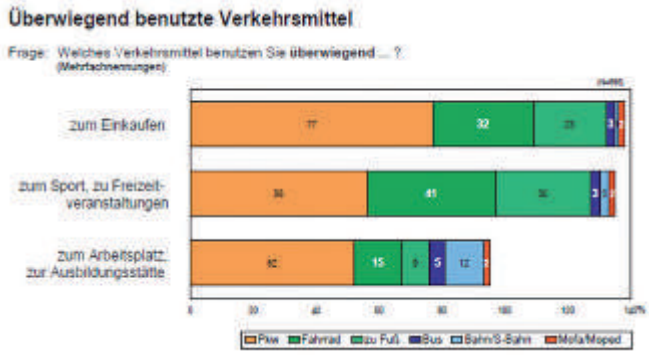


Abbildung 4: Überwiegend benutzte Verkehrsmittel nach Wegezwecken in Rödermark[4]

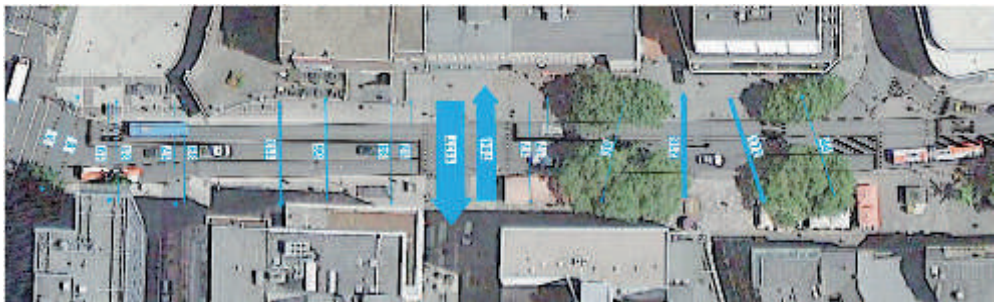


Abbildung 5: Fußverkehr-Spitzenstundenbelastung Nachmittag im Bereich Marktplatz (20.05.16)[5]

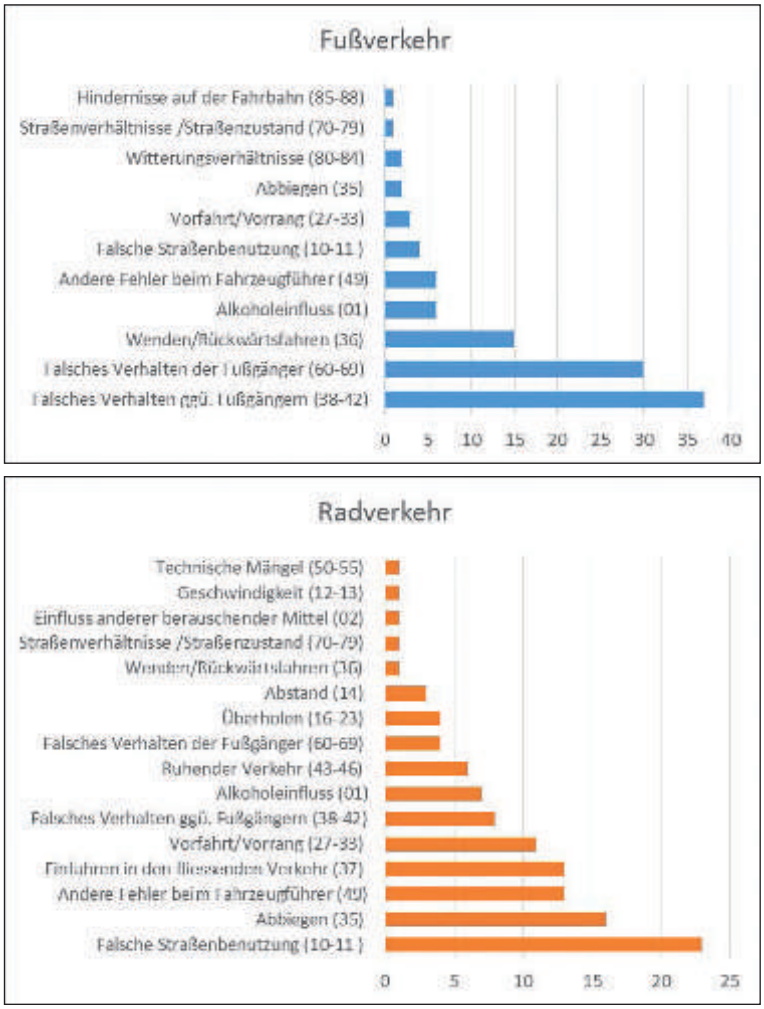


Abbildung 6: Unfallursache nach Art der Beteiligung[6]

5 Muster-Nahmobilitätsplan

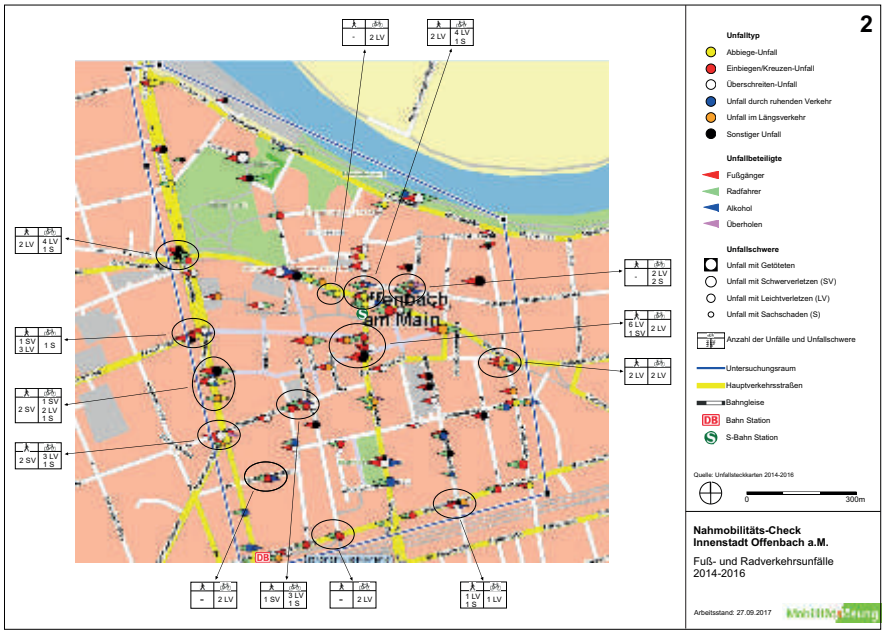


Abbildung 7: Fuß- und Radverkehrsunfälle 2014–2016[7]

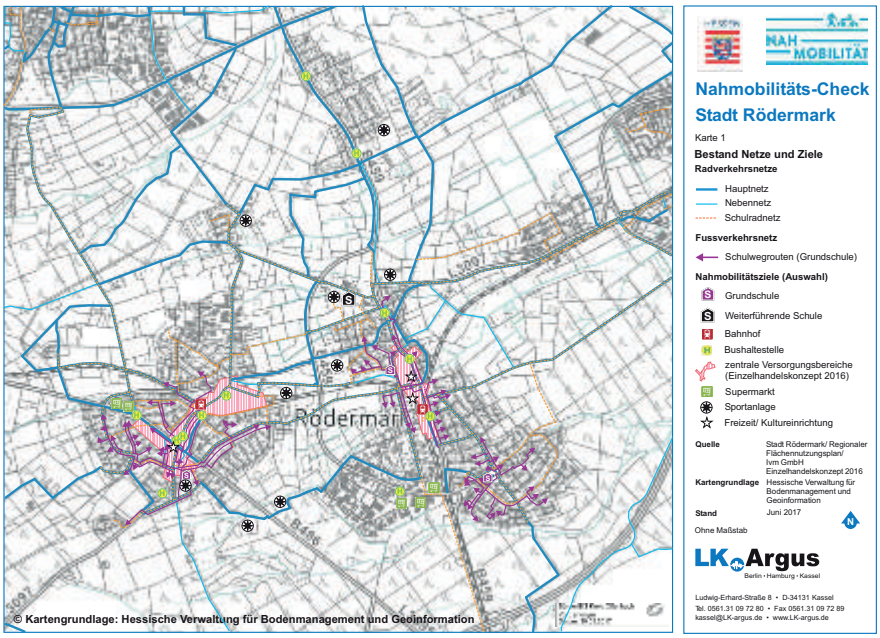


Abbildung 8: Bestand Netze und Ziele – Radverkehrsnetze[8]

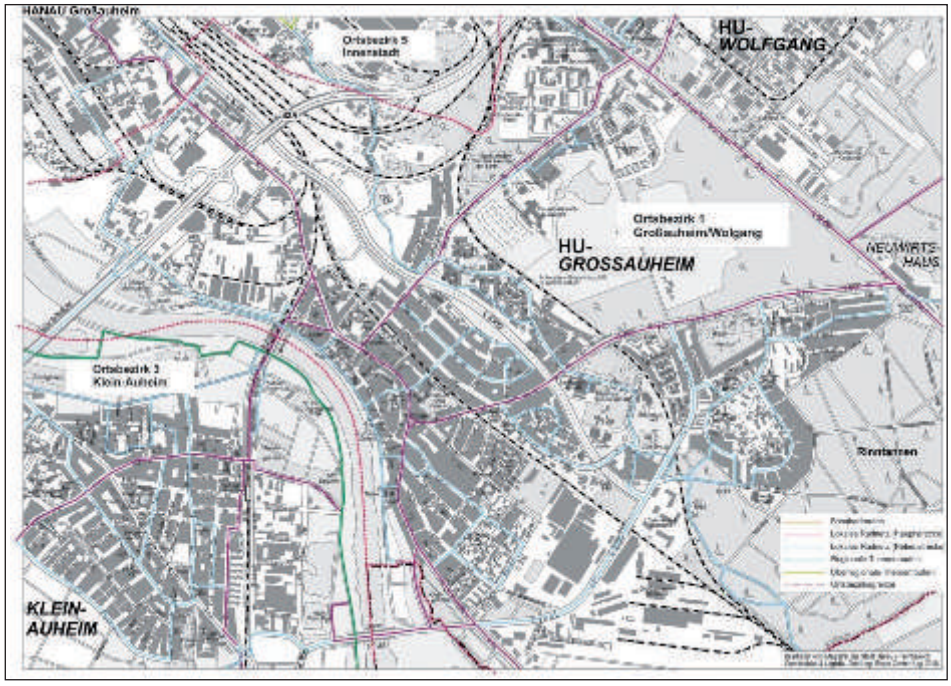


Abbildung 9: Radroutennetz Stadt Hanau – Auszug Großauheim[9]

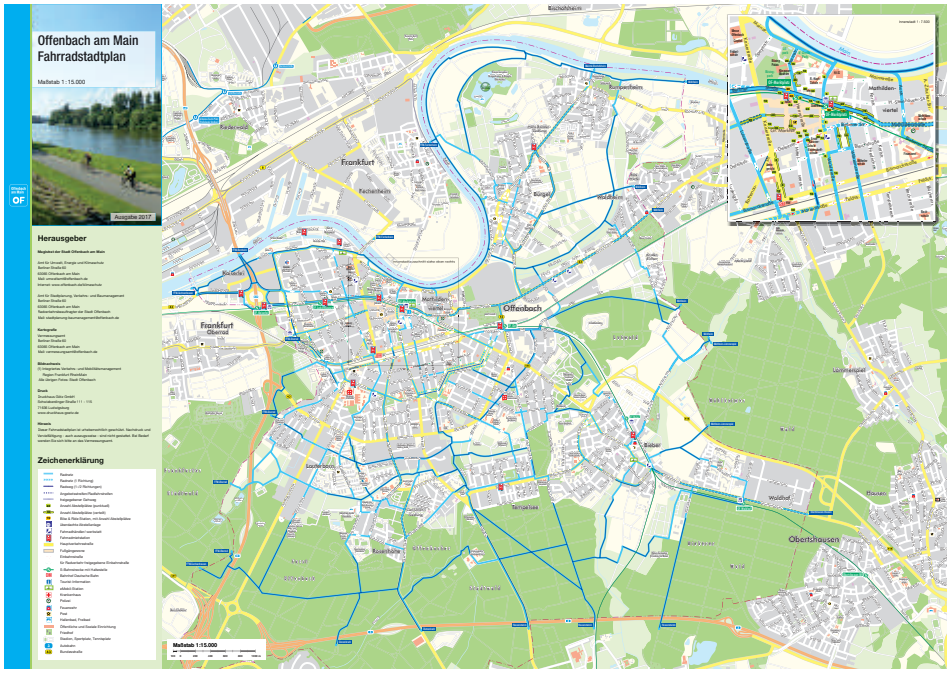


Abbildung 10: Offenbach am Main – Fahrradstadtplan[10]

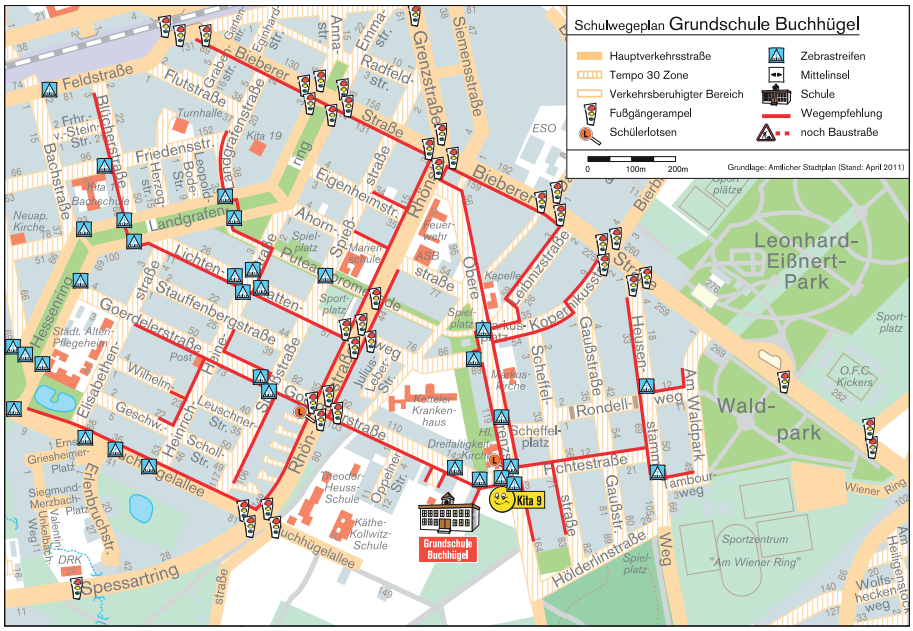


Abbildung 11: Schulwegplan Grundschule Buchhügel – Offenbach am Main[11]

Abbildung 12: Schulwegplan im Stadtteil Urberach[12]

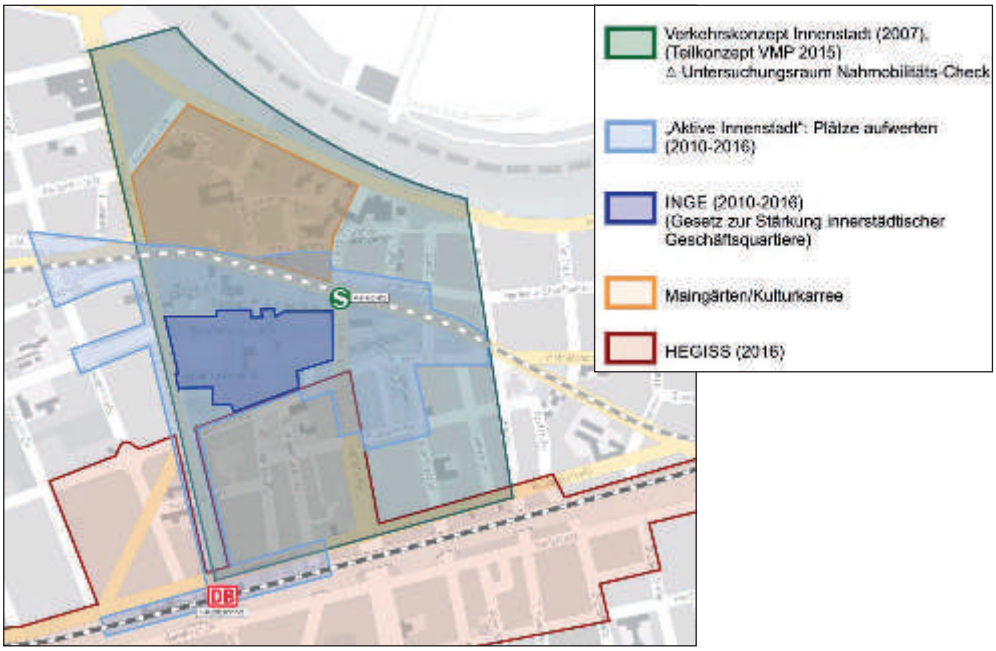


Abbildung 13: Abgrenzung der Untersuchungsräume vorliegender Konzepte und Planungen in der Innenstadt [13]

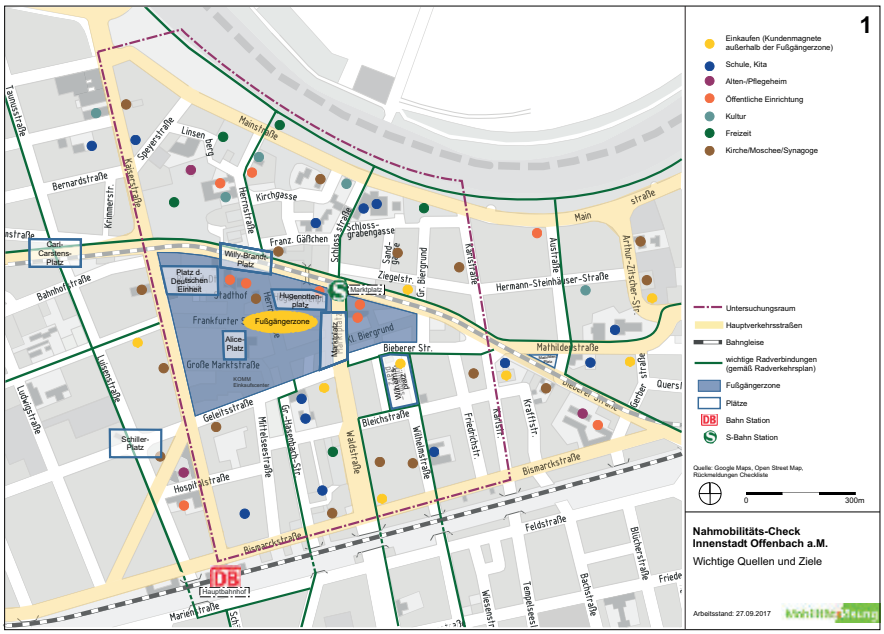


Abbildung 14: Übersicht wichtiger Quellen und Ziele [14]

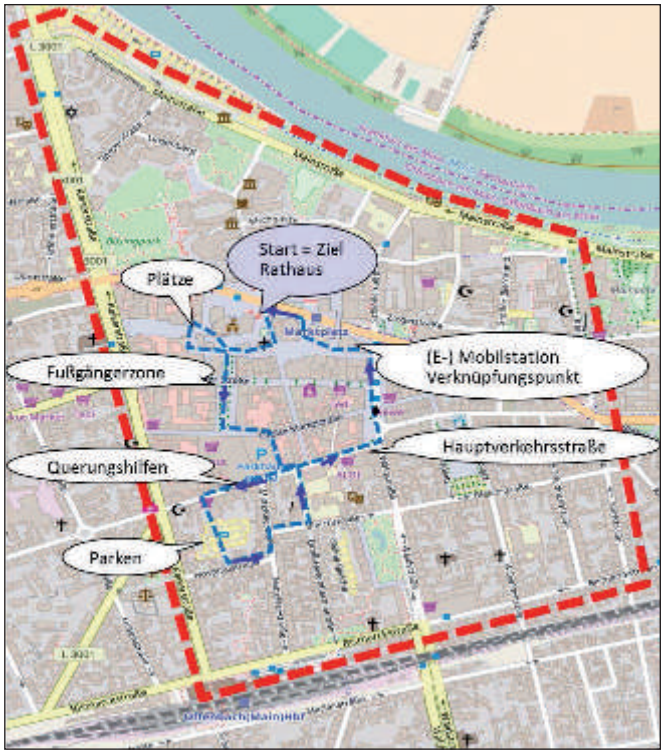


Abbildung 15: Route Stadtspaziergang [15]

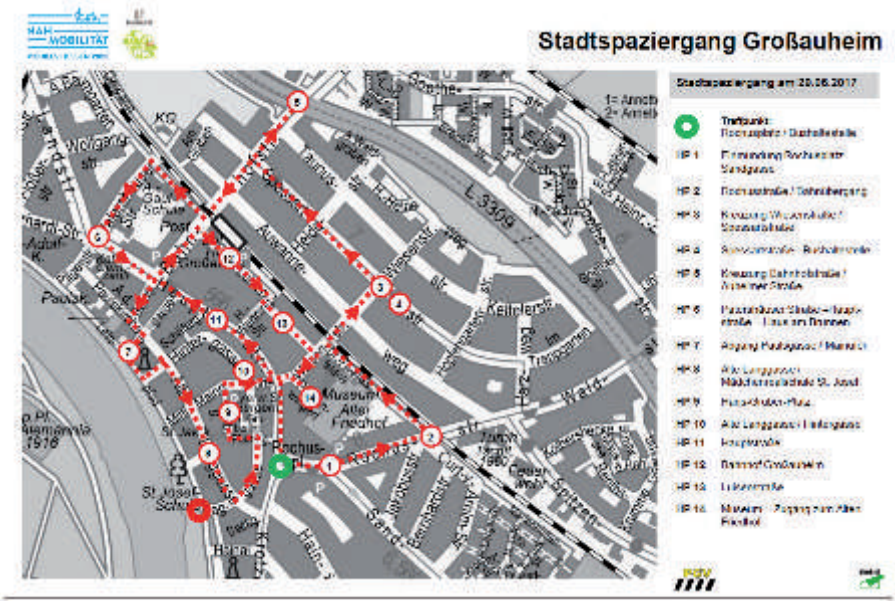


Abbildung 16: Route Stadtspaziergang Großauheim [16]

Aufsteller auf den taktilen Leitstreifen

Unübersichtliche Querungsstellen

Schadhafte Oberflächen

Abbildung 17: Typische Behinderungen/Einschränkungen der Barrierefreiheit[17]

Legales Gehwegparken / Regelwidriges Gehwegparken vor dem Stadthaus

Gr. Hasenbachstraße/Geleitsstraße: sichtbehinderndes Parken / legales Straßenrandparken

Abbildung 18: Beispiele zum ruhenden Verkehr in der Innenstadt[18]

Abbildung 19: Engstellen für den Fußverkehr (oben) und Poller zur Unterbindung des Gehwegparkens (verbleibende Breite zu schmal) (unten)[19]

Abbildung 20: Unterführung mit Konflikten in Hanau-Großauheim[20]

Abbildung 21: Kennzeichnung der empfohlenen Schulwegrouten im Straßenraum durch „kleine Rödermärker“[21]

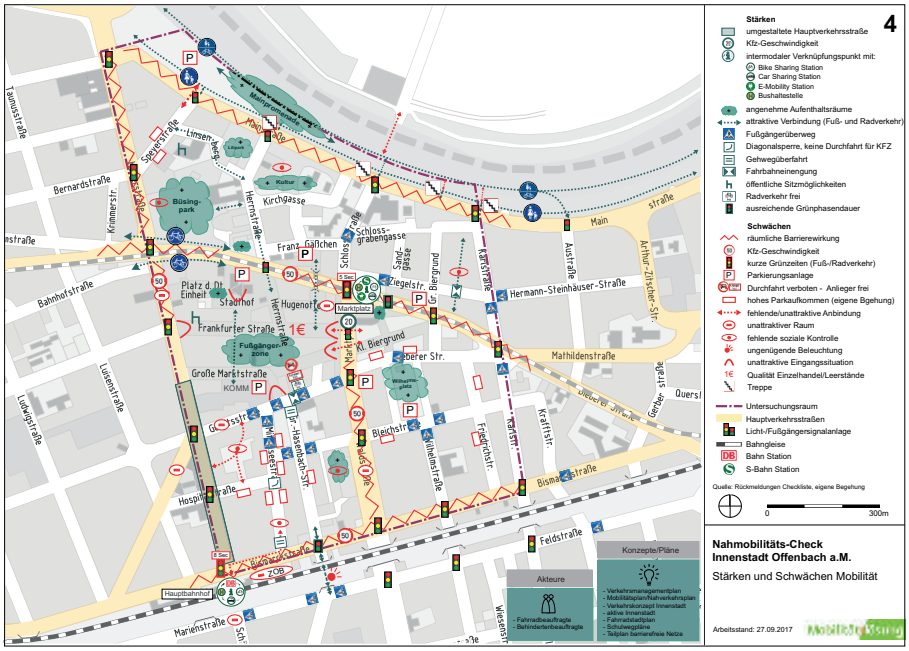


Abbildung 22: Übersicht Stärken und Schwächen Mobilität[22]

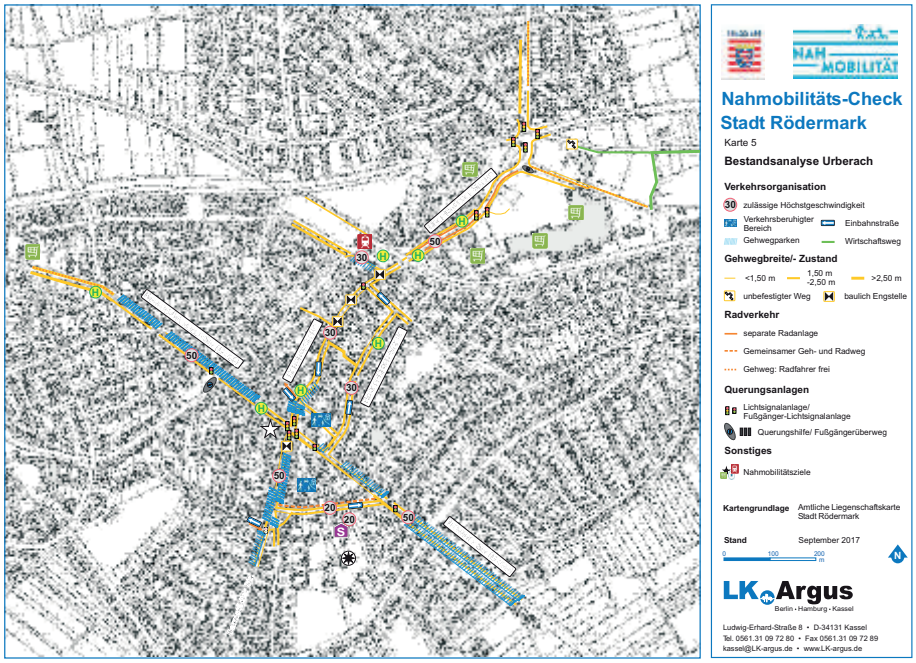


Abbildung 23: Bestandsanalyse Urberach[23]

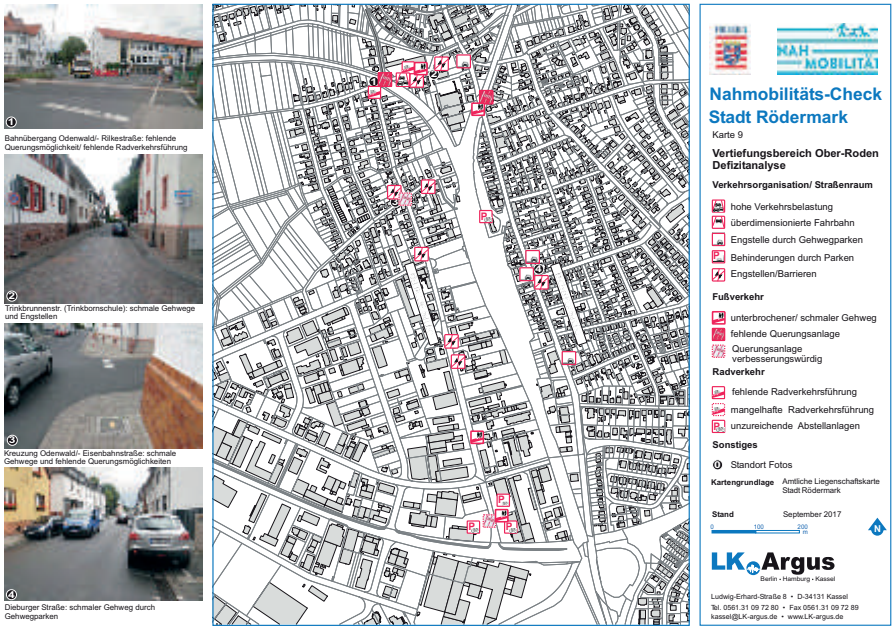


Abbildung 24: Vertiefungsbereich Ober-Roden – Defizitanalyse [24]

5.4

WIE LÄSST SICH WEITERES BEWEGEN IN SACHEN NAHMOBILITÄT? HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN UND MASSNAHMEN

Leitfragen

Welche Handlungsansätze/-felder ergeben sich aus den festgelegten Zielsetzungen?

Welche Maßnahmen sind geeignet, um die festgelegten Zielsetzungen zu erreichen?

Wie sehen diese Maßnahmen konkret aus (Vorstellung der Maßnahmen in Form von Maßnahmensteckbriefen)?

Wie werden die einzelnen Maßnahmen bewertet (Ergebnisse der Priorisierung vorstellen)?

Beispielhafte Textbausteine

Die Handlungsempfehlungen sind Ergebnis der fachlichen Bestandsanalyse, der Anregungen der Verwaltung sowie der Diskussionen in den zwei Workshops und der Befragung. Sie richten sich an die politischen Vertreter, die Stadtverwaltung mit ihren verschiedenen Fachbereichen, aber auch an weitere Akteure. Im Falle weiterer Adressaten sind sie als Leitlinien und Handlungsempfehlungen ohne bindende Wirkung zu verstehen.

Die aufgeführten Empfehlungen sollen helfen, die Nahmobilitäts-Situation für den Fuß- und Radverkehr weiter zu verbessern. Sie tragen zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele für den Fuß- und Radverkehr, zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität, zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und zu einer Erhöhung der Chancen zur Teilhabe am öffentlichen Leben bei. Sie liefern damit eine breite Argumentationsbasis für eine rasche und zielorientierte Umsetzung.

Aus den Diskussionen im Projektverlauf sowie den Erfahrungen der Gutachter wurden relevante Themen für Musterstadt ausgewählt und in Form von Steckbriefen weiter ausgearbeitet sowie Lösungsansätze aufgezeigt. Die Steckbriefe sind dabei in die Handlungsansätze „Konzeption", „Infrastruktur" und „Kommunikation" unterteilt.

Aufbauend auf den Handlungsansätzen werden im nachfolgenden Kapitel gesamtstädtische Maßnahmen in den strategischen, konzeptionellen und kommunikativen Handlungsfeldern beschrieben. Die anschließenden Maßnahmenvorschläge für die Vertiefungsbereiche befassen sich überwiegend mit der Verkehrsinfrastruktur sowie der Verkehrsorganisation.

Das Maßnahmenprogramm enthält Maßnahmen, die als wichtig zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen in Musterstadt angesehen werden und die mit einer hohen Priorität weiter verfolgt und umgesetzt werden sollen. Dies sind sowohl Einzelmaßnahmen (gesamtstädtisch und in den Vertiefungsbereichen) als auch Maßnahmenbündel zu einem Thema und/oder entlang eines Straßenzuges.

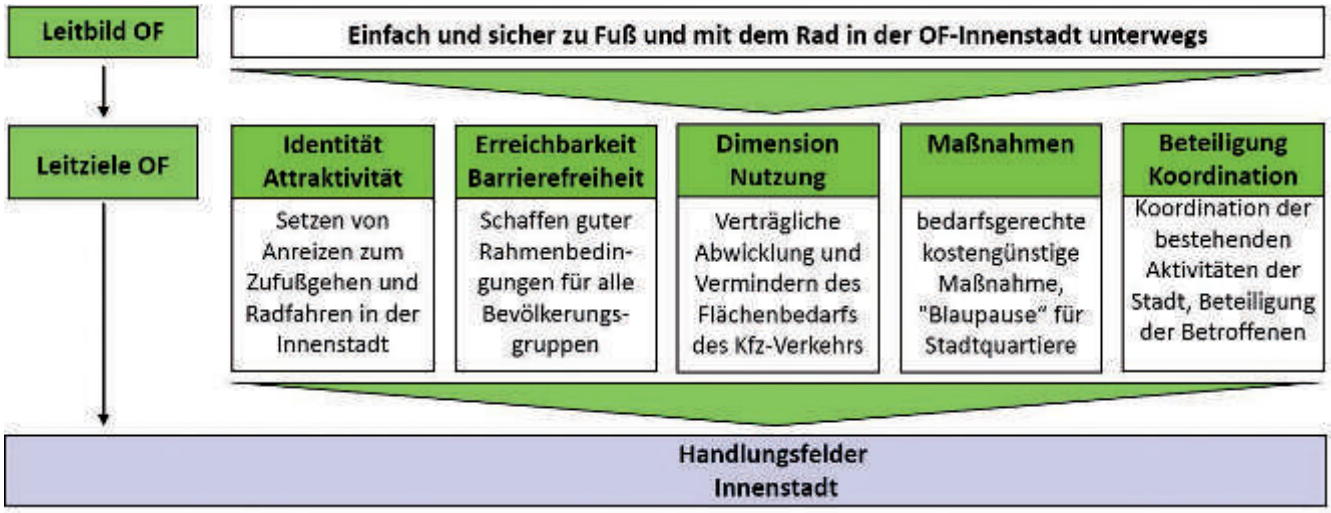


Abbildung 25: Ziele der Nahmobilitätsförderung in Offenbach[25]

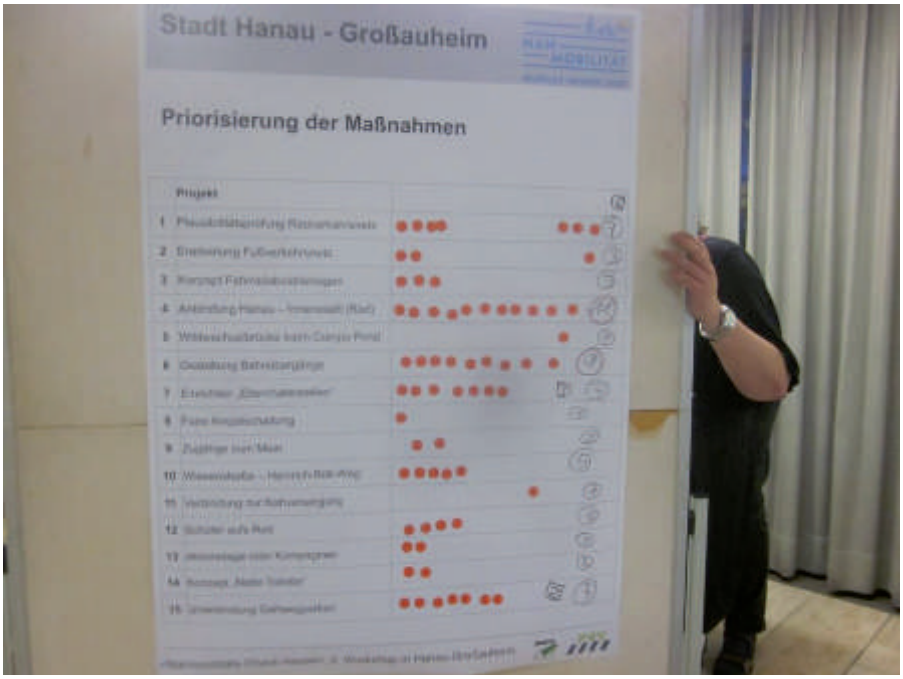


Abbildung 26: Priorisierung der Maßnahmen im Workshop 2[26]

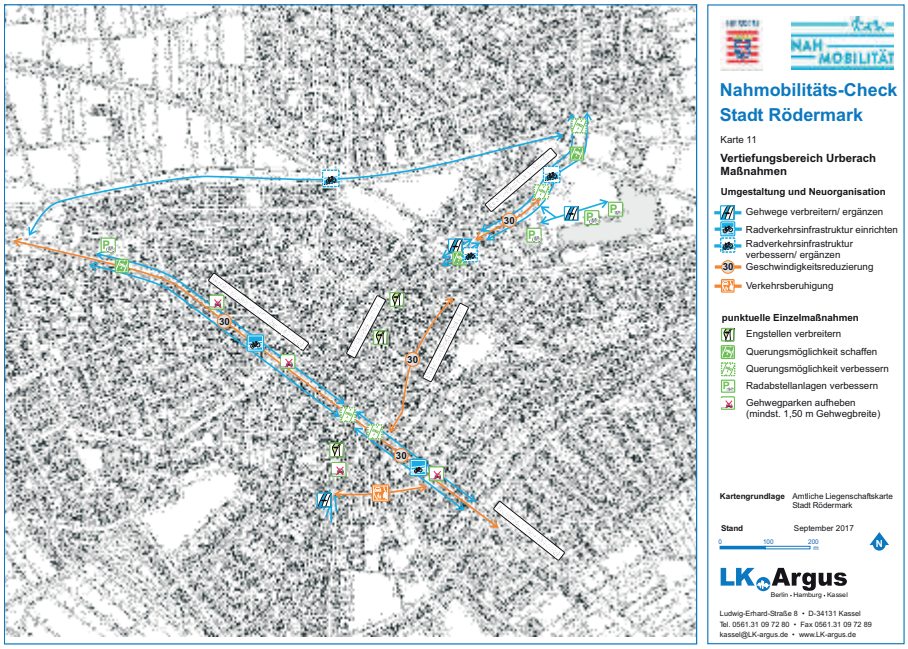


Abbildung 27: Vertiefungsbereich Urberach – Maßnahmen[27]

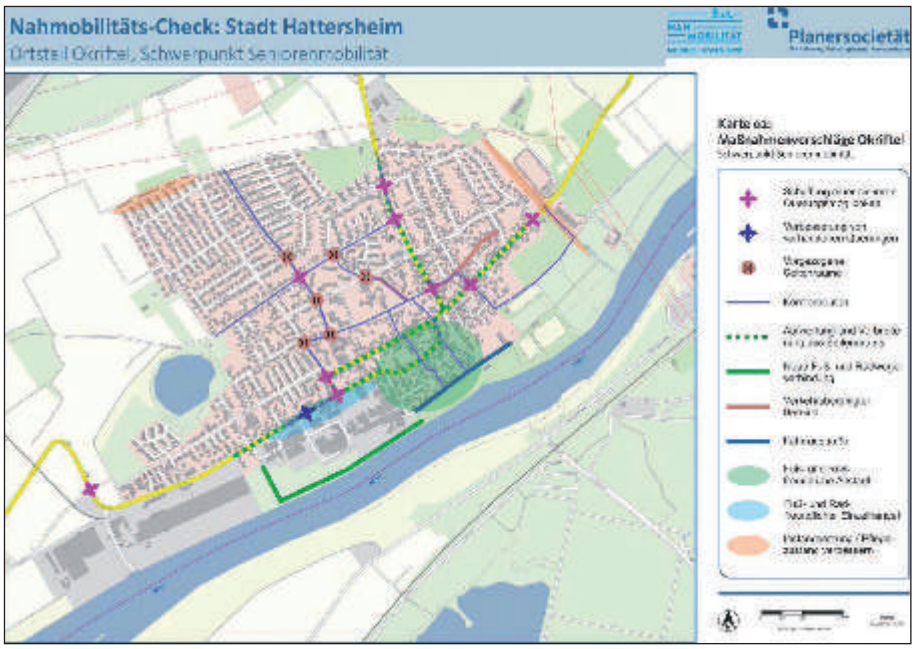


Abbildung 28: Maßnahmenvorschläge Okriftel
– Schwerpunkt Seniorenmobilität[28]

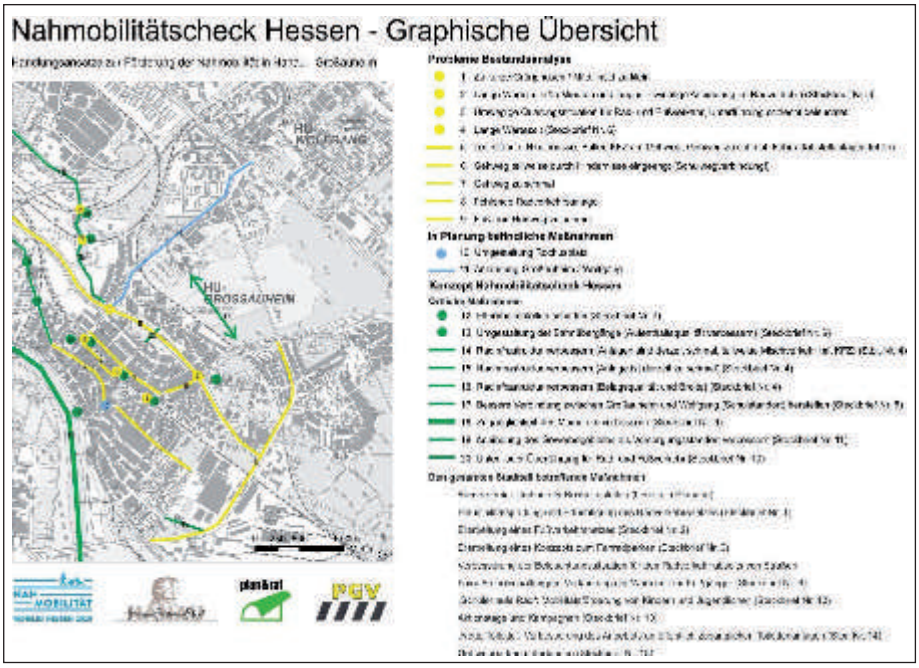


Abbildung 29: Handlungsbedarf zur Förderung der Nahmobilität in Hanau-Großauheim[29]

	Maßnahmenpaket	Straße/Abschnitte	Umsetzungshorizont	Priorität	Kostenkategorie
F1	Bestehende Fußwege verbreitern, optimieren und sanieren	Alte Lahnbrücke, Gaasweg, „Alte" Frankfurter Straße	Daueraufgabe mittel- bis langfristig (bis 2022 - 2027)		€€€€
F2	Neue Fußwegeverbindungen	Lahnufer - Schlauseweg/Am Houstein; Östliche Lahn; Freiteilroute Schleuseweg	mittel- bis langfristig (bis 2022 - 2027)		€€€
F3	Attraktive und sichere Fußgängerüberwege schaffen	Zuwegung zum ZOB Nord bzw. Parkhaus an der Graupfortstraße	kurz- bis mittelfristig (bis 2019 - 2023)		€€
F4	Geeignete Querungshilfen anlegen	Fußgängerüberweg am Kreisel (WEROStadt) Dieser Straße	kurz- bis mittelfristig (bis 2019 - 2023)		€€
F5	Aufpflasterungen als Mischverkehrsfläche anlegen	Werner Senger/Hospitalstraße; Alte Lahnbrücke; Grabenstraße; Graupfortstraße; Eisenbahnstraße	kurz- bis mittelfristig (bis 2019 - 2023)		€€€€
F6	Fuß-Wegeweisung entwickeln und verbessern	Zulauf auf den Bahnhof (z.B. aus Innenstadt/Altstadt); zu bzw. von den Schulen	kurzfristig (bis 2019/2020)		€€
F7	Wartezeiten an Lichtsignalanlagen für Fußgänger optimieren	ZOB Süd/Eisenbahnstraße; Dieser Straße / Weserstraße; Grabenstraße	kurz- bis mittelfristig (bis 2019 - 2023)		€€€
F8	Barrierefreie Wege schaffen	Altstadt; Öffentliche Toiletten	kurz- bis mittelfristig (bis 2019 - 2023)		€€€€€
F9	Zufußgehen braucht auch Pausen: Straßenraum- und Aufenthaltsqualität erhöhen	bisher ohne räumliche Verortung	kurzfristig (bis 2019 - 2023)		€€
F10	Sichere Wege vom Bahnhof zu den Schulen schaffen	Blumenrieder Straße; Zeppelinstraße (hohe Bäume); Gärtnerstraße; Goethestraße; Josef-Heppel-Straße	kurzfristig (2019/2020), dann Daueraufgabe		€€€

Abbildung 30: Maßnahmenübersicht Fußverkehr[30]

5.5

WIE KANN ES IN ZUKUNFT BESSER LAUFEN? EMPFEHLUNGEN ZUR UMSETZUNG

Leitfragen

Welche Maßnahmen werden als prioritär eingestuft und warum (von besonderer Bedeutung, kurzfristig / kostengünstig umsetzbar, Leuchtturmprojekt, …)?

Ist ein politischer Beschluss geplant?

Beispielhafte Textbausteine

Um eine Verbindlichkeit des Nahmobilitätsplans und seiner Umsetzung sicherzustellen, sollte das Konzept politisch beschlossen werden.

Es wird empfohlen, einen Umsetzungsplan zu erarbeiten, der Aussagen darüber trifft, wie die Maßnahmen bis 2030 zeitlich umgesetzt werden können, wer an der Umsetzung zu beteiligen ist, welche Kosten voraussichtlich entstehen werden und wer welche Kosten trägt. Die Entscheidung über die Umsetzung des Nahmobilitätskonzepts wird nicht zuletzt durch die Haushaltslage der Stadt Musterstadt bestimmt.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, Umgestaltungs- und Umbaumaßnahmen frühzeitig im Zuge von anstehenden Straßenbau-/ Sanierungsmaßnahmen einzubringen bzw. anstehende Straßenbaumaßnahmen immer daraufhin zu prüfen, ob Empfehlungen des Nahmobilitätsplans anzuwenden sind.

Zur Überprüfung der Umsetzung wird angeregt, eine Evaluation des Umsetzungsprozesses vorzunehmen. Es wird vorgeschlagen, eine Projekt-AG einmal jährlich einzuberufen bzw. alternativ einen Runden Tisch Nahmobilität einzurichten, um seitens der Verwaltung über den Stand der Umsetzung des Nahmobilitätskonzepts zu informieren, den Fortgang zu diskutieren und ggfs. Empfehlungen auszusprechen. Dies bietet der Stadt die Möglichkeit, die Beweggründe für oder gegen die Umsetzung von Einzelmaßnahmen darzulegen und damit Transparenz und Nachvollziehbarkeit zu sichern.

Der vorliegende Nahmobilitätsplan stellt das Ergebnis des Nahmobilitäts-Checks dar und fasst die erarbeiteten Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität zusammen. Damit diese Maßnahmen zeitnah umgesetzt und entsprechende Förderanträge gestellt werden können, und damit der Nahmobilitätsplan nicht zuletzt auch fortgeschrieben werden kann, werden nachfolgend erste Starterprojekte („quick wins"), maßgebliche Strategieprojekte für eine weitere Diskussion sowie wichtige Umsetzungsschritte für den Nahmobilitätsplan benannt. Mit den Starterprojekten können im Sinne von „quick wins" vergleichsweise leicht und schnell Projekterfolge erzielt werden, da es sich um gut lösbare, kleinere Maßnahmen handelt. Diese können helfen, weitere Akzeptanz für die Nahmobilitätsförderung zu schaffen.

5.6

WELCHER WEG FÜHRT IN ANDERE STADTTEILE? ÜBERTRAGBARKEIT AUF ANDERE STADTTEILE

Leitfragen

Sind die vorgeschlagenen Maßnahmen in allen Stadtteilen anwendbar?

Wie können die vorgeschlagenen Maßnahmen auf andere Stadtteile übertragen werden?

Beispielhafte Textbausteine

Der durchgeführte Nahmobilitäts-Check für die Musterstädter Innenstadt versteht sich als exemplarischer Aufschlag im Themenfeld der Nahmobilität. Durch die breite Beteiligung unterschiedlicher Akteure konnte für die Thematik sensibilisiert und das gegenseitige Verständnis verbessert werden. Der gewählte Prozess eignet sich damit grundsätzlich für die Übertragbarkeit auf weitere Stadtteile.

Für Menschen mit einer hohen Nahraumorientierung sind gute Bedingungen besonders wichtig. Kinder, Jugendliche und ältere Menschen legen einen Großteil ihrer Wege zu Fuß zurück, sei es zur Schule, zum Einkaufen, für Erledigungen und in der Freizeit. Hier gewinnt der Fußverkehr als Nahmobilitätsfaktor angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen und der Diskussion um ein kinderfreundliches Wohnumfeld zunehmend an Bedeutung. Zudem ist für diejenigen, die Versorgungs- und Familienarbeit leisten, der Fußverkehr die wichtigste Verkehrsart.

Zur systematischen Stärkung der Nahmobilität in allen Stadtteilen wurde für Musterstadt ein Leitfaden entwickelt, der unter dem Slogan „In vier Schritten zum nahmobilfreundlichen Stadtteil" in allen Stadtteilen sukzessive zur Anwendung kommen kann. Er baut auf dem durchgeführten Nahmobilitäts-Check für die Innenstadt auf, so dass das Vorgehen im Sinne einer Blaupause genutzt werden kann. Es wird empfohlen, in Quartieren mit einem besonders hohen Anteil an Kindern und Jugendlichen sowie an älteren Menschen zu beginnen oder dort, wo sinnfällig an bestehende, thematisch nahe Aktivitäten angeknüpft werden kann.

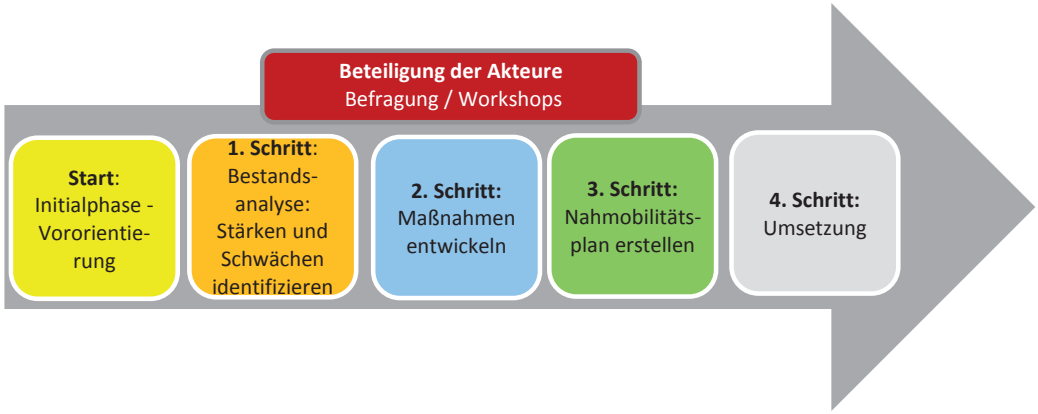


Abbildung 31: Prinzip zur Durchführung von Nahmobilitäts-Checks [31]

Start: Initialphase - Vororientierung
▪ Mit Auftraggeber Fragestellung für den Stadtteil/Quartier konkretisieren ▪ Vorliegende Konzepte und Planungen zusammenstellen und sichten ▪ Akteure für Beteiligung identifizieren
1. Schritt: Stärken und Schwächen identifizieren
▪ Quartiersbedeutsame Einrichtungen erfassen (Schulen, Kitas, Bürgerhaus, Nahversorgung, Alteneinrichtungen etc.) ▪ Quartiersbegehung zur Erhebungen von wesentlichen Kennwerten des Angebots für den Fuß-und Radverkehr, u. a. Hindernisse, Lage und Ausbildung von Querungen, Wartezeiten an LSA, subjektive Qualität von Straßen und Plätzen, Erreichbarkeit/Zuwegung von Haltestellen, Angebot und Qualität von Radabstellanlagen etc.) ▪ Bereiche mit besonderen Nahmobilitätsanforderungen identifizieren (z. B. Umfeld von Schulen und Kitas, Haltestellen, Quartierszentren) **Beteiligung** ▪ Befragung zur Situation der Nahmobilität im Quartier ▪ Workshop mit „Stadtspaziergang“ mit den Akteuren und ggf. ortsansässiger Bevölkerung und ausgewählte Zielgruppen (z. B. Kinder, Jugendliche und ältere Menschen) durchführen mit dem Fokus auf Stärken und Schwächen ➔ **Ergebnis: Stärken-Schwächen-Plan**
Etappe 2: Maßnahmen entwickeln
▪ Hauptverbindungen für den Fuß- und Radverkehr für den Stadtteil unter Einbeziehung aller bedeutsamen Einrichtungen identifizieren ▪ Maßnahmen für die festgestellten Defizite/Mängel entwickeln **Beteiligung** ▪ Workshop mit den Akteuren mit Fokus auf Diskussion und Priorisierung von Maßnahmenvorschlägen ➔ **Ergebnis: Maßnahmenliste**
Etappe 4: Nahmobilitätsplan erstellen
▪ Maßnahmen als Steckbriefe konkretisieren, nach Möglichkeit Bezüge zu vorliegenden Planungen und Konzepten herstellen ▪ Prioritätenliste für die Umsetzung der Maßnahmen erstellen
Etappe 5: Umsetzung
▪ politischen Beschluss herbeiführen ▪ Sukzessive Umsetzung der Maßnahmen

Abbildung 32: Leitfaden zur Nahverkehrsförderung in Stadtteilen [32]

5.7

WURDE DIE ZIELLINIE ERREICHT? FAZIT UND AUSBLICK

Leitfragen

Welche zentralen Ergebnisse haben sich aus dem Nahmobilitäts-Check ergeben?

Welche Schlussfolgerungen werden aus diesen Ergebnissen gezogen?

Welche Ausblicke in die Zukunft erlauben die Ergebnisse?

Beispielhafte Textbausteine

Für das weitere Vorgehen wird empfohlen, einerseits die konzeptionellen Handlungsansätze wie die Plausibilitätsprüfung und Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes und die Erarbeitung eines Fußverkehrsnetzes weiter zu verfolgen. Darüber hinaus wurden beim zweiten Workshop die Themen Radanbindung an die Innenstadt Musterstadts und Gestaltung der Bahnübergänge priorisiert und erste Handlungsansätze sowie zeitliche Umsetzungsstufen erarbeitet.

Weiterhin wird empfohlen, den Nahmobilitätsplan durch einen Grundsatzbeschluss im Stadt- oder Gemeindeparlament zu sichern und für die genannten Einzelmaßnahmen weitere Planungsschritte abzustimmen und politische Beschlussfassungen herbeizuführen.

Hingewiesen wird an dieser Stelle abschließend auf die Möglichkeit der Beantragung von Mitteln aus Förderrichtlinien. Dazu gehören z. B. die „Förderrichtlinie Nahmobilität" oder weitere Förderprogramme des Landes Hessen und des Bundes (Mehr dazu unter https://www.mobileshessen2020.de/foerderung). Diese Förderprogramme können die Umsetzung von investiven Maßnahmen, Planungen und Konzepte und Öffentlichkeitsarbeit durch eine finanzielle Förderung unterstützen.

ANHANG

Nahmobilitätsplan Hattersheim **21**

Zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen	**I1**
Zielsetzung	Besonders wichtig für sicheres und komfortables Rad fahren ist ein durchgängiges Netz von Radverkehrsanlagen. Die Anlage neuer Radinfrastruktur sollte mit Hinblick auf Lückenschließung erfolgen.
Allgemeine Handlungsansätze	Um das Radfahren in Hattersheim attraktiv zu gestalten, ist es nötig, das gesamte Stadtgebiet für den Radverkehr zu erschließen. Da Lücken im Radverkehrsnetz die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur insgesamt mindert, gilt es diese zu identifizieren und zu schließen. Besonders betrifft dies in Hattersheim die Gestaltung der Übergänge der wichtigen eigenständigen Radwegeverbindungen mit dem Straßennetz und die Übergänge in die und Querungen der Bahnstrecke. Des Weiteren ist die Öffnung weiterer Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung zu überprüfen. Einbahnstraßen stellen eine Einschränkung für Radfahrende dar, die in den meisten Fällen für die Einschränkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet wurden. Studien haben bestätigt, dass keine erhöhte Unfallgefährdung für Radfahrende besteht (BAST 2001). Begünstigend ist die möglichst flächendeckende Freigabe der Einbahnstraßen in einer Kommune, da damit die Regelung einheitlich ist und unter den Verkehrsteilnehmern bekannt ist.
Arbeitsschritte	▪ Identifizieren der Netzlücken ▪ Überarbeiten bzw. Umsetzen des Radverkehrsnetzes des VEP
Maßnahmenvorschläge	▪ Bahnhof Hattersheim: Unterführung fahrradfreundlich gestalten (eher Rampe als Fahrstuhl), wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und südlichen Wohngebieten ▪ Mainzer Landstraße/Höhe Kleiststraße: Querungshilfe zwischen Friedhof und Hofheimer Straße ▪ Staufenstraße: Querungsmöglichkeit des Hessendamms ▪ Mainzer Landstraße: Querungshilfe auf der Höhe des Schwarzbachweges/Anlage einer Fußgängerfurt auf der östlichen Kreuzungsseite ▪ Prüfung der Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer: Bergstraße, Staufenstraße, Fliederweg, Breslauer Straße, Hauptstraße (zwischen Rathausstraße und Hessendamm) ▪ Verbesserte Führung der Schulkinder von den südwestlichen Stadtteilen in Richtung Schulstraße/Schule bzw. über den geplanten Fuß-und Radweg zwischen Albanstraße und Rathausstraße, am Zebrastreifen über die Hauptstraße (südl. der Einmündung Schulstraße) eine Querungshilfe für die Radfahrenden Kinder schaffen

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Abbildung 33.1: Maßnahmenvorschlag I1 Hattersheim [33]

Akteure	Stadt Hattersheim, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	*Umsetzungsfrist*	mittel- bis langfristig
Kosten	€€€€€ - €€€€€	*Priorisierung*	

Abbildung 33.2: Maßnahmenvorschlag I1 Hattersheim[33]

Zentral, sicher, trocken und gut einsehbar: Radabstellanlagen verbessern			I5
Zielsetzung	Sicherer, trockene und ausreichende Abstellanlagen in Hattersheim. Besonders am Bahnhof soll das Angebot aufgewertet werden. Aber auch an anderen wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs soll das vorhandene Angebot ausgebaut und verbessert werden.		
Allgemeine Handlungsansätze	Fahrradabstellmöglichkeiten sollten in direkter Nähe zu Quellen und Zielen des Radverkehrs installiert sein. Qualitativ hochwertige Abstellanlagen können dazu führen, dass weniger Räder „wild“ abgestellt werden, die Hindernisse oder Gefahrenstellen für den Fußverkehr darstellen können. Zudem werden dann eher hochwertigere Fahrräder benutzt, mit denen man eher motiviert ist auch längere Strecken zurückzulegen. Insbesondere für die Verknüpfung von Bahn und Fahrrad spielen die Abstellanlangen eine wichtige Rolle. Aber auch an Freizeiteinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten ist Handlungsbedarf vorhanden. Durch die zunehmende Anzahl von Elektrofahrrädern ist besonders großer Wert darauf zu legen, dass Anlehnmöglichkeiten für den Rahmen vorhanden sind. Dies ist vor allen Dingen an Geschäften wichtig, da Fahrräder beim Beladen standfest abgestellt sein müssen. Grundsätzlich ist an den Bahnhöfen eine Abstufung aus verschiedenen Abstellmöglichkeiten möglich: *Gesicherte Station* (mit automatischen Zugangssystem, kostenpflichtig), *Fahrradboxen*, *Anlehnbügel* in direkter Nähe zum Bahnhofseingang (überdacht, nicht bewacht, kostenlos). Auch in unbewachten Anlagen sind aus Platzgründen über doppelstöckige Abstellmöglichkeiten einzurichten (ggf. mit Videoüberwachung um Vandalismusschäden zu reduzieren).		
Arbeitsschritte	▪ Weitere Abstellanlagen am Bahnhof Hattersheim bei den Umbauplaunungen vorsehen ▪ Bestandsanalyse der Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und ggf. Angebot verbessern		
Maßnahmenvorschläge	▪ Bahnhof Hattersheim, Bahnhof Eddersheim, Kirche Hattersheim, Rewe Im Nex, Seniorenzentrum Altmünstermühle: Anzahl erhöhen, Qualität verbessern (Anlehnbügel, Unterhaltung) ▪ Schwimmbad: Qualität erhöhen (Reihenanlagen mit der Möglichkeit den Rahmen festzuschließen)		
Akteure	Stadt Hattersheim, DB, Einzelhandel, Einrichtungen	*Umsetzungsfrist*	kurz- bis mittelfristig
Kosten	€€€€€	*Priorisierung*	■■■■□

Abbildung 34: Maßnahmenvorschlag I5 Hattersheim [34]

Erreichbarkeit der Innenstadt Hattersheim mit dem Fahrrad verbessern			**I6**
Zielsetzung	Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad		
Allgemeine Handlungsansätze	Die Innenstadt Hattersheims ist mit dem Fahrrad recht schwer zu erreichen. Im Norden und Osten ist sie durch die Hauptverkehrsstraßen abgegrenzt, im Süden durch die Bahnlinie. Die Fuß- und Radwegeachse aus westlicher Richtung endet an der Albanstraße. Die Schulstraße ist durch Gewerbeverkehr geprägt. Aus westlicher Richtung gibt es mit der Weingartenstraße eine durchgehende Verbindung, die für Rad- und Fußgänger gut geeignet ist. Unter den jeweiligen Maßnahmenpaketen wurden bereits Vorschläge gemacht, die die Erreichbarkeit der Innenstadt betreffen. Diese werden hier unter dem Aspekt der Innenstadterschließung wiederholt genannt um die Bedeutung der Maßnahmen herauszustreichen.		
Arbeitsschritte	▪ Überprüfen der im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks diskutierten Maßnahmen ▪ Verkehrsrechtliche Maßnahmen überprüfen ▪ Planung der einzelnen Maßnahmen ▪ Abstimmung möglicher Maßnahmen mit Straßenbaulastträger		
Maßnahmen	▪ Frankfurter Straße/Hessendamm: Knoten fahrradfreundlich gestalten ▪ Staufenstraße/Mainzer Landstraße: Querungsmöglichkeit, um direkte Verbindung zum „Am Markt“ zu ermöglichen ▪ Bahnhofsunterführung aufwerten und leichte mit dem Rad nutzbar machen (bei Umbau eher Rampen als Fahrstühle) ▪ Hauptstraße (zwischen Sarceller Straße und Frankfurter Straße): Einrichtung einer Fahrradstraße/Überprüfung der Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr ▪ LSA an der Verlängerung der Brückenstraße fahrradfreundlich (Wartezeiten nicht länger als 40 Sekunden, prüfen der Möglichkeit einer Anforderungsschleife) ▪ Untergärtenweg im Stadtpark: Verbesserung der Beleuchtung und der Wegeführung		
Akteure	Stadt Hattersheim, Straßenbaulastträger	*Umsetzungsfrist*	Kurz- bis langfristig
Kosten	€€€€€	*Priorisierung*	■■■■□

Abbildung 35: Maßnahmenvorschlag I6 Hattersheim[35]

Barrierefreiheit – Zugang zu Toiletten verbessern			I12
Zielsetzung	Verbesserung des Angebots von öffentlichen Toiletten, bzw. die eine Verbesserung der Kooperation mit privaten Angeboten.		
Allgemeine Handlungsansätze	Das Vorhandensein von ausreichend vielen Toiletten stellt vor allem für ältere Menschen eine Voraussetzung dar, sich im öffentlichen Raum selbstständig zu bewegen bzw. aufzuhalten. Die Bereitstellung von (mehr) öffentlichen Toilettenanlagen ist besonders im Unterhalt teuer, da durch Vandalismus immer wieder kostenintensive Schäden entstehen. Die Teilnahme an dem Projekt „Nette Toilette“ könnte das Angebot verbessern. Idee dieses Projekts ist es, dass die Kommune einen Teil der Betriebskosten der Toiletten privater Einrichtungen wie Gastronomen und Einzelhändler übernehmen und dafür die Toiletten nutzbar sind. Mit einem Aufkleber werden die teilnehmenden Einrichtungen erkenntlich und weiteres Informationsmaterial informiert über die Standorte. (vgl. Website Nette Toilette). Da besonders in den Wohnquartieren wenig Gastronomie und Einzelhandel vorhanden ist, sollten hier neue Partner (z.B. Kirchengemeinde) gesucht werden.		
Arbeitsschritte	▪ Prüfen der Teilnahme an dem Projekt „Nette Toilette“		
Maßnahmenvorschläge	▪ Bessere Bekanntmachung der öffentlichen Toilette am Friedhof ▪ Angebot von öffentlichen Toiletten verbessern: ○ Einzelhandel ○ Grünanlagen		
Akteure	Stadt Hattersheim, Gastronomen, Einzelhandel	*Umsetzungsfrist*	kurzfristig
Kosten	€€€€€	*Priorisierung*	■■■■■

Abbildung 36: Maßnahmenvorschlag I12 Hattersheim[36]

Fuß- und fahrradfreundlicher Einzelhandel in Okriftel			I16
Zielsetzung	Erreichbarkeit des Versorgungszentrums für Zufußgehende und Radfahrende		
Allgemeine Handlungsansätze	Der Einzelhandel ist eines der wichtigen Ziele des Alltags in Okriftel. Besonders Senioren legen diese Wege überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad zurück. Durch die Bündelung des Einzelhandels sind für einige die Entfernungen vom Wohnort bereits sehr lang. Erschwerend kommt hinzu, dass die Rheinstraße eine starke Kfz-Belastung aufweist und nur eine Querungsstelle (Fußgängerüberweg auf Höhe des Rewe-Supermarktes) auf einem Abschnitt von 1000m bzw. inkl. der Langgasse bis zur Alten Mainstraße 1100m) aufweist. Zudem schränkt der Grünstreifen zwischen Parkplatz und Gehweg die Erreichbarkeit ein, da die gesamte Erschließung nur auf Pkw eingerichtet ist.		
Arbeitsschritte	▪ Gespräche mit Einzelhandelsunternehmen führen ▪ Konzeption, Planung für Querungshilfen erarbeiten		
Maßnahmenvorschläge	▪ Gespräche mit den Eigentümern des Einzelhandels zur Anschaffung bzw. Verbesserung der Fahrradabstellanlagen (Bügel, anstelle von Vorderradständern) ▪ Einrichtung einer Querungshilfe an der Einmündung der Rossertstraße (vgl. Maßnahme I8) ▪ Direkte Durchgänge durch den Grünstreifen zwischen dem Gelände der Supermärkte und des Gehweges zu den Eingängen der Supermärkte anlegen		
Akteure	Stadt Hattersheim, Einzelhandelsunternehmen, Straßenbaulastträger	*Umsetzungsfrist*	kurz- bis mittelfristig
Kosten	€€€€€ - €€€€€	*Priorisierung*	■■■■■

Abbildung 37: Maßnahmenvorschlag I16 Hattersheim [37]

Schulisches Mobilitätsmanagement/ Schulwegpläne	I19
Zielsetzung	Insbesondere sollen Alternativen zu den sogenannten Elterntaxis, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt von der Schule, aufgezeigt werden. Kindern und Jugendlichen soll mit einer entsprechenden Verkehrserziehung nachhaltiges, eigenständiges und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten nahegebracht werden.
Allgemeine Handlungsansätze	Die Anzahl der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden steigt in ganz Deutschland. Viele Eltern halten die Straßen für zu unsicher, um Kindern das eigenständige zur Schule gehen zuzutrauen. Ein Ansatz, um die Elterntaxis zu reduzieren ist die verkehrssichere und kindgerechte Gestaltung der Infrastruktur (vgl. Maßnahmen I14, I18). Eine andere Möglichkeit ist kontinuierliche Motivations- und Informationsarbeit für Schüler und Eltern zu leisten. Diese sollte von der Schule geleistet werden und Projekte beinhalten, die die verschiedenen Zielgruppen einbeziehen und ansprechen. Die Schulen sollten von der Kommunen darin unterstützt werden. Es empfiehlt sich eine koordinierte Herangehensweise seitens der Stadt, z. B. in Form eines Handlungsprogramms. Schulen und Kindergärten sollten gezielt kontaktiert, Potenziale aufgezeigt und gemeinsam passende Maßnahmen entwickelt werden. Die Verwaltung sollte in dieser Hinsicht eine Initiatorrolle einnehmen.
Abbildung 15: Walking Bus 	Abbildung 16: Kennzeichnung von Schulwegen
Arbeitsschritte	▪ Erarbeitung eines Konzeptes zum schulischen Mobilitätsmanagement ▪ Vernetzungsarbeit mit Schulen und Polizei zum Start eines Projektes ▪ Laufende Koordination des schulischen Mobilitätsmanagements bzw. verstärkte Unterstützung
Maßnahmenvorschläge	▪ Weiterentwicklung der Schulwegpläne zu Kinderstadt(teil-)-plänen, Koordinierung durch die Verwaltung ▪ Initiierung von Schulwegdetektiven und Schulweghelfern

Abbildung 38.1: Maßnahmenvorschlag I19 Hattersheim[38]

	▪ Durchführung von Aktionen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung: Lerneinheiten an Kitas und Schulen, Projekttage, Einbeziehung der Eltern, Befragungen von Kindern und Eltern, Kooperation mit Verkehrsverbänden (ADAC, ADFC, VCD) ▪ Initiierung von Ansätzen wie Walking Bus und CycleTrain: Förderung der eigenständigen und sicheren Bewältigung des Schulwegs durch die Bildung von Schulweggruppen, Einrichtung entsprechender „Haltestellen"/ Treffpunkte		
Akteure	Stadt Hattersheim als Koordinator, Schulen, Polizei	*Zeitrahmen*	kurzfristig, dann Dauerauf-gabe
Kosten	**€€**€€€	*Priorisierung*	■■■■■

Abbildung 38.2: Maßnahmenvorschlag I19 Hattersheim [38]

1.	Fuß- und Rad: Barrierefreies Hauptnetz: Festlegen von Hauptrouten, die vorrangig ausgebaut werden z. B. zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt	**Priorität**	+ + +
		Kosten	€ €
		Perspektive	◷

Beispiel: Zufahrt Mainufer Parkplatz - vom gut erreichbaren Parkplatz fehlt eine attraktive, barrierefrei Verbindung in die Innenstadt

Ziele	Durchgängige, attraktive, barrierefreie und direkte Verbindungen Vernetzen der vorhandenen Fuß- und Radinfrastrukturen
Bestandssituation	Fehlende oder mangelbehafte Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen erschweren, bzw. erhöhen den mentalen Widerstand der Nutzung von Fuß und Rad.
Maßnahmen	▪ Festlegen der Routen sowie der Qualitätskriterien wie z. B. der Breiten (Fußweg-Mindestbreite von 1,50 m), Anforderungen an Querungen oder Angebot an Radabstellanlagen ▪ Sichern der priorisierten Instandsetzung schadhafter Beläge auf Hauptverbindungen ▪ Ergänzen des Radroutennetzes um eine direkte Innenstadtroute für den Radverkehr
Hinweise, Beispiele	Die Routenplanung dient als Grundlage für alle weiteren Planungen
Nächste Schritte	Festlegen der Hauptfuß- und Radverkehrverbindungen
Zuständige, Beteiligte	Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement, AG Radverkehrsförderung, ADFC, Fuss e. V., AK Mobilitätsmanagement für Schulen und Kindertagesstätten

Abbildung 39: Maßnahmensteckbrief 1 Offenbach am Main[39]

2. Fuß: Sicherung einer durchgängig nutzbaren Gehwegbreite von min. 1,50 m	**Priorität**	**+ + +**
	Kosten	**€**
	Perspektive	**◷ (Start) ◷ ◷ ◷ (Umsetzung)**

Ziele	Barrierefreiheit im Längsverkehr herstellen
Bestandssituation	Viele Gehwege haben entweder baulich, aufgrund von Parken oder durch weitere Nutzungen, z. B. durch Mülltonnen, eine nutzbare Breite unter 1,50 m (Barrierefreiheit). Ein angenehmes Laufen und sich Begegnen ist hier nicht möglich.
Maßnahmen	▪ Aufgeben von legalem Gehwegparken ▪ Unterbinden von regelwidrigem Gehwegparken ▪ Sondernutzung überprüfen und künftig nur erteilen, wenn eine Wegbreite von mind. 1,5/2 m gesichert ist ▪ bei Umbau: Gehwege mit Mindestbreite 1,50 m herstellen ▪ bei Neubau: Gehwege mit min. 2,50 m herstellen, bei hohem Fußverkehrsaufkommen Breite entsprechend der Richtlinien erhöhen
Hinweise, Beispiele	Die Aufgabe von Gehwegparken ist eine einfache und effektive Maßnahme um öffentlichen Raum zurückzugewinnen. Diese Maßnahme hat Querbezüge zum Handlungsfeld Parken
Nächste Schritte	Aufheben des legalen Gehwegparkens Kontrollieren von regelwidrigem Gehwegparken Bei Um- und Neuplanung verteilen der Flächen von außen nach innen (s. a. RASt 06[9])
Zuständige, Beteiligte	Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement, Ordnungsamt (als Kontrollinstanz), Straßenverkehrsbehörde

[9] RASt 06: Richtlinie zur Anlage von Stadtstraße, FGSV 2006

Abbildung 40: Maßnahmensteckbrief 2 Offenbach am Main[40]

4.	Rad: Freigabe Bismarckstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung und im Mischverkehr bei Tempo 30 als durchgängige Verbindung in Ost-West-Richtung über Hauptbahnhof (**Prüfauftrag**)	**Priorität**	+ + +
		Kosten	€
		Perspektive	◷◷

Ziele	Schaffen einer durchgängigen Radverkehrsverbindung auch in Ost-West-Richtung nördlich der Bahnanlagen.
Bestandssituation	Heute fehlt neben der Berliner Straße und dem Mainradweg ein weiteres qualifiziertes Angebot, um Offenbach zentral in Ost-West-Richtung zu queren.
Maßnahmen	**Prüfauftrag**: Klären der Rahmenbedingungen, die eine durchgängige Benutzung ermöglichen, z. B. durch Tempo 30, durch Aufgabe von Parken oder durch Überprüfung der 2-Streifigkeit bzw. der Einbahnstraßenregelung
Hinweise, Beispiele	Um den Radverkehr zu stärken, ist ein engmaschiges Angebot an sicheren und direkten Routen erforderlich, die eine zügige Befahrbarkeit ermöglichen und Umwege vermeiden.
Nächste Schritte	Kfz-Belastung auf der Bismarckstraße prüfen
Zuständige, Beteiligte	Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement, Straßenverkehrsbehörde, ADFC

Abbildung 41: Maßnahmensteckbrief 4 Offenbach am Main[41]

7.	Fuß: Aufstellen eines Gehwegezustandskatasters mit einem darauf aufbauenden Stolperfallen-Abbauplan	**Priorität**	+ + +
		Kosten	€ €
		Perspektive	◷ ◷

Ziele	Barrierefreie Fußwegeverbindungen schaffen.
Bestandssituation	Der Oberflächenbelag auch der Gehwege ist z. T. in einem baulich schlechten Zustand (Schlaglöcher, Baumwurzeln usw.). Dadurch entstehen gefährliche Stolperfallen, eine barrierefreie Nutzung ist nicht durchgängig gegeben.
Maßnahmen	▪ Erstellen eines Gehwege-Zustandskatasters analog zum bereits vorhandenen Straßenzustandskatasters, mit Ziel darauf aufbauend ein „Stolperfallen"-Abbauplan einzurichten. ▪ Stolperfallen entlang besonders frequentierter Routen bzw. entlang der definierten Hauptwege sollten demnach prioritär beseitigt werden. ▪ Kommunikation mit (gewerblichen) Anrainern über Bauschäden durch Befahrung und Beparkung mit daraus folgenden Sanierungen, die beitragspflichtig sein können
Hinweise, Beispiele	z. B. barrierefreie Hauptfußwegenetze in Freiburg
Nächste Schritte	Aufnahme und Dokumentation des baulichen Zustands der Gehwege
Zuständige, Beteiligte	ESO Offenbacher Dienstleistungs-GmbH, Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement

Abbildung 42: Maßnahmensteckbrief 7 Offenbach am Main[42]

8.	Fußverkehr: Definieren von Spiel- und Sitzrouten in der Zuwegung zur bzw. in der Innenstadt	**Priorität**	+ + +
		Kosten	€
		Perspektive	◷

Ziele	Setzen von Anreizen für Kinder und Ältere sich im öffentlichen Raum aufzuhalten und zu bewegen
Bestandssituation	In der Innenstadt von Offenbach gibt es vielfältige Möglichkeiten des Sitzens und sich Bewegens, allerdings in der Regel als solitäre und nicht miteinander vernetzte Angebote.
Maßnahmen	Als Beteiligungsprojekt werden gemeinsam mit Kindern Standorte für Bewegungselemente auf ihren alltäglichen Routen, z. B. Schulweg, mit Älteren Standorte für nicht-kommerzielle Sitzangebote identifiziert und umgesetzt.
Hinweise, Beispiele	Die „Findung" von Spiel- und Sitzrouten hilft Fußverkehr im Straßenraum sichtbar werden zu lassen, die Umsetzung als Beteiligungsprojekt dient der Bewusstmachung und Bewerbung der neuen Angebote. **Beispiele**: Sitz-Routen im Frankfurter Nordend Besitz- und bespielbare Stadt Griesheim
Nächste Schritte	Fördermöglichkeit als Nahmobilitätsprojekt prüfen
Zuständige, Beteiligte	Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement, Ordnungsamt, Jugendamt, Seniorenrat

Abbildung 43: Maßnahmensteckbrief 8 Offenbach am Main [43]

10. Begrünung City z. B. Patenschaften mit Gastronomen/Anwohnern	Priorität	+ + +
	Kosten	€
	Perspektive	◷

Ziele	Attraktivität der Straßenräume und die Identifikation und Verantwortung der Anwohner für „ihre“ Straße stärken
Bestandssituation	Die Straßenräume sind z. T. in einem desolaten, leicht vernachlässigten Zustand, der Anteil an lebendigem Grün gering.
Maßnahmen	Durch die Vergabe von Patenschaften für die Grünpflege, den Grünbestand nachhaltig sichern und die Identifikation der Anwohner mit „ihrer“ Straße stärken.
Hinweise, Beispiele	Ehrenamtliche Grünflächenpaten, Erstbepflanzung wird mit bis zu 150 € bezuschusst
Nächste Schritte	Kontakt aufnehmen und Schritte zur Umsetzung klären
Zuständige, Beteiligte	BLiO – Besser Leben in Offenbach, Stadtwerke, Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement (Stadtgestaltung, Stadtgrün)

Weiter so		*Rad: Karlstraße (Route 3) als durchgängige schnelle Verbindung ertüchtigen zwischen Mainpromenade und Stadtteil Tempelsee (beantragt als Fahrradstraßenkonzept)*

Abbildung 44: Maßnahmensteckbrief 10 Offenbach am Main[44]

13. Kontrollen: Unterbinden von regelwidrigem Gehwegparken		Priorität	+ + +
		Kosten	€
		Perspektive	◷

Ziele	Rückgewinnung des Gehwegs und Sichern der durchgängigen Nutzbarkeit. Geltende Parkregelungen wieder ins Bewusstsein bringen.
Bestandssituation	Parkdruck verbunden mit Lauffaulheit verleitet immer öfter dazu, das eigene Auto beliebig abzustellen ohne Rücksicht auf die Belange anderer Verkehrsteilnehmenden. Festzustellen ist eine geringe Regelkenntnis bzw. Regelakzeptanz.
Maßnahmen	▪ Durch regelmäßige Kontrollen die Einhaltung der bestehenden Verkehrsregeln sichern. ▪ Begleitende intensive Öffentlichkeitsarbeit
Hinweise, Beispiele	 Das Fahrrad mit dem Hinweisschild mit der Aufschrift „Nur kurz zum Bäcker" in Köln (FOTO: dpa, mg sab)
Nächste Schritte	
Zuständige, Beteiligte	Ordnungsamt, Amt für Öffentlichkeitsarbeit

Abbildung 45: Maßnahmensteckbrief 13 Offenbach am Main[45]

17. Sichern der barrierefreien Nutzung durch Freihalten der Leitsysteme	Priorität	+ + +
	Kosten	€
	Perspektive	◷

Ziele	Durchgängiges Freihalten taktiler Leitelemente für eine gute Nutzbarkeit für Seheingeschränkte und Blinde
Bestandssituation	Der Kontraststreifen, der auch als taktiles Element dient, ist – aus Unkenntnis – oft zugestellt (z. B. durch Kundenstopper, Einbauten…), die fehlende Durchgängigkeit stellt eine Barriere dar.
Maßnahmen	Kontrollieren und informieren, dass der Leitstreifen durchgängig frei zu halten ist von Kundenstoppern, auslagen oder Rädern.
Hinweise, Beispiele	
Nächste Schritte	Zum Sensibilisieren: gemeinsamer Stadtspaziergang von Behindertenbeirat, Ordnungsamt und Geschäftsinhabern zum Aufspüren von Barrieren in der Fußgängerzone
Zuständige, Beteiligte	Ordnungsamt, Behindertenbeirat

Abbildung 46: Maßnahmensteckbrief 17 Offenbach am Main[46]

22. Schulwegesicherheit: Überarbeiten/Aufstellen von Schulwegeplänen		
	Priorität	+ + +
	Kosten	€
	Perspektive	◷

Quelle: Broschüre zum schulischen Mobilitätsmanagement, Offenbach

Ziele	Die Schulwegepläne der Offenbacher Schulen sind nur zu einem geringen Teil aktuell. Schulwegpläne unterstützen Eltern den geeigneten Weg für ihr Kind zur Schule zu finden und tragen so dazu bei, dass mehr Kinder selbständig zu Fuß gehen.
Bestandssituation	Für die Grundschulen in der Innenstadt (Erich-Kästner-Schule und Wilhelmschule) gibt es keinen aktuellen Schulwegplan. Gleichzeitig dient der Schulwegplan als einfache aber effektive Maßnahmen mit Eltern zum Schulweg ihres Kindes ins Gespräch zu kommen und sie zu ermuntern ihr Kind selbständig oder in Begleitung zu Fuß zur Schule gehen zu lassen.
Maßnahmen	Gemeinsam mit den Schulen sind ein **Schulmobilitätsplan** (Schulwegplan und Handreichung „Verkehrserziehung + Mobilitätsbildung“) zu erstellen und **Projekte** in und mit der Schulgemeinde für eine nachhaltige Mobilität zu initiieren.
Hinweise, Beispiele	Beispiel: Schulwegplan für die neue Hafenschule mit intensiver Beteiligung der Schüler (Verkehrsdetektive unterwegs), Schulmobilitätsplan Bessunger Schule (Darmstadt), Infos: www.netzwerk-mobve.de
Nächste Schritte	u. a. Gespräch mit Schulleitungen und Elternbeiräten suchen…
Zuständige, Beteiligte	Amt für Umwelt-, Energie- und Klimaschutz, Amt für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement , Stadt Offenbach, Polizei, …

Abbildung 47.1: Maßnahmensteckbrief 22 Offenbach am Main[47]

Weiter so	*Maßnahmen und Projekte fortführen:* ▪ *Mobilitätsthemen in die Kinder-, Jugend- und Seniorenarbeit sowie die Vereinsförderung integrieren Neubürger bei Anmeldung über Aktivitäten und Mobilitätsangebot informieren* ▪ *Projekte des schulischen Mobilitätsmanagement wie Kindermeilen-kampagne, Laufgemeinschaften* ▪ *Teilnahme am Schul- und Stadtradeln* ▪ *Workshops zum Radverkehr* ▪ *Radfahrkurs für Frauen* ▪ *Mängelmelder u. a. für Hinweise bezüglich Mängel der Fuß-/Radwegeinfrastruktur* ▪ *Zielgruppenorientierte Stadtpläne (z. B. Kinderstadtpläne) ….*

Handlungsfeld: Organisation und rechtliche Rahmensetzung

Nachhaltige Veränderungen des Mobilitäts- und Verkehrsgeschehens erfordern nicht allein entsprechende Verkehrsinfrastrukturen und -angebote, sondern auch eine Verankerung in den Plänen und Programmen der Stadt, den Institutionen und in den Köpfen der Menschen (siehe Abbildung 13).

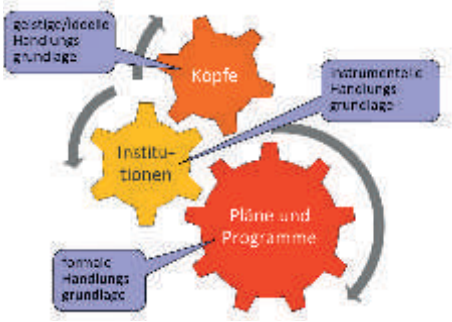


Abbildung 13: Verankerung der Idee von nachhaltiger Mobilität in Köpfen, Institutionen, Plänen und Programmen

Hierfür ist innerhalb geeigneter Rahmenbedingungen und Strukturen, sowie von Seiten der Politik die nötige Unterstützung in Form von Beschlüssen zu geben.

Abbildung 47.2: Maßnahmensteckbrief 22 Offenbach am Main[47]

23.	Runder Tisch Radverkehr weiter entwickeln zum Runden Tisch Nahmobilität: Einrichten einer ämterübergreifenden, moderierten Arbeitsgruppe	**Priorität**	+ + +
		Kosten	€
		Perspektive	◷

Ziele	Öffentlichkeit schaffen für das Thema Nahmobilität sowie sicherstellen eines kontinuierlichen Austauschs zwischen den relevanten Akteuren
Bestandssituation	Für einzelne Themen der Nahmobilität gibt es bereits gute Ansätze in unterschiedlichen Ämtern bzw. von verschiedenen Interessensgruppen, vieles geschieht, aber ohne dass weitere Betroffene oder Aktive davon wissen.
Maßnahmen	Initiieren eines regelmäßigen Austauschs aller Aktuere. Einrichtung einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe, die sich regelmäßig über Themen der Nahmobilität austauscht, die Umsetzung des Nahmobilitätsplans begleitet... Zu prüfen ist, ob der Runde Tisch Radverkehr weiter entwickelt werden kann zum Runden Tisch Nahmobilität
Hinweise, Beispiele	Gute Beispiele sind der AK Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas und die AG Radverkehrsförderung In Darmstadt wurde der ehemalige Runde Tisch Radverkehr zum Runden Tisch Nahmobilität weiter entwickelt
Nächste Schritte	
Zuständige, Beteiligte	Verwaltung und Dezernate der Stadt Offenbach, Interessensvertretungen, OVB

Abbildung 48: Maßnahmensteckbrief 23 Offenbach am Main[48]

1 Konzeption
Plausibilitätsprüfung und Ertüchtigung Radverkehrsnetz

Handlungsfelder

- ☒ Radverkehr
- ☐ Fußverkehr
- ☐ ÖPNV
- ☐ Barrierefreiheit
- ☐ Aufenthaltsqualität
- ☐ Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:
● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:
- Kreuzung Auheimer Straße/Bahnhofstraße
- Bahnübergänge Heideäcker
- Anbindung Gewerbegebiet Ost
- Hauptstraße
- Verbindung Wiesenstraße - Heinrich-Böll-Weg
- Wegeinfrastruktur Waldstraße
- Kreuzung Waldstraße/Auheimer Straße

Beschreibung Status quo:

Ziel eines Radverkehrsnetzes ist das Aufzeigen sinnvoller, verständlicher, komfortabler und sicherer Verbindungen für den Radverkehr im Stadtgebiet. Es sollte so realisiert werden können, dass es den Ansprüchen verschiedener Radgruppen gerecht wird.

Ein Radverkehrsnetz verbindet dabei die einzelnen Stadtteile sowie die Stadtteilzentren mit ihren Versorgungsfunktionen. Auch wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs (z.B. touristische und öffentliche Einrichtungen, Arbeitsplatzkonzentrationen, Schulstandorte) werden über das Radverkehrsnetz angebunden und die Vernetzung über wichtige „Mobilitätspunkte“ mit weiteren Verkehrsarten des Umweltverbundes (z.B. ÖPNV) gewährleistet.

Darüber hinaus sollte auch die Anbindung an die Nachbarkommunen berücksichtigt werden.

Für das gesamte Stadtgebiet Hanau liegt ein lokales Radnetz mit Haupt- und Nebenstrecken für den Radverkehr vor (vgl. Kap. 3.1). Dieses gilt es auf Plausibilität zu prüfen und bezüglich Sicherheit und Fahrkomfort zu ertüchtigen.

Lösungsansatz:

Die wichtigsten Routen zur Anbindung relevanter Quellen und Ziele des Radverkehrs in Großauheim sind zu definieren. Die Defizite bezüglich der Radinfrastruktur sind zu identifizieren und der Handlungsbedarf zur verkehrssicheren und komfortablen Ausstattung der Strecken ist abzuleiten und zu priorisieren. Anhand einer Kostenschätzung ist der finanzielle Gesamtaufwand zur Ertüchtigung der Strecken des Radverkehrsnetzes festzustellen.
Die Anbindung an den geplanten Schnellradweg „Hanau - Frankfurt" ist zu prüfen, ebenso die Anbindung an den Mainuferradweg.

Neben den Maßnahmen zur Wegeinfrastruktur ist auch der Bedarf zur Verbesserung der Situation zum Fahrradparken festzustellen und durch Maßnahmen zu konkretisieren.

Das Radverkehrsnetz ist durch eine anforderungsgerechte Radwegweisung auszuschildern.

Durch weitere Serviceleistungen wie die Einrichtung von Ladestationen für Pedelecs und öffentlichkeitswirksame Aktionen ist die Förderung des Radfahrens in Hanau im Sinne des Leitbildes

Abbildung 49.1: Maßnahmensteckbrief 1 Hanau[49]

„Radverkehr als System“ voranzutreiben.

Die Benennung eines ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten für den Stadtteil Großauheim kann die Maßnahmen unterstützen

Organisationsaufwand:

Der Aufwand für Planung und Umsetzung wird als hoch eingeschätzt. Neben der Plausibilitätsprüfung der vorhandenen Strecken und Routen sind die Quellen und Ziele für den Radverkehr zu definieren und eine Netzstruktur abzuleiten. Die Feststellung des Handlungsbedarfes sollte über eine gezielte Befahrung des Radverkehrsnetzes mit dem Rad erfolgen. Dabei können auch die Bedarfe bezüglich Fahrradabstellanlagen und die Standorte für die zukünftige Wegweisung festgestellt werden.

Maßnahmen:
- Konzept Radverkehrsnetz Großauheim
- Ableitung Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur
- Ableitung Handlungsbedarf zum Fahrradparken in Großauheim
- Umsetzung des festgestellten Handlungsbedarfs Infrastruktur
- Wegweisungsplanung Großauheim
- Aufstellung Wegweiser in Großauheim (Material und Montage)

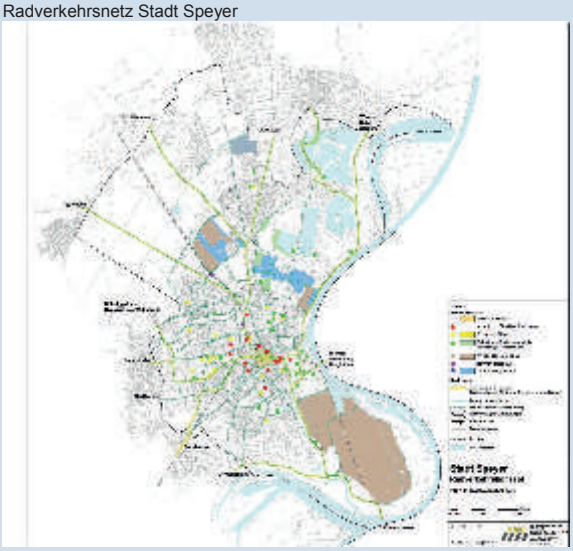
Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Verwaltung Stadt Hanau; Hessen Mobil

Mögliche Unterstützer:
ADFC, Radfahrende in Hanau, Schulen, Politik, Einzelhandel, Tourismus, bike+business Partner Industriepark Wolfgang, Umweltzentrum („Grüner Ring“)

Beispiel aus anderen Städten:

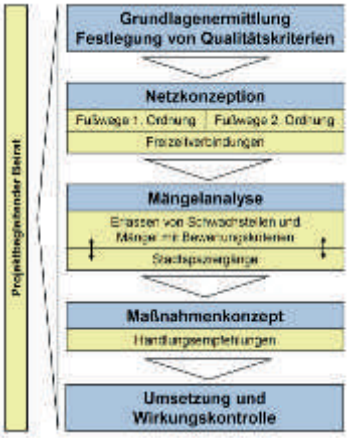
Radverkehrsnetz Stadt Speyer



http://www.speyer.de/sv_speyer/de/Umwelt/Klimaschutz/Klimafreundliche%20Mobilit%C3%A4t/Radverkehrskonzept/Schlussbericht.pdf

Abbildung 49.2: Maßnahmensteckbrief 1 Hanau[49]

2 Konzeption
Erarbeitung Fußverkehrsnetz



Handlungsfelder

- ☐ Radverkehr
- ☒ Fußverkehr
- ☐ ÖPNV
- ☒ Barrierefreiheit
- ☒ Aufenthaltsqualität
- ☐ Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:
● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:
- Kreuzung Auheimer Straße/Bahnhofstraße
- Anbindung Gewerbegebiet Ost
- Hauptstraße
- Verbindung Wiesenstraße - Heinrich-Böll-Weg
- Wegeinfrastruktur Waldstraße
- Gehwegparken

Beschreibung Status quo:

Ein Konzept für das Zu Fuß Gehen gibt es in Hanau bislang nicht. Im Rahmen der Umsetzung des Nahmobilitäts – Checks wird es als zielführend erachtet, ein Fußverkehrsnetz zu erarbeiten. Dies ist eine gute Grundlage zur Priorisierung von Maßnahmen im Bereich fußgängerfreundliche Infrastruktur (z. B. Verbreiterung von Gehwegen, Schließen von Netzlücken), zum Herstellen von Barrierefreiheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (z.B. durch Aufstellen von Bänken).

Die Erarbeitung des Fußverkehrsnetzes für Großauheim könnte als Pilotprojekt für Fußverkehrskonzepte in weiteren Stadtteilen von Hanau dienen. Das Projekt würde insgesamt zu einem fußgängerfreundlichen Klima in der Stadt beitragen.

Lösungsansatz:

Zu Beginn steht die Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards (Grundlage sind bestehende Richtlinien und Regelwerke). Das Fußverkehrsnetz wird in Fußwege 1. Ordnung (Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr) und in Fußwege 2. Ordnung (Erschließung wichtiger Einrichtungen/ Ziele auf Quartiersebene) aufgeteilt.

Das Fußverkehrskonzept sollte in einem kooperativen Planungsprozess erarbeitet werden. Empfohlen wird die Begleitung durch einen projektbegleitenden Beirat (AK „Nahmobilität für alle“). Mit der interessierten Öffentlichkeit sollten Stadtspaziergänge durchgeführt werden.

Das Handlungskonzept benennt prioritäre Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation (z. B. fußgängerfreundliche Signalanlagen, Bordsteinabsenkungen, Anlage von Querungsstellen, fußgängerfreundliche Gestaltung im Bereich von Nahversorgungszentren, Entflechtung von Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen, Bankprogramm, etc.

Organisationsaufwand:

Die Kosten für die Erarbeitung werden als mittel eingeschätzt.

Der Aufwand für die Umsetzung wird als hoch eingeschätzt.

Abbildung 50.1: Maßnahmensteckbrief 2 Hanau[50]

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Verwaltung Stadt Hanau

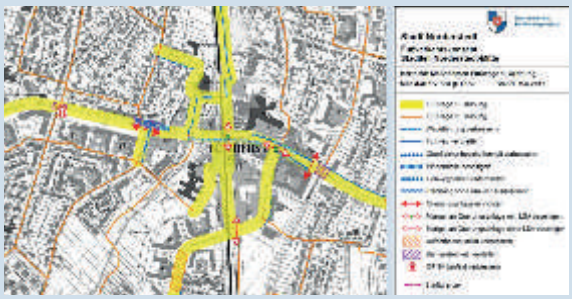
Mögliche Unterstützer: AiA – Aktiv in Auheim, Kirchen, Politik,

Beispiel aus anderen Städten:

Für die Stadt Norderstedt (ca. 76.000 EW) wurde für die Gesamtstadt und für die fünf Stadtteile ein Fußverkehrsnetz konzipiert

Fußverkehrsnetz (Fußwege 1. und 2. Ordnung, Ausschnitt Norderstedt)

Maßnahmen (Fußwege 1. Ordnung, Ausschnitt Norderstedt)



Aufenthaltsqualität verbessern/ Bankprogramm

Beim Gehen wird der öffentliche Raum am intensivsten und unmittelbarsten wahrgenommen. Attraktivität und soziale Brauchbarkeit sind zu gewährleisten. Das Gehwegenetz (Fußwege 1. Und 2. Ordnung) wurde darauf ausgelegt, in regelmäßigen Abständen (ca. 100 – 150 m) Ruheplätze (und Sitzgelegenheiten) einzubeziehen. Diese erhöhen die Qualität des Aufenthalts im öffentlichen Raum und können die Reichweite des Gehens erheblich erweitern. Sie kommen insbesondere älteren Menschen, Mobilitätseingeschränkten und Kindern zugute.

http://www.norderstedt.de/Wirtschaft-Verkehr/Verkehr/Fu%C3%9Fverkehr/index.php?La=1&NavID=1087.525&object=tx|1087.1152.1&kat=&kuo=2&sub=0

Abbildung 50.2: Maßnahmensteckbrief 2 Hanau[50]

4 Infrastruktur
Anbindung an Innenstadt Hanau (Rad)

Handlungsfelder

- ☒ Radverkehr
- ☐ Fußverkehr
- ☐ ÖPNV
- ☐ Barrierefreiheit
- ☐ Aufenthaltsqualität
- ☐ Innovation

Kosten ● - ●

Organisationsaufwand ● - ●

Erläuterung Einschätzung:
● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:
- Bahnübergänge Heideäcker

Beschreibung Status quo:

Die Erreichbarkeit der Hanauer Innenstadt aus Großauheim mit dem Rad ist derzeit nicht optimal möglich.

Gemäß dem derzeitigen lokalen Radnetz Hanau gibt es eine Haupt- und zwei Nebenrouten, die bereits heute befahrbar sind. Die Qualität der Strecken entspricht jedoch nicht den Regelwerken.

Eine direkte Verbindung über die Auheimer Straße (L 3309) ist aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen im Zuge der Hauptverkehrsstraße heute noch nicht mit dem Rad befahrbar.

Eine Route verläuft über die Hanauer Landstraße, Benzstraße und Auheimer Straße. Zum Teil bestehen hier Schutzstreifen oder bauliche Radwege in unzureichender Breite. Abschnittsweise wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

Eine weitere Route verläuft über den Industrieweg und die Verbindung Heideäcker. Die Radverkehrsanlagen im Zuge Industrieweg sind zu schmal, Sicherheitstrennstreifen zu am Fahrbahnrand parkenden Kfz gibt es nicht. Die Belagsqualität und Wegebreite der Wegeverbindung Heideäcker ist ebenfalls nicht anforderungsgerecht. Darüber hinaus wird der Radverkehr am Knoten Auheimer Straße / In den Tannen nicht ausreichend berücksichtigt.

Lösungsansatz:

Definieren möglicher Routen und Streckenverläufe und Einteilen nach Umsetzungspriorität (schnell umsetzbar, Planfeststellung Heideäcker, Radverkehrsanlagen im Zuge L 3309).

Feststellen des Handlungsbedarfes zur Ertüchtigung der Strecken und Prüfung der Umsetzbarkeit der nötigen Maßnahmen.

Finanzierung, Umsetzung, Radwegweisung

Organisationsaufwand:

Die Kosten für die Herrichtung der Anbindung über die Hanauer Landstraße, Benzstraße und Röderseestraße Straße werden als überwiegende Markierungsmaßnahmen als mittel eingeschätzt.
Die Kosten für die Herrichtung der Anbindung über die Verbindung Heideäcker werden als hoch eingeschätzt
Die Kosten für die Neuanlage von Radverkehrsanlagen im Zuge der L 3309 werden als hoch eingeschätzt.

Der Aufwand für Planung und Umsetzung wird ebenfalls als mittel bis hoch eingeschätzt.

Abbildung 51.1: Maßnahmensteckbrief 4 Hanau[51]

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):
Stadt Hanau, Hessen Mobil

Mögliche Unterstützer: ADFC, Hessen Mobil

Lösungsvorschlag ADFC

Quelle: Präsentation „Radfahren als Baustein der Nahmobilität“ von Ulrich Klee, Jörg Brauns (ADFC Main-Kinzig) vom 4. Februar 2017

Beispiel aus anderen Städten:
Markieren von Schutzstreifen im Zuge wichtiger Schülerverbindungen in Mosbach (Baden)

vorher

nachher

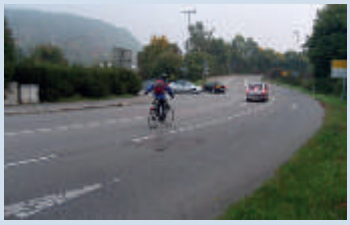


Abbildung 51.2: Maßnahmensteckbrief 4 Hanau [51]

6 Infrastruktur
Gestaltung Bahnübergänge

Handlungsfelder

- ☐ Radverkehr
- ☒ Fußverkehr
- ☐ ÖPNV
- ☐ Barrierefreiheit
- ☒ Aufenthaltsqualität
- ☐ Innovation

Kosten ● - ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:
● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:
- Bahnübergänge im Stadtteil

Beschreibung Status quo:

Großauheim wird von der Bahnlinie Hanau – Aschaffenburg in einen südwestlichen und einen nordöstlichenTeil getrennt. Insgesamt gibt es sieben beschrankte Bahnübergänge. Bei geschlossenen Schranken gibt es erhebliche Wartezeiten, teilweise bis 15 Minuten. Im Stadtkern von Großauheim zählen dazu die Bahnübergänge

- Bahnhofstraße
- Wiesenstraße
- Rochusstraße
- Hanauer Landstraße

Besonders für Zu Fuß Gehende fehlt es an Sitzmöglichkeiten oder auch Möglichkeiten sich die Wartezeit zu verkürzen

Lediglich am Bahnübergang Rochusstraße gibt es eine Bank zum Ausruhen bei längeren Wartezeiten. Der Bereich macht insgesamt jedoch keinen einladenden Eindruck notwendig ist Grünschnitt, evtl. ein Versetzen der Bank.

Lösungsansatz:

Zur attraktiveren Gestaltung der Bahnübergänge und zur Verkürzung der Wartezeit sollten an den Bahnübergängen Sitzmöglichkeiten installiert werden.

Empfohlen wird auch, ausgediente Telefonzellen als „Bücherschränke“ zu installieren.

Weitere Vorschläge wurden im Rahmen des 2. Workshop gemacht: kostenloses W-LAN am Bahnübergang, Infokasten für Werbung von Vereinen für Veranstaltungen etc. (s. Kap. 7.4).

Als bauliche Lösungen kämen in Frage:
- Verdeutlichung der Abmarkierung über den Gleisbereich (bislang ist eine weiße durchgezogene Linie vorhanden). Eine farbliche Markierung würde den Gehwegbereich unterstreichen.
- Abmarkieren von Aufstellflächen für den Radverkehr. Dies würde den Radfahrenden ermöglichen vor dem Autoverkehr bei sich öffnenden Schranken loszufahren.
- Als bauliche Lösung mit hohem Innovationsgrad käme eine Bahnunterführung für den Rad- und Fußverkehr in Frage.

Abbildung 52.1: Maßnahmensteckbrief 6 Hanau[52]

Organisationsaufwand:

Die Kosten für die attraktivere Gestaltung mit Bänken und Bücherschrank werden als gering bis mittel eingeschätzt, z.B. für seniorengerechte Bänke.
Die Kosten für die Markierungsarbeiten werden als gering eingeschätzt.

Der Aufwand für Planung und Organisation wird ebenfalls als mittel eingeschätzt.

Für die „Bewirtschaftung" der Bücherschränke müssten Paten gefunden werden.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

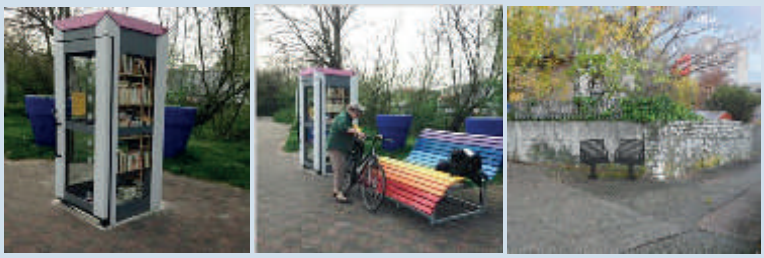
Stadt Hanau, DB

Mögliche Unterstützer: Vereine, Kirche, Bibliotheksverein,

Beispiel aus anderen Städten:

Telefonzelle als Bücherschrank mit Bank (Stadt Maintal)

Sitzgelegenheit an wichtiger Wegeverbindung (Stadt Neuenburg Schweiz)



Seniorengerechte Bank (Armlehnen, von beiden Seiten zugänglich (Stadt Braunschweig)

Abbildung 52.2: Maßnahmensteckbrief 6 Hanau [52]

7 Infrastruktur *„Elternhaltestellen“*

Handlungsfelder

- ☐ Radverkehr
- ☒ Fußverkehr
- ☐ ÖPNV
- ☐ Barrierefreiheit
- ☒ Aufenthaltsqualität
- ☐ Innovation

Kosten ● - ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:
● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:
-

Beschreibung Status quo:

Vor allem zu Schulbeginn kommt es im unmittelbaren Umfeld von Grundschulen, aber auch weiterführenden Schulen oft zu problematischen und gefährlichen Situationen im Hol- und Bringverkehr. Die Schülerinnen und Schüler, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen, werden durch haltende Pkw und sich öffnende Türen gefährdet.

In Großauheim sind das nach erster Einschätzung die August - Gaul - Schule (Grundschule), die Mädchenrealschule St. Josef (Langgasse, s. Foto) und die Lindenauschule (integrierte Gesamtschule).

Lösungsansatz:

Bei den sogenannten „Elternhaltestellen“ bzw. Hol- und Bringzonen handelt es sich um speziell ausgewiesene Bereiche, in denen die Kinder gefahrlos aus dem Auto aussteigen können. Die Haltestellen sollten nach Empfehlung des ADAC in einem Abstand bis zu ca. 250 m (Luftlinie) zur Schule liegen. Ziel der Hol- und Bringzonen ist zum einen, das Verkehrschaos im Hol- und Bringverkehr vor den Schulen zu entzerren und damit die Verkehrssicherheit für die Kinder zu erhöhen. Zum anderen wird die selbständige Mobilität der Kinder durch das Zu Fuß Gehen gefördert.

Die Einrichtung von Hol- und Bringzonen kann auch durch ein Schulprojekt begleitet werden, bei dem der eigenständige Weg der Schülerinnen und Schüler zur Schule gefördert wird.

Organisationsaufwand:

Die Kosten für die Einrichtung einer Hol- und Bringzone werden als gering bis mittel eingeschätzt.

Gering sind die Kosten, wenn es sich lediglich um die Anbringung eines entsprechenden Schildes handelt und keine baulichen Maßnahmen notwendig sind. Als mittel werden die Kosten eingeschätzt, wenn entsprechende Flächen als Parkplätze hergerichtet werden müssen.

Der Organisationsaufwand wird als mittel eingestuft: Notwendig sind Beobachtungen der Situation vor Schulbeginn (Termin Verwaltung, Polizei, Schulleitung, Elternvertretung), Festlegung Standort für Elternhaltestelle.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau

Mögliche Unterstützer: Polizei, Schulleitung, Elternbeiräte, Kinder- und Jugendbüro, Verkehrswacht

Abbildung 53.1: Maßnahmensteckbrief 7 Hanau[53]

Beispiel aus anderen Städten:

Die Stadt Oberhausen hat 2013 als Pilotprojekt zunächst an der Ruhrschule (Grundschule) zwei Hol- und Bringzonen eingerichtet. Die Elterntaxi - Haltestellen wurden jeweils mit dem vom ADAC entwickelten Schild (s. Abb.) gekennzeichnet.

Die positiven Erfahrungen führten 2014 zu einem Stadtratsbeschluss, die Einrichtung von Hol- und Bringzonen in allen Grundschulen in Oberhausen zu prüfen und diese in Abstimmung mit den jeweiligen Grundschulen, der Verkehrswacht, der Polizei und der Verwaltung einzurichten.

Quelle: Evaluations-Bericht Hol- und Bringzonen der Ruhrschule in Oberhausen (www.bueffee.de)

Beispiel Kennzeichnung der Hol- und Bringzone (Garbsen, Region Hannover):

Abbildung 53.2: Maßnahmensteckbrief 7 Hanau[53]

8 Infrastruktur
Faire Ampelschaltung

Handlungsfelder

- ☐ Radverkehr
- ☒ Fußverkehr
- ☐ ÖPNV
- ☒ Barrierefreiheit
- ☐ Aufenthaltsqualität
- ☐ Innovation

Kosten ● - ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:
● gering ● mittel ● hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:
- Kreuzung Auheimer Straße/Bahnhofstraße

Beschreibung Status quo:

Zu lange Wartezeiten (>40 Sek.) und zu kurze Grünquerungsphasen für zu Fuß Gehende fördern das regelwidrige Queren von Straßenzügen und sind daher zu vermeiden.

Unter fairer Ampelschaltung wird eine Lichtsignalsteuerung zugunsten des Fußverkehrs verstanden.

Lösungsansatz:

Überprüfen und Anpassen der Signalschaltungen Ampelschaltungen an die Bedürfnisse der zu Fuß Gehenden, besonders vor Altentagesstätten, Schulen etc. (faire Ampelschaltung).

Möglichkeiten sind die Verminderung der Wartezeit, die Verlängerung der Grünzeit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts. Dazu gehört aber auch der Einsatz von Blinkampeln (das Blinken zeigt an, dass die Lichtsignalanlage in Kürze auf „Rot“ springt) und sogenannten Count-Down-Ampeln (es werden in Ziffern dargestellte Sekunden bis zum nächsten “Grün“ heruntergezählt).
Das Anbringen von Signal-Anforderungsgeräten (Taster) in Kinderhöhe (ca. 80 cm) zählt ebenfalls dazu.

Organisationsaufwand:

Die Kosten für die Anpassung der Signalisierung werden als gering bis mittel eingeschätzt.

Der Organisationsaufwand (Überprüfen der Lichtsignalsteuerung) wird als gering eingestuft

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau, Hessen Mobil

Mögliche Unterstützer: Polizei

Abbildung 54.1: Maßnahmensteckbrief 8 Hanau[54]

Beispiel aus anderen Städten:

Count-Down-Ampel (Kopenhagen)

Zur besseren Wahrnehmung der Wartezeiten kann die Anzeige der verbleibenden Restrot- bzw. Grünzeit („Runterzählen“) eingesetzt werden.

Sprechende Ampel (Marl, Neu-Ulm)

Eine Kinderstimme motiviert, nur bei Grün über die Straße zu gehen. „Dankeschön, gleich wird es Grün“ ertönt es, wenn jemand auf die Anforderungstaste der Fußgängerampel drückt (www.langmatz.de).

Quelle: Straßenverkehrstechnik 8.2017, S. 601

Abbildung 54.2: Maßnahmensteckbrief 8 Hanau[54]

14 Kommunikation „*Nette Toilette*“

Handlungsfelder

- ☐ Radverkehr
- ☒ Fußverkehr
- ☐ ÖPNV
- ☒ Barrierefreiheit
- ☐ Aufenthaltsqualität
- ☐ Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ●

Erläuterung Einschätzung:
● gering ● mittel hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:

Beschreibung Status quo:

Öffentliche Toilettenanlagen sind besonders wichtig für ältere Menschen, aber auch für Eltern mit Kindern.

Der Bau von öffentlichen Toilettenanlagen ist vergleichsweise teuer, Standorte müssen gefunden werden. Hier setzt das Konzept „Nette Toilette“ an.

Die «Nette Toilette» ist eine Toilettenanlage, die von einem Restaurant oder einer Bar zur öffentlichen Benutzung freigegeben wird.

Lösungsansatz:

Konzept in Anlehnung an „Nette Toilette“ für Großauheim

Jeder teilnehmende Gastronom bzw. Geschäftsinhaber erhält einen Aufkleber, der an seinem Eingangsbereich angebracht wird. Der Aufkleber dient der Bevölkerung als Leitsystem und Hinweis, dass dort die Toilette umsonst benutzt werden kann.

Es besteht die Möglichkeit, sich dem Konzept anzuschließen, dass mittlerweile in 230 Städten in Deutschland zum Einsatz gekommen ist (hoher Wiedererkennungswert) (http://www.die-nette-toilette.de), Das Konzept wurde als erstes in Aalen umgesetzt, die dort ansässige Firma hat die Nutzungsrechte.

Es sollten auch barrierefrei erreichbare Toilettenanlagen in das Konzept einbezogen werden.

Herausgabe eines entsprechenden Flyers

Organisationsaufwand:

Der Kostenaufwand ist als gering einzustufen. Kosten entstehen lediglich bei den Kooperationspartnern (Gastronomie, Geschäfte), der Organisationsaufwand wird ebenfalls als gering gesehen.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau
Politik (Stadtteilebene)
Gastronomie, Einzelhandel

Abbildung 55.1: Maßnahmensteckbrief 14 Hanau[55]

Beispiel aus anderen Städten:

Aufkleber und Flyer „Nette Toilette“ (Stadt Verden)

http:// www.verden.de/portal/seiten/nette-toilette-907000330-20680.html

Beispiel Erlangen (Bürgerpalais)

Aufkleber als Hinweis auf „Nette Toilette“ (Stadt Biel, Schweiz)

http:// www.biel-bienne.ch/de/pub/freizeit/tourismus/oeffentlichetoiletten.cfm

Abbildung 55.2: Maßnahmensteckbrief 14 Hanau[55]

15 Kommunikation
Unterbindung Gehwegparken

Handlungsfelder

- ☐ Radverkehr
- ☒ Fußverkehr
- ☐ ÖPNV
- ☐ Barrierefreiheit
- ☐ Aufenthaltsqualität
- ☐ Innovation

Kosten ●

Organisationsaufwand ● - ●

Erläuterung Einschätzung:
● gering ● mittel hoch ● sehr hoch

Thematisiert folgende Mängel aus Tab. 1:
- Hauptstraße
- Gehwegparken

Beschreibung Status quo:

Es gibt in Großauheim eine ganze Reihe von Straßen, in denen parkende Pkw im Gehwegbereich stehen und das Lichtraumprofil des Fußweges erheblich einschränken. Das führt zu Behinderungen der zu Fuß Gehenden, die auf die Fahrbahn ausweichen müssen und dadurch gefährdet werden.

Als Beispiele seien die Straßen Auwanneweg, Alte Sandgasse, Rudolf-Weber-Straße und Luisenstraße angeführt.

Lösungsansatz:

Nichtzulassen von legalem und Unterbinden von illegalem Gehwegparken.
Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmender für das Thema, z.B. durch Verteilen von Aufklebern mit der Bitte um Rücksichtnahme, die an die Windschutzscheibe gesteckt werden können (s. Beispiele „Parke nicht auf unseren Wegen“).
Die Aktion könnte beispielsweise zusammen mit Kindern (Kinder- und Jugendbüro), mit Senioren oder Behinderten durchgeführt werden.

Organisationsaufwand:

Der Kostenaufwand für bauliche und kommunikative Maßnahmen ist als gering einzustufen.

Der Organisationsaufwand der kommunikativen Maßnahmen wird als mittel bis hoch eingeschätzt.

Zuständigkeiten (Ansprechperson, Verantwortliche, etc.):

Stadt Hanau
Kinder- und Jugendbüro
Politik (Stadtteilebene)
Unterstützer
Behinderten- und Seniorenverbände

Abbildung 56.1: Maßnahmensteckbrief 15 Hanau[56]

Beispiel aus anderen Städten:
Aktion „Parke nicht auf unseren Wegen“ (Aufkleber)(NRW, Schweiz)
Nina-Kampagne“ gegen Falschparker (AGFS NRW)
Kampagne „Sei kein (Park-Esel)!“

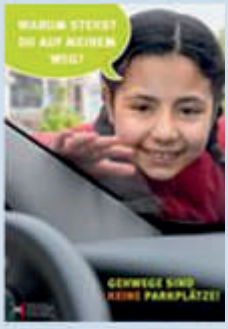


Abbildung 56.2: Maßnahmensteckbrief 15 Hanau[56]

LK Argus

Maßnahmensteckbrief 1: Einrichtung Querungsmöglichkeiten am Bahnhof Urberach

Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark

September 2017

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Einrichtung Querungsmöglichkeiten am Bahnhof Urberach	Verbesserung der Nahmobilität zum Bahnhof und zu Einkaufsbereichen	Urberach Bahnhofstr./ Ober-Rodener Straße

Beschreibung und Zielsetzung

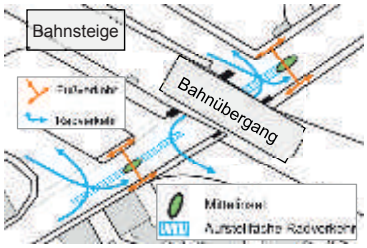
Der Bahnhof Urberach liegt an der Bahnhofstraße / Ober-Rodener Straße zentral im Stadtteil Urberach. Die zentralen Zugänge zu den Bahnsteigen erfolgen von diesen Straßen, dort liegen auch die Haltestellen zur Verknüpfung mit dem Busverkehr.

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofes von der Achse Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße sowie aus den Bereichen östlich davon sollen die Querungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr auf beiden Seiten des Bahnübergangs verbessert werden. Auch für ausgewiesene Radrouten ist das Queren in diesem Bereich erforderlich.

Die Skizze unten rechts zeigt den Querungsbedarf des Fuß- und Radverkehr sowie mögliche Lagen von Querungsstellen, z.B. Mittelinseln für die Fußgängerverkehr und Schutz- bzw. Aufstellflächen für den Radverkehr auf der Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße (L3097). Zu prüfen wäre eine Einbindung des Bodalker Platzes in die Gestaltung einer Querungsmöglichkeit südlich des Bahnübergangs (ggf. Shared Space-Gestaltung).

Maßnahmenbausteine

- Einrichtung von Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr an den Zugängen zu den Bahngleisen
- Unterstützung des Querens und Linksabbiegens für den Radverkehr von / zu den Radabstellanlagen im Bahnhofsbereich und auf den ausgewiesenen Radrouten-verbindungen



Bahnübergang Bahnhofstraße/ Ober-Rodener Straße (links) und Prinzipskizze für Querungsmöglichkeiten südlich und nördlich des Bahnübergangs (rechts)

Thematische(r) Schwerpunkt(e) Handlungsfeld(er)	Fußverkehr, Radverkehr, Nahmobilität und ÖPNV Infrastruktur
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Hessen Mobil, DB AG, Runder Tisch Radverkehr
Zielgruppe	Fußgänger, Radfahrer, ÖV-Nutzer
Kosten	in Abhängigkeit vom Umfang der konkreten Maßnahme
Fördermöglichkeit	Förderrichtlinie Nahmobilität, Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF) Kommunaler Straßenbau

51

Abbildung 57: Maßnahmensteckbrief 1 Rödermark[57]

LK Argus

- **Maßnahmensteckbrief 3:** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Ober-Rodener Straße

Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark

September 2017

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Verbesserung der Nahmobilität zum Bahnhof und zu Einkaufsbereichen	Urberach Bahnhofstr./ Ober-Rodener Straße

Beschreibung und Zielsetzung

Die Ober-Rodener Straße zwischen Bahnhof und Fachmarktzentrum ist durch Geschäftsbesatz und sensible angrenzende Nutzungen wie Seniorenresidenzen (z.B. Residenz am Badehaus) geprägt.

Zur Verbesserung der Umfeldbedingungen und der Verkehrssicherheit soll zwischen Bahnhofstraße und dem Fachmarktzentrum die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h angestrebt werden. Durch die verringerte Geschwindigkeit verbessern sich die Bedingungen für den Radverkehr auf der Fahrbahn sowie für den Fußverkehr insbesondere bei der Überquerung der Ober-Rodener Straße. Für die Anlieger geht mit einer verringerten Geschwindigkeit auch eine Reduzierung der Umweltbelastungen, insbesondere der Lärmbelastungen einher.

Maßnahmenbausteine

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 zwischen Bahnhofstraße und Einmündung Fachmarktzentrum

Tempo 30 in der Bahnhofstraße (links), Geschäftsbesatz und sensible Nutzungen in der Ober-Rodener Straße (rechts)

Thematischer Schwerpunkt Handlungsfeld(er)	Verkehrssicherheit, Fußverkehr, Radverkehr Recht, Modellvorhaben
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Hessen Mobil, Straßenverkehrsbehörde
Zielgruppe	motorisierter Verkehr, Fußgänger, Radfahrer, Anwohner
Kosten	gering
Fördermöglichkeit	……

53

Abbildung 58: Maßnahmensteckbrief 3 Rödermark[58]

LK Argus

- **Maßnahmensteckbrief 7:** Mobilitätskonzept Schulen

Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark

September 2017

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Mobilitätskonzept Schulen	Verbesserung der Nahmobilität im Schulumfeld	Gesamt-städtische Maßnahme

Beschreibung und Zielsetzung

Ein Mobilitätskonzept für die Schulstandorte in Rödermark ist eine Säule eines umfassenden Schulmobilitätsplans. Ziel ist die Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen im Schulumfeld mit der verbesserten Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr. Hierzu sollen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Schulen für die 3 Grundschulstandorte und die Nell-Breuning-Schule die Verkehrssituationen zu Schulbeginn / Schulende untersucht und Maßnahmen zur verkehrlichen Organisation an der Schule und des Schulumfeldes entwickelt werden. Themenschwerpunkte sind hierbei eine weitergehende Verkehrsberuhigung im direkten Umfeld vor allem der Grundschulen mit einer möglichst einheitlichen Verkehrsregelung und Gestaltung sowie die Neuordnung der Hol- und Bringverkehre z.B. mit definierten Elternhaltestellen. Die Analyse der Verkehrssituation sowie die Maßnahmenentwicklung sollen unter Mitwirkung der Schulen und Schüler/innen erfolgen. Die Umsetzung der entwickelten Maßnahmen bedarf einer Begleitung durch umfassende kommunikative Maßnahmen. Zielgruppenspezifisch sind hier Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie Organisation und Information. Der Schulmobilitätsplan bildet hierbei einen handlungsleitenden Rahmen für die Umsetzung der Maßnahmen und Prozesse.

Maßnahmenbausteine

- Analyse der Verkehrssituation an den Schulen
- Entwicklung von Maßnahmen zur verkehrlichen Neuorganisation und Gestaltung
- Beteiligung der Schulen und Schüler/innen bei Analyse und Maßnahmenentwicklung
- Umsetzung mit Schulmobilitätsplan und Begleitung durch kommunikative Maßnahmen

Schulmobilitätsplan mit den 3 Säulen Mobilitätskonzept, Curriculum und Umsetzungskonzept (links, ivm), Markierung der Grundschulwege im Rödermarker Straßenraum (rechts)

Thematischer Schwerpunkt	Schulwege
Handlungsfeld(er)	Infrastruktur, Kommunikation
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Schulen, Kreis Offenbach
Zielgruppe	Schüler und Eltern
Kosten	…. €
Fördermöglichkeit	Förderrichtlinie Nahmobilität

57

Abbildung 59: Maßnahmensteckbrief 7 Rödermark[59]

LK Argus

Nahmobilitätsplan Rödermark

September 2017

- **Maßnahmensteckbrief 8:** Verkehrsberuhigung und Neuordnung Bring- und Holverkehr an der Schule An den Linden

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Verkehrsberuhigung und Neuordnung Bring- und Holverkehr	Verbesserung der Nahmobilität im Schulumfeld	Urberach Schule An den Linden

Beschreibung und Zielsetzung

Zur Verbesserung der Verkehrssituation sowie der Erreichbarkeit der Schule „An den Linden“ sollen Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Töpferstraße entwickelt werden. Insbesondere zu Schulbeginn und Schulschluss kommt es zu erhöhtem Verkehrsaufkommen. Konfliktsituationen entstehen durch Hol- und Bringverkehre mit haltenden bzw. parkenden Fahrzeugen, die die Zufußgehenden und mit dem Fahrrad zur Schule fahrenden Schüler behindern und deren Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

Maßnahmenansätze sind eine weitere Verkehrsberuhigung mit Bevorrechtigung des Fußgänger- und Radverkehrs u.a. durch Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit entsprechender Gestaltung (z.B. Fahrbahnversätze durch alternierendes Parken) und die Einrichtung von Elternhaltestellen abseits des Schuleingangsbereiches in der Töpferstraße (z.B. an den umliegenden Hauptstraßen Darmstädter Straße und Traminer Straße).

Die Maßnahmenkonkretisierung soll im Zuge der gesamtstädtischen Maßnahme Mobilitätskonzept Schule erfolgen. Angestrebt werden sollten möglichst einheitliche Regelungen an den Schulstandorten in Rödermark.

Maßnahmenbausteine

- weitere Verkehrsberuhigung im unmittelbaren Umfeld der Schule
- Beseitigung von Engstellen und Barrieren für den Fuß- und Radverkehr
- Einrichtung von Elternhaltestellen
- gesamtstädtisches Mobilitätskonzept Schule

Heutige Verkehrsorganisation in der Töpferstraße (links) und Beispiel Elternhaltestelle in Neu-Isenburg (rechts, Foto © Post!)

Thematischer Schwerpunkt	Schulwege, Barrierefreiheit
Handlungsfeld(er)	Infrastruktur, Kommunikation
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Schulen
Zielgruppe	Schüler und Eltern
Kosten	abhängig vom konkreten Maßnahmenumfang
Fördermöglichkeit	Förderrichtlinie Nahmobilität

58

Abbildung 60: Maßnahmensteckbrief 8 Rödermark[60]

LK.Argus

- **Maßnahmensteckbrief 11:** Fortschreibung Radverkehrskonzept

Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark

September 2017

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Fortschreibung Radverkehrskonzept	Förderung des Radverkehrs	Gesamtstädtische Maßnahme

Beschreibung und Zielsetzung

Für die Stadt Rödermark liegt ein Radwegeplan aus dem Jahr 2004 vor. Dieser soll fortgeschrieben und als Radverkehrskonzept weiterentwickelt werden.
Bausteine eines Radverkehrskonzeptes sind u.a.

- Fortschreibung des Radwegenetzes unter Berücksichtigung wichtiger Quellen und Ziele innerhalb Rödermarks und zu den Nachbargemeinden (z.B. nach Messel und Dietzenbach)
- Bestandsaufnahme und Defizitanalyse der Radverkehrsinfrastruktur unter Einbeziehung des Konfliktpunktkatasters
- Definition von Netzelementen und deren Anforderungen (z.B. Schulrouten, Direktverbindungen, Freizeitrouten etc.)
- Maßnahmenkonzept zur Verbesserung der Radverkehrsführung und der Radverkehrsinfrastruktur (Radverkehrsanlagen, Wegweisung etc.)

Die Fortschreibung des Radverkehrsplans kann auf vorliegende Gutachten und Materialien aufbauen und soll in intensiver Abstimmung und unter Mitwirkung des Runden Tisches Radverkehr erarbeitet werden.

Maßnahmenbausteine

- Fortschreibung Radwegenetz
- Bestandsaufnahme im Radwegenetz
- Definition von Netzelementen und Anforderungen
- Maßnahmenkonzept
- Kommunikation und Beteiligung

Radwegeplan 2004 (links, Stadt Rödermark) und Radverkehrsführungen in Rödermark (rechts)

Thematischer Schwerpunkt	Radverkehr
Handlungsfeld(er)	Infrastruktur, Kommunikation
Zeitraum	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Runder Tisch Radverkehr, Kreis Offenbach
Zielgruppe	Radfahrer
Kosten	ca. 20.000 €
Fördermöglichkeit	Kommunalrichtlinie nationale Klimaschutzinitiative, Förderrichtlinie Nahmobilität

61

Abbildung 61: Maßnahmensteckbrief 11 Rödermark[61]

LK Argus

- **Maßnahmensteckbrief 13:** Fuß- und Radfahrerunterführung Bahntrasse zwischen Gartenstraße und Am Rosengarten in Ober-Roden

Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark

September 2017

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Unterführung Bahntrasse zw. Gartenstraße und Am Rosengarten	Reduzierung der Barrierewirkung der Bahntrassen	Ober-Roden Dieburger Straße

Beschreibung und Zielsetzung

Durch häufige Zugquerungen entstehenden langen Wartezeiten am Bahnübergang in der Dieburger Straße. Um diese für den Fuß- und Radverkehr deutlich zu verringern und damit die Querung der Bahntrasse zu erleichtern, soll eine zusätzliche konfliktfreie Querungsmöglichkeit der Bahntrasse in Form einer Unterführung zwischen Gartenstraße und Am Rosengarten geschaffen werden.

Die Unterführung verbessert die Radverkehrssituation auf der als Hauptnetz ausgewiesenen Verbindung zwischen den Rödermarker Stadtteilen und weiträumig zwischen Dietzenbach und Dieburg.

Maßnahmenbausteine

- Fußgänger- und Radfahrerunter-führung Bahntrasse zwischen Am Rosengarten und Gartenstraße

Lageskizze der Unterführung (links) und Radfahrer in der Gartenstraße (rechts)

Thematischer Schwerpunkt Handlungsfeld(er)	Radverkehr, Fußgängerverkehr Infrastruktur
Zeitraum	mittel- bis langfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Bahn AG
Zielgruppe	Fußgänger
Kosten	…
Fördermöglichkeit	Förderrichtlinie Nahmobilität, Stadtumbauförderung

63

Abbildung 62: Maßnahmensteckbrief 13 Rödermark[62]

LK Argus

Nahmobilitätsplan Rödermark

September 2017

- **Maßnahmensteckbrief 14:** Querungshilfe über die Dieburger Straße am Bahnübergang in Ober-Roden

Titel der Maßnahme	Handlungsbereich	Räumlicher Bezug
Querungshilfe Dieburger Straße am Bahnübergang	Verbesserung der Nahmobilität in der Dieburger Straße	Ober-Roden Dieburger Straße

Beschreibung und Zielsetzung

Südlich des Bahnübergangs münden der Fußweg zum Bahnhof und die Straße Am Rosengarten in die Dieburger Straße.

Zur Verbesserung der Querungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr zwischen diesen beiden Wegeverbindungen soll auf der Südseite des Bahnübergangs eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr über die Dieburger Straße eingerichtet werden.

Bei Realisierung der Unterführung der Bahngleise zwischen Am Rosengarten und Gartenstraße gewinnt diese Querungsmöglichkeit zusätzliche Bedeutung.

Maßnahmenbausteine

- Einrichtung einer Querungshilfe südlich des Bahnübergangs zwischen Fußweg zum Bahnhof und Am Rosengarten

Bahnübergang Dieburger Straße von Süden mit Fußgängerweg (Rad frei) Richtung Bahnhof (links) und Einmündung Am Rosengarten (rechts)

Thematischer Schwerpunkt Handlungsfeld(er)	Fußverkehr, Radverkehr Infrastruktur
Zeitraum	mittel- bis langfristig
Zuständigkeit	Stadt Rödermark
Weitere Akteure	Straßenverkehrsbehörde
Zielgruppe	Fußgänger und Radfahrer
Kosten	…. €
Fördermöglichkeit	Förderrichtlinie Nahmobilität, Verkehrsinfrastrukturförderung (VIF) Kommunaler Straßenbau

64

Abbildung 63: Maßnahmensteckbrief 14 Rödermark[63]

Attraktive und sichere Fußgängerüberwege schaffen			F3
Zielsetzung	Um den Fußverkehr in Limburg zu fördern und um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sollen auf wichtigen Wegeverbindungen zum und vom Bahnhof komfortable Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende geschaffen werden.		
Zielgruppe	Fußgängerinnen und Fußgänger		
Beschreibung	Fußgängerüberwege können **an Einmündungen und Kreuzung** sowie **zwischen Knotenpunkten** eingerichtet werden und geben den Zufußgehenden einen Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zur Querung der Fahrbahn. Der Einsatz von Fußgängerüberwegen ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden (u.a. bestimmte Fußgängerfrequenz, Tempo 50), die im Vorfeld zu prüfen sind. Insbesondere wenn der Fußgängerüberweg für besonders schutzbedürftige Personen angelegt werden soll, ist eine Kombination mit ergänzenden baulichen Maßnahmen zu empfehlen (vgl. F4, F5) (vgl. EFA 2002)		
Arbeitsschritte	▪ Prüfen der Voraussetzungen für Einrichtung von Fußgängerüberwegen ▪ Prüfen der Kombination mit Querungshilfen bzw. Aufpflasterungen (vgl. F4, F5)		
Akteure	Stadt Limburg, Straßenbaulastträger	*Umsetzungsfrist*	kurz- bis mittelfristig (bis 2019 - 2023)
Priorisierung	■■□□□	*Kostenkategorie*	€€€€€

In Workshops benannte Beispiele für Handlungsbedarf:

- Zuwegung zum ZOB Nord bzw. Parkhaus an der Graupfortstraße

Abbildung 64: Maßnahmenvorschlag F3 Limburg[64]

Aufpflasterungen als Mischverkehrsfläche anlegen			F5
Zielsetzung	Die bestehende Mischverkehrsfläche vor dem Bahnhof funktioniert gut – auch für Fußgänger! Diese soll als Alternative zu klassischen Querungshilfen sowie zu deren Ergänzung als *Best-Practice-Beispiel* genutzt und „multipliziert“ werden.		
Zielgruppe	Fußgängerinnen und Fußgänger, Synergieeffekte für Radfahrende		
Beschreibung	Aufpflasterungen erhöhen die Wahrnehmung der Autofahrenden für die querenden Personen und sollen zu einer Geschwindigkeitsreduzierung bzw. zum Anhalten der PKW-Fahrenden führen. Zufußgehende können auf diese Weise die Straße einfacher passieren. Die Maßnahme regt zu einer gegenseitigen Rücksichtnahme an und kann eine Mobilitätskultur im Sinne eines „Mehr Miteinander im Straßenverkehr“ fördern. Insgesamt kann die Verkehrssicherheit erhöht und einhergehend eine hohe städtebauliche Qualität erreicht werden. Je nach Umfeld kann sich eine Kombination mit einer Einfärbung der Aufplasterung anbieten. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn die Querung hauptsächlich für besonders schutzbedürftige Personengruppen (z.B. Kinder, Seniorinnen und Senioren) gedacht ist.		
Arbeitsschritte	▪ Prüfen und Sammeln der Querungsbereiche, die für eine Querungshilfe als Mischverkehrsfläche im Stadtgebiet in Frage kommen ▪ Prüfen der konkreten Verkehrssituation im Hinblick auf die Möglichkeit einer Querungshilfe als Mischverkehrsfläche		
Akteure	Stadt Limburg, Straßenbaulastträger	*Umsetzungsfrist*	kurz- bis mittelfristig (bis 2019 - 2023)
Priorisierung	■■□□□	*Kostenkategorie*	€€€€€

In Workshops benannte Beispiele für Handlungsbedarf:

- Fußgängerzone: Werner Senger/Hospitalstraße
- Alte Lahnbrücke
- Grabenstraße
- Graupfortstraße
- Eisenbahnstraße

Abbildung 65: Maßnahmenvorschlag F5 Limburg[65]

Fuß-Wegweisung entwickeln und verbessern			F6
Zielsetzung	Fußwege und Ziele im Stadtgebiet sollen einfach und leicht zu finden sein. Insbesondere der Bahnhof Limburg und die Busbahnhöfe (ZOB) sollen leicht auffindbar sein. Für eine gute Orientierung und für eine Führung über attraktive und sichere Wege soll ein Wegeleitsystem entwickelt werden.		
Zielgruppe	Alle Fußgängerinnen und Fußgänger		
Beschreibung	Für die Fuß-Wegweisung wird ein Beschilderungssystem geschaffen. Schilder für eine gut sichtbare und einfach „lesbare“ Fuß-Wegweisung (wie auch die Rad-Wegweisung) sollen die wichtigsten Ziele zu Infrastrukturen, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen sowie Haltestellen des ÖPNV ausweisen. Für die ausgeschilderten Routen sind durchgängige, sichere und schnelle Routen auszuweisen. Für die Altstadt Limburgs befindet sich ein Wegeleitsystem zurzeit im Aufbau. Der Aufbau sollte mit Priorität weiterverfolgt werden und im Anschluss auf die Gesamtstadt ausgeweitet werden. Für den Aufbau eines Beschilderungssystems sind einheitliche Wegweisungsschilder zu empfehlen. Als Ergänzung zur Entfernung in Metern sollen auch Minutenangaben dargestellt werden. An wichtigen Punkten (Bahnhof, Rathaus etc.) sollen Pläne der Gesamtstadt sowie des jeweiligen Standortumfeldes installiert werden. Aufgrund der Topographie und unterschiedlicher Straßenbeläge ist zu prüfen, ob alternative bzw. barrierearme Route zum Beispiel für Fußgänger mit Rollatoren oder Rollstuhlfahrer ausgewiesen werden können.		
Arbeitsschritte	▪ Ermitteln von wichtigen Quellen und Zielen, die in die Wegweisung einbezogen werden müssen ▪ Festlegen eines Standards für die Beschilderung ▪ Erarbeiten eines Wegweisungskonzeptes ▪ Erarbeiten alternativer bzw. barrierearmer Route ▪ Umsetzen und Aufstellen der Beschilderung		
Akteure	Stadt Limburg	*Umsetzungsfrist*	kurzfristig (bis 2019/2020)
Priorisierung	■■■■□	*Kostenkategorie*	€€€€€

In Workshops benannte Beispiele für Handlungsbedarf:

- Wegweisung im Zulauf auf den Bahnhof (z.B. aus Innenstadt/Altstadt)

Abbildung 66: Maßnahmenvorschlag F6 Limburg[66]

Sichere Wege vom Bahnhof zu den Schulen schaffen			F 10
Zielsetzung	Die Fußwege vom Bahnhof Limburg führen zu einer Reihe von Schulen – hin und wieder zurück. Diese Wege sind sicher zu gestalten, damit Zufußgehen bereits früh als eigenständiges und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten erlernt werden kann. Auch Lehrerinnen und Lehrer sowie zum Beispiel Mitarbeitende der Kreisverwaltung können als „Mitläufer“ profitieren.		
Zielgruppe	Schülerinnen und Schüler (sowie deren Eltern), Lehrerinnen und Lehrer		
Beschreibung	In Limburg wurde das **Schulwegesicherungskonzept** im Jahr 2016 überarbeitet. Dieses gilt es konsequent umzusetzen und im Hinblick auf die Wirksamkeit regelmäßig zu überprüfen. Besondere Aufmerksamkeit sollten Fußwege erhalten, die vom Bahnhof zu den Schulen führen. Neben baulichen und technischen Maßnahmen sind „weiche Maßnahmen“ wie **Verkehrs- und Mobilitätserziehung** sowie Aktionstage oder Workshops zur Schulweggestaltung durch Schülerinnen und Schüler denkbar. Hierfür ist eine Kooperation mit Verkehrsverbänden (ADAC, ADFC, VCD) denkbar Im Hinblick auf ein Mobilitätsmanagement an Schulen sind neben Schülerinnen und Schüler auch Lehrerinnen und Lehrer als potenzielle Nutzer des ÖPNV und als Zufußgehende in den Blick zu nehmen.		
Arbeitsschritte	▪ Prüfen und sowie Umsetzen von Maßnahmen zur Schulwegsicherung ▪ Erarbeiten eines Konzeptes zum schulischen Mobilitätsmanagement		
Akteure	Stadt Limburg als Koordinator, RMV, Schulen	*Zeitrahmen*	kurzfristig (2019/2020), dann Daueraufgabe
Priorisierung	■■■□□	*Kostenkategorie*	€€€€€

In Workshops benannte Beispiele für Handlungsbedarf:

- Blumenröder Straße
- Gartenstraße
- Goethestraße
- Josef-Heppel-Straße

Abbildung 67: Maßnahmenvorschlag F10 Limburg[67]

Radwegeführung verbessern			R3
Zielsetzung	Radwege sollen sicher, direkt und gut erkennbar geführt werden. Durch eine vorrangige Führung auf der Fahrbahn sollen Vorteile für Radfahrende (Sicherheit, Geschwindigkeit) sowie für Zufußgehende (Konfliktpunkte) generiert werden.		
Zielgruppe	Alle Radfahrenden, Synergieeffekte für Zufußgehende		
Beschreibung	Je nach Straßenbreite, Kfz-Belastung, zulässiger Höchstgeschwindigkeit sowie dem daraus hervorgehende Gefahrenpotenzial sind verschiedene Führungsformen zu empfehlen (vgl. ERA). Die Führung des Radverkehrs sollte prioritär auf der Fahrbahn erfolgen und ggf. durch Fahrbahneinfärbungen gut erkennbar sein. Alternativen zu baulich angelegten Radwegen bieten: ▪ Schutzstreifen (Teil der Fahrbahn) ▪ Radfahrstreifen (von der Fahrbahn abgetrennte Sonderfahrstreifen) ▪ Mischverkehr (teilweise inkl. Piktogramme) Die Führungsformen sind für Limburg situationsabhängig zu prüfen. Bei der Anpassung der Führungsformen ist zudem die sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten zu beachten.		
Arbeitsschritte	▪ Bestandaufnahme der Führungsarten ▪ Alternativen zu baulich angelegten Radwegen prüfen ▪ Diese Alternativen, wenn möglich umsetzen		
Akteure	Stadt Limburg, Straßenverkehrsbehörde, ggf. Polizei	*Umsetzungsfrist*	kurz- bis mittelfristig (2019 - 2023)
Priorisierung	■■■■■	*Kostenkategorie*	€€€€€

In Workshops benannte Beispiele für Handlungsbedarf:

- Radverkehrsführung über den Parkplatz der WERKStadt
- Grabenstraße

Abbildung 68: Maßnahmenvorschlag R3 Limburg[68]

(Noch mehr) Einbahnstraßen für Radverkehr öffnen			R4
Zielsetzung	Ein Teil der Einbahnstraßen in Limburg ist bereits für den Radverkehr auch in Gegenrichtung geöffnet. Um das Straßennetz für Radfahrende – insbesondere für eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofs – möglichst durchgängig zu gestalten, sollen weitere Maßnahmen geprüft werden.		
Zielgruppe	Alle Radfahrenden		
Beschreibung	Einbahnstraßen können für den Radverkehr eine starke Barrierewirkung hervorrufen und zu Umwegen führen. Um dies zu vermeiden, ist eine Öffnung weiterer Einbahnstraßen für Radfahrer zu empfehlen. Diese Öffnungen sind deutlich zu kennzeichnen. In Knotenpunktbereichen kann eine Markierung durch „Fahrradpforten“ den Radverkehr zusätzlich sichern.		
Arbeitsschritte	▪ Einbahnstraßen, die nicht für den radverkehr freigegeben sind, identifizieren ▪ Einbahnstraßen für Radverkehr öffnen, wenn Fahrbahnbreite und Verkehrsaufkommen es zu lassen		
Akteure	Stadt Limburg, Straßenverkehrs-behörde	*Umsetzungsfrist*	kurzfristig (bis 2019/2020)
Priorisierung	■■■■■	*Kostenkategorie*	€€€€€

In Workshops benannte Beispiele für Handlungsbedarf:

- Verbindung Hospitalstraße - Schiede - Graupfortstraße

Abbildung 69: Maßnahmenvorschlag R4 Limburg [69]

Rad-Wegweisung verbessern			R6
Zielsetzung	Radwege und Ziele im Stadtgebiet sollen einfach und leicht zu finden sein. Insbesondere der Bahnhof Limburg und die Busbahnhöfe (ZOB) sollen leicht auffindbar sein. Damit sich Radfahrende besser orientieren können, soll das Wegeleitsystem verbessert und ausgeweitet werden.		
Zielgruppe	Alle Radfahrenden		
Beschreibung	Mit einem einheitlichen Wegweisungssystem können sowohl touristisch reizvolle Radwege (z. B. zur Limburger Altstadt) als auch „Alltagsziele“ bzw. öffentliche Einrichtungen ausgewiesen werden. Darüber hinaus ist die Ausschilderung nahgelegener Orte sowie von Fernradwegen möglich. Hierbei kann die jeweilige Distanz in Minuten und/oder Kilometern angegeben werden. In Limburg ist bereits eine Rad-Wegweisung installiert. So werden Radfahrende bereits heute angemessen geführt. Häufig beschränken sich die Hinweisschilder auf die Angabe „Radroute“. Es wird zum Teil nicht ersichtlich, in welche Richtung der Radweg führt. Somit kann die Wegweisung durch Ergänzungen und eine Ausweitung der Beschilderung noch weiter verbessert werden.		
Arbeitsschritte	▪ Bestehende Wegweisung kontrollieren und bei Bedarf um Ziele und Kilometer- bzw. Minutenangaben ergänzen		
Akteure	Stadt Limburg, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	*Umsetzungsfrist*	kurzfristig (bis 2019/2020)
Priorisierung	■■■□□	*Kostenkategorie*	€€€€€

In Workshops benannte Beispiele für Handlungsbedarf:

- Industriestraße
- Radweg Richtung Diez
- B 417 (Tal Josaphat/Frankfurter Straße)
- Schiede/Eisenbahnstraße

Abbildung 70: Maßnahmenvorschlag R6 Limburg[70]

Wegweisung und Orientierung für Zufußgehende verbessern			B1
Zielsetzung	Bus- und Bahnreisende sollen am Bahnhof Limburg gut ankommen, sich wohlfühlen, gut orientieren und gut wegkommen können. Die Aufenthaltsqualität, die Wegweisung und die Orientierung für Zufußgehende soll verbessert und zugleich barrierearm ausgestaltet werden. Der Bahnhofsvorplatz soll – ggf. nach Möglichkeit zusammen mit dem Eingangsbereich der WERKStadt – eine Willkommens- und Wohlfühlatmosphäre für Reisende schaffen.		
Zielgruppe	Alle Zufußgehenden und auch Radfahrende		
Beschreibung	Die bestehende **Wegweisung** auf dem Bahnhofsvorplatz soll besser positioniert und lesbarer werden. Zufußgehende sollen sich insbesondere gut Richtung Innenstadt und Altstadt orientieren können. Das **Beschilderungssystem** sollte mit einheitlichen Wegweisungsschildern erfolgen; dabei können alternativ zur Entfernung in Metern auch Minutenangaben dargestellt werden (vgl. F6). Die bestehende **Informationstafel** sollte in das Wegweise- und Orientierungssystem integriert und ebenfalls besser positioniert und lesbarer werden. Als Standort eignet sich z.B. die unmittelbare Nähe des Bahnhofsausgangs. Die Aufenthaltsqualität kann durch qualitativ hochwertige, intergenerativ nutzbare **Sitz- und Spielelemente** verbessert werden. Zu prüfen ist auch, inwiefern neben der Videoüberwachung eine bessere **Beleuchtung** ein höheres subjektives Sicherheitsgefühl erzeugen kann. Auch die Willkommensatmosphäre im **Bahnhofsgebäude** selbst kann durch ein Maßnahmenbündel (Informationstafeln, Beleuchtung etc.) verbessert werden.		
Arbeitsschritte	▪ Erarbeiten eines Wegweisungskonzeptes für den Bahnhofsvorplatz sowie eines geeigneten Standortes für neue Informationstafeln ▪ Erarbeiten von konkreten Maßnahmen für Sitz- und Spielelemente, Prüfen der Beleuchtung und des Nutzens der Videoüberwachung ▪ Abstimmung mit der WERKStadt über geeignete gemeinsame Maßnahmen ▪ Abstimmung mit der DB über geeignete gemeinsame Maßnahmen		
Akteure	Stadt Limburg, WERKStadt, DB, RMV	*Umsetzungsfrist*	kurzfristig (bis 2019/2010)
Priorisierung	■■■■■	*Kostenkategorie*	€€€€€

Abbildung 71: Maßnahmenvorschlag B1 Limburg[71]

Wegweisung und Orientierung für Bus- und Bahnnutzer verbessern			**B2**
Zielsetzung	Bus- und Bahnreisende sollen am Bahnhof Limburg gut ankommen, sich wohlfühlen, gut orientieren und gut wegkommen können. Die Orientierung zu den räumlich getrennt liegenden ZOBs soll künftig leichter fallen.		
Zielgruppe	Zufußgehende, insbesondere Bus- und Bahnnutzer		
Beschreibung	Die Orientierung zu den räumlich getrennt liegenden ZOBs braucht eine klare Kommunikation. Diese kann durch eine geeignete **Wegweisung,** aber auch durch ein zum Beispiel **farbliches Orientierungssystem** verbessert werden. Hilfreich wäre darüber hinaus das Aufstellen von leicht lesbaren **Bussteig-Informationstafeln**. Ferner sollten der Bahnhofsvorplatz sowie die ZOBs mit dynamischen **Anzeigen des Fahrgastinformationssystems** ausgestattet werden. Eine Ausweitung mit einem akustischen Informationssystem für Menschen mit eingeschränktem Hörsinn ist sinnvoll. Vorstellbar ist zudem, Reisende mit einer solchen Informationstafel bereits im Bahnhofsgebäude quasi willkommen zu heißen. Zudem sollte die **Wahrnehmung der ZOBs in der Gesamtstadt** gestärkt werden. Dazu können insbesondere im fußläufigen Umfeld der ZOB Wegweisungen installiert werden. Schließlich ist eine **Namensänderung** der drei ZOBs, deren Bezeichnungen sich bislang lediglich durch die Zugabe Nord und Süd unterscheiden zu überdenken. Bisweilen ruft die ähnliche Namensgebung häufig Missverständnisse und Orientierungsprobleme auf.		
Arbeitsschritte	▪ Entwicklung eines geeigneten Orientierungssystems zu den ZOBs ▪ Entwicklung bzw. Ausbau und Verbesserung der dynamischen Fahrgastinformationstafeln für Bus- und Bahnabfahrten samt Abfahrtgleisen und Bussteigen		
Akteure	Stadt Limburg, DB	*Umsetzungsfrist*	kurzfristig (bis 2019/2020)
Priorisierung	■■■■□	*Kostenkategorie*	€€€€€

Abbildung 72: Maßnahmenvorschlag B2 Limburg[72]

Radinfrastruktur im Bahnhofsumfeld verbessern			B3
Zielsetzung	Die Radwegeführung und -wegweisung im Bahnhofsumfeld soll in ihrer Leistungsfähigkeit und Funktionalität gesteigert werden. Die Zubringerfunktion des Fahrrads zum Bahnhof soll verbessert und ausgeweitet werden.		
Zielgruppe	Alle Radfahrende		
Beschreibung	Durch einheitliche und klar ausgeschilderte Wege und eine flächendeckende **Wegweisung** kann der Radverkehr zielgerichtet und konfliktarm zum und im Bahnhofsumfeld geführt werden. Ein besonderer Fokus soll auf der Verbesserung der Radwegeführung durch den Bereich der WERKStadt liegen. Die Radwegeführung für Rad- und Autofahrende soll besser erkennbar sein; dies kann zum Beispiel durch eine vollflächige **Fahrbahnmarkierung** erfolgen. Zudem soll die **Routenführung** überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Im direkten Umfeld des Bahnhofs sollen ausreichend und qualitativ hochwertige **Radabstellanlagen** zur Verfügung gestellt werden. Diese sollten den in der Maßnahme R9 beschriebenen Ansprüchen entsprechen.		
Arbeitsschritte	▪ Wichtige Zielpunkte/ -orte ausschildern ▪ Radwegeführung kenntlich machen ▪ Abstellmöglichkeiten erweitern		
Akteure	Stadt Limburg, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, ggf. ADFC	*Umsetzungsfrist*	kurzfristig (bis 2019/2020)
Priorisierung	■■■■■	*Kostenkategorie*	€€€€€

In Workshops benannte Beispiele für Handlungsbedarf:

- Zufahrt vom Bahnhof zum Parkplatz WERKStadt
- WERKStadt-Gelände

Abbildung 73: Maßnahmenvorschlag B3 Limburg[73]

Behindertenstellplätze optimieren			**B5**
Zielsetzung	Die am Bahnhof befindlichen Behindertenstellplätze sollen den Bedürfnissen der mobilitätseingeschränkten Personen entsprechen.		
Zielgruppe	Personen, die auf die Nutzung der Behindertenstellplätze angewiesen sind		
Beschreibung	Behindertenstellplätze werden speziell ausgewiesen, um eine kurze und barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs zu gewährleisten. Zudem haben sie andere Größenanforderungen gegenüber herkömmlichen Pkw-Stellplätzen. Die Positionierung der Behindertenstellplätze in direkter Nähe ist daher als sinnvoll zu erachten. Die Größe der Stellplätze bedarf eines besonderen Platzes. Dabei rücken insbesondere großzügige Abstandsflächen zwischen den Fahrzeugen und zur umgebenden Bebauung oder Bepflanzung in den Vordergrund, auf denen das Aus- und Einladen eines Rollstuhls ohne Probleme auch für die eingeschränkte Person selbst möglich ist. Die Freihaltung dieser Flächen zu jeder Zeit steht im Vordergrund und ist neben baulichen und Markierungsmaßnahmen auch durch verstärkte Kontrollen zu prüfen.		
Arbeitsschritte	▪ Entwickeln und Prüfen der Größenanforderung im Bahnhofsumfeld ▪ Bauliche Anpassung der Behindertenstellplätze		
Akteure	Stadt Limburg	*Umsetzungsfrist*	kurzfristig (bis 2019/2020)
Priorisierung	■■□□□	*Kostenkategorie*	€€€€€

Abbildung 74: Maßnahmenvorschlag B5 Limburg[74]

Bahnhofsunterführung für Radfahrende freigeben			**B6**
Zielsetzung	Die Unterführung am Bahnhof soll für eine durchgängige Radverkehrsverbindung freigegeben werden. Die Barrierewirkung durch das aktuell erforderliche Absteigen und Schieben soll aufgehoben und eine friedliche und rücksichtsvolle „Koexistenz“ von Fußgängern und Radfahrern ermöglicht werden. Auf diese Weise wird ein deutliches und mutiges Signal für (mehr) Nahmobilität auf dem Weg zum und rund um den Bahnhof Limburg gesetzt.		
Zielgruppe	Alle Radfahrenden		
Beschreibung	Die Unterführung am Bahnhof Limburg ist nicht nur für Zufußgehende und Bahnkunden, sondern auch für Radfahrenden eine wichtige Verbindung in die Innenstadt oder zum Beispiel zu Schulen. Bisher bedeutet der Tunnel am Bahnhof einen spürbaren Zeit- und Attraktivitätsverlust für Radfahrende. Unter dem Motto „Gemeinsam besser ankommen“ wird die Bahnhofs-unterführung für Radfahrer künftig freigegeben. Der Tunnel wird weiterhin als Gehweg ausgewiesen, ergänzt um den Hinweis „Fahrrad frei“. Radfahrer dürfen mit angepasster Geschwindigkeit fahren und müssen bei Bedarf schieben. Das Radfahren ist also nur unter besonderer Rücksichtnahme gestattet. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass das Einführen und dauerhafte Umsetzen einer solchen Maßnahmen möglich ist. Allerdings erfordert dieses Projekt besondere Kommunikationsmaßnahmen. Denkbar sind zum Beispiel: ▪ Zu Beginn das Aufstellen großer Displays an den Tunneleingängen zu Beginn der Maßnahme. Wechselnde Slogans fordern zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme auf. ▪ Handzettel mit praktischen Hinweisen zur Verkehrssituation. Der Handzettel stellt kurz und knapp klar, dass Fußgänger im Tunnel überall Vorrang haben. ▪ Vor-Ort-Gespräche mit den Verkehrsteilnehmern durch Mitarbeitende der Verwaltung ▪ Verteilen eines Dankeschöns (z.B. Schokoladentafeln) für rücksichtsvolles Verhalten Die Freigabe für Radfahrende sollte zunächst in einer Pilot- bzw. Testphase ausprobiert werden.		
Arbeitsschritte	▪ Maßnahme vorbereiten und rechtlich absichern ▪ Kommunikationsmaßnahmen vorbereiten ▪ Pilotphase durchführen und auswerten ▪ dauerhafte Freigabe prüfen und ggf. umsetzen		
Akteure	Stadt Limburg,	*Umsetzungsfrist*	mittelfristig (bis 2022/2023)
Priorisierung	■■■□□	*Kostenkategorie*	€€€€€

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Abbildung 75: Maßnahmenvorschlag B6 Limburg[75]

Internetauftritt Radverkehr ausbauen			**K2**
Zielsetzung	Ein übersichtlicher und ansprechender Internetauftritt soll Lust auf Radfahren machen, aktuelle Informationen bereitstellen und die Möglichkeit für Anregungen und Fragen geben.		
Zielgruppe	Alle Bürgerinnen und Bürger		
Beschreibung	Ein attraktiver städtischer Internetauftritt Radverkehr soll zum einen mehr Menschen dazu bewegen, das Rad zu nutzen, zum Beispiel auch Neubürgerinnen und Neubürger. Zum anderen soll er als Informationsportal für alle Radfahrenden dienen und Ansprechpartner benennen. Die Internetseite sollte Lust machen, in Limburg „auf- bzw. umzusatteln“. Auf der Internetseite sollen die Vorteile des Radfahrens kommuniziert und Vorschläge für Alltags- oder Freizeitrouten gegeben werden. Außerdem kann auf besondere Aktionen wie Wettbewerbe, Fahrradaktionstage, lokale Dienstleister rund ums Fahrrad oder „neue“ Themen des Radverkehrs hingewiesen werden. Wichtig ist, dass auch Anregungen oder Störungsmeldungen durch Nutzer möglich sind. Ein Beispiel ist die Möglichkeit, den „RADarmelders“ der Aktion Stadtradeln dauerhaft einzubinden.		
Arbeitsschritte	▪ Aktuelle und weitere Informationen festlegen und auf positive Botschaften verständigen ▪ Verantwortlichen für Erstellung und Pflege des Internetauftritts festlegen ▪ Internetseite aktualisieren ▪ ggf. Mängelmelder dauerhaft einrichten		
Akteure	Stadt Limburg, ggf. Verbände/Vereine, Bürgerinnen und Bürger	*Umsetzungsfrist*	kurzfristig (bis 2019/2020)
Priorisierung	■■■□□	*Kostenkategorie*	€€€€€

Planersocietät | Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Abbildung 76: Maßnahmenvorschlag K2 Limburg[76]

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

42 Ergebnisse der Bewertungsabfrage zu den Zielen des Nahmobilitäts-Checks
44 Prototypischer Projektablauf des Nahmobilitäts-Checks
44 Beteiligung der Akteursgruppen im Prozess
45 Überwiegend benutzte Verkehrsmittel nach Wegezwecken in Rödermark
46 Fußverkehr-Spitzenstundenbelastung Nachmittag im Bereich Marktplatz (20.05.16)
46 Unfallursache nach Art der Beteiligung
47 Fuß- und Radverkehrsunfälle 2014–2016
47 Bestand Netze und Ziele – Radverkehrsnetze
48 Radroutennetz Stadt Hanau – Auszug Großauheim
48 Offenbach am Main – Fahrradstadtplan
49 Schulwegplan Grundschule Buchhügel – Offenbach am Main
49 Schulwegplan im Stadtteil Urberach
50 Abgrenzung der Untersuchungsräume vorliegender Konzepte und Planungen in der Innenstadt
50 Übersicht wichtiger Quellen und Ziele
51 Route Stadtspaziergang
51 Route Stadtspaziergang Großauheim
52 Typische Behinderungen / Einschränkungen der Barrierefreiheit
52 Beispiele zum ruhenden Verkehr in der Innenstadt
53 Engstellen für den Fußverkehr (oben) und Poller zur Unterbindung des Gehwegparkens (verbleibende Breite zu schmal) (unten)
53 Unterführung mit Konflikten in Hanau-Großauheim
53 Kennzeichnung der empfohlenen Schulwegrouten im Straßenraum durch „kleine Rödermärker"
54 Übersicht Stärken und Schwächen Mobilität
54 Bestandsanalyse Urberach
55 Vertiefungsbereich Ober-Roden – Defizitanalyse
57 Ziele der Nahmobilitätsförderung in Offenbach
57 Priorisierung der Maßnahmen im Workshop 2
58 Vertiefungsbereich Urberach – Maßnahmen
58 Maßnahmenvorschläge Okriftel – Schwerpunkt Seniorenmobilität
59 Handlungsbedarf zur Förderung der Nahmobilität in Hanau-Großauheim
59 Maßnahmenübersicht Fußverkehr
62 Prinzip zur Durchführung von Nahmobilitäts-Checks
62 Leitfaden zur Nahverkehrsförderung in Stadtteilen
64–71 Maßnahmenvorschlag I1, I5, I6, I12, I16, I19 Hattersheim
72–82 Maßnahmensteckbrief 1, 2, 4, 7, 8, 10, 13, 17, 22, 23 Offenbach am Main
83–98 Maßnahmensteckbrief 1, 2, 4, 6, 7, 8, 14, 15 Hanau
99–105 Maßnahmensteckbrief 1, 3, 7, 8, 11, 13, 14 Rödermark
106–109 Maßnahmenvorschlag F3, F5, F6, F10 Limburg
110–112 Maßnahmenvorschlag R3, R4, R6 Limburg
113–117 Maßnahmenvorschlag B1, B2, B3, B5, B6 Limburg
118 Maßnahmenvorschlag K2 Limburg

QUELLENANGABEN

1/2/8/12/21/24/27/57/58/59/60/61/62/63
LK Argus Kassel GmbH: Nahmobilitätsplan Stadt Rödermark. September 2017

3/6/7/13/14/15/17/18/22/25/31/32/39/40/41/42/43/44/45/46/47/48
Mobilitätslösung: Nahmobilitätsplan Stadt Offenbach am Main – Innenstadt. November 2017

4
Stadt Rödermark / Projektteam Ursula Funke: Repräsentativbefragung. 2012

5
Heinz + Feier GmbH: Stadt Offenbach: Verkehrsuntersuchung Marktplatz Offenbach. 2016

9/10/16/19/20/23/26/29/49/50/51/52/53/54/55/56
Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR: Nahmobilitäts-Check Hessen – Hanau-Großauheim. September 2017

11
Stadtverwaltung Offenbach: „Schulwegplan Grundschule Buchhügel". www.offenbach.de/bildung/schulen/grundschulen/index.php?&slr_pgn_0[ade5a5a90e998835f6913ded5f5f4cc9]=1#SP-grouplist-4-1:1 28.03.2018

28/33/34/35/36/37/38
Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation: Nahmobilitätsplan Hattersheim. September 2017

30/64/65/66/67/68/69/70/71/72/73/74/75/76
Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation: Nahmobilitäts-Check Bahnhofsumfeld Limburg. September 2017

Impressum

Herausgeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft
Nahmobilität Hessen (AGNH)
www.mobileshessen2020.de/nahmobilitaet

agnh@wirtschaft.hessen.de
www.wirtschaft.hessen.de
www.nahmobil-hessen.de

Konzeption und Redaktion

Dr. Klaus Dapp
(Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung)
Stefan Burger
(Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung)
Heike Mühlhans
(ivm GmbH – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
Jens Vogel
(ivm GmbH – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
Dr. Katja Engelen
(BSV – Büro für Stadt und Verkehrsplanung Aachen)
Claudia Maximini
(BSV – Büro für Stadt und Verkehrsplanung Aachen)

An der Durchführung und Umsetzung der Piloten zum Nahmobilitäts-Check haben sich Vertreterinnen und Vertreter der fünf Pilotkommunen Hanau, Offenbach am Main, Hattersheim, Limburg (Lahn) und Rödermark sowie der fünf Planungsbüros Planersocietät (Dortmund), LK ARGUS (Kassel), PGV Alrutz (Braunschweig), Mobilitätslösung (Darmstadt) und BSV (Aachen) beteiligt und wertvolle Beiträge geliefert.

© Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung Vervielfältigung und Nachdruck – auch auszugsweise – nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung

Lizenzhinweis:

Es besteht das Interesse, dass das entwickelte Verfahren des Nahmobilitäts-Checks zur Erarbeitung von kommunalen Nahmobilitätsplänen eine breite Anwendung findet. Eine Weiterverwendung des Instrumentariums, auch in veränderter Form, zur Durchführung von Nahmobilität-Checks ist daher unter folgender Angabe gestattet:

Das Instrumentarium und die Methodik des Nahmobilitäts-Checks zur Erarbeitung von kommunalen Nahmobilitätsplänen wurden 2017 im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung zur Unterstützung der hessischen Kommunen und Landkreise durch die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) und mit Unterstützung durch BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen entwickelt. Grundlage dafür waren die Pilotprojekte der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) in den Kommunen Hattersheim, Rödermark, Hanau, Offenbach am Main und Limburg, die durch die Büros Planersocietät, Dortmund; LK ARGUS, Kassel; Mobilitätslösungen, Darmstadt und PGV Alrutz GbR/plan&rat, Braunschweig bearbeitet wurden.

Eine eigenständige Vermarktung der Methodik des Nahmobilitäts-Checks und der Nahmobilitätspläne durch Dritte ist nicht gestattet

Bildnachweis

Titelseite, pixabay.com/de/users/Free-Photos-242387
S. 3, Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL)

Gestaltung

www.standardrad.com

Druck

www.a-m-service.de

Stand

März 2018

Hinweis des Herausgebers:

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Hessischen Landesregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Sonstige Hinweise: Aufgrund der besseren Lesbarkeit wird in diesem Handbuch nur die männliche Form verwendet. Die weibliche Form ist selbstverständlich immer mit eingeschlossen.

NAHMOBILITÄT

Integriertes Verkehrs- und
Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain

HESSEN

WIR BEWEGEN ZUKUNFT. www.mobileshessen2020.de