R+T Verkehrsplanung

Teilräumliches Mobilitätskonzept

Reichelsheim

Teilräumliches Mobilitätskonzept

Reichelsheim

08. April 2024

Auftraggeber

Gemeinde Reichelsheim
Bauamt
Ansprechpartner:
Monika Hänsel
Bismarckstraße 43
64385 Reichelsheim
Telefon: 06164/ 508-25
m.haensel@reichelsheim.de
https://www.reichelsheim.de

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151/ 2712 0
Telefax: 06151/ 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:
Dominik Könighaus
Jenny Büttner
Alexander Vogel

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1 Einführung 1
1.1 Anlass 1
1.2 Ablauf und Beteiligungsprozess 2

2 Strukturelle Rahmenbedingungen 4

3 Bestandsanalyse Fußverkehr 6
3.1 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung 6
3.2 Allgemeine Ansprüche und Standards im Fußverkehr 7
3.3 Fußverkehrsangebot 8
3.3.1 Seitenräume 9
3.3.2 Querungsstellen 11
3.3.3 Hohe Aufenthaltsqualität im historischen Ortskern 12
3.3.4 Barrierefreiheit 13
3.4 Kurzfazit 14

4 Bestandsanalyse Radverkehr 15
4.1 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung 15
4.2 Allgemeine Ansprüche und Standards im Radverkehr 16
4.3 Radverkehrsangebot 18
4.4 Kurzfazit 20

5 Bestandsanalyse Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 21
5.1 Ergebnisse des Mobilitätsforums und der Bürgerbeteiligung 21
5.2 Allgemeine Anforderungen und Standards im ÖPNV 22
5.3 Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) 22
5.3.1 Bedienungshäufigkeit und Erschließungsqualität 22
5.3.2 Reisezeiten Bus 24
5.3.3 Barrierefreiheit und Haltestellenausstattung 25
5.3.4 Bewertung der genannten Mängel im Nahverkehrsplan 26

5.4 Kurzfazit 27

6 Bestandsanalyse fließender Kfz-Verkehr 28

6.1 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung 28

6.2 Allgemeine Ansprüche und Standards im fließenden Kfz-Verkehr 29

6.3 Straßennetz 29

6.3.1 Verkehrsanbindung 29

6.3.2 Geschwindigkeitsregelungen 30

6.3.3 Kfz-Verkehrsmengen 31

6.3.4 Qualitäten des Verkehrsablaufs im Straßennetz 32

6.4 Kurzfazit 33

7 Bestandsanalyse ruhender Kfz-Verkehr 34

7.1 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung 34

7.2 Allgemeine Ansprüche und Standards im ruhendem Kfz-Verkehr 35

7.3 Parkraumangebot 35

7.4 Parkraumnachfrage 38

7.4.1 Gesamtes Untersuchungsgebiet 39

7.4.2 Teilbereiche im Untersuchungsgebiet 42

7.5 Kurzfazit 61

8 Bestandsanalyse Mobilitätsverbund 62

8.1 Allgemeine Ansprüche und Standards im Mobilitätsverbund 62

8.2 Angebot im Mobilitätsverbund 62

8.2.1 Bike & Ride (B+R) 63

8.2.2 E-Mobilität 63

8.2.3 Park & Ride (P+R) 63

8.3 Kurzfazit 64

9 Querschnittthemen 65

9.1 Straßenraumgestaltung Bismarckstraße 65

9.2 Gestaltung Darmstädter Straße/ Heidelberger Straße 68
9.3 Gestaltung Reichenbergplatz 69

10 Zusammenfassung Bestandsanalyse 72

11 Leitbild – Abgleich mit ISEK 74

12 Planungsziele 74

13 Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie 77
13.1 Methodisches Vorgehen 77
13.2 Verkehrsmittelbezogene Handlungsfelder 78
13.2.1 Fußverkehr 78
13.2.2 Radverkehr 88
13.2.3 ÖPNV 95
13.2.4 Kfz-Verkehr 100
13.3 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen 105
13.4 Umsetzungskonzept 111
13.4.1 Fußverkehr 113
13.4.2 Radverkehr 115
13.4.3 ÖPNV 116
13.4.4 Kfz-Verkehr 117
13.4.5 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen 119

14 Kommunikationsstrategie 119

15 Fazit 121

Verzeichnisse 123

1 Einführung

1.1 Anlass

Die Gemeinde Reichelsheim wurde Ende 2019 in das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ aufgenommen. Zusammen mit der Bürgerschaft wurde ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet, das im Juni 2021 von der Gemeindevertretung beschlossen wurde. Ein wichtiger Bestandteil des ISEKs ist die Schaffung konzeptioneller Grundlagen für die Stadterneuerung und Belebung des Fördergebietes.

Nun bedürfen die einzelnen aufgestellten Maßnahmen einer planerischen und konzeptionellen Vorbereitung. Dafür wurden parallel das Konzept zum Gestaltungsleitbild, das Konzept zum Stadtgrün und das vorliegende Teilräumliche Mobilitätskonzept inkl. eines Parkraumkonzepts sowie eines Konzepts für barrierefreie Wegeverbindungen erstellt.

Das Teilräumliche Mobilitätskonzept soll für das gesamte Fördergebiet „Aktiver Kernbereich“ erstellt werden. Das Untersuchungsgebiet ist in **Abbildung 1** dargestellt.

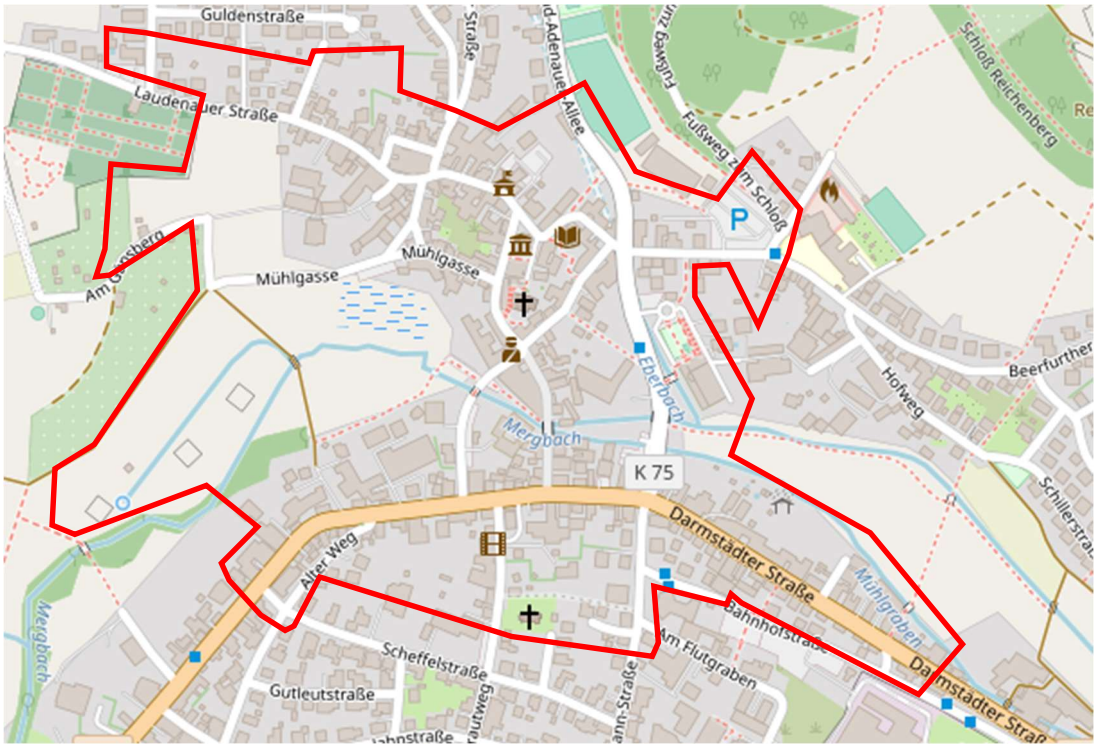

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

Im Ergebnis geht es nun darum, Reichelsheim verkehrlich so zu entwickeln, dass die Gemeinde den Herausforderungen der nächsten 10 bis 15 Jahre gewachsen ist und eine positive Ortsentwicklung gefördert wird.

1.2 Ablauf und Beteiligungsprozess

Als Grundlage für das Teilräumliche Mobilitätskonzept musste zunächst genaue Kenntnis über die bestehenden Verkehrsmengen und Verkehrsströme sowie die vorhandene Infrastruktur gewonnen werden. Dazu wurden umfangreiche Erhebungen und eine Analyse der bestehenden Verkehrsnetze durchgeführt.[1]

Die Stärken und Schwächen des heutigen Verkehrssystems wurden für alle Verkehrsarten analysiert und bewertet. Zusätzlich dazu wurden in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung verschiedene Querschnittthemen, welche schwerpunktmäßig Defizite aufweisen, vertieft untersucht. Dazu zählen die Straßenraumgestaltung der Bismarckstraße, die Straßenraumgestaltung der Darmstädter Straße sowie der Heidelberger Straße und die Gestaltung des Reichenbergplatzes. Ausgehend von einem übergeordneten Leitbild im ISEK wurden verschiedene Planungsziele entwickelt, welche wiederum Grundlage für die weitere Erarbeitung von Maßnahmen waren. Auf Basis der Voruntersuchungen wurden schließlich Teilkonzepte für die verschiedenen Verkehrsmittel sowie Einzelprojekte erstellt, die zu einem Teilräumlichen Maßnahmenkonzept zusammengeführt wurden.

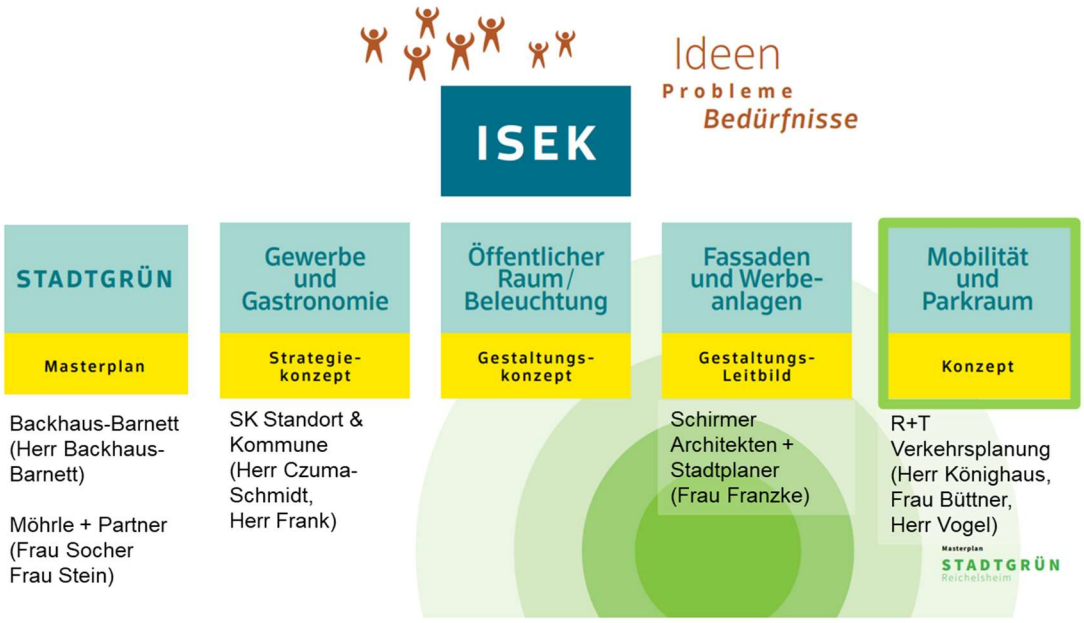

Abbildung 2: Einordnung des Teilräumlichen Mobilitätskonzeptes ins ISEK

Der Prozess erforderte eine intensive Zusammenarbeit zwischen der Fachverwaltung und dem bearbeitenden Fachbüro (R+T Verkehrsplanung GmbH)

[1] Ausgangslage für die Bestandsanalysen (**Kapitel 3** bis **Kapitel 10**) waren daher die Gegebenheiten, die im Frühjahr/Sommer 2023 vorgefunden wurden.

einerseits und andererseits die Berücksichtigung anderer Fachplanungen, wie z. B. dem Masterplan Stadtgrün, siehe **Abbildung 2**, sowie die Beteiligung der Gemeindepolitik und der Öffentlichkeit.

Es wurde eine interne Arbeitsgruppe eingerichtet, die aus Vertretern der Verwaltung sowie aus dem Bearbeiterteam des Fachbüros (R+T Verkehrsplanung GmbH) bestand. In dieser Arbeitsgruppe wurden während des gesamten Planungsprozesses Arbeitsschritte, Termine und Ergebnisse diskutiert und abgestimmt.

Zur direkten Bürgerbeteiligung fand während des Prozesses ein Bürgerworkshop in Reichelsheim statt. Der Workshop wurde in Form eines Planungscafés durchgeführt, bei dem die Bürger an Tischrunden im Wechsel zu unterschiedlichen Teilbereichen des Untersuchungsgebiet mit jeweils einem Experten diskutieren konnten. Ziel dieser Veranstaltungen war es, Meinungsbilder der Bürger von Reichelsheim zu erhalten, Problempunkte herauszuarbeiten sowie Ziele und Maßnahmen zu diskutieren.

Die Teilbereiche unterteilten sich, wie in **Abbildung 3** dargestellt, in:

- **Tisch 1** (südlicher Bereich):
  Gebiet um die Heidelberger Straße/ Darmstädter Straße
- **Tisch 2** (westlicher Bereich):
  Gebiet um die Bismarckstraße/ Laudenauer Straße
- **Tisch 3** (östlicher Bereich):
  Gebiet östlich der Konrad-Adenauer-Allee mit Reichenberghalle, Schule und Reichenbergplatz

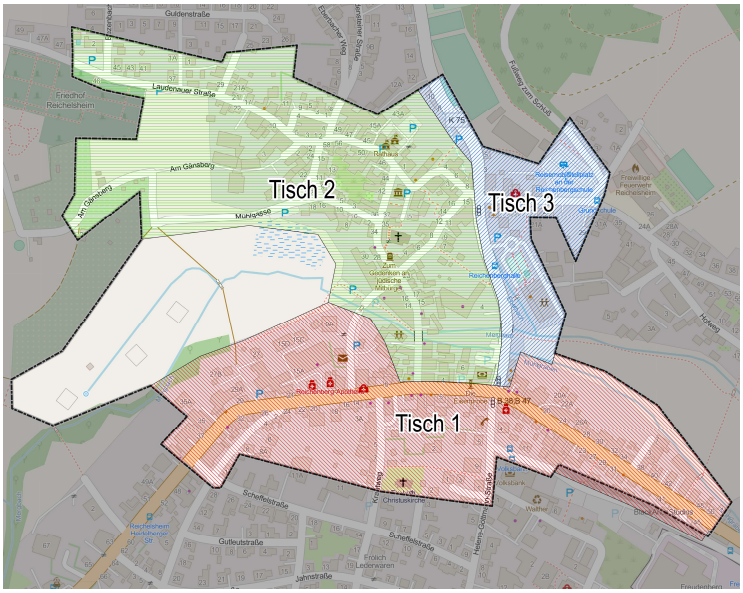

Abbildung 3: Unterteilung Teilbereiche für das Planungscafé
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

2 Strukturelle Rahmenbedingungen

Reichelsheim ist Teil des Odenwaldkreises und liegt ca. 25 km südöstlich von Darmstadt verkehrsgünstig an der B38/B47. Mit dreizehn Ortsteilen, wovon Reichelsheim der Kernort ist, ist Reichelsheim die hessische Gemeinde mit der zweitgrößten Zahl an Ortsteilen, siehe **Abbildung 4**. Angrenzende Gemeinden sind Fränkisch-Crumbach, Brensbach, Brombachtal, Michelstadt, Mossautal, Fürth (Odw.) und Lindenfels. Dabei bilden Michelstadt und Erbach als zwei Mittelzentren ein „Doppelzentrum“. Das zu Reichelsheim nächstgelegene Oberzentrum ist Darmstadt.

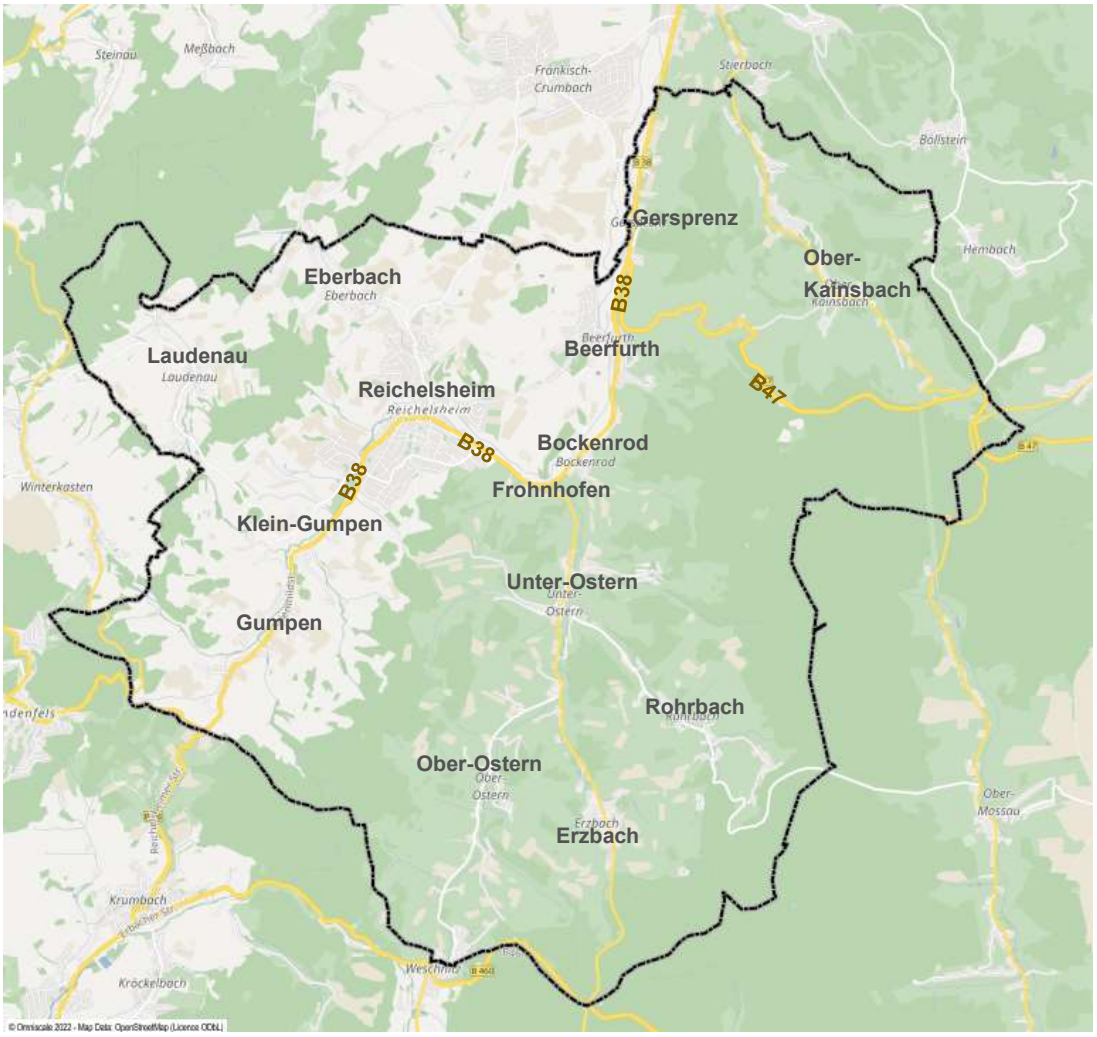

Abbildung 4: Reichelsheim mit seinen Ortsteilen
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

In Reichelsheim leben aktuell rund 8.800 Einwohner (Stand 31.12.2022), was einer Bevölkerungsdichte von 150 Einwohner je km² entspricht[2] (zum Vergleich Hessen: 303 Einwohner je km²[3]). Zu den häufigsten Arbeitsorten in näherer Umgebung gehören Darmstadt, Brensbach, Erbach und Fränkisch-Crumbach. Einpendler nach Reichelsheim kommen vorrangig aus Fürth, Fränkisch-Crumbach, Brensbach und Erbach.[4] In Reichelsheim leben etwa 3.400 Beschäftigte, wovon ca. 2.400 Personen zum Arbeiten in einen anderen Ort pendeln. Umgekehrt pendeln ca. 1200 Beschäftigte nach Reichelsheim ein, womit der Ort in Summe einen negativen Pendlersaldo aufweist.[5]

Reichelsheim verfügt über eine weiterführende Schule mit gymnasialen Oberstufen und eine Grundschule. Dementsprechend zieht Reichelsheim Schuleinpendler in erheblichem Maße an, die auf Fahrten im straßengebundenen ÖPNV angewiesen sind.

Das Reichelsheimer Zentrum ist Mittelpunkt des geschäftlichen und kulturellen Lebens für die gesamte Gemeinde. Der nördliche Abschnitt des Zentrums rund um Bismarckstraße und Rathausplatz ist durch historische Gebäude mit Fachwerk und Schindeln sowie durch kleine rückwärtige Hofanlagen, schmale Straßenzüge und Gassen geprägt. Der südliche Abschnitt des Zentrums rund um die Heidelberger Straße sowie die Darmstädter Straße, beides Abschnitte von Bundesstraßen, weist einen breiteren Straßenraum mit Durchgangsverkehr auf und ist Standort verschiedener Angebote aus den Bereichen Gewerbe, Versorgung und Gastronomie. Daneben stellt die Mergbachaue einen bedeutenden freiräumlichen Bestandteil des Zentrums dar. Der namensgebende Mergbach und die daran angrenzenden Grünflächen umrahmen das Reichelsheimer Zentrum im Osten und im Westen.

Die Gemeindestruktur ist durch den kompakten Ortskern mit der Bismarckstraße sowie den ländlichen, außenliegenden Ortsteilen sehr heterogen geprägt.

Der Fokus des vorliegenden Konzepts liegt auf den in **Abbildung 1** dargestellten Kernbereichs.

---

[2] Quelle: https://www.reichelsheim.de/leben-in-reichelsheim/bauen-wohnen/reichelsheim-in-zahlen/, zuletzt aufgerufen am 28.09.2023

[3] Quelle: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/258107/umfrage/bevoelkerungsdichte-in-hessen/, zuletzt aufgerufen am 09.10.2023

[4] Quelle: https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html; zuletzt aufgerufen am 09.10.2023

[5] Quelle: https://cdn.www.spiegel.de/producing/wirtschaft/2018/pendler/v1/pendler.html, zuletzt aufgerufen am 19.01.2024

3 Bestandsanalyse Fußverkehr

In einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung sollte der Fußverkehr zusammen mit dem Radverkehr eine dem Kfz-Verkehr gleichberechtigte Stellung einnehmen. Die Förderung und Rückgewinnung von öffentlichen Räumen durch Schaffung direkter und barrierefreier Wege ist ein wichtiger Baustein der heutigen Stadt- und Verkehrsplanung.

Dabei spielt Barrierefreiheit für Menschen mit Handicap besonders im Fußverkehr eine große Rolle. Die Beseitigung von Barrieren bewirkt für mobilitätseingeschränkte Personen die Möglichkeit zur selbstbestimmten Mobilität. Daher umfasst der Fußverkehr neben den eigentlichen Wegen zu Fuß auch den Einsatz von Hilfsmitteln wie Geh- und Blindenstöcken, Rollatoren, Rollstühlen, Kinderwagen sowie den Gepäcktransport. Außerdem wird die Verwendung bestimmter Sportgeräte für die Mobilität in der Regel dem Fußverkehr zugewiesen. Hierzu zählen z. B. Skateboards oder Inline-Skates. Jeder Verkehrsteilnehmer ist auf Teilstrecken Fußgänger, so dass Maßnahmen für den Fußverkehr den Nutzern aller Verkehrsmittel zu Gute kommen. Fast jede Wegekette beginnt und endet zu Fuß – der Weg zum Parkplatz, zur Haltestelle oder zum Supermarkt.

Besondere Vorteile des Fußverkehrs sind, dass für die Wege zu Fuß keine Kosten entstehen, dass das Zufußgehen die Gesundheit fördert und zudem die Gemeinde belebt. Das Zufußgehen ist die natürlichste Art des Menschen, sich fortzubewegen.

Die kompakte Struktur des historischen Ortskerns von Reichelsheim führt zu kurzen Wegen zwischen den dort verorteten Wohngebieten und wichtigen Zielen im Ortskern, was den nicht-motorisierten Individualverkehr begünstigt. Es bestehen weitere Potenziale im Fußverkehr, die mit einer gezielten Fußverkehrsförderung bzw. einer Optimierung der Fußwegeverbindungen aktiviert werden sollten.

3.1 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Die Rückmeldungen der Bürgerbeteiligung lassen darauf schließen, dass viele Bedürfnisse des Fußverkehrs in Reichelsheim bereits berücksichtigt werden. Dennoch liegen an manchen Stellen Defizite vor. Dabei ist den Bürgern insbesondere eine Beseitigung der Schwachstellen für den Fußverkehr in der Konrad-Adenauer-Allee bzw. um die Reichenberghalle wie z. B. mangelnde Barrierefreiheit, fehlende Querungsstellen sowie eine fehlende Aufenthaltsqualität wichtig.

In **Tabelle 1** sind die genannten Mängel nach den jeweiligen Bereichen bzw. Tischen getrennt dargestellt.

Mangel (Bürgerbeteiligung)	Lage
Tischübergreifend (allgemein)	
Fehlende Aufenthaltsqualität	Bahnhofstraße, Konrad-Adenauer-Allee, Rathausplatz
Fehlende Absenkung der Bordsteine	allgemein
Tisch 1	
Fehlende Sitzmöglichkeiten für den fußläufigen Weg zu Einzelhandel	Bahnhofstraße
Tisch 2	
Wenig Raum für Fußverkehr zwischen Parken und zu schnell fahrendem Radverkehr	Laudenauer Straße (südlich Friedhof)
Fußweg nicht benutzbar, kaputte Treppe	Fußweg zwischen Rathausplatz und Reichenberger Straße
Tisch 3	
Fehlende Querungshilfe bei der Haltestelle Reichenberghalle	Konrad-Adenauer-Allee
Fehlende öffentliche Toiletten	Reichenberghalle

Tabelle 1: Genannte Mängel zum Fußverkehr im Bürgerworkshop

3.2 Allgemeine Ansprüche und Standards im Fußverkehr

Nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA[6]) ist die Breite von Gehwegen entsprechend der Bebauung und der Verkehrsstärken zu bemessen:

- Wohn- und Mischgebieten: 2,10 bis 2,50 m
- Mischnutzung mit hoher Bebauungsdichte und hohen Verkehrsstärken: mehr als 3,00 m

Die Einsatzbereiche für Querungsanlagen sind von den Umfeldbedingungen sowie den Nutzungen abhängig. **Abbildung 5** zeigt die maßgeblichen Verkehrsstärken (Kfz- und Fußverkehr) und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, die den Einsatz unterschiedlicher Querungshilfen erfordern.

6 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002.

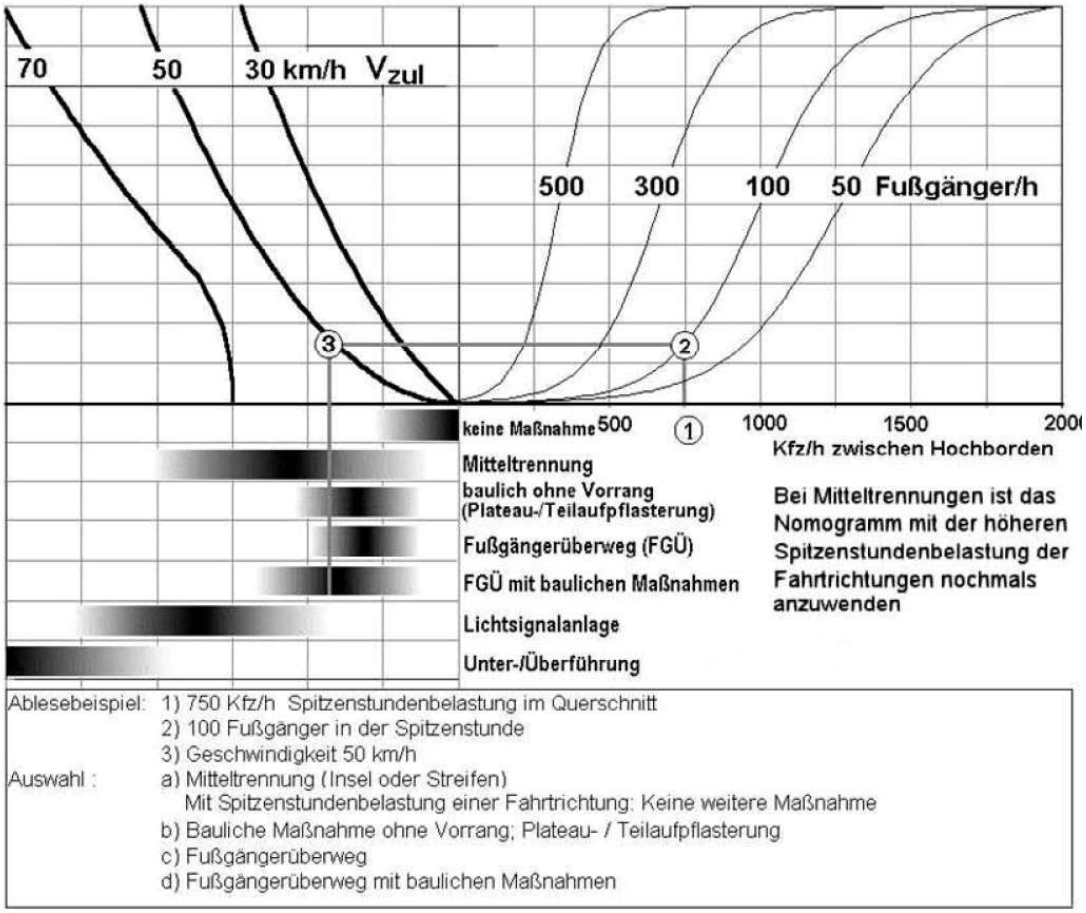

Abbildung 5: Einsatzbereich von Querungsanlagen auf 2-streifigen Innerortsstraßen (< 8,50m Fahrbahnbreite)[7]

Barrierefreiheit sollte bei allen Verkehrsmitteln gewährleitet sein. Im Fußverkehr sind Einengungen z. B. durch Schildermasten, Gebäudevorsprünge und weiteres zu vermeiden. Darüber hinaus sind Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen, Einmündungen und Kreuzungen herzustellen. Querungshilfen sollten ebenerdig angelegt werden. Im besten Falle ist ein visuelles, taktiles und akustisches Leitsystem im Hauptfußwegenetz der Gemeinde vorzufinden.

3.3 Fußverkehrsangebot

Das Hauptfußwegenetz im historischen Ortskern wird unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele gebildet und ist in **Plan 1.1** in den Anlagen dargestellt. Insgesamt verfügt Reichelsheim über ein sehr engmaschiges Fußwegenetz im Zentrum, mit welchem die unterschiedlichen Ziele wie z.

[7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswegen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002.

B. Alten-/ Pflegeheime, Arztpraxen/ Apotheken, Schulen, KiTa und Freizeiteinrichtungen erreicht werden können.

Der Kernbereich soll im Fußverkehr möglichst umwegfrei aus den angrenzenden Gebieten erreicht werden. Grenze für eine hohe Akzeptanz von Fußwegen sind üblicherweise ca.1,5 km, d. h. eine Wegedauer von rund 20 Minuten. Wird dieser Radius um die Mitte des Ortskerns (Bismarckstraße) gelegt, ergibt sich ein Einzugsgebiet, welches das gesamte Untersuchungsgebiet, den Kernort Reichelsheim sowie Frohnhofen einschließt.

Plan 1.2 zeigt die im Ortskern von Reichelsheim vorhandene Infrastruktur für den Fußverkehr. Im Bereich der übergeordneten Straßenachsen (z. B. Heidelberger Straße, Darmstädter Straße, Konrad-Adenauer-Allee) wird der Fußverkehr auf straßenbegleitenden Gehwegen geführt. In der verkehrsberuhigten Bismarckstraße und der angrenzenden Tempo 30-Zone wird der Fußverkehr vorrangig im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr und ohne separate Fußverkehrsanlage geführt. Dazu besteht eine Vielzahl an separaten Wegen, die abseits von Kfz-Verkehr verlaufen. Das Netz wird zudem von Treppen ergänzt, die oftmals eine Abkürzung darstellen, jedoch nicht barrierefrei sind.

Nachfolgend werden die Stärken sowie Schwächen des bestehenden Fußverkehrsnetzes anhand von Beispielbildern aufgezeigt. Die Verortung von einzelnen Schwachstellen im Fußverkehrsnetz sind in **Plan 1.3** dargestellt.

3.3.1 Seitenräume

Die Seitenräume der Straßen – und damit in den meisten Fällen die Aufenthalts- und Bewegungsräume des Fußverkehrs – werden in vielen Fällen von anderen Nutzungen in Anspruch genommen und sind somit besonders für mobilitätseingeschränkte Menschen nur schwer nutzbar.

In Reichelsheim treten vor allem folgende – zulässige oder unzulässige – Nutzungen der Seitenräume auf:

- Parkende Kfz,
- vorspringende Gebäudeteile (z. B. Freitreppen in der Darmstädter Str.),
- Laternenmasten, Signalmasten, Pfosten für die Beschilderung,
- Warteflächen von ÖPNV-Haltestellen.

In vielen Bereichen mit separaten Gehwegen sind im Ortskern die Gehwege grundsätzlich zu schmal (<1,50 m). Besonders kritisch hinsichtlich der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr wird eine Gehwegbreite von unter 1,50 m an stark befahrenden Straßen, wie beispielsweise der Darmstädter Straße und Heidelberger Straße eingestuft. Der Gehweg in der Darmstädter Straße und Heidelberger Straße weist zwar mehrheitlich eine Breite von >1,50 m auf, wird an vielen Stellen jedoch durch markierte Parkstände und außerhalb der

Markierung parkende Kfz, Gebäudevorsprünge und Beleuchtungsmasten weiter eingeschränkt, wodurch oftmals auch punktuell Engstellen vorliegen, siehe **Abbildung 6**. Die Nutzung dieser Wege ist für mobilitätseingeschränkte Personen (mit oder ohne Hilfsmittel) daher nicht oder nur eingeschränkt möglich.

Abbildung 6: Eingeschränkte Gehwegbreiten in der Heidelberger Straße und Darmstädter Straße (Beispiele)

In anderen Straßen des Kerngebiets sind die Gehwege von Grund auf sehr schmal oder nur als sog. Schrammborde ausgebildet, siehe **Abbildung 7**.

Abbildung 7: Schmale und teils fehlende Gehwege im Reichelsheimer Ortskern
links: Alter Weg
Mitte: Rodensteiner Straße
rechts: Beerfurther Straße

Vorrangig in der Tempo 30-Zone des Ortskerns besteht an vielen Stellen kein separater Gehweg für den Fußverkehr. Aufgrund der Zonenregelung und untergeordneten Kfz-Verkehrsmengen ist dies zunächst als unkritisch einzustufen. Allerdings sollten dem Fußverkehr auch in solchen Bereichen eine verkehrssichere und durchgängige Führung angeboten werden. Bei eingeschränkten Sichtverhältnissen, wie beispielsweise aufgrund des Kurvenverlaufs in Verbindung mit parkenden Kfz in der Beerfurther Straße, ist eine Einschränkung des Parkens und somit das Freihalten bestimmter Sichtfelder abzuwägen.

Ein Abschnitt am Gänsberg ist im Bestand für den Fußverkehr gesperrt. Hier sollte perspektivisch über die geplante Schaffung von Wohnraum die Zuwegung sichergestellt werden.

Zukünftig sollte es Ziel sein, die (Seiten-)Räume für den Fußverkehr sicher und komfortabel nutzbar zu gestalten. Ggfls. sollte in besonders kritischen Straßen, wie beispielsweise der Darmstädter Straße, in Abhängigkeit der Fußgängerfrequenz über eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs nachgedacht werden.

3.3.2 Querungsstellen

Das Hauptfußwegenetz im Ortskern kreuzt die Darmstädter Straße, Heidelberger Straße und Konrad-Adenauer-Allee, welche für den Kfz-Verkehr zentrale Achsen darstellen. Dementsprechend sind in dessen Verlauf sichere Querungsstellen für den Fußverkehr notwendig. Positiv ist, dass auf den meisten wichtigen Fußwegeachsen dem Fußverkehr Fußgängersignalanlagen (FSA) zur Querung der Darmstädter Straße, Heidelberger Straße und Konrad-Adenauer-Allee zur Verfügung gestellt werden, siehe **Abbildung 8** und **Plan 1.2**. Allerdings verfügen die vorhandenen Querungshilfen nur teilweise über vollständigen barrierefreien Ausbau und sollten weiter optimiert bzw. ergänzt werden. So sind zwar fast überall barrierefreie Bordsteinabsenkungen berücksichtigt, allerdings fehlen beispielsweise an der Darmstädter Straße taktile, visuelle und akustische Blindenleitsysteme. Durch das Fehlen von taktilen Leitsystemen sowie akustischen Leitsignalen wird das ungehinderte Queren insbesondere für seheingeschränkte Personen erschwert. Im Gegensatz dazu ist an der Querungsstelle Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Allee ein barrierefreier Ausbau vorhanden, siehe **Abbildung 8** rechts.

Abbildung 8: Signalisierte Querungsstellen in Reichelsheim
links: Knotenpunkt Darmstädter Str./Heidelberger Str./Konrad-Adenauer-Allee/Bahnhofstr.
rechts: Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Allee/Beerfurther Str.

Auf **Plan 1.4** sind die zugehörigen bestehenden Rad- und Fußverkehrsmengen an diesen Kreuzungsbereichen dargestellt. Die vergleichsweise größte Fußverkehrsmenge wurde zur nachmittäglichen Spitzenstunde am Knotenpunkt Darmstädter Straße/ Konrad-Adenauer-Allee festgestellt. Hier querten 65 Fußgänger/h über den Knotenpunktarm. Da es sich demnach um eine übergeordnete Querungsstelle für den Fußverkehr handelt, sollte am Knotenpunkt ein vollständig barrierefreier Ausbau umgesetzt werden.

Zusätzlich zu den bisher bestehenden Schutzeinrichtungen für den Fußverkehr sollten weitere ergänzt werden. So wird empfohlen, an wichtigen Querungsstellen, wie z. B. an der Haltestelle Reichenberghalle eine gesicherte Querungsstelle beispielsweise in Form einer Verkehrsinsel herzustellen.

Problematisch beim Queren sind auch die zum Teil längeren Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen. Die bestehenden Fußgängerschutzanlagen über die Heidelberger Straße, Darmstädter Straße und Konrad-Adenauer-Allee sollten daher hinsichtlich der Wartezeiten und der Grünzeiten für den Fußverkehr geprüft und wenn möglich optimiert werden.

Am Knotenpunkt bei der Volksbank (Bahnhofstraße/ Bahnhofstraße) fällt auf, dass der Knotenpunktbereich sehr groß bemessen ist, was die Querung des Knotenpunktes für den Fußverkehr erschwert, siehe **Abbildung 9**. Eine mögliche Optimierung der überdimensionierten Knotenpunkte wäre die bauliche Anpassung der Ausrundungsradien und somit breitere Seitenbereiche für den Fußverkehr oder die Verkleinerung der Ausrundung über markierte Bereiche.

Abbildung 9: Großräumiger Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Bahnhofsstraße

3.3.3 Hohe Aufenthaltsqualität im historischen Ortskern

Der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum kommt für den Fußverkehr eine besondere Bedeutung zu. Faktoren, welche die Aufenthaltsqualität maßgeblich beeinflussen sind das ästhetische Empfinden, externe Einflüsse (z. B. Lärm- und Luftbelastung) und die Erlebbarkeit des Raumes. Dabei spielen vor allem Sitz- und Spielgelegenheiten eine große Rolle.

Der atmosphärische und attraktive historische Ortskern von Reichelsheim weist insgesamt eine Gestaltung mit großer Aufenthaltsqualität auf. Im

Mittelpunkt steht hier die Bismarckstraße mit Verknüpfungen ins Grüne und kleinen Sitznischen zum Verweilen, wie z. B. am Lesebaum, siehe **Abbildung 10**.

Abbildung 10: Aufenthaltsflächen in Reichelsheim (Beispiele)
links: Lesebaum an der Bismarckstraße
Mitte: Sitzmöglichkeit in der Bismarckstraße
rechts: Sitzgruppe an der Gersprenz

Im Gegensatz dazu mindert der Kfz-Verkehr und das ungeordnete Parken im Seitenraum die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich. Dies wird in **Kapitel 9.1** vertieft erläutert.

Neben der Bismarckstraße ist das Mergbachufer ein Bereich mit hoher Aufenthaltsqualität, welcher eine Möglichkeit zur Erholung bietet. Dies gilt es weiter zu stärken.

3.3.4 Barrierefreiheit

Das Hauptfußwegenetz weist an signifikanten Stellen, wie z. B. von der Haltestelle Reichenberghalle zu einem separaten Fußweg in Richtung Reichenberger Straße, Treppen auf, die für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen unüberwindbare Hindernisse darstellen, siehe **Abbildung 11**. Für ein durchgängig begehbares Fußwegenetz sollten dazu Alternativen wie Rampen oder Aufzüge bereitgestellt werden. Über die Gersprenz zum Parkplatz „Eisen-Treusch“ wurde dies bereits mit einer alternativen Zuwegung berücksichtigt.

Außerdem sollte die Begehbarkeit der Fußwege uneingeschränkt gewährleistet sein. Schotter- und Kieswege, die eine Begehbarkeit erschweren, sollten diesbezüglich überprüft werden, sofern sie zum Hauptfußwegenetz gehören.

Da viele Bordsteine oftmals ein schwer überwindbares Hindernis darstellen, sollten bisher nicht abgesenkte Querungsstellen des Hauptfußwegenetzes abgesenkt oder als kurzfristige Lösung dort Behelfsschrägen vorgesehen werden.

Abbildung 11: Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Personen
links: Treppe zur Bismarckstraße
rechts: Schotterweg zwischen Reichenberger Str. und Konrad-Adenauer-Allee

3.4 Kurzfazit

Der Fußverkehr im Ortskern von Reichelsheim weist zusammenfassend die folgenden Stärken (grün) und Schwächen (rot) auf:

- ↑ viele Wege abseits von Kfz-Verkehr, mit großer Aufenthaltsqualität (z. B. Leseecke, verwinkelte Gässchen, Wege entlang der Gersprenz)
- ↑ weitreichende Tempo 30-Zonen im Kernbereich
- ↓ wenig fließender Kfz-Verkehr in den Nebenstraßen
  vs. Dominanz Kfz-Verkehr durch parkende und fahrende Pkw
  → dadurch oftmals eingeschränkte Seitenbereiche
- ↓ geringe Aufenthaltsqualität entlang der Hauptverkehrsstraßen
- ↓ die Hauptverkehrsstraßen stellen große Barrieren für den Fußverkehr dar
- ↓ bisher keine komplette Barrierefreiheit an Querungsbereichen für den Fußverkehr
- ↓ Unklare Straßenraumzuordnung im Bereich des Rathauses
- ↓ stellenweise fehlende Barrierefreiheit im Hauptfußwegenetz

4 Bestandsanalyse Radverkehr

In einem Entfernungsbereich bis etwa 5 km stellt das Fahrrad das ideale innerörtliche Verkehrsmittel dar und eignet sich für alle Wegezwecke gleichermaßen – Alltagsverkehr und Freizeitverkehr. Durch die topografischen Verhältnisse wird der Radverkehr in und um Reichelsheim allerdings in gewissem Maß eingeschränkt. Andererseits tritt die Bedeutung der Topografie durch weiter steigende Anteile der elektro-unterstützten Fahrräder immer weiter in den Hintergrund.

Auf Grundlage der für den Radverkehr bedeutenden Ziele (Schulen, Freizeitziele, Einkaufsmöglichkeiten, etc.) wurde im Rahmen der Projektbearbeitung ein Routennetz entwickelt, welches die Basis für die weitere Bestandsanalyse darstellt (siehe **Plan 2.1**). Dabei ist es unerheblich, ob die Strecke als Bestandteil der Routenvernetzung mit Radverkehrsanlagen ausgestattet ist oder über verkehrsarme Straßen führt. Zusätzlich zum Radroutennetz ist im **Plan 2.1** das bereits geplante Routennetz aus den Radverkehrskonzept für den Odenwaldkreis gekennzeichnet.

4.1 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Während der Bürgerbeteiligung zeigte sich, dass die vorhandene Nachfrage nach Radinfrastruktur über die Parallelachse zur Darmstädter Straße die bevorzugte Route ist. Auf der Nord-Süd-Achse im Bereich der Reichenberghalle fehlt den Bürgern die Zuwegung über eine Querungshilfe auf der Konrad-Adenauer-Allee im Bestand.

In **Tabelle 2** sind die genannten Mängel dargestellt.

Mangel (Bürgerbeteiligung)	**Lage**
Tisch 1	
-	-
Tisch 2	
Gefahren durch zu schnell (bergab) fahrenden Radverkehr	Laudenauer Straße (vom Friedhof kommend)
Tisch 3	
Fehlende Querungshilfe für Radverkehr von/ zur Reichenberghalle	Konrad-Adenauer-Allee

Tabelle 2: Genannte Mängel zum Radverkehr im Bürgerworkshop

4.2 Allgemeine Ansprüche und Standards im Radverkehr

Für die Bewertung von Radverkehrsanlagen sind folgende Aspekte von zentraler Bedeutung:

- **Sicherheit** (insbesondere bedingt durch Sichtbeziehungen und Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer),
- **Kontinuität** des Angebots (Vermeidung von häufig wechselnden Führungsformen, möglichst geradlinige und zügige Trassierung),
- **Durchgängigkeit** des Angebotes (fortlaufende Radverkehrsinfrastruktur ohne Lücken auf den zentralen Achsen)
- **Qualität** des Angebots (angemessene Breiten und Beschaffenheit)

Zu den erforderlichen Breiten von Radverkehrsanlagen machen das Regelwerk (ERA[8]) und die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO[9]) zum Teil unterschiedliche Angaben (siehe **Abbildung 12**). Grundsätzlich hat das Regelwerk den Fokus auf ein qualitätsvolles, attraktives Angebot, die VwV-StVO zielt eher auf Maße ab, die erfüllt sein müssen, damit eine bestimmte Angebotsform ausgewiesen werden darf.

StVO-Zeichen Nummer / Maße		Schutzstreifen	Radfahrstreifen	Radweg	Radweg (Zwei-Richtungsverkehr)		getrennter Geh- und Radweg	gemeinsamer Geh- und Radweg		Gehweg, Freigabe für den Radverkehr
		Z 340	Z 295	Z 237	Z 237 ZZ 1000-31		Z 241	Z 240		Z 239 ZZ 1022-10
					einseitig	beidseitig	*Radweg-Anteil*	innerorts	außerorts	
Bauliche Breite nach **ERA**	Regelbreite	1,50	1,85	2,00	3,00	2,50	*2,00*	≥ 2,50	2,50	≥ 2,50
	Mindestbreite	1,25	-	1,60	2,50	2,00	*1,60*	-	-	-
Lichte Breite nach **StVO**	Regelbreite	-	1,85	2,00	2,40	2,40	*2,00*	-	-	-
	Mindestbreite	-	1,50	1,50	2,00	2,00	*1,50*	2,50	2,00	-

Breiten nach ERA: befestigter Verkehrsraum, d.h. evtl. erforderliche Sicherheitsräume kommen noch hinzu
Breiten nach StVO: lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum)

Abbildung 12: Radverkehrsanlagen – Angebotsformen und erforderliche Breiten

Der Regelfall einer Radverkehrsführung ist die Führung im Mischverkehr auf der Straße. Radverkehrsanlagen (z. B. Radfahrstreifen, Schutzstreifen) auf der Fahrbahn sind nach der Verwaltungsvorschrift nur eine Ausnahme dieses

[8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010.

[9] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), Fassung vom 08.11.2021.

Grundprinzips, sollten bei Hauptverkehrsstraßen mit zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h und mehr aber geprüft werden.

Der Bau von Radverkehrsanlagen kommt im Allgemeinen nur dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.[10] Sie werden mit den Verkehrszeichen 237, 240 und 241 (siehe **Abbildung 13**) ausgeschildert und müssen damit von Radfahrenden benutzt werden (Benutzungspflicht).

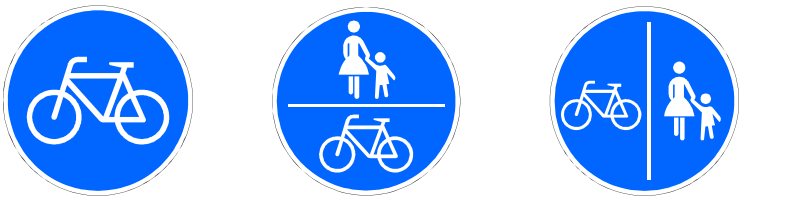

Abbildung 13: Verkehrszeichen 237, 240 und 241 gemäß StVO

Attraktive und gut ausgebaute Radverkehrsverbindungen tragen in hohem Maße zu einer Verbesserung des Fahrradklimas und zu einer Imageverbesserung des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel bei. Damit werden durch gute Radverkehrsverbindungen auch längerfristig positive Randbedingungen zur Erschließung neuer Nutzerpotentiale für das Radfahren geschaffen.

Die Radverkehrsanlagen sollten immer auch die Benutzung mit einem Anhänger, einem mehrspurigen Fahrrad und unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit der Anlagen mit einem Handbike ermöglichen. Dies gilt sowohl für die Breite der Radverkehrsanlagen als auch für den Abstand von Umlaufsperren.

In vielen Fällen muss der Entwurf von Radverkehrsanlagen mit den Rahmenbedingungen vor Ort abgestimmt werden (insbesondere mit vorhandenen Straßenbreiten). Der Bau von breiten und komfortablen Radverkehrsanlagen ist nicht immer umsetzbar. Bei der Planung müssen daher die Vor- und Nachteile von Radverkehrsanlagen abgewogen werden.

Um dem Radverkehr attraktive Verbindungen bieten zu können, stehen außerdem Maßnahmen im Vordergrund, welche die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Kfz-Fahrbeziehungen erhöhen. Die Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen wird daher im Regelfall empfohlen.

Eine ausreichende Anzahl an sicheren Fahrradabstellanlagen trägt ebenfalls zu einer Förderung des Radverkehrs bei und sorgt durch weniger illegal abstellte Fahrräder zu einer Attraktivitätssteigerung von öffentlichen Räumen. Alle Radabstellanlagen sollten das gleichzeitige Anschließen von Fahrradrahmen und Laufrad ermöglichen. Zudem sollten Abstellanlagen möglichst

[10] VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2

überdacht sein. Nur wenn gute und sichere Radabstellanlagen vorhanden sind, nutzen die Verkehrsteilnehmer auch hochwertige Fahrräder für Ihre Alltagswege, weil sie diese sicher über mehrere Stunden abschließen können. Mit hochwertigen Fahrrädern und E-Bikes lassen sich noch mehr Pkw-Fahrten ersetzen als mit Fahrrädern, die nur für kurze Strecken als Notbehelf eingesetzt werden.

4.3 Radverkehrsangebot

Das konzipierte Routennetz wurde durchgängig befahren und die wesentlichen Merkmale (Dimensionierung und Zustand der Anlagen, zugelassene Kfz-Geschwindigkeiten bei Mischverkehr, Querungsangebote, Führung an Knotenpunkten, etc.) aufgenommen und unter Sicherheits- und Komfortaspekten bewertet.

Im Ortskern wurden die vorhandenen Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum aufgenommen und bewertet.

Die erläuterten Standards aus der ERA und der StVO bilden zusammen mit dem Radroutennetz die Grundlage für die im Sommer 2022 erfolgte Bestandsaufnahme und Beurteilung des Angebotes.

In **Plan 2.2** ist das vorhandene Radverkehrsangebot mit seinen Führungsformen und den bestehenden Radabstellanlagen im Ortskern dargestellt.

Dem Radverkehr in Reichelsheim stehen die folgenden Führungsformen zur Verfügung:

- Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn in Tempo 30-Zone/ verkehrsberuhigtem Bereich
- Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit 50 km/h Höchstgeschwindigkeit
- Feld- und Waldwege

Separate Radverkehrsanlagen wie Radfahr- oder Schutzstreifen, gemeinsame bzw. getrennte Geh- und Radwege sind dagegen nicht vorhanden.

Die Untersuchung des bestehenden Radverkehrsnetzes hat Defizite in Bezug auf ein durchgängiges, verkehrssicheres Radnetz ergeben, die es zu beheben gilt. **Plan 2.3** stellt die Problempunkte und Schwachstellen dar.

Im Bestand wird dem Radverkehr in Reichelsheim an Hauptverkehrsstraßen wie z. B. der Konrad-Adenauer-Allee, der Darmstädter Straße und der Heidelberger Straße keine getrennte Radverkehrsanlage zur Verfügung gestellt. Der Radverkehr fährt dort im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr.

Die Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen im Mischverkehr mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist nicht per se

unverträglich. Dies ist abhängig von der vorliegenden Kfz-Verkehrsmenge sowie der Fahrbahnbreite und je nach Streckenabschnitt einzustufen. Eine Fahrbahnbreite von 6,00 bis 7,00 m im Mischverkehr führt Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zufolge zu kritischen Begegnungen (Überholungen) zwischen dem Kfz-Verkehr sowie Radverkehr und ist somit ausschließlich mit sehr geringen Verkehrsstärken verträglich (bis zu 5.000 Kfz/24h).[11]

Abbildung 14: Unverträgliche Führung des Radverkehrs entlang von Hauptstraßen
links: Darmstädter Straße
rechts: Konrad-Adenauer-Allee

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr an den Hauptverkehrsstraßen ist aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h, in Verbindung mit einer vorliegenden Kfz-Verkehrsmenge (5.000 Kfz/24h – 8.000 Kfz/24h) als unverträglich zu bewerten, siehe **Abbildung 14**. Hier fehlt es an separaten Radverkehrsanlagen wie z. B. Schutz- oder Radfahrstreifen sowie eine sichere Weiterführung des Radverkehrs über die anschließenden Knotenpunkte. Andernfalls sollten komfortable Alternativen wie beispielsweise über die parallel verlaufende Achsen Beerfurther Straße – Mühlgasse bestehen. Diese Route ist bereits Teil einer Radroute des Radverkehrskonzeptes Odenwaldkreis.

Zur Vereinfachung des Linksabbiegens von der Darmstädter Straße in die nördlich gelegenen Bereiche fehlen z. B. im Bereich der Bismarckstraße im südlichen Eingangsbereich Querungshilfen. Zudem besteht am Knotenpunktbereich Konrad-Adenauer-Allee/ Beerfurther Straße ausschließlich eine Fußgängersignalisierung.

Positiv einzustufen ist die Führung des Radverkehrs in einer Tempo 30-Zone im Ortskern.

Die Nutzung des Fahrrads im Alltag erfordert den schnellen und einfachen Zugriff auf das Fahrrad. Dafür sind ausreichend wettergeschützte, sichere und

[11] Quelle: Führung des Radverkehrs im Mischverkehr aus innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen; Berichte der BASt; Verkehrstechnik Heft V 257; Juni 2015

gut erreichbare Abstellplätze an der Wohnung, aber auch an den wichtigsten Zielen in Reichelsheim erforderlich.

Bisher besteht ein überschaubares Angebot an Abstellanlagen an der Sparkasse (2 Abstellplätze mit abschließbarem Rahmen – unüberdacht) sowie der Haltestelle Volksbank (3 Abstellplätze mit abschließbarem Rahmen – überdacht, 3 Felgenhalter – unüberdacht), siehe **Abbildung 15**. Positiv sind dabei die überdachten 3 Abstellplätze an der Haltestelle Volksbank einzustufen, da sie als B+R-Anlage ein intermodales Verkehrsverhalten fördern können.

Abbildung 15: Fahrradabstellplätze in Reichelsheim
links: an der Sparkasse
Mitte und rechts: an der Haltestelle Volksbank

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass insbesondere im Kernbereich und rund um die Einkaufsmöglichkeiten die Anzahl und Verteilung der Fahrradabstellanlagen noch ausbaufähig ist.

4.4 Kurzfazit

Der Radverkehr in Reichelsheim weist entsprechend der Analyse zusammenfassend die folgenden Stärken (grün) und Schwächen (rot) auf:

- ↑ ausgedehnte Tempo 30-Zonen
- ↑ Bike and Ride Station an Haltestelle Volksbank
- ↑ zweite Radverkehrsroute in Ost-West-Richtung vorgesehen (versetzte Netze)
- ↓ entlang der Hauptverkehrsstraßen besteht keine separate Radverkehrsführung bzw. Radverkehrsanlagen
- ↓ fehlende Querungshilfen im Bereich der Kreuzungen auf der Darmstädter Str./ Heidelberger Str.
- ↓ nur wenige Radabstellplätze im gesamten Untersuchungsgebiet
- ↓ fehlende Überleitung des Radverkehrs an großen Kreuzungen

5 Bestandsanalyse Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Gemeinde Reichelsheim ist regional an den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Im Rahmen des teilräumlichen Mobilitätskonzepts wurde insbesondere das Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr innerhalb der Gemeinde sowie die Anbindung an Nachbargemeinden und wichtige Pendlerziele, wie z. B. Darmstadt analysiert.

5.1 Ergebnisse des Mobilitätsforums und der Bürgerbeteiligung

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zeigen, dass das Angebot des ÖPNV noch deutliches Entwicklungspotenzial aufweist. Besonders wichtig ist dabei eine durchgängige Verbindung nach Darmstadt auch am Wochenende sowie allgemein kurze, umwegfreie Fahrtzeiten. Bei der Haltestelle Reichenberghalle wird großes Optimierungspotenzial gesehen.

In **Tabelle 3** sind die genannten Mängel dargestellt.

Mangel (Bürgerbeteiligung)	**Lage**
Allgemein (Tischübergreifend)	
Nicht ausreichendes Fahrtenangebot nach Darmstadt am Wochenende (z. B. Buslinie X69 verkehrt nur Mo-Fr)	allgemein
Fahrten mit dem Bus dauern (durch Umwegfahrten) zu lange	allgemein
Fehlender Bürgerbus, fehlende/-s Mitfahrerhaus/-bank	allgemein
Tisch 1	
Siehe allgemein	-
Tisch 2	
Fehlende Haltestelle im Bereich der Einkaufsmärkte	Darmstädter Straße
Tisch 3	
Schlechte Anfahrbarkeit der Haltestelle zwischen den Parkständen (barrierefreie Parkstände können nicht entfallen)	Haltestelle Reichenberghalle
Fehlende Radabstellplätze, auch für hochwertige Fahrräder (z. B. Fahrradboxen)	Haltestelle Reichenberghalle
Fehlende Ladesäulen für Fahrräder	Haltestelle Reichenberghalle
Unzureichender Haltestellenausbau	Haltestelle Reichenberghalle

Tabelle 3: Genannte Mängel zum ÖPNV im Bürgerworkshop

5.2 Allgemeine Anforderungen und Standards im ÖPNV

Entsprechend den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs[12] ist mit einem Haltestelleneinzugsbereich von ca. 300 bis 500 m eine fußläufige Erschließung von Haltepunkten und Haltestellen zu gewährleisten. Die zentralen Bereiche sollten gut angebunden und die Erreichbarkeit von Einzelhandels- bzw. Versorgungsschwerpunkten sowie anderen wichtigen Zielen in der Gemeinde sollte sichergestellt sein.

Außerdem ist die Anzahl der Umsteigevorgänge zur Erreichung wichtiger Ziele so gering wie möglich zu halten. Es sollte eine möglichst optimale Abstimmung innerhalb des ÖPNV hergestellt werden.

Der Zugang zum ÖPNV (Zuwege, Haltestellen, Fahrzeuge) soll gemäß §8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz bis 2022 barrierefrei gestaltet sein. Diese Zielsetzung wurde im Koalitionsvertrag bis 2026 verlängert.

Zudem sollten Haltestellen dem Standard gemäß mit Witterungsschutz, Fahrplanauskünften, ausreichend großer Wartefläche und je nach Bedeutung der Haltestelle mit dynamischen Anzeigen, Sitzgelegenheiten etc. ausgestattet sein.

5.3 Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Gemeindegebiet wird sowohl mit lokalen Buslinien als auch mit Regionalbuslinien bedient. Das ÖPNV-Netz in Reichelsheim ist in **Plan 3.1** für die lokalen Buslinien und in **Plan 3.2** für die Regionalbuslinien dargestellt. Die Buslinien verkehren größtenteils entlang der Hauptstraßen des Ortskerns und bedienen eine gemeinsame Stammstrecke zwischen den Haltestellen Volksbank und Reichenberghalle. Zentrale Haltestelle in Reichelsheim ist die Reichenberghalle.

5.3.1 Bedienungshäufigkeit und Erschließungsqualität

Während die bestehenden lokalen Linien neben ihrer Funktion als Schulverkehrslinien vorrangig zur Anbindung und Erschließung der umliegenden nachfrageschwächeren Orte zum Kernort Reichelsheim dienen, haben die Regionalbuslinien eine Rückgratfunktion inne. Dementsprechend stellt die Linie 665 die Anbindung von Reichelsheim an Bensheim und weitere Gemeinden im Kreis Bergstraße dar und die Linie 693 die Anbindung an den Landkreis Darmstadt-Dieburg sowie den Kreis Bergstraße (Fürth). Mit der Linie X69 wurde 2021 zudem eine Expressbuslinie von Reichelsheim nach Darmstadt eingeführt.

[12] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln 2010.

Das Angebot der lokalen Buslinien in Reichelsheim kann **Tabelle 4** und das Angebot der Regionalbuslinien **Tabelle 5** entnommen werden.

	Linie	Strecke	Angebot
Lokale Buslinien	10	Nieder-Kainsbach Michelstadt Erbach	Mo - Fr: 06:00 - 08:00 Uhr, einzelne Fahrten **Mo - Fr: 08:00 - 18:00 Uhr, ca. alle 120 min** Sa - So: -
	12	*Schulbus in Richtung Fränk.-Crumbach, Nieder-Kainsbach Affhöllerbach, Wallbach, Brensbach, Höllerbach, Wersau*	*Mo - Fr: 06:00 - 08:00 Uhr, einzelne Fahrten* *Mo - Fr: 12:30 - 14:00 Uhr, einzelne Fahrten* *Sa - So: -*
	13	Schul-/Rufbus in Richtung Kainsbachtal	Mo - Fr: 06:00 - 08:00 Uhr, einzelne Fahrten **Mo - Fr: 08:00 - 17:00 Uhr, ca. alle 120 min (Rufbus)** Sa - So: -
	14	Ostern Weschnitz Rohrbach	Mo - Fr: 06:00 - 08:00 Uhr, einzelne Fahrten **Mo - Fr: 08:00 - 18:00 Uhr, ca. alle 120 min** zusätzlich 3 Fahrten zu Schulende Sa - So: -
	15	Klein-Gumpen Laudenau	Mo - Fr: 06:00 - 08:00 Uhr, einzelne Fahrten **Mo - Fr: 08:00 - 18:00 Uhr, ca. alle 120 min** zusätzlich 5 Fahrten zu Schulende Sa - So: -
		Fürth	Mo - Fr: 13:00 - 17:00 Uhr, drei Fahrten Sa - So: -

Tabelle 4: Bedienzeiten/ Fahrtenangebot Lokale Buslinien

	Linie	Strecke	Angebot
Regionalbuslinien	665	Lindenfels Lautertal Bensheim	Mo - Fr: 06:00 - 08:00 Uhr, einzelne Fahrten **Mo - Fr: 08:00 - 19:00 Uhr, ca. alle 60 min** Mo - Fr: 19:00 - 22:00 Uhr, zwei Fahrten Sa - So: 07:00/ 09:00 - 19:00 Uhr, alle 120 min Sa - So: 19:00 - 22:00 Uhr, eine Fahrt
		Erbach	**Sa - So: 07:00/ 09:00 - 18:00/ 19:00 Uhr, alle 120 min**
	693	Reinheim	Mo - Fr: 04:00 - 07:00 Uhr, 1- 4 Fahrten pro h **Mo - Fr: 07:00 - 18:00 Uhr, ca. alle 60 min** zusätzlich 2 Fahrten zu Schulende Mo - Fr: 18:00 - 22:00 Uhr, drei Fahrten Sa: 07:00 - 08:00 Uhr, eine Fahrt Sa - So: 08:00 - 22:00 Uhr, alle 120 min
		Darmstadt	Mo - Fr: 06:00 - 08:00 Uhr, 3 Fahrten Mo - Fr: 20:00 Uhr, eine Fahrt
		Fürth	Mo - Fr: 05:00 - 08:00 Uhr, 2 Fahrten **Mo - Fr: 08:00 - 20:00 Uhr, ca. alle 60 min** Mo - Fr: 23:00, eine Fahrt Sa - So: 08:00/ 10:00 - 20:00 Uhr, alle 120 min
	X69	Fränkisch-Crumbach Groß-Bieberau Darmstadt	**Mo - Fr: 06:00 - 09:00 Uhr, ca. alle 60 min** **Mo - Fr: 14:00 - 18:00 Uhr, alle 60 min** Sa - So: -
		Brensbach	**Mo - Fr: 06:00 - 09:00 Uhr, ca. alle 60 min**

Tabelle 5: Bedienzeiten/ Fahrtenangebot Regionalbuslinien

Während die Regionalbuslinien Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit stündlich verkehren, bieten die lokalen Buslinien ein Angebot von einer Fahrt alle 120 Minuten. Am Wochenende besteht ausschließlich ein Angebot über die Regionalbuslinien, vorrangig im 2-Stunden-Takt.

Durch die Bündelung der Linien besteht somit auf der Konrad-Adenauer-Allee montags bis freitags täglicher Linienverkehr zwischen 08:00 bis 18:00 Uhr ein Angebot mit minimal 3 Fahrten pro Stunde und zusätzlichen Verstärkungsfahrten durch die Schulbuslinien sowie teilweise auch Rufbussen. Auf der Darmstädter Straße und der Bahnhofstraße besteht im Gegensatz dazu ein Angebot von minimal einer Fahrt pro Stunde mit ebenfalls zusätzlichen Verstärkerfahrten, vorrangig zu Schulbeginn, siehe **Plan 3.3**. An der Haltestelle Grundschule verkehren ausschließlich Schulbusse. In der Nebenverkehrszeit werden die Haltestellen vorrangig mit minimal einer Fahrt pro Stunde angefahren, siehe **Plan 3.4**.

Positiv ist das Fahrtenangebot am Wochenende zu bewerten. Durch die Regionalbuslinien besteht an allen Haltestellen ein durch die verschiedenen Linien überlagertes Angebot von minimal einer Fahrt pro Stunde (siehe **Plan 3.5**).

Plan 3.6, Plan 3.7 und **Plan 3.8** zeigen die Einzugsbereiche der bestehenden Haltestellen. Die untersuchten Haltestellen decken das Kerngebiet zu großen Teilen ab. Lediglich die Siedlungsflächen im Nord-Westen liegen außerhalb eines 300 m Einzugsradius der Haltestellen.

5.3.2 Reisezeiten Bus

Bei der Bewertung des ÖPNV-Angebotes spielen neben der Bedienungshäufigkeit die Reisezeitverhältnisse zu anderen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Es wurde untersucht, wie sich die Reisezeiten im ÖPNV zu denen mit dem Pkw verhalten. Als Ziele im Gemeindegebiet fand die Haltestelle Reichenberghalle als zentrale Haltestelle des historischen Ortskerns Berücksichtigung. In den untersuchten Siedlungsbereichen (Fränkisch-Crumbach, Reinheim, Frankfurt am Main, Brensbach, Darmstadt, Erbach, Michelstadt, Grasellenbach, Wald-Michelbach, Fürth, Rimbach, Mörlenbach, Lindenfels und Bensheim) wurde ebenfalls eine zentrale Haltestelle gewählt. Zur Ermittlung der Reisezeiten wurden die reinen Fahrzeiten ohne Zu- und Abgangszeiten und Parkplatzsuche beim MIV berücksichtigt.

Ein Reisezeitverhältnis ÖPNV/ MIV < 1,5 ist als positiv bzw. attraktiv zu bewerten. Ein Reisezeitverhältnis 1,5 – 2,0 wird als deutliche Hürde zur Nutzung des ÖPNV betrachtet. Bei einem Reisezeitverhältnis > 2,0 ist nur noch von einer sehr geringen ÖPNV-Nutzung auszugehen. Hinzu kommt die Beeinflussung der Attraktivität des ÖPNV durch die notwendige Umsteigehäufigkeit zum jeweiligen Ziel. Das Ergebnis des Vergleichs der ÖPNV-Fahrzeiten mit den Pkw-Fahrzeiten ist für die Haltestelle Reichenbergplatz in **Plan 3.9** dargestellt.

In Bezug auf die Haltestelle Reichenbergplatz sind die Reisezeitverhältnisse von und nach Fränkisch Crumbach, Lindenfels, Frankfurt und Bensheim als gut einzustufen. Dies gilt ebenso vom Reichenbergplatz zum Darmstadt Ostbahnhof, wohingegen der Reisezeitvergleich zum Darmstadt Hauptbahnhof durch einen notwendigen Umstieg am Ostbahnhof mit ca. 1,7 deutlich höher liegt. Mindestens in eine Richtung etwas nachteiliger ist die Reisezeit von und nach Michelbach, Fürth und Reinheim mit dem ÖPNV im Vergleich zur Anreise mit dem Kfz ab. Zwischen der Reichenberghalle und Brensbach, Erbach, Grasellenbach, Wald-Michelbach, Rimbach sowie Mörlenbach ergeben sich vergleichsweise lange Fahrtzeiten im Busverkehr, sodass die Reisezeitverhältnisse deutlich über 2,0 liegen.

5.3.3 Barrierefreiheit und Haltestellenausstattung

Die Grundausstattung der Haltestellen in Reichelsheim umfasst ein Haltestellenschild mit Haltestellenname, Liniennummer und Fahrziel, Fahrplan und Liniennetzplan (siehe **Abbildung 16**). Die Mehrheit der Haltestellen verfügt mindestens auf einer Fahrseite über eine Sitzmöglichkeit (wie z. B. die Haltestellen Reichenberghalle und Heidelberger Straße). An der Haltestelle Volksbank sind die Sitzmöglichkeiten durch einen Fahrgastunterstand zudem überdacht.

Abbildung 16: Haltestellenausstattung verschiedener Haltestellen in Reichelsheim
links: Haltestelle Reichenberghalle
rechts: Haltestelle Volksbank

Mit dem geplanten Umbau der Haltestelle Reichenberghalle sollen die Bushaltestellen im Gemeindegebiet kontinuierlich entsprechend den Anforderungen an die Barrierefreiheit, die nach § 8 Abs. 5 des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung zu erfüllen sind, modernisiert werden.

Derzeit erfüllt keine der Haltestellen im Untersuchungsgebiet die Voraussetzungen an eine barrierefreie Teilnahme am Verkehr.

5.3.4 Bewertung der genannten Mängel im Nahverkehrsplan

Im Nahverkehrsplan wurden im Rahmen eines Beteiligungsverfahren gezielt Defizite, Probleme und Schwachstellen im bestehenden ÖPNV-Netz abgefragt. Im Folgenden werden die für Reichelsheim und das Untersuchungsgebiet wesentlichen Punkte kurz dargelegt und hinsichtlich ihrer Aktualität bewertet, siehe **Tabelle 6**.

Mangelnennung Nahverkehrsplan Odenwaldkreis	Bewertung
Notwendigkeit einer guten Busverbindung nach Erbach (ärztliche Versorgung)	Wie in der Analyse dargelegt, weist die Busverbindung von bzw. nach Erbach deutlichen Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Reisezeit auf. Hier besteht auch heute deutlicher Optimierungsbedarf.
Nicht ausreichende Anbindung nach/von Bensheim und Michelstadt	Das Angebot von/nach Bensheim wird mit der Linie 665 durch stündliche Fahrten mit einem guten Reisezeitvergleich abgedeckt. Im Gegensatz dazu wird die Verbindung von/nach Michelstadt bzw, Erbach mit der Linie 10 von Montag bis Freitag und am Wochenende mit der Linie 665 mit einer Fahrt alle zwei Stunden bedient. Im Zusammenhang mit dem optimierungsbedürftigen Reisezeitvergleich, wird dies als kritisch eingestuft.
Mangelhaftes Angebot auf der Linie 15 vor allem für Beschäftigte	Derzeit werden auf der Linie 15 zwischen 6:00 und 8:00 Uhr 3 Fahrten von/nach Laudenau und eine Fahrt nach/von Gumpen angeboten. Das Angebot bedarf demnach einer Optimierung bei entspr. Nachfrage.
Fehlende Schnellverbindung für Berufsverkehr nach Fränkisch-Crumbach, Reinheim und Darmstadt sowie zurück.	Mit der Linie X69 besteht seit 2021 eine solche Schnellverbindung über Fränkisch-Crumbach nach Darmstadt. Die Linie 693 verläuft über Fränkisch-Crumbach nach Reinheim. Während die Linie X69 einen guten Reisezeitvergleich zum Kfz-Verkehr aufweist, besteht bei der Linie 693 noch Verbesserungsbedarf.
Zu seltene Verbindung von Reichelsheim nach Fürth sodass der Anschluss an die Rhein-Neckar-Region nicht gesichert ist.	Die Linie 693 verkehrt zwischen 05:00 - 08:00 Uhr in 2 Fahrten, was einem sehr reduzierten Angebot entspricht. Hier besteht Optimierungsbedarf.
Bedarf der Linie 693 als Nachtbus am Wochenende	Die Linie 693 verkehrt freitags und samstags nach 00:00 Uhr zweimal.
Häufigere Kontrolle der Fahrplanaushänge hinsichtlich Mängel und beschädigter Fahrpläne	Bei der Bestandsaufnahme waren alle Fahrpläne aktuell und gut lesbar.
Fehlende dynamische Fahrgastinformationsanzeigen an den Haltestellen am Schwimmbad und Volksbank	Bisher bestehen hier nur analoge Fahrplanauskünfte.

Mangelnennung Nahverkehrs-plan Odenwaldkreis	Bewertung
Fehlende Überdachung an der Haltestelle Reichenberghalle	Eine Umgestaltung der Haltestelle ist perspektivisch geplant. Eine Überdachung wurde bereits umgesetzt.

Tabelle 6: Bewertung und Einordnung genannter Mängel im Nahverkehrsplan in Bezug auf den Bestand

Wie die Bewertung der verschiedenen Punkte zeigt, sind viele der genannten Mängel noch aktuell und sollten perspektivisch geprüft und wenn möglich optimiert werden.

5.4 Kurzfazit

Der ÖPNV in Reichelsheim weist entsprechend der Analyse die folgenden Stärken (grün) und Schwächen (rot) auf:

- ↑ durchgängiges Angebot auch am Wochenende (Sonntag: Linie 665, Linie 693)
- ↑ angemessenes Angebot an Fahrten an der Reichenberghalle
- → weitgehend gute fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen
- ↓ fehlende Barrierefreiheit an den Haltestellen
- ↓ eher unübersichtliche Fahrpläne (unterschiedliche Bedienungszeiträume der einzelnen Linien, wechselnde Taktfahrzeiten, einzelne Taktlücken)

6 Bestandsanalyse fließender Kfz-Verkehr

Als Grundlage für die Analyse zum fließenden Kfz-Verkehr wurden das vorhandene Straßennetz mit seiner funktionalen Gliederung, die Geschwindigkeitsregelungen sowie die bestehenden Verkehrsbelastungen aufgenommen und näher betrachtet.

6.1 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden vor allem die erhöhten Geschwindigkeiten im Kernbereich und die dadurch fehlende Aufenthaltsqualität bzw. hohe Lärmbelastung thematisiert.

In **Tabelle 7** sind die genannten Mängel dargestellt.

Mangel (Bürgerbeteiligung)	**Lage**
Allgemein	
Hohe Lärmbelastung durch Kfz-Verkehr	Konrad-Adenauer-Allee/ Darmstädter Straße/ Heidelberger Straße
Hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und dadurch geringere Aufenthaltsqualität	Darmstädter Straße/ Heidelberger Straße, Reichenberger Straße, Konrad-Adenauer-Allee (Zuwegung Schule)
Tisch 1	
Rückstau am Knotenpunkt, Dimensionierung des Linksabbiegers zu klein	Knotenpunkt (KP) Darmstädter Straße/ Konrad-Adenauer-Allee/ Heidelberger Straße/ Bahnhofstraße
Schlechte Sichtverhältnisse und geringe Platzverhältnisse bei Ein-/Ausfahrt von Heidelberger Straße von/zur Bismarckstraße	Knotenpunkt (KP) Heidelberger Str./ Bismarckstraße
Durchgangsverkehr über Alter Weg (anstelle Weiterfahrt über Heidelberger Straße)	Alter Weg
Tisch 2	
Gefährlicher Knotenpunkt, da Vorfahrtsregelung unklar, schwierige Sichtverhältnisse	Rodensteiner Straße/ Laudenauer Straße
Tisch 3	
Siehe allgemein	-

Tabelle 7: Genannte Mängel zum Kfz-Verkehr im Bürgerworkshop

6.2 Allgemeine Ansprüche und Standards im fließenden Kfz-Verkehr

Für die Bewertung des fließenden Kfz-Verkehrs sind folgende Aspekte von zentraler Bedeutung:

- **Flächendeckende Erschließung** (gutes Straßennetz mit Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptstraßen, Netzhierarchie)
- **Angemessene Geschwindigkeiten** (Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten durch Ausweisung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen)
- **Leistungsfähigkeit** der Knotenpunkte und Strecken (Wartezeiten und Verkehrsablauf)
- **Verständliche und verkehrssichere Gestaltung der Verkehrsanlagen**

Zu den einschlägigen Regelwerken zählen unter anderem die Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt)[13] sowie das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)[14]. In der RASt wird der Entwurf, die unterschiedlichen Nutzungsansprüche sowie die Gestaltung von Stadtstraßen behandelt. Das HBS enthält standardisierte Berechnungen zur Kapazitätsermittlung und zur Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs.

6.3 Straßennetz

6.3.1 Verkehrsanbindung

Reichelsheim ist mit seiner direkten Lage an der B38/B47 gut an das überregionale Straßennetz angebunden (siehe **Abbildung 17**). In direkter Lage an der Bundesstraße wird Reichelsheim ebenfalls im westlichen Verlauf an die A5 und damit an das Netz der Bundesautobahnen angeschlossen. Dabei verläuft die B38/B46 direkt durch den Ortskern von Reichelsheim. In Nord-Süd-Richtung wird Reichelsheim über die Kreisstraße K75 (Konrad-Adenauer-Allee) in Richtung Fränkisch-Crumbach angebunden. Die Bismarckstraße und die Beerfurther Straße verknüpfen den Kfz-Verkehr mit dem Ortskern, die Bahnhofstraße und der Krautweg mit dem südlichen Gebiet von Reichelsheim. Darüber hinaus werden die Wohn- und Gewerbegebiete über weitere leistungsfähige Straßen erschlossen.

[13] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006.

[14] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Köln 2015.

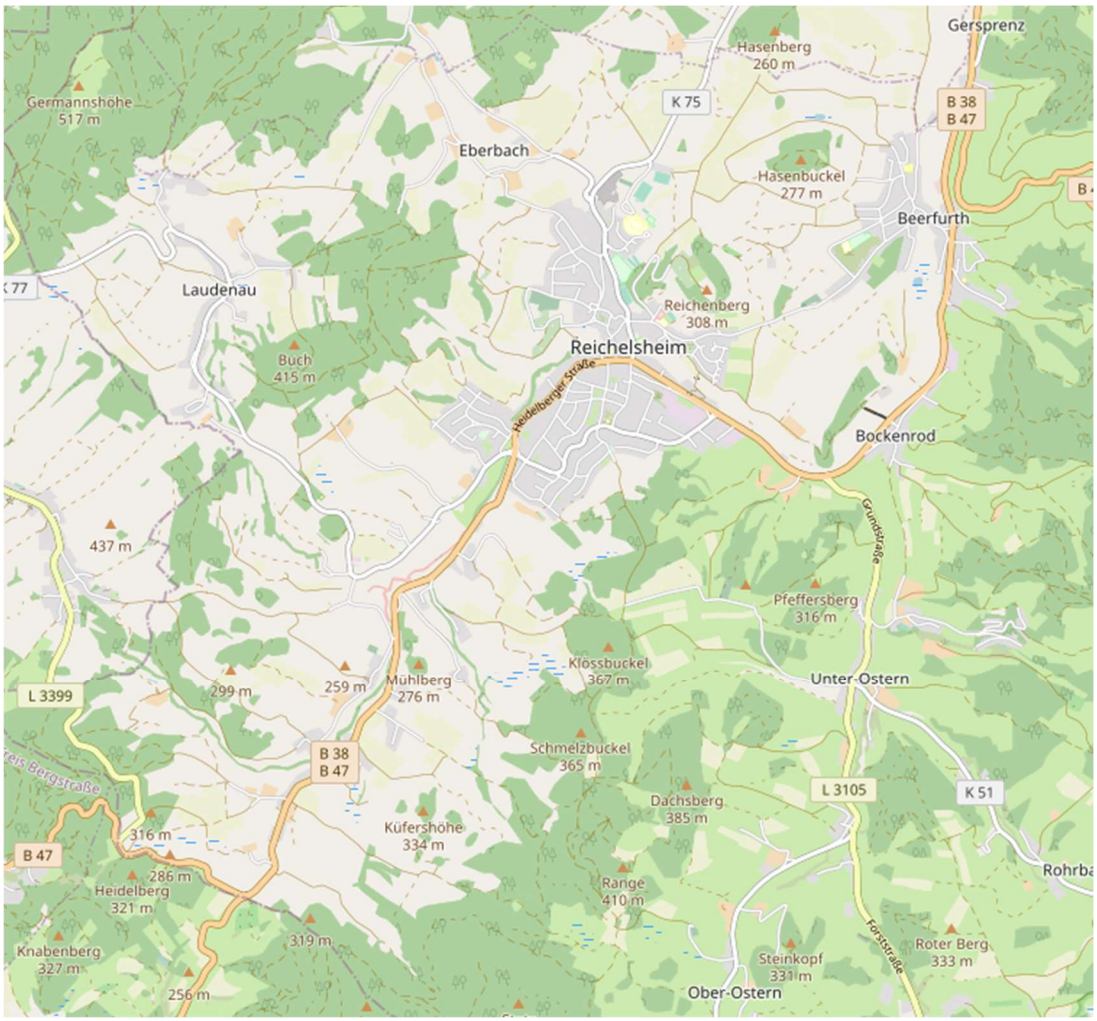

Abbildung 17: Verkehrsanbindung von Reichelsheim
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

Plan 4.1 zeigt das Netz der verkehrswichtigen Straßen in Reichelsheim.

6.3.2 Geschwindigkeitsregelungen

Plan 4.2 zeigt die zulässigen Geschwindigkeiten im Netz der verkehrswichtigen Straßen von Reichelsheim. Im Ortskern sind Wohngebiete und das Umfeld der Schule nahezu flächendeckend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen (siehe **Abbildung 18**). Darüber hinaus wurde auf der Bismarckstraße ein „Verkehrsberuhigter Bereich“ eingerichtet. Dies ist vor dem Hintergrund der teils sehr schmalen Fahrbahn als positiv einzustufen.[15]

Insgesamt wurde des Öfteren von Bürgern rückgemeldet, dass auf der Bismarckstraße teilweise deutlich höhere Geschwindigkeiten gefahren werden,

[15] Die Straßenraumgestaltung wird in **Kapitel 9.1** genauer betrachtet.

als erlaubt. Dementsprechend ist die Gestaltung der Bismarckstraße dahingehend zu überprüfen.

Abbildung 18: Tempo 30-Zonen in Reichelsheim (Beispiele)
links: Beerfurther Straße
rechts: Abschnitt der Bismarckstraße

Auf den Hauptsammelstraßen wie der Darmstädter Straße, Heidelberger Straße und der Konrad-Adenauer-Allee ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 km/h.

6.3.3 Kfz-Verkehrsmengen

Um die aktuelle Verkehrssituation in Reichelsheim abzubilden, wurden Verkehrszählungen durchgeführt.

Mithilfe videobasierter Knotenstromzählungen wurden an den folgenden drei Knotenpunkten an einem repräsentativen Werktag (Dienstag 27.06.2023) Verkehrsmengen erhoben:

- KP1: Darmstädter Straße/ Konrad-Adenauer-Allee
- KP2: Darmstädter Straße/ Bismarckstraße
- KP3: Konrad-Adenauer-Allee/ Beerfurther Straße
- KP4: Rodensteiner Straße/ In der Aue

Die Verkehrszählung umfasste die Zeiträume von 6:00 bis 10:00 Uhr sowie 15:00 bis 19:00 Uhr. Damit ist gewährleistet, dass die jeweiligen Spitzenstunden erfasst werden. Die Ausnahmen wurden in 15-Minuten-Intervallen, differenziert nach Fahrzeugarten (Fahrräder, Krafträder, Personenkraftwagen, Kleintransporter, Busse, Lastkraftwagen und Sattelzüge) ausgewertet und aufbereitet.

In **Plan 4.3** sind die Spitzenstunden an den Knotenpunkten zu entnehmen. Die morgendliche Spitzenstunde tritt an den Knotenpunkten zwischen 7:30 und 8:30 Uhr sowie die nachmittägliche Spitzenstunde zwischen 16:15 und 17:15 Uhr auf.

Die höchsten Verkehrsmengen sind entsprechend der Klassifizierung auf der Darmstädter und Heidelberger Straße festzustellen. Nur tendenziell weniger Verkehr besteht auf der Konrad-Adenauer-Allee. Im Ortskern selbst sowie südlich der Darmstädter Straße liegen im Gegensatz dazu deutlich untergeordnete Verkehrsmengen vor.

Der Schwerverkehrsanteil liegt auf den Hauptstraßen (Darmstädter Staße, Heidelberger Straße, Konrad-Adenauer-Allee) bei ca. 8 bis 10 Prozent zur vormittäglichen Spitzenstunde und bei etwa 4 Prozent zur nachmittäglichen Spitzenstunde, was auf Ortsdurchfahrten ein üblicher Anteil ist. Im Ortskern liegt dagegen ein deutlich geringerer Anteil mit etwa 3 Prozent zur vormittäglichen Spitzenstunde und etwa 1 Prozent zur nachmittäglichen Spitzenstunde vor.

Zudem wurden die Fuß- und Radverkehrsmengen an den Knotenpunkten Darmstädter Straße/ Konrad-Adenauer-Allee und Konrad-Adenauer-Allee/ Beerfurther Straße ausgewertet und sind in **Plan 1.4** dargestellt. An den erhobenen Knotenpunkten ist der Fuß- und Radverkehr im Vergleich zum Kfz-Verkehr die deutlich untergeordnete Verkehrsgruppe.

6.3.4 Qualitäten des Verkehrsablaufs im Straßennetz

Das Netz der verkehrswichtigen Straßen in Reichelsheim ist im Wesentlichen ausreichend dimensioniert und lückenlos. Zu den meisten Tageszeiten funktioniert der Verkehrsablauf reibungsarm. Während der Schwachstellenanalyse und im Rahmen der Verkehrserhebungen haben sich keine Strecken gezeigt, an denen es während der Spitzenzeiten zu übermäßigen Rückstaus und zähfließendem Verkehr kommt.

Aufgrund der Rückmeldung aus dem Bürgerworkshop, dass der Linksabbiegestreifen von der westlichen Darmstädter Straße in Richtung Konrad-Adenauer-Allee zu kurz sei, wurde der Knotenpunkt Darmstädter Straße/ Konrad-Adenauer-Alle/ Bahnhofsstraße genauer untersucht.

Bei der Leistungsfähigkeitsüberprüfung wurden für den Kfz-Verkehr für jeden Knotenstrom die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) nach dem HBS[16] ermittelt. Dabei wurde das von Hessen Mobil zur Verfügung gestellte Festzeitprogramm zugrunde gelegt. Die Einteilung in die verschiedenen Qualitätsstufen richtet sich nach der mittleren Wartezeit. Angestrebt wird die QSV D (ausreichende Verkehrsqualität). Die Leistungsfähigkeitsprüfung für einen Werktag wurde dabei jeweils für die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde durchgeführt.

[16] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Köln 2015.

Die Prüfung ergab, dass der Knotenpunkt sowohl zur vormittäglichen als auch zur nachmittäglichen Spitzenstunde mit Festzeitprogramm die Qualitätsstufe D aufweist und somit als mindestens leistungsfähig einzustufen ist, siehe **Plan 4.4**. Dazu kommt, dass der Knotenpunkt vor Ort verkehrsabhängig signalisiert ist, was den Verkehrsablauf weiter positiv beeinflusst.

Hinsichtlich der Rückstaulänge am Linksabbiegestreifen von der westlichen Darmstädter Straße in Richtung Konrad-Adenauer-Allee ergab die Leistungsfähigkeitsprüfung eine rechnerische Rückstaulänge von bis zu 30 m sowohl zur vormittäglichen als auch zur nachmittäglichen Spitzenstunde. Der Linksabbiegestreifen vor Ort weist eine Länge von etwa 10 m auf und ist somit als zu kurz einzustufen. Die Videoüberwachungen zeigen zudem, dass des Öfteren bis zu 4 Fahrzeuge (entspricht einer Aufstelllänge von etwa 25 m) in einer Ampelphase links abbiegen. Somit ist der Linksabbiegestreifen vor Ort tendenziell zu kurz. Allerdings zeigten die Videoaufzeichnungen ebenfalls, dass daraus keine größeren Probleme (wie ein ungeordneter Verkehrsablauf oder übermäßig langer Rückstau) resultieren.

6.4 Kurzfazit

Der fließende Kfz-Verkehr im Ortskern von Reichelsheim weist auf Grundlage der Analyse die folgenden Stärken (grün) und Schwächen (rot) auf:

- ↑ Wohngebiete nahezu flächendeckend als Tempo 30-Zone
- ↑ gute überörtliche Anbindung über B38/ B47 und K75
- ↑ mehrheitlich leistungsfähiger Verkehrsablauf auf verkehrswichtigen Straßen
- ↓ unklare Straßenraumzuordnung im Bereich des Rathauses
- ↓ Begegnungsverkehr auf sehr engen Fahrbahngassen in der Bismarckstraße und im Kernbereich

7 Bestandsanalyse ruhender Kfz-Verkehr

Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Verkehrsplanung ist der ruhende Kfz-Verkehr, der ebenfalls eine "Stellschraube" der Verkehrspolitik in Städten und Gemeinden darstellt.

Um notwendigen Diskussionen über die Zielausrichtung des ruhenden Verkehrs eine fundierte Basis zugrunde zu legen, wurden im Juni 2023 im Untersuchungsgebiet Erhebungen durchgeführt und dokumentiert. Zusätzlich wurde die vorhandene Parkraumbewirtschaftung aufgenommen.

Das vorhandene Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet ist in **Plan 5.1** dargestellt.

7.1 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde das Parken besonders hinsichtlich der Einschränkung der Fahrbahnbreite bzw. der Einschränkung von Ein- und Ausfahrten und schlechteren Sichtverhältnissen kritisch eingestuft.

In **Tabelle 8** sind die genannten Mängel dargestellt.

Mangel (Bürgerbeteiligung)	**Lage**
Tisch 1	
Störendes Parken im Knotenpunktbereich (Haltverbot) verhindert das Durchkommen von Schwerverkehr → erschwerte Zu-/Ausfahrt von Einfahrten	Darmstädter Staße (Apotheke) KP Darmstädter Straße/ Konrad-Adenauer-Allee/ Heidelberger Straße/ Bahnhofstraße
Parkstände vor Reichenberg-Apotheke erschweren die Sicht bei Ein-/Ausfahrt zum Parkplatz	Heidelberger Straße
Tisch 2	
Ungeordnetes, störendes Parken im Straßenraum, versperrt teilweise Einfahrten	Laudenauer Straße, Reichenberger Straße
Enger Straßenraum durch Parken	Beerfurther Straße
Nicht funktionierender Parkplatz	Parkplatz vor Museum (Rathausplatz 7)
Störende Sprinter vorm Museum am Wochenende	Rathausplatz
Tisch 3	
Ausweisung von 40 Plätzen für die Feuerwehr fehlt (perspektivisch soll Feuerwehr verlegt werden)	Reichenbergplatz
Unzureichende Gestaltung/ Anordnung der Parkstände (keine klare Trennung verschiedener Nutzungen wie Bus, Feuerwehr, Fußverkehr, Parken)	Reichenbergplatz

Tabelle 8: Genannte Mängel zum Parken im Bürgerworkshop

7.2 Allgemeine Ansprüche und Standards im ruhendem Kfz-Verkehr

Die konkreten Ziele kommunaler Parkraumplanung werden im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten, des Parkraumangebotes und der Parkraumnachfrage entwickelt. Im Rahmen der Bestandsanalyse geht es zunächst darum, das Parkraumangebot und die Nutzungsregeln zu erfassen.

Entsprechend den Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR 05[17]) wird unterschieden in die Ansprüche folgender Nutzergruppen:

- Bewohner
- Kunden und Besucher
- Beschäftigte und Auszubildene
- Dienstleister und Lieferanten

In der Analysephase des Mobilitätskonzeptes wurde basierend auf einer detaillierten Erfassung des Parkraumangebotes sowie der vorhandenen Nutzungsregeln eine Auslastungserhebung durchgeführt und damit die Parkraumnachfrage erfasst. Die Analyse der gewonnenen Daten lässt Rückschlüsse auf das Nutzerverhalten und vorhandene Probleme zu.

7.3 Parkraumangebot

Zur Ermittlung des Parkraumangebotes wurden alle öffentlich zugänglichen Parkstände und Parkplätze im Untersuchungsgebiet aufgenommen. **Tabelle 9** zeigt den aktuellen Bestand an Parkständen im öffentlichen Straßenraum sowie die Parkierungsanlagen innerhalb dieses Untersuchungsgebiets.

Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet 524 Parkstände im öffentlichen Raum, deren Bewirtschaftung sich wie folgt aufteilt (vgl. **Plan 5.2**):

[17] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR 05), 2005.

Bereich	Anzahl Stellplätze	Bewirtschaftungsart		
		Parkscheibe	frei	Sonstige Parkstände[18]
Bereich 1	116	42	73	1
Bereich 2	56	17	39	-
Bereich 3	23	-	21	2
Bereich 4	77	10	65	2
Bereich 5	12	12	-	-
Parken Heidelberger Str.	12	6	6	-
Parken „Eisen-Treusch“	49	-	49	-
Parken Reichenberghalle	22		20	2
Parken Reichenbergplatz	103		101	2
Parken Rathaus	32		26	6
Parken Friedhof	22		22	
Summe	**524**	**87**	**422**	**15**

Tabelle 9: Zusammenfassung Stellplätze

Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe wurden entlang der Darmstädter Straße, der Heidelberger Straße, der Bismarckstraße und der Laudenauer Straße erfasst (siehe **Abbildung 19**).

Abbildung 19: Parken mit Parkscheibe in Reichelsheim (Beispiele)
links: Darmstädter Straße
rechts: Bismarckstraße

[18] Darunter fallen z. B. barrierefreie Parkstände, Parkstände für Motorrad und E-Fahrzeuge

Entlang der Darmstädter Straße und der Bahnhofstraße beträgt die Höchstparkdauer werktags zwischen 8 bis 18 Uhr 2 Stunden, in der Bismarckstraße werktags zwischen 8 bis 18 Uhr 1 Stunde, ebenso wie in der Laudenauer Straße grundsätzlich 1h.

Neben den Kurzzeitparkständen mit Parkscheibe befinden sich viele freie/ unbewirtschaftete Parkstände (ohne Zeitbegrenzung und Gebühren) im Untersuchungsgebiet, u.a. an der Darmstädter sowie Heidelberger Str., der Bismarckstraße und der Laudenauer Straße. Ergänzend dazu bestehen 6 Parkplätze mit freien unbewirtschafteten Parkmöglichkeiten, z. B. an der Reichenberghalle, am Reichenbergplatz oder am Friedhof.

Ein gesondertes Parkraumangebot für Bewohner ist nicht eingerichtet.

Abbildung 20: Parkleitsystem zum Reichenbergplatz und Parken im historischen Ortskern

Ein Parkleitsystem (statisch) besteht in Reichelsheim am übergeordneten Straßennetz, indem die wichtigsten Parkmöglichkeiten (Parken im historischen Ortskern und Reichenbergplatz) ausgeschildert sind, siehe **Abbildung 20**.

Im Ortskern stehen 6 barrierefreie Parkstände auf Parkplätzen und 2 im Straßenraum zur Verfügung (siehe **Abbildung 21**). Die Qualität der barrierefreien Stellplätze im Straßenraum ist dabei ausbaufähig, da die Flächen Teil der Fahrbahn sind und keinen gesicherten Raum darstellen.

Abbildung 21: Barrierefreie Parkstände in Reichelsheim (Beispiele)
links: Konrad-Adenauer-Allee an der Reichenberghalle
rechts: Reichenbergplatz

7.4 Parkraumnachfrage

Zur Ermittlung der Parkraumnachfrage an einem normalen Werktag, wurde am Donnerstag, den 22. Juni 2023[19] von 06:00 bis 20:00 Uhr im Untersuchungsgebiet eine Kennzeichenerfassung[20] durchgeführt. Dabei wurden alle öffentlich zugänglichen Parkstände im Untersuchungsgebiet erhoben.

Für die Analyse der Parkraumnachfrage wurden die Auslastung, die Parkdauer und der Anteil der Nutzergruppen in den unterschiedlichen Teilgebieten des Untersuchungsraums ausgewertet.

Zur Ermittlung der Auslastung wurde in den einzelnen Straßenabschnitten und Parkplätzen die erfasste Anzahl an Fahrzeugen dem in **Kapitel 7.2** dargestellten Parkraumangebot gegenübergestellt. Durch illegale Parkvorgänge, d. h. Fahrzeuge, die außerhalb der dargestellten Parkstände parken, kann die Auslastung 100% überschreiten.

Im Folgenden werden zunächst die Auswertungsergebnisse für das gesamte Untersuchungsgebiet dargestellt. Anschließend wird auf die einzelnen Teilgebiete näher eingegangen.

[19] Der Erhebungstag lag außerhalb der Schulferien

[20] Aus Datenschutzgründen wurden die Fahrzeugkennzeichen nur teilweise erhoben. Es wurde lediglich die Erkennungsnummer ohne Ortskennung erfasst.

7.4.1 Gesamtes Untersuchungsgebiet

Auslastung

Hinsichtlich der Beurteilung der Parkraumauslastung hat sich in der Praxis folgende Abstufung[21] bewährt:

- Auslastung bis 70 Prozent = kein bis geringer Parkdruck
- Auslastung 70 bis 80 Prozent = mittlerer Parkdruck
- Auslastung 80 bis 90 Prozent = hoher Parkdruck
- Auslastung 90 bis 100 Prozent = sehr hoher Parkdruck
- Auslastung über 100 Prozent = Überlastung

Ab 80 Prozent Auslastung besteht demnach ein hoher Parkdruck. Dieser bewirkt einen spürbaren Anstieg des Parksuchverkehrs sowie eine erhöhte Bereitschaft zu ordnungswidrigem Parken.

Die Auslastung der öffentlichen Parkstände im Untersuchungsgebiet kann der **Abbildung 22** und **Plan 5.3** entnommen werden. Auf das gesamte Untersuchungsgebiet betrachtet, lag die durchschnittliche Auslastung des verfügbaren Parkraums am Erhebungstag im Zeitraum von 06:00 bis 20:00 Uhr bei 47% (entspricht keinem bis geringem Parkdruck).

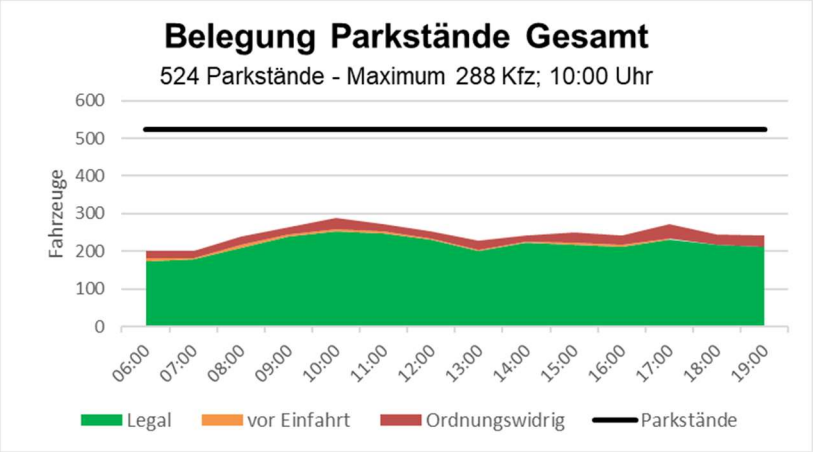

Abbildung 22: Parkraumauslastung im gesamten Untersuchungsgebiet

Innerhalb des Erhebungszeitraums war die insgesamt höchste Parkraumnachfrage um 10:00 Uhr zu verzeichnen. Während dieser Spitzenstunde lag die Auslastung bei 55% (entspricht 288 belegte Parkstände). Das Maximum an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen lag um 17:00 Uhr bei etwa 14% der Gesamtbelegung (37 Fahrzeuge). 22 der ordnungswidrig abgestellten Fahrzeuge wiesen keine Parkscheibe auf, obwohl sie in einem Abschnitt mit Parkscheibenregelung standen.

[21] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Köln 2012.

Die geringste Auslastung wurde um 06:00 Uhr festgestellt. Zu diesem Zeitpunkt waren nur etwa 38% der öffentlich zugänglichen Parkstände belegt.

Parkraumnachfrage nach Nutzergruppen

Die Erhebungsmethode am Erhebungstag ermöglichte neben der Auslastungsermittlung die Bestimmung von Nutzergruppen. Aus den Erhebungsdaten wurde somit über das jeweilige Fahrzeugkennzeichen, die Parkdauer sowie die An- und Abfahrtszeit eine Abschätzung der Zuordnung in folgende Nutzergruppen vorgenommen:

- Bewohner:
  Alle Fahrzeuge, die bereits vor 06:00 Uhr und nach 21:00 Uhr auf einem Parkstand parken
- Beschäftigte:
  Alle Fahrzeuge, die nicht das Kriterium „Bewohner“ erfüllen und die zwischen 06:00 und 17:00 Uhr mindestens vier Stunden auf einem Parkstand parken
- Besucher/ Kunden:
  Alle Fahrzeuge, die nicht die Kriterien „Beschäftigte“ oder „Bewohner“ erfüllen

Abbildung 23 stellt die kumulierte Parkraumbelegung durch die Nutzergruppen „Bewohner“, „Beschäftigte“ und „Besucher/ Kunden“ im Verlauf des Erhebungszeitraums dar.

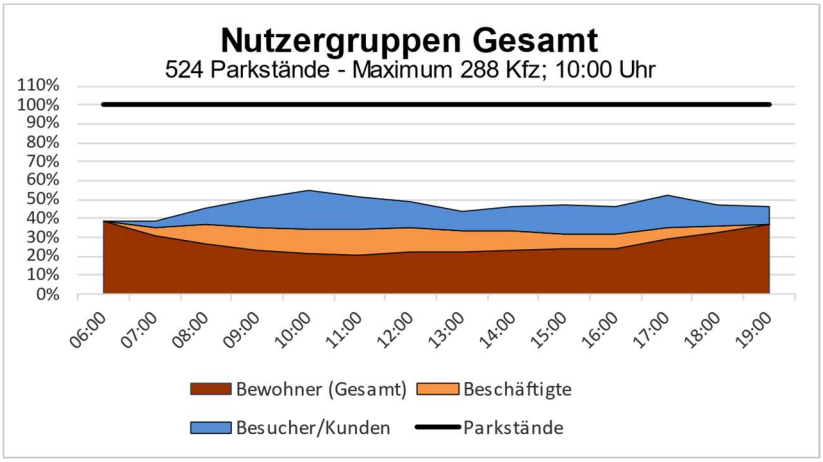

Abbildung 23: Auslastung durch die Nutzergruppen im gesamten Gebiet

Abbildung 24 zeigt isoliert die jeweiligen Ganglinien der Nutzergruppen am Erhebungstag.

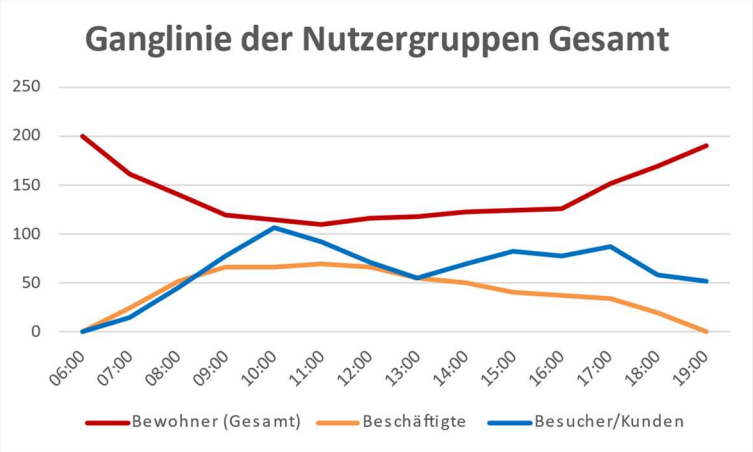

Abbildung 24: Ganglinie der Nutzergruppen im gesamten Gebiet

Die höchste Nachfrage durch die Bewohner tritt mit rund 200 Fahrzeugen erwartungsgemäß am Abend auf. Aber auch tagsüber werden ca. 110 Parkstände durch Bewohner belegt.

Das Maximum der Parkraumbelegung durch Beschäftigte liegt am Mittag gegen 11:00 Uhr, wenn ebenfalls die Mehrzahl der Halbtageskräfte anwesend ist. Dabei ist die Nachfrage zwischen 09:00 und 12:00 Uhr nahezu konstant. In der Spitzenstunde macht die Nachfrage der Beschäftigten mit ca. 69 Fahrzeugen etwa ein Viertel der gesamten Nachfrage aus.

Die Ganglinie der Besucher und Kunden weist ebenfalls einen typischen verlauf für diese Nutzergruppe auf, eine ausgeprägte Spitze am späten Vormittag (Überlagerung von Einzelhandelskunden, Behördengängen, Arztbesuchen, u. a.) und eine weitere am Nachmittag (überwiegend Einzelhandelskunden). Die maximale Nachfrage liegt um 10:00 Uhr bei ca. 110 Fahrzeugen.

Parkdauer

Bei der Betrachtung der Parkdauer wird unterschieden zwischen:

- „Ultra-Kurzparkern“ Parkdauer bis 1 Stunde
- Kurzzeitparkern Parkdauer 1 bis 3 Stunden
- Mittelzeitparkern Parkdauer 3 bis 6 Stunden
- Langzeitparkern Parkdauer 6 bis 10 Stunden
- Dauerparkern Parkdauer über 10 Stunden

Bei diesen Ergebnissen ist zu berücksichtigen, dass sehr kurz parkende Kfz, die zwischen zwei Rundgängen ankommen und wieder abfahren, nicht erfasst wurden.

Die Verteilung der Parkdauer kann **Abbildung 25** entnommen werden.

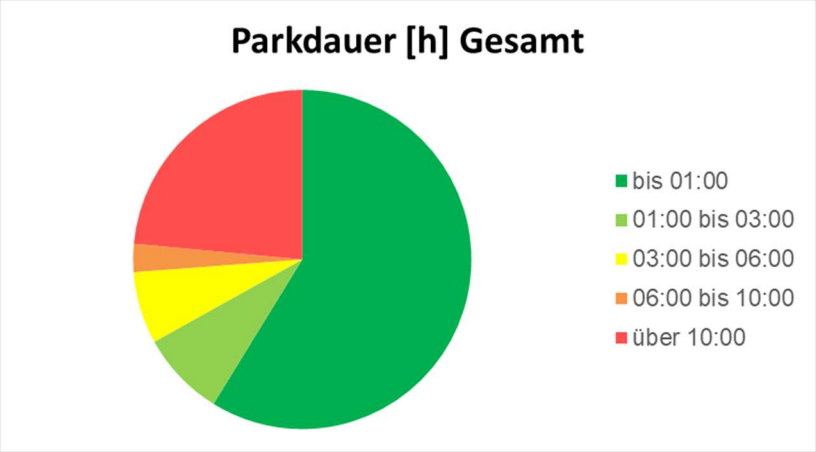

Abbildung 25: Parkdauer im gesamten Untersuchungsgebiet

Auf das gesamte Untersuchungsgebiet betrachtet, machen die „Ultra-Kurzparker“ mit 60% den größten Teil der Parkvorgänge aus.

7.4.2 Teilbereiche im Untersuchungsgebiet

Um kleinräumige Aussagen treffen zu können, wurde das Untersuchungsgebiet in fünf Teilgebiete aufgeteilt. Für diese wurden die Auslastung, die Parkdauer sowie die Belegung durch unterschiedliche Nutzergruppen – wie sie auch in **Kapitel 7.4.1** für das Gesamtgebiet dargestellt sind – separat ausgewertet.

- **Bereich 1** Darmstädter Straße
- **Bereich 2** Gebiet südlich der Darmstädter Straße
- **Bereich 3** Konrad-Adenauer-Allee
- **Bereich 4** Ortskern
- **Bereich 5** Friedhof

Weiterhin werden die innerhalb der Bereiche liegenden Parkplätze separat aufgeführt, so dass im Folgenden die Diagramme für insgesamt 11 Bereiche vorgestellt werden (siehe **Plan 5.2**).

Bereich 1

Der Bereich 1 umfasst das Gebiet entlang der Darmstädter- bzw. Heidelberger Straße (vgl. **Plan 5.2**). In diesem Bereich stehen im Straßenraum insgesamt 116 Parkstände zur Verfügung, siehe **Tabelle 10**.

unbewirtschaftete Parkstände	73
Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe	42
Sonderparken	1
Summe	**116**

Tabelle 10: Verteilung der Parkstände in Bereich 1

Der vorhandene Parkraum ist abends und in den frühen Morgenstunden mit ca. 50% nur gering ausgelastet. Die Nachfrage steigt ab 09:00 Uhr an und erreicht direkt um 10:00 Uhr mit 69% ihr Maximum. Über die Mittagszeit lässt die Nachfrage kurz nach um dann am Nachmittag erneut bis auf 69% anzusteigen (vgl. **Abbildung 26**).

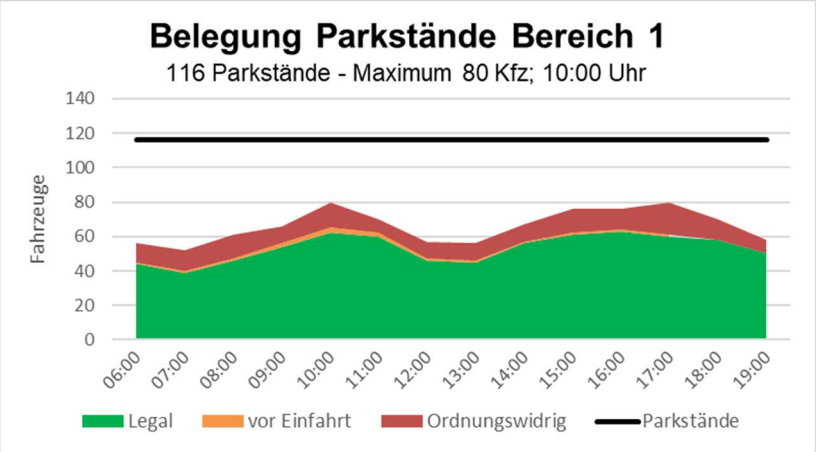

Abbildung 26: Parkraumbelegung in Bereich 1

Das Maximum an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen lag um 17:00 Uhr bei 24% der Gesamtbelegung (19 Fahrzeuge) vor. Diese bezogen sich auf Fahrzeuge die außerhalb der Markierungen abgestellt waren und fehlende Parkscheiben.

Der Parkraum in Bereich 1 wird zum großen Teil von Bewohnern nachgefragt, diese belegen in den Morgenstunden etwa 50% des vorhandenen Parkraums. Die morgens freiwerdenden Parkstände werden ab 09:00 Uhr dann von Besuchern und Kunden belegt. Zur Spitzenstunde verteilt sich die Nachfrage zu etwa gleichen Teilen zwischen den Besucher/ Kunden und den Bewohnern (siehe **Abbildung 27**).

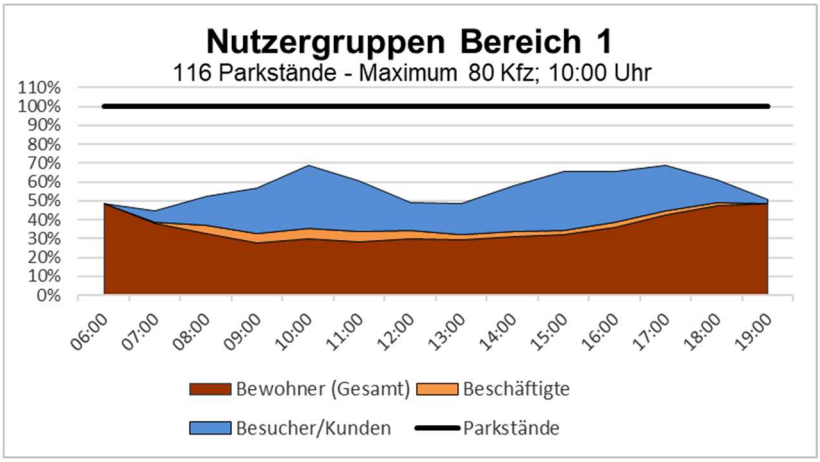

Abbildung 27: Auslastung durch die Nutzergruppen in Bereich 1

Die starke Nachfrage durch kurzzeitparkende Besucher und Kunden zeigt sich ebenfalls in der Parkdauerverteilung (vgl. **Abbildung 28**). Durch die unmittelbare Nähe der Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote machen die „Ultra-Kurzparker“ und Kurzzeitparker den größten Anteil der Parkvorgänge aus.

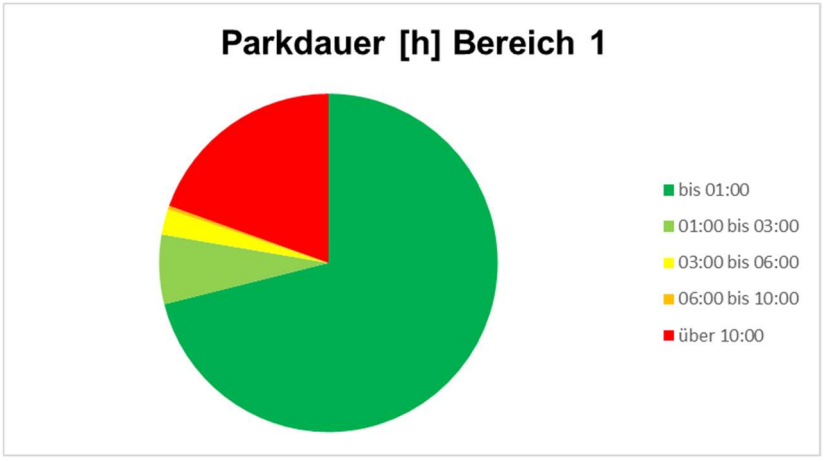

Abbildung 28: Parkdauerverteilung in Bereich 1

Bereich 2

Der Bereich 2 umfasst den Bereich südlich der Darmstädter Straße, mit dem Alten Weg, dem Krautweg und der Bahnhofstraße (vgl. **Plan 5.2**).

In Bereich 2 stehen im Straßenraum insgesamt 56 Parkstände zur Verfügung, siehe **Tabelle 11**.

unbewirtschaftete Parkstände	39
Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe	17
Sonderparken	0
Summe	**56**

Tabelle 11: Verteilung der Parkstände in Bereich 2

Der vorhandene Parkraum ist in den frühen Morgenstunden mit ca. 30% nur sehr gering ausgelastet. Die Nachfrage steigt ab 08:00 Uhr an und erreicht direkt um 10:00 Uhr mit 63% ihr Maximum. Über die Mittagszeit lässt die Nachfrage kurz nach um pendelt sich dann im restlichen Tagesverlauf relativ gleichmäßig bei etwa 50% ein (vgl. **Abbildung 29**).

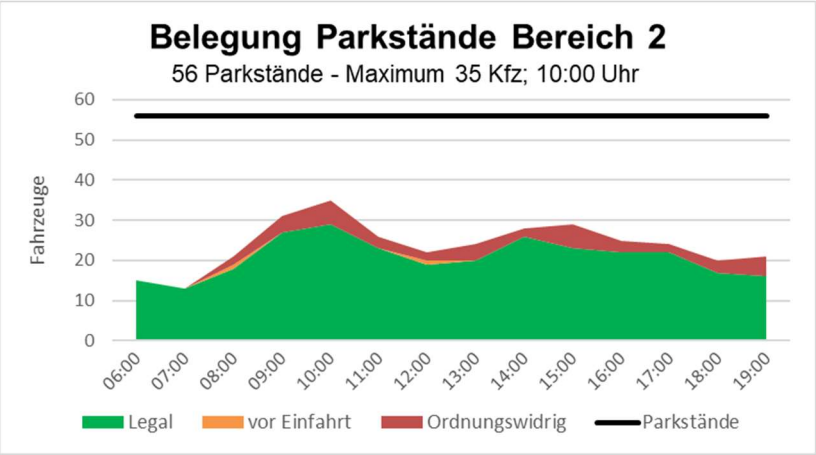

Abbildung 29: Parkraumbelegung in Bereich 2

Das Maximum an ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen lag um 15;00 Uhr bei 21% der Gesamtbelegung (6 Fahrzeuge, davon 5 ohne Parkscheibe).

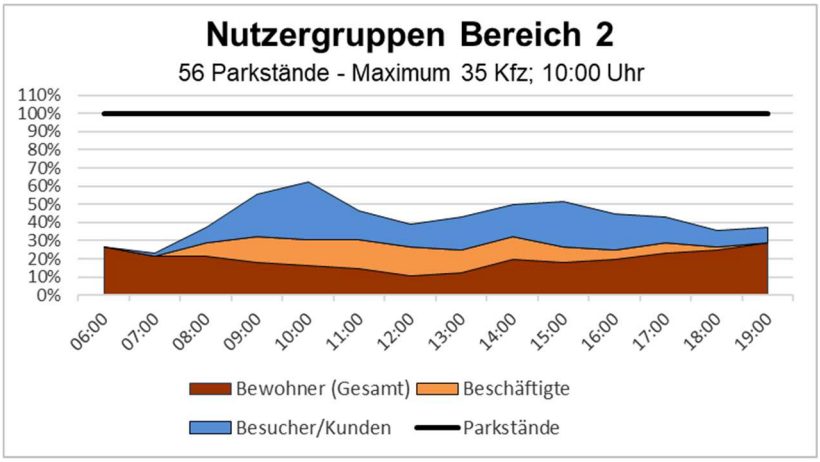

Abbildung 30: Auslastung durch die Nutzergruppen in Bereich 2

Der Parkraum in Bereich 2 wird zum großen Teil von Besuchern und Kunden sowie Beschäftigten nachgefragt, diese belegen während der Spitzenstunde etwa 40% des vorhandenen Parkraums. Die Nachfrage durch Bewohner nimmt im Verlauf des Vormittags nur leicht ab, bevor sie ab 14:00 Uhr wieder langsam auf das Ausgangsniveau ansteigt. (vgl. **Abbildung 30**)

Die starke Nachfrage durch kurzzeitparkende Besucher und Kunden zeigt sich ebenfalls in der Parkdauerverteilung (vgl. **Abbildung 31**). Die „Ultra-Kurzparker“ machen mit 75% den größten Anteil der Parkvorgänge aus.

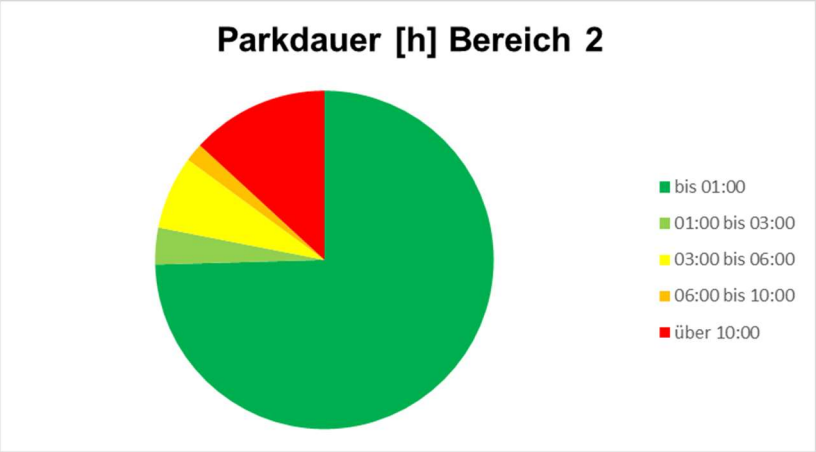

Abbildung 31: Parkdauerverteilung in Bereich 2

Bereich 3

Der Bereich 3 umfasst den Bereich rund um die Konrad-Adenauer-Allee, mit der Beerfurther Straße (vgl. **Plan 5.2**). In Bereich 3 stehen im Straßenraum insgesamt 23 Parkstände zur Verfügung, siehe **Tabelle 12**.

unbewirtschaftete Parkstände	21
Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe	0
Sonderparken	2
Summe	**23**

Tabelle 12: Verteilung der Parkstände in Bereich 3

Der vorhandene Parkraum ist über den gesamten Tagesverlauf mit 10 bis 20% Auslastung nur sehr gering nachgefragt. Erst in den Abendstunden steigt die Nachfrage stark an und erreicht um 19:00 Uhr mit 61% ihr Maximum (siehe **Abbildung 32**).

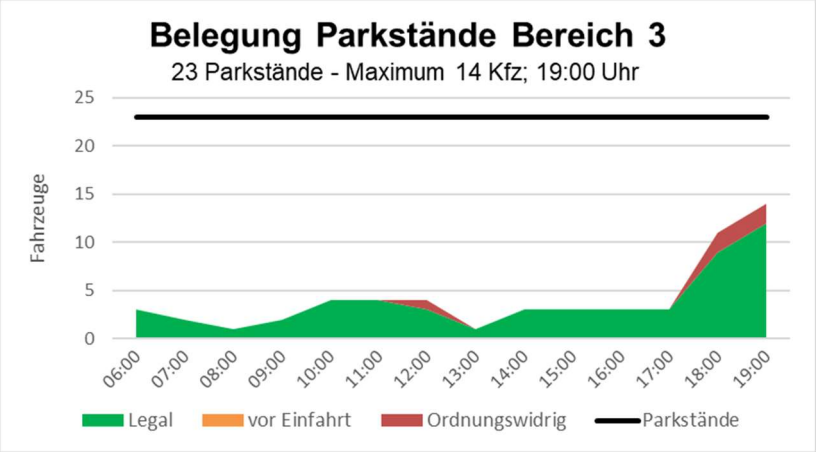

Abbildung 32: Parkraumbelegung in Bereich 3

Der Parkraum in Bereich 3 wird nahezu ausschließlich von Besuchern und Kunden nachgefragt, diese belegen während der Spitzenstunde etwa 55% des vorhandenen Parkraums. Im Tagesverlauf belegen nur einzelne Bewohner den vorhandenen Parkraum (vgl. **Abbildung 33**).

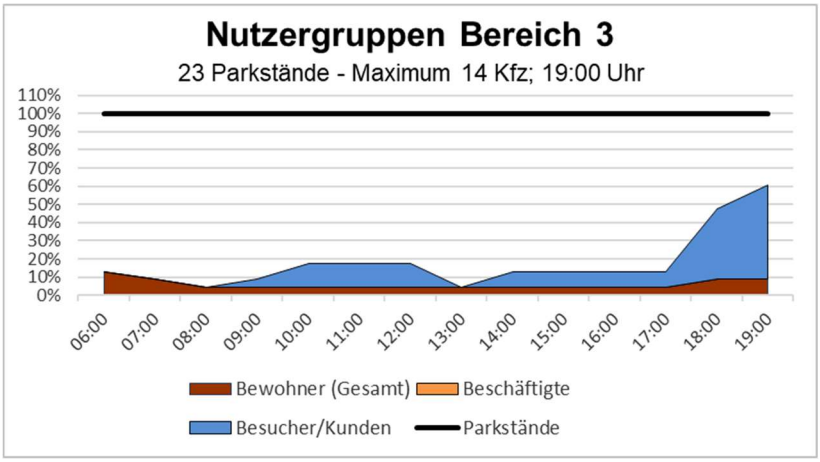

Abbildung 33: Auslastung durch die Nutzergruppen in Bereich 3

Dies zeigt sich ebenfalls in der Parkdauerverteilung (vgl. **Abbildung 34**). Die „Ultra-Kurzparker“ und Kurzzeitparker machen den größten Anteil der Parkvorgänge aus.

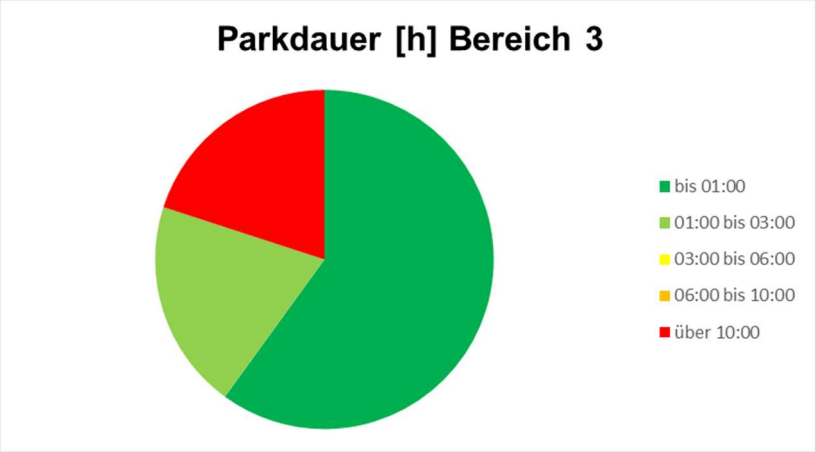

Abbildung 34: Parkdauerverteilung in Bereich 3

Bereich 4

Der Bereich 4 umfasst den Bereich rund um den historischen Ortskern Reichelsheims (vgl. **Plan 5.2**).

In diesem Bereich stehen im Straßenraum insgesamt 77 Parkstände zur Verfügung, siehe **Tabelle 13**.

unbewirtschaftete Parkstände	65
Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe	10
Sonderparken	2
Summe	**77**

Tabelle 13: Verteilung der Parkstände in Bereich 4

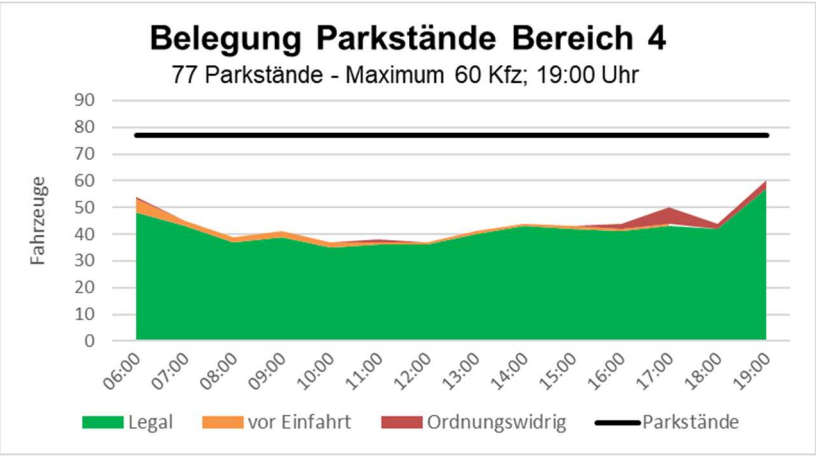

Abbildung 35: Parkraumbelegung in Bereich 4

Der vorhandene Parkraum ist über den gesamten Tagesverlauf mit etwa 55% Auslastung gering nachgefragt. Nur in den Tagesrandzeiten, am Abend und in den frühen Morgenstunden ist ein mittlerer Parkdruck von bis zu 78% zu beobachten (siehe **Abbildung 35)**.

Der Parkraum in Bereich 4 wird zum großen Teil von Bewohnern nachgefragt (vgl. **Abbildung 36**), diese belegen in den Morgenstunden etwa 70% des vorhandenen Parkraums. Die morgens freiwerdenden Parkstände werden ab 09:00 Uhr dann von Besuchern und Kunden wieder anteilig belegt.

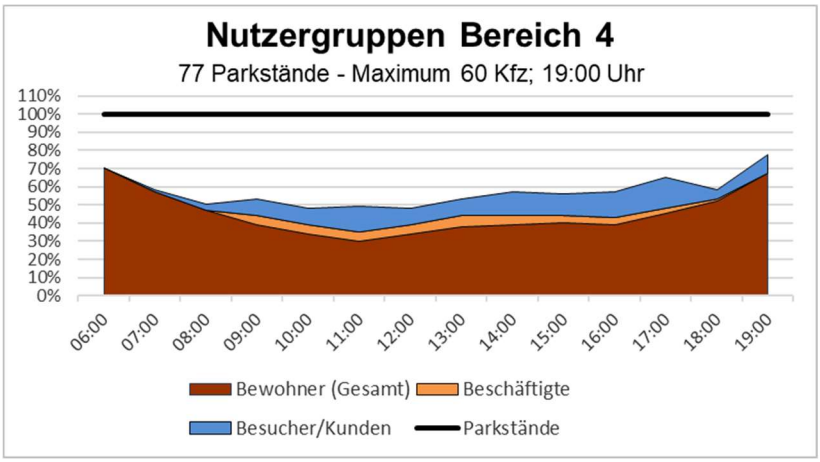

Abbildung 36: Auslastung durch die Nutzergruppen in Bereich 4

Die starke Nachfrage durch langzeitparkende Bewohner zeigt sich ebenfalls in der Parkdauerverteilung (vgl. **Abbildung 37**). Die Dauerparker machen etwa die Hälfte der Parkvorgänge aus.

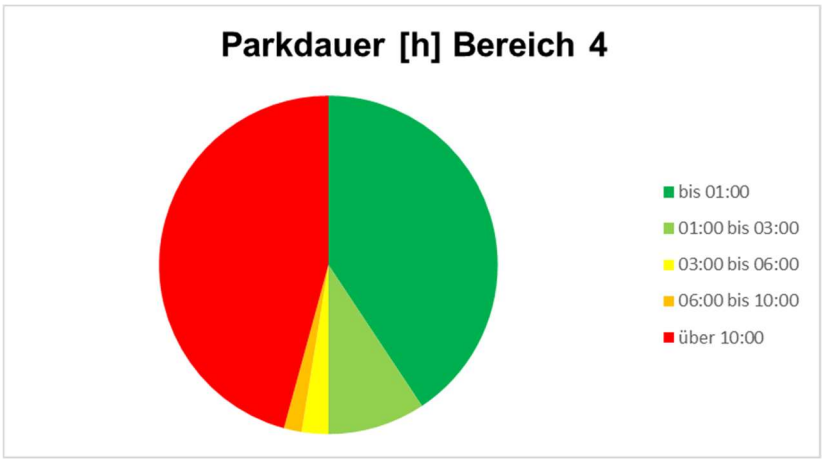

Abbildung 37: Parkdauerverteilung in Bereich 4

Bereich 5

Der Bereich 5 umfasst den Bereich rund um die Laudenauer Straße (vgl. **Plan 5.2**). In diesem Bereich stehen im Straßenraum insgesamt 12 Kurzzeitparkstände mit Parkscheibe zur Verfügung.

Der vorhandene Parkraum ist über den gesamten Tagesverlauf zwischen 10% und 30% nur gering ausgelastet (siehe **Abbildung 38**). Die Maximalbelegung ist in den frühen Morgenstunden zu beobachten, um 06:00 Uhr sind 42% der vorhandenen Parkstände belegt. Bei der Parkraumerhebung konnte beobachtet werden, dass meist keine Parkscheibe ausgelegt wurde, wodurch zeitweise 100% der parkenden Fahrzeuge ordnungswidrig abgestellt waren.

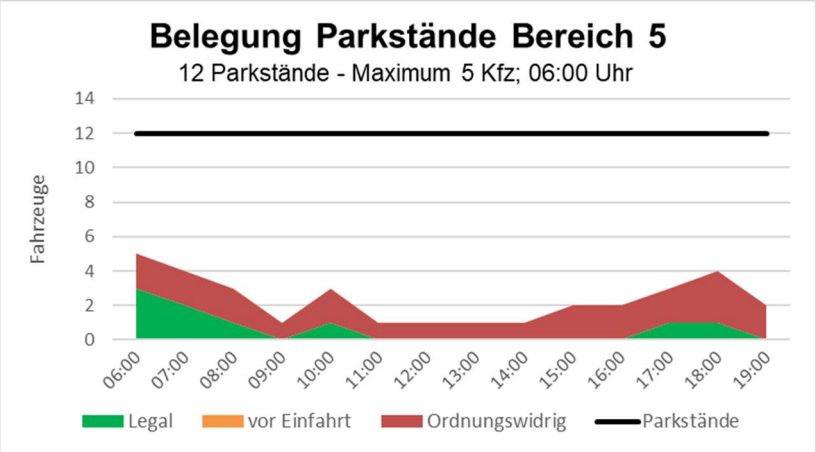

Abbildung 38: Parkraumbelegung Bereich 5

Der Parkraum in Bereich 5 wird zu etwa gleichen Teilen von Bewohnern sowie Besuchern des Friedhofs nachgefragt (vgl. **Abbildung 39**).

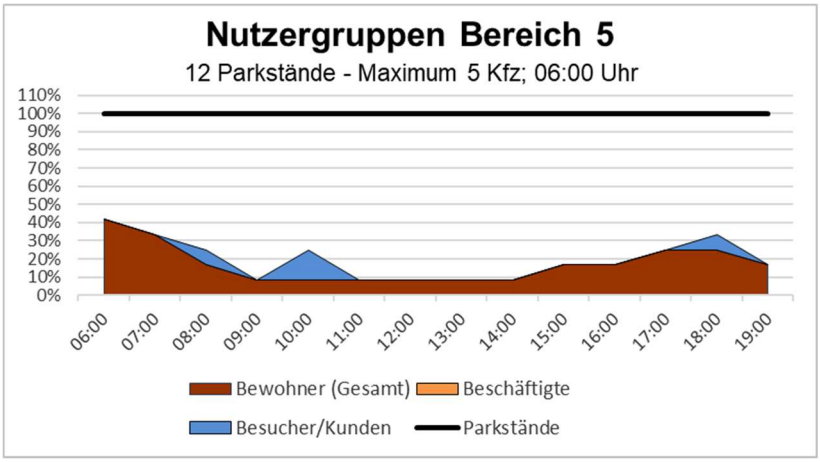

Abbildung 39: Auslastung durch die Nutzergruppen Bereich 5

Dies zeigt sich auch in der Parkdauerverteilung, hier machen die Dauerparker und die „Ultra-Kurzparker“ jeweils etwa die Hälfte der Parkvorgänge aus. (vgl. **Abbildung 40**)

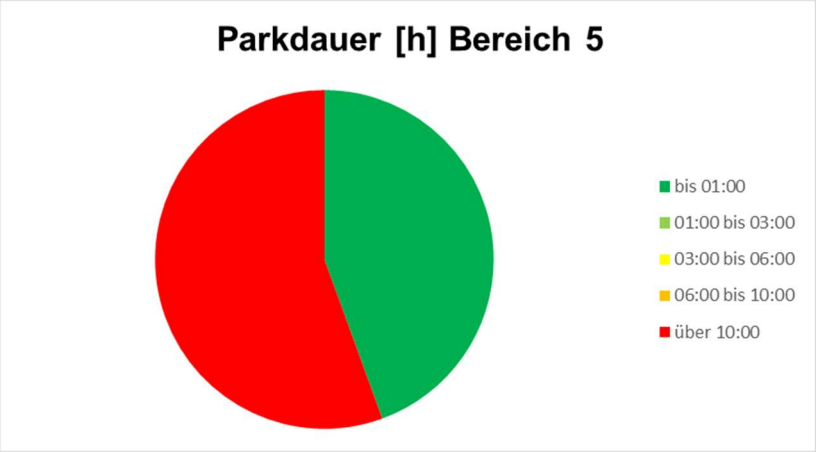

Abbildung 40: Parkdauerverteilung Bereich 5

Parkplatz Rathaus

Der Parkplatz Rathaus (vgl. **Plan 5.2**) befindet sich hinter dem Rathaus in der Bismarckstraße und ist unbewirtschaftet. Es stehen insgesamt 32 Parkstände zur Verfügung.

Der vorhandene Parkraum ist zwischen 08:00 Uhr und 17:00 Uhr hoch bis sehr hoch ausgelastet. In der Spitzenstunde um 17:00 Uhr ist mit 94% eine nahezu vollständige Auslastung zu beobachten. In den Abend- bzw. frühen Morgenstunden ist der Parkplatz dagegen mit 16% nur sehr gering ausgelastet. (vgl. **Abbildung 41**)

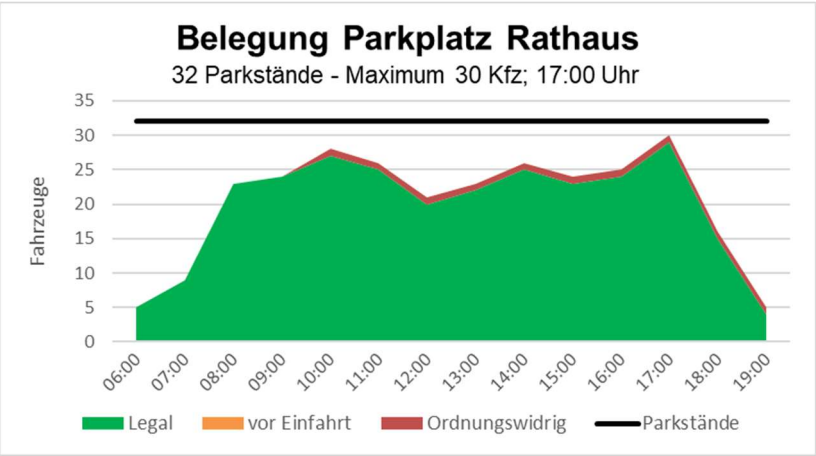

Abbildung 41: Parkraumbelegung Parkplatz Rathaus

Der Parkplatz am Rathaus wird hauptsächlich von Beschäftigten nachgefragt (siehe **Abbildung 42**). Diese belegen bis zu 60% des vorhandenen Parkraumes. Insbesondere vormittags und am späten Nachmittag nutzen einige Besucher und Kunden den Parkplatz. Von Bewohnern wird der Parkraum nur vereinzelt in Anspruch genommen, wenn dann meist durch Fahrzeuge die den gesamten Tag dort abgestellt bleiben.

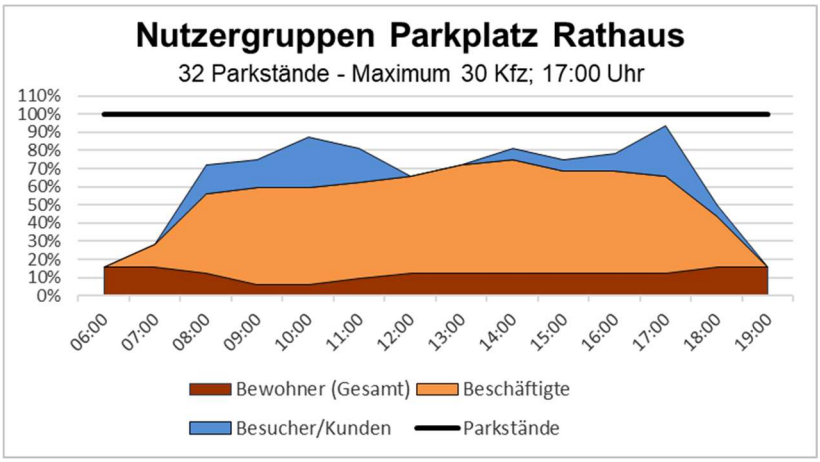

Abbildung 42: Auslastung durch die Nutzergruppen, Parkplatz Rathaus

Dies zeigt sich auch in der Parkdauerverteilung (vgl. **Abbildung 43**). Die mittel- bis Langzeitparker machen etwa 45% der Parkvorgänge aus. Weitere 45% werden durch Kurzzeitparkende abgedeckt.

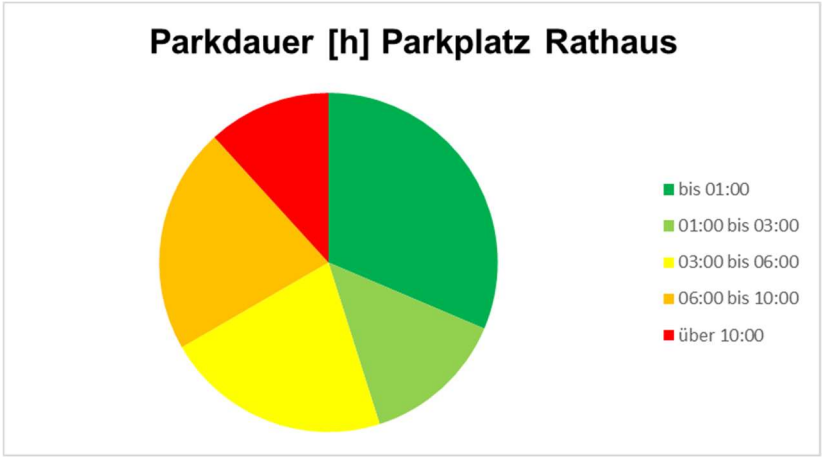

Abbildung 43: Parkdauerverteilung Parkplatz Rathaus

Parkplatz „Eisen-Treusch“

Der Parkplatz „Eisen-Treusch“ (vgl. **Plan 5.2**) befindet sich am südlichen Ende der Reichenberger Straße direkt am Mergbach, hinter dem Heimwerkergeschäft „Eisen-Treusch“ und ist unbewirtschaftet.

Es stehen insgesamt 49 Parkstände zur Verfügung, zusätzlich ein Sonderparkstand für Inhaber eines Behindertenausweises. Der vorhandene Parkraum ist über den gesamten Tagesverlauf mit etwa 60% relativ gleichmäßig ausgelastet (siehe **Abbildung 44**). Vor den Ladenöffnungszeiten fällt die Nachfrage morgens vorübergehend auf etwa 50% ab. In der Mittagszeit ergibt sich um 11:00 Uhr eine kurzfristige Nachfragespitze, bei der der Parkraum zu 80% ausgelastet ist.

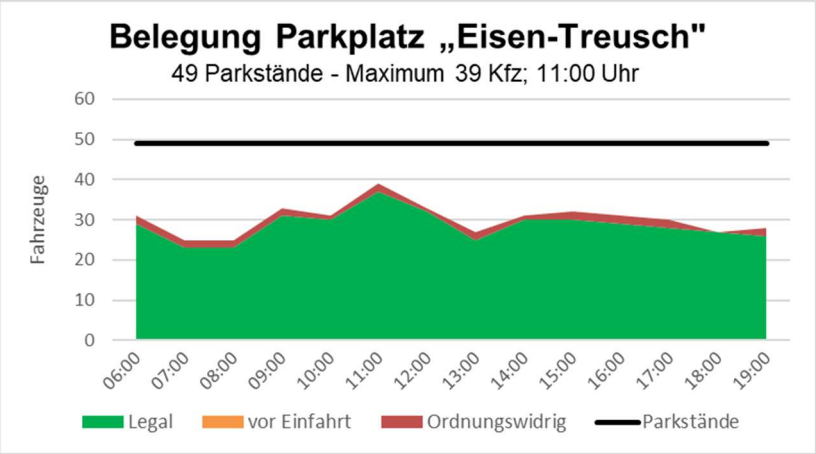

Abbildung 44: Parkraumbelegung Parkplatz „Eisen-Treusch“

Der Parkplatz „Eisen-Treusch“ wird zum großen Teil von Bewohnern nachgefragt. Diese belegen morgens und in den Abendstunden etwa 60% der vorhandenen Parkstände.

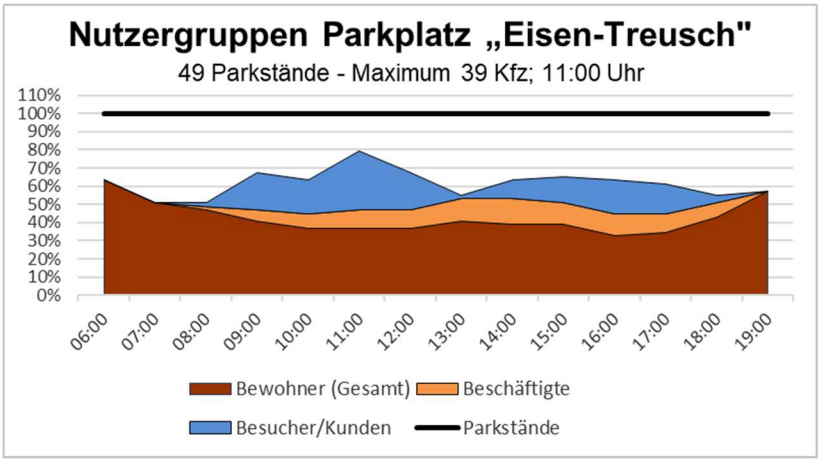

Abbildung 45: Auslastung durch die Nutzergruppen Parkplatz „Eisen-Treusch“

Aufgrund des unbegrenzten freien Parkens sind auch im Tagesverlauf ein Viertel der Parkstände mit Dauerparkenden Fahrzeugen belegt. Insbesondere vormittags wird der Parkplatz auch von Besuchern und Kunden nachgefragt. Die Beschäftigten machen nur einen kleinen Teil der Belegung aus (vgl. **Abbildung 45**).

Dies zeigt sich auch in der Parkdauerverteilung (vgl. **Abbildung 46**). Die Dauerparkenden Bewohner und die „Ultra-Kurzparker“ jeweils etwa 40% der Parkvorgänge aus.

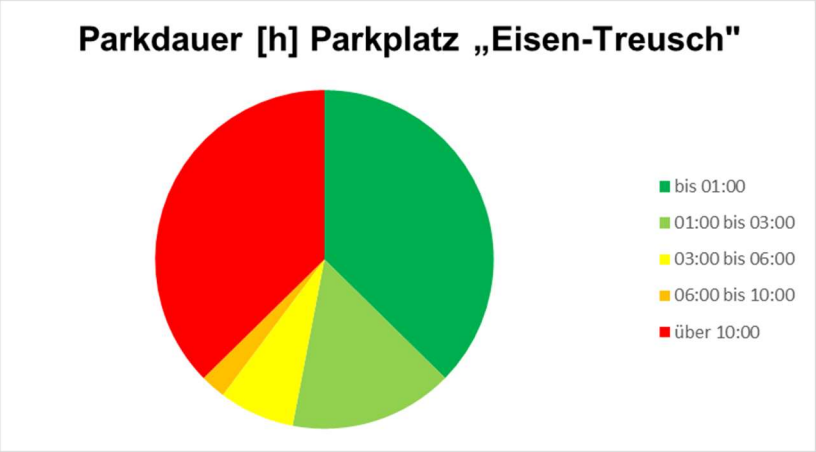

Abbildung 46: Parkdauerverteilung Parkplatz „Eisen-Treusch“

Parkplatz Reichenbergplatz

Der Parkplatz Reichenbergplatz (vgl. **Plan 5.2**) befindet sich in der Beerfurther Straße direkt neben der Reichenberg-Schule und ist unbewirtschaftet.

Es stehen insgesamt 103 Parkstände zur Verfügung, zusätzlich zwei Sonderparkstände für Inhaber eines Behindertenausweises. Der vorhandene Parkraum Ist in den Morgenstunden mit 13% nur sehr gering ausgelastet, die Nachfrage steigt ab 07:00 Uhr an und erreicht um 09:00 Uhr mit 44% Auslastung ihr Maximum. Dieses Niveau bleibt bis 12:00 Uhr erhalten und nimmt gegen Nachmittag langsam wieder ab. Gegen Abend steigt die Nachfrage dann nochmals leicht auf 23% an. (siehe **Abbildung 47**)

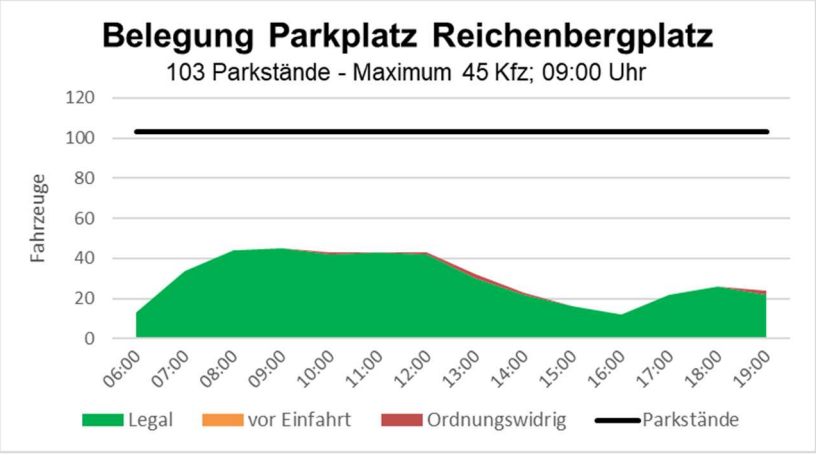

Abbildung 47: Parkraumbelegung Parkplatz Reichenbergplatz

Der Reichenbergplatz wird werktags im Tagesverlauf hauptsächlich von Beschäftigten sowie Besuchern und Kunden nachgefragt. Aufgrund des freien Parkens sind auch einzelne Dauerparker festzustellen, die allerdings nur etwa 10% des vorhandenen Parkraums belegen (siehe **Abbildung 48**).

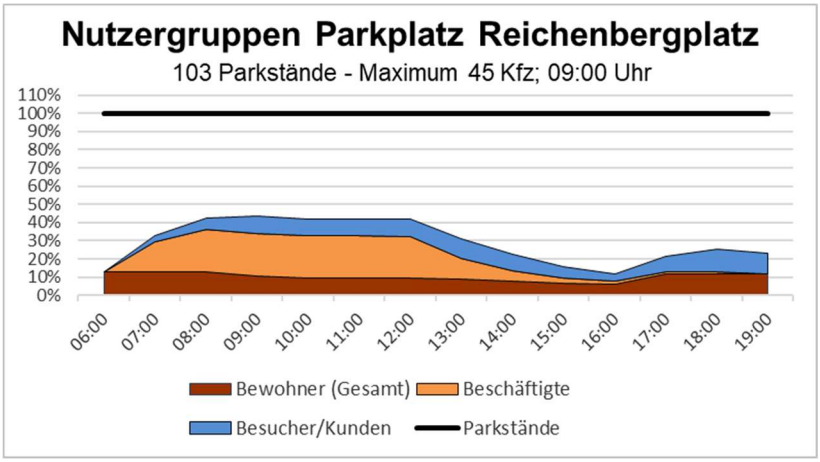

Abbildung 48: Auslastung durch die Nutzergruppen, Parkplatz Reichenbergplatz

Die starke Nachfrage durch Beschäftigte sowie kurzzeitparkende Besucher und Kunden zeigt sich ebenfalls in der Parkdauerverteilung (vgl. **Abbildung 49**). Die „Ultra-Kurzparker“ machen etwa die Hälfte der Parkvorgänge aus, weitere 25% werden durch die mittellangen Parkvorgänge abgedeckt.

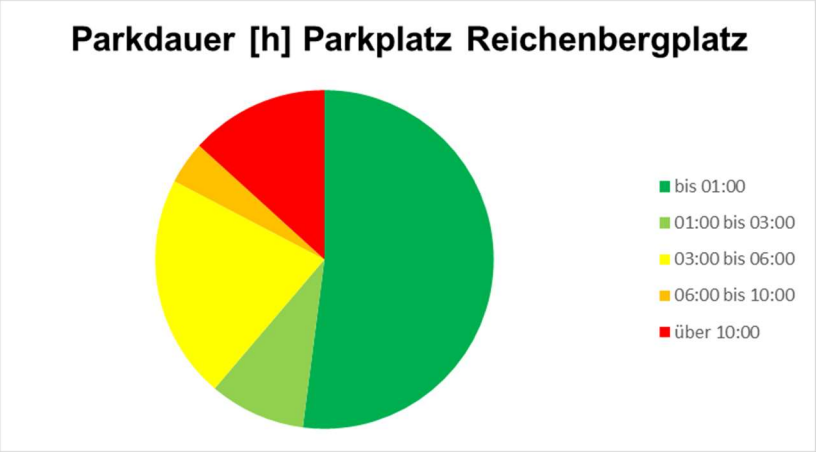

Abbildung 49: Parkdauerverteilung Parkplatz Reichenbergplatz

Parkplatz an Heidelberger Straße

Der Parkplatz an der Heidelberger Straße (vgl. **Plan 5.2**) befindet sich im westlichen Bereich der Heidelberger Straße gegenüber der Einmündung zum „Alten Weg“ und ist etwa zur Hälfte mit Parkscheibe bewirtschaftet. Es stehen insgesamt 12 Parkstände zur Verfügung.

Der vorhandene Parkraum ist ab 15:00 Uhr mit ca. 90% - 100% stark ausgelastet. Morgens sinkt die Nachfrage ab und bleibt im Tagesverlauf mit kleineren Spitzen auf einem mittleren Niveau mit 50 - 60% Auslastung (vgl. **Abbildung 50**).

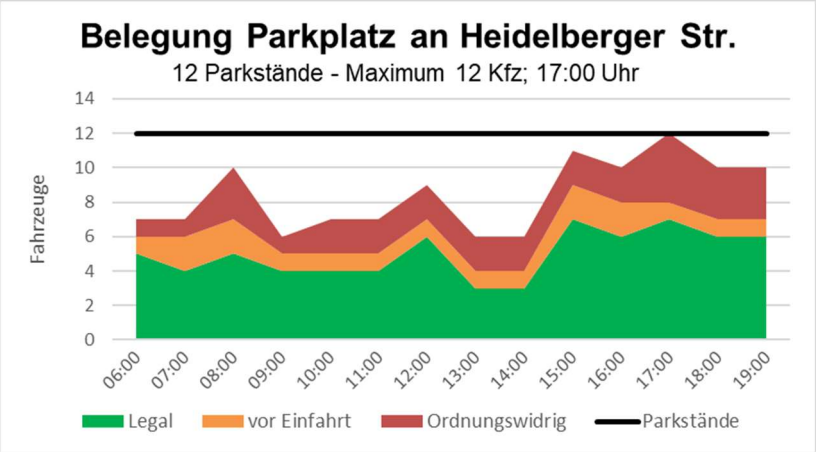

Abbildung 50: Parkraumbelegung Parkplatz an Heidelberger Straße

Der Parkplatz an der Heidelberger Straße wird hauptsächlich von Bewohnern nachgefragt. Im Tagesverlauf nutzen allerdings auch kurzzeitparkende Besucher und Kunden den vorhandenen Parkraum, siehe **Abbildung 51**.

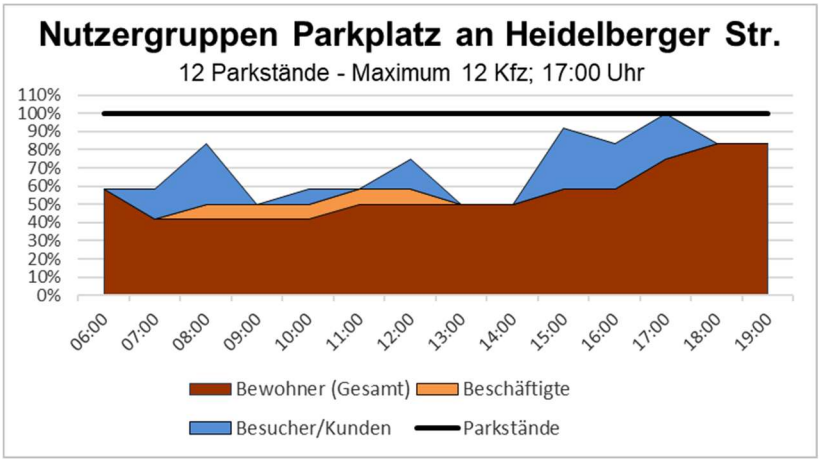

Abbildung 51: Auslastung durch die Nutzergruppen, Parkplatz an Heidelberger Straße

Aufgrund der geringen Anzahl an Parkständen machen die 15 erfassten Parkvorgänge durch Besucher und Kunden als „Ultra-Kurzparker“ etwa 65% als aller Parkvorgänge aus (siehe **Abbildung 52**).

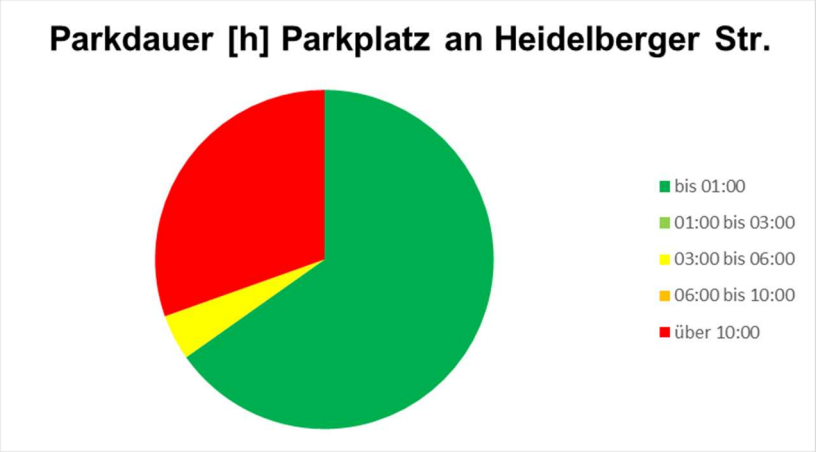

Abbildung 52: Parkdauerverteilung Parkplatz an Heidelberger Straße

Parkplatz Reichenberghalle

Der Parkplatz Reichenberghalle (vgl. **Plan 5.2**) befindet sich direkt vor der Reichenberghalle und ist unbewirtschaftet.

Es stehen insgesamt 22 Parkstände zur Verfügung, zusätzlich zwei Sonderparkstände für Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs.

Der vorhandene Parkraum ist in den Morgenstunden mit 23% nur sehr gering ausgelastet, die Nachfrage steigt ab 08:00 Uhr leicht an und pendelt sich im Tagesverlauf zwischen 40% und 50% Auslastung ein. Bevor sie gegen Abend auf 60% ansteigt. Am Erhebungstag ergab sich eine Nachfragespitze um 12:00 Uhr, durch die der Parkplatz vollständig belegt war (vgl. **Abbildung 53**).

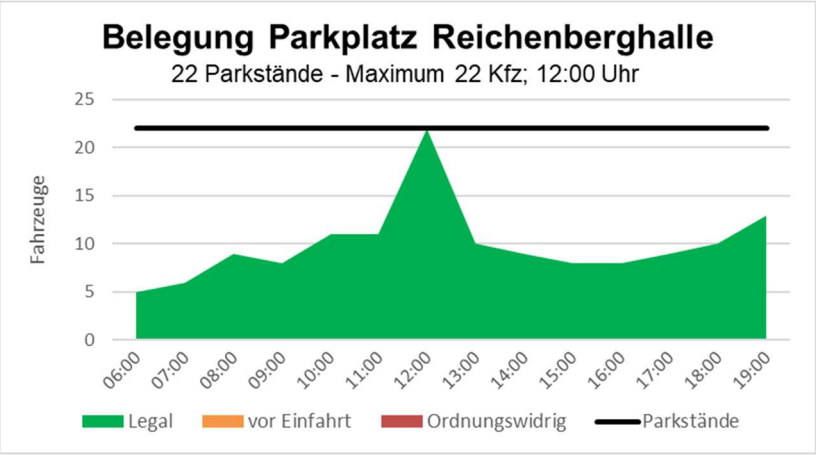

Abbildung 53: Parkraumbelegung Parkplatz Reichenberghalle

Der Parkplatz an der Reichenberghalle wird im Tagesverlauf von unterschiedlichen Nutzergruppen nachgefragt. Hauptsächlich machen kurzzeitparkende Besucher und Kunden, insbesondere durch die Angebote der

Reichenberghalle selbst, die höchste Nachfrage aus. Durch das freie Parken nutzen im Tagesverlauf allerdings auch einige Beschäftigte und sogar einzelne dauerparkende Bewohner den Parkplatz (siehe **Abbildung 54**).

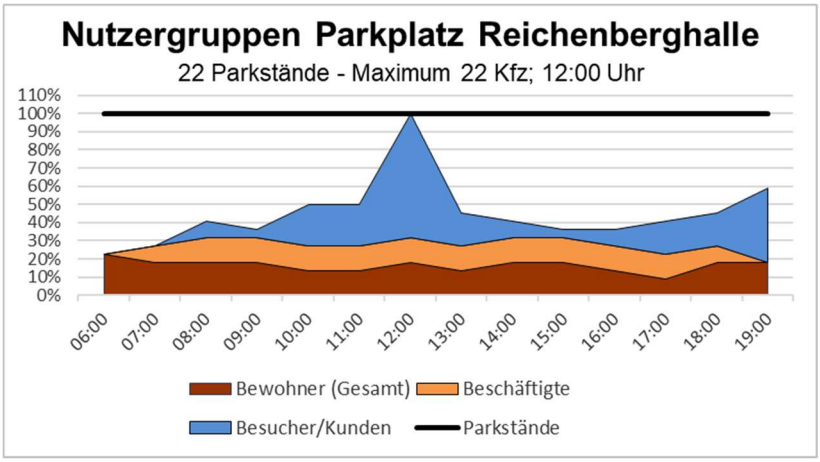

Abbildung 54: Auslastung durch die Nutzergruppen, Parkplatz Reichenberghalle

Die starke Nachfrage durch kurzzeitparkende Besucher und Kunden zeigt sich ebenfalls in der Parkdauerverteilung (vgl. **Abbildung 55**). Die „Ultra-Kurzparker“ machen den größten Anteil der Parkvorgänge aus.

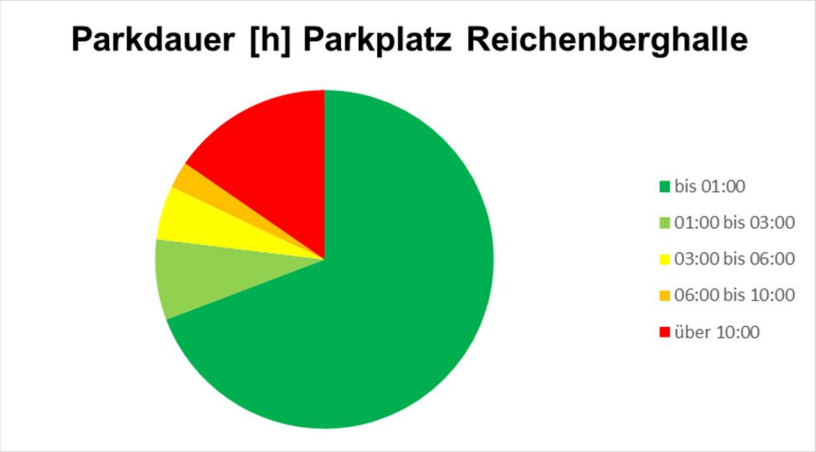

Abbildung 55: Parkdauerverteilung Parkplatz Reichenberghalle

Parkplatz am Friedhof

Der Parkplatz am Friedhof (vgl. **Plan 5.2**) befindet sich an der Kreuzung Laudenauer Straße und Bezenbach und ist unbewirtschaftet. Es stehen insgesamt 22 Parkstände zur Verfügung.

Der vorhandene Parkraum ist über den gesamten Tagesverlauf zwischen 15% und 30% nur gering ausgelastet (siehe **Abbildung 56**). Am Vormittag um 10:00 Uhr und am Nachmittag um 17:00 Uhr ist jeweils eine

Nachfragespitze zu beobachten, bei denen 41% der vorhandenen Parkstände belegt sind.

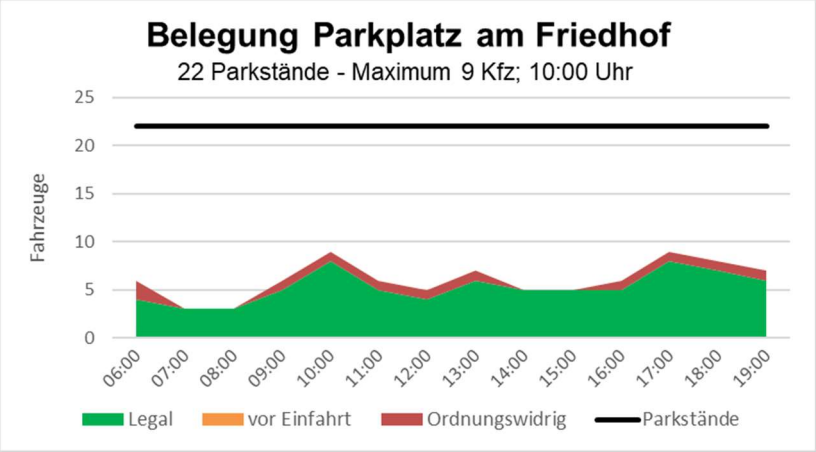

Abbildung 56: Parkraumbelegung Parkplatz am Friedhof

Der Parkplatz am Friedhof wird im Tagesverlauf hauptsächlich von Besuchern und Bewohnern nachgefragt. Aufgrund des freien Parkens sind auch einzelne Dauerparker festzustellen, die allerdings nur etwa 15% des vorhandenen Parkraums belegen (siehe **Abbildung 57**).

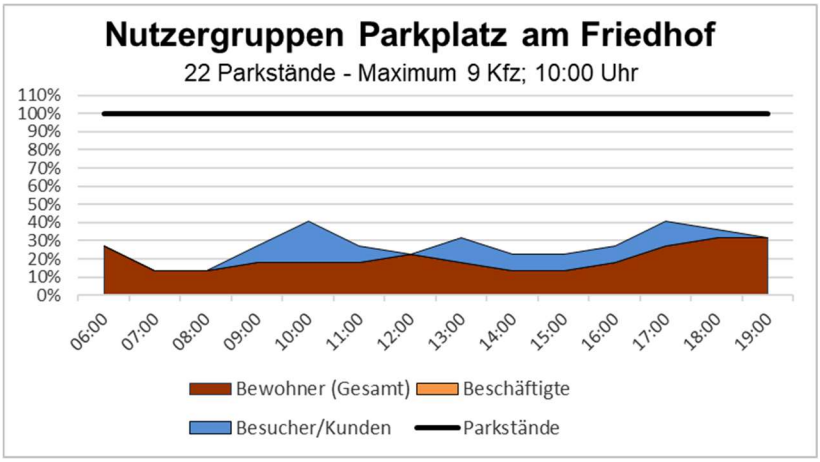

Abbildung 57: Auslastung durch die Nutzergruppen, Parkplatz am Friedhof

Die „Ultra-Kurzparker“ machen dabei etwa drei Viertel der Parkvorgänge aus (vgl. **Abbildung 58**).

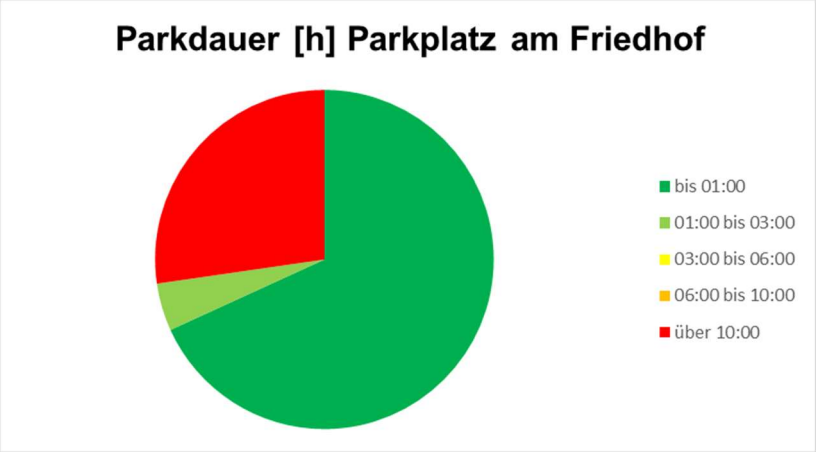

Abbildung 58: Parkdauerverteilung Parkplatz am Friedhof

7.5 Kurzfazit

Die Erhebung hat ergeben, dass im Durchschnitt im Untersuchungsgebiet ein geringer Parkdruck vorliegt. Der insgesamt höchste Parkdruck mit einer Auslastung aller untersuchten Stellplätze von 55 Prozent entsteht um 10:00 Uhr. Zudem wurde erfasst, dass vor allem auf der Darmstädter Straße und Heidelberger Straße häufig Parkvergehen erfolgen (Parken ohne Parkscheibe). Insgesamt haben die Bewohner den größten Anteil an den belegten Parkständen, gefolgt von den Kunden und Besuchern.

Wie **Plan 5.3** zeigt, wurde von 10:00 bis 14:00 Uhr am Rathaus ein hoher Parkdruck festgestellt, was mit dem Beschäftigtenparken zusammenhängt. Ab 19:00 Uhr liegt am Parkplatz an der Heidelberger Str. ein hoher Parkdruck vor, was auf das Bewohnerparken in diesem Bereich schließen lässt. Im Gegensatz dazu lässt sich im übrigen Untersuchungsgebiet kein Parkdruck feststellen. Es stehen demnach innerhalb des Ortskerns ausreichend viele Parkstände zur Verfügung.

Demgegenüber steht das teilweise ungeordnete Parken in der Bismarckstraße sowie in der Darmstädter Straße/ Heidelberger Straße durch welches der Fuß- und Radverkehr zusammen mit dem fließenden Kfz-Verkehr nur wenig Fläche verbleibt. Diese Problematik wird in **Kapitel 9.1** und **Kapitel 9.2** näher beleuchtet.

Der ruhende Kfz-Verkehr im Ortskern von Reichelsheim weist die folgenden Stärken (grün) und Schwächen (rot) auf:

- ↑ ausreichendes Parkraumangebot (hohe Auslastung ausschließlich zur Mittagszeit am Rathaus und zur Abendzeit Parkplatz an Heidelberger Str.)
- ↑ Gesamtauslastung beträgt maximal 55% (um 10 Uhr)
- ↑ ausreichend Kapazitäten vorhanden
- ↓ großes Parkraumangebot im Ortskern
- ↓ aufgrund Straßenraumgestaltung teils nicht intuitive Regelung auf der Bismarckstraße → Konflikt mit Fußverkehr (siehe **Kapitel 9.1**)
- ↓ Parken als Konflikt zum Fußverkehr in der Heidelberger Str./ Darmstädter Str. → Gehwegparken (siehe **Kapitel 3.3.1**)

8 Bestandsanalyse Mobilitätsverbund

Ein wesentlicher Baustein eines zukunftsgerichteten Mobilitätskonzeptes ist die Vernetzung der Verkehrsträger und die Stärkung der Multimodalität. In Reichelsheim gibt es bisher wenige Angebote zur Verknüpfung der Verkehrsträger. Aufgrund der Lage und der Größe der Gemeinde ist jedoch auch nicht das gesamte mögliche Angebotsspektrum sinnvoll. Carsharing-Angebote, die z. B. in großen Städten den Pkw-Besitz deutlich reduzieren oder Fahrradverleihsysteme, die Pkw-Fahrten ersetzen sollen, sind in einer Gemeinde mit der Größe von Reichelsheim bisher nur schwer erfolgreich umzusetzen. Es gibt bereits Pilotversuche solche Systeme regional zu verknüpfen, dies bedarf jedoch der Teilnahme möglichst vieler Kommunen.

Plan 6 zeigt die aktuell vorhandenen Angebote. Angebote für Carsharing und Leihfahrräder gab es in der Vergangenheit mit geringem Erfolg

8.1 Allgemeine Ansprüche und Standards im Mobilitätsverbund

Untersuchungen weisen nach, dass in der jüngeren Generation ein klarer Trend in Richtung multimodalen Verkehrsverhaltens zu konstatieren ist. Die Dominanz des Autos für das Mobilitätsverhalten junger Erwachsener und insbesondere des Autobesitzes hat in den letzten Jahren nachweislich abgenommen, demgegenüber ist eine signifikante Zunahme bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (oft in Kombination mit dem Fahrrad) und beim Fahrrad festzustellen. Hinzu kommt die verstärkte Nutzung von Carsharing.

Grundlage bildet dazu oftmals der ÖPNV, der mit anderen Mobilitätsdienstleistungen, wie Fahrradverleihsystemen zu einem integrierten Mobilitätsangebot verknüpft wird. Allgemein sollten Bus und Bahn, öffentliche Fahrräder und Pedelecs, öffentliche (E-) Autos, Taxis, alternative Bedienformen, Mitfahrgelegenheiten zu einem Mobilitätsverbund verknüpft werden. Diese Dienstleistungen können wiederum zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden.

Damit bei der Bereitstellung vernetzter Mobilitätsangebote die Ansprüche verschiedener Personengruppen miteinbezogen werden können (Inklusion), sind verschiedene Anforderungen möglichst früh z. B. durch die Einbindung von Interessenvertretungen zu prüfen.

8.2 Angebot im Mobilitätsverbund

In Reichelsheim besteht bisher neben Kfz-Ladestationen ein Angebot einer B+R-Station zur Verknüpfung der Verkehrsträger (siehe **Plan 6**).

8.2.1 Bike & Ride (B+R)

Mit dem Ziel, die Attraktivität des ÖPNV zu stärken, und gleichzeitig den Einzugsbereich von Haltestellen zu erweitern, bieten B+R-Anlagen eine Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Voraussetzung hierfür ist eine ausreichende Anzahl, im besten Fall überdachter und sicherer Fahrradabstellplätze direkt an Bahnhöfen oder Bushaltestellen.

An der Haltestelle Volksbank steht eine B+R-Rad-Abstellanlagen zur Verfügung, die eine Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV bildet. Ein Teil dieser Anlagen ist überdacht und ermöglicht das Abschließen des Rahmens, siehe **Kapitel 4.3**.

8.2.2 E-Mobilität

Seitens der Bundesregierung gibt es Bemühungen, den Anteil der E-Mobilität in den nächsten Jahren zu erhöhen. Steuervergünstigungen sollen z. B. den Kauf eines Elektrofahrzeuges erleichtern. Eine Erhöhung der Fahrzeuganzahl setzt folglich auch eine Verfügbarkeit an Ladeinfrastruktur voraus.

Im Untersuchungsgebiet finden sich derzeit Kfz-Ladestationen an der Reichenberghalle und am Rathaus, siehe **Abbildung 59**. Da sich die Elektroladestationen im öffentlichen Raum befinden, sind sie grundsätzlich für alle Nutzer jederzeit zugänglich.

Abbildung 59: Ladestationen für Kfz in Reichelsheim
links: Reichenberghalle
rechts: am Rathaus

8.2.3 Park & Ride (P+R)

P+R-Parkplätze sollen das Umsteigen vom Pkw auf den öffentlichen Nahverkehr erleichtern und dazu beitragen, die Fahrleistungen des Kfz-Verkehrs in Stadtgebieten insgesamt zu verringern. Eine P+R-Anlage sollte grundsätzlich in ein Gesamtverkehrskonzept eingebunden sein und im Verbund mit anderen

Maßnahmen, wie z. B. eine Parkraumbegrenzung und -bewirtschaftung im Ortskern sowie einem attraktiven und leistungsfähigem ÖPNV-Angebot einhergehen, um spürbare Verlagerungseffekte zu erreichen.

Innerhalb von Reichelsheim ist kein explizit ausgewiesener P+R-Parkplatz vorhanden. Allerdings bietet der Reichenbergplatz gute Voraussetzungen. Aufgrund der direkten Lage nahe der zentralen Haltestelle Reichenbergplatz und der damit einhergehenden Verknüpfung mit dem ÖPNV, ermöglicht ein kostenloses Abstellen des Pkw und die Weiterfahrt mit einem Regionalbus. Stark nachgefragte P+R-Angebote verknüpfen indes meist den Pkw mit einem Schienenverkehrs-Angebot.

8.3 Kurzfazit

Der Mobilitätsverbund im Ortskern von Reichelsheim weist die folgenden Stärken und Schwächen auf:

- ↑ Es gibt drei Ladestationen für E-Pkw, eine P+R- und B+R-Station
- ↓ Nur wenige Radabstellanlagen
- ↓ Keine Ladestation für E-Fahrräder

9 Querschnittthemen

Im Austausch mit der Gemeindeverwaltung und auf Grundlage des ISEK kristallisierten sich schnell Querschnittsthemen im Ortskern, die einer besonderen Betrachtung im Rahmen der Analyse bedurften. Dazu zählen die Straßenraumgestaltung der Bismarckstraße, die Straßenraumgestaltung der Darmstädter Straße sowie Heidelberger Straße und die Gestaltung des Reichenbergplatzes.

9.1 Straßenraumgestaltung Bismarckstraße

Im Bestand weist die Bismarckstraße als zentrale Ortsmitte Mängel hinsichtlich ihrer Straßenraumgestaltung auf. Von der Darmstädter Straße bzw. Heidelberger Straße aus ist der Eingang zum Ortskern aufgrund der unauffälligen Gestaltung kaum ersichtlich, siehe **Abbildung 60**.

Abbildung 60: Eingangsbereich zum historischen Ortskern von der Darmstädter Straße aus

Im Verlauf der Bismarckstraße ändert sich die Straßenraumgestaltung innerhalb kleinster Abschnitte. Dabei befindet sich der südliche Abschnitt der Bismarckstraße in einem verkehrsberuhigten Bereich und der nördliche Abschnitt in einer Tempo 30-Zone.

Von Süden nach Norden stellen sich die Querschnitte wie folgt dar (siehe **Abbildung 61** und **Abbildung 62**):

- Nach Einmündung von der Darmstädter bzw. Heidelberger Straße in die Bismarckstraße (verkehrsberuhigter Bereich): niveaugleiche Straßenraumgestaltung mit durch gepflasterte Rinnen separierte Seitenbereichen und einer etwa 3,50 m breiten verbleibenden Fahrbahn.
- Auf der Brücke über den Mergbach bestehen baulich getrennte Gehwege neben einer etwa 4,00 m breiten Fahrbahn.

- Im Anschluss an die Brücke besteht bis zur nächsten Kreuzung Reichenberger Straße/ Bismarckstraße ein niveaugleicher Querschnitt mit einer Rinne in der Mitte der Fahrbahn.
- Nach der Kreuzung Reichenberger Straße/ Bismarckstraße beginnt die Tempo 30-Zone. Es wiederholt sich die niveaugleiche Gestaltung mit durch gepflasterte Rinnen separierte Seitenräume. Die verbleibende Fläche der Fahrbahn umfasst ca. 4,00 m.
- Ab Einmündung der Mühlgasse wiederholt sich die Gestaltung des niveaugleichen Querschnitts mit einer Rinne in der Mitte der Fahrbahn.

Der Bestand ist in **Plan 7.1**, **Plan 7.2** und **Plan 7.3** dargestellt.

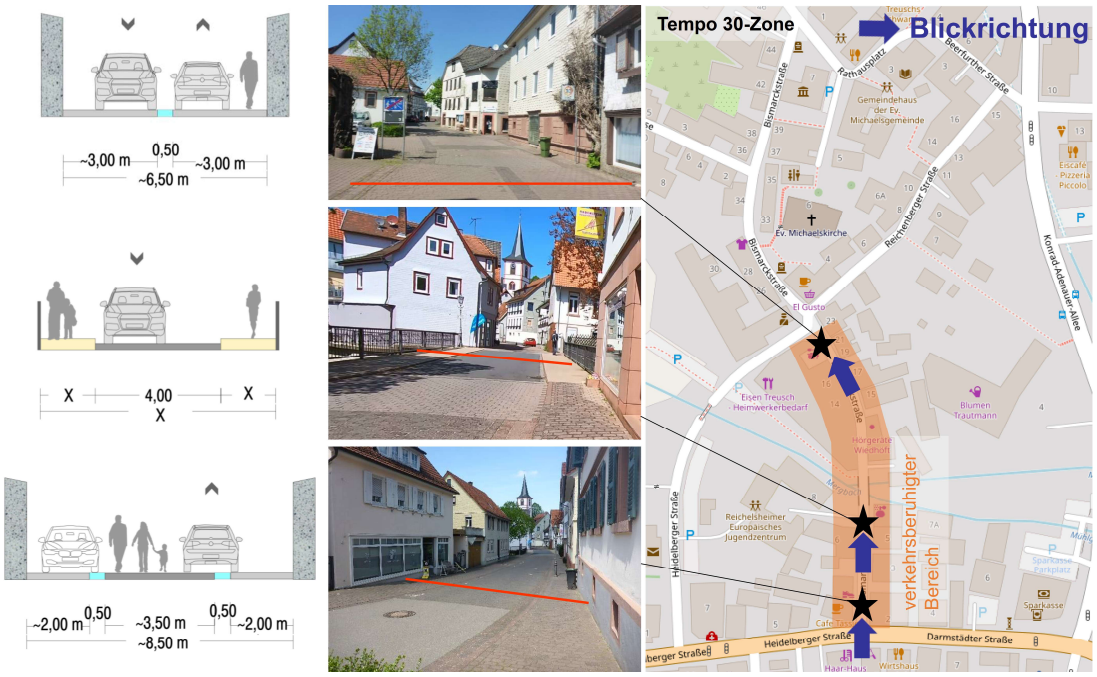

Abbildung 61: Straßenraumgestaltung in der Bismarckstraße (unterer Abschnitt)
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

Abbildung 62: Straßenraumgestaltung in der Bismarckstraße (oberer Abschnitt)
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

Aufgrund der wechselnden Gestaltung mit und ohne separaten Seitenraum ist vor allem außerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches unklar, ob die abschnittsweise durch Rinnen separierten Seitenbereiche dem Fußverkehr oder dem Parken gewidmet sind. Im verkehrsberuhigten Bereich müssen Parkstände markiert sein, woanders ist kein Parken erlaubt. In der Tempo 30-Zone besteht keine Einschränkung bzw. Regelung zum Parken. Als Folge dessen wird dort ungeregeltes Parken von Kfz im Seitenraum gefördert, wodurch teilweise sehr schmale Restflächen verbleiben, die sich der Rad- und Fußverkehr mit dem fließenden Kfz-Verkehr teilt.

Am Platz südlich des Rathauses ist die verkehrliche Situation bzw. Verkehrsführung über die Verkehrsinsel (Kreisverkehr?) nicht eindeutig, siehe **Abbildung 63**. In diesem Bereich fehlen zudem Gestaltungselemente zur Gliederung des Platzes bzw. zur Nutzung zum Aufenthalt.

Abbildung 63: Platz am Rathaus

Außerdem werden die teilweise erhöhten Geschwindigkeiten im motorisierten Kfz-Verkehr auf der Bismarckstraße kritisch eingestuft, die im Rahmen der Beteiligung mitgeteilt wurden.

9.2 Gestaltung Darmstädter Straße/ Heidelberger Straße

Bereits im ISEK wurde die übergeordnete Verkehrsmenge auf der Darmstädter Straße/ Heidelberger Straße mitten durch das Kerngebiet von Reichelsheim und die dadurch verkehrliche Atmosphäre sowie geringe Aufenthaltsqualität für den Fuß-/ Radverkehr thematisiert. Besonders vor dem Hintergrund der hier anliegenden Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote ist dies als kritisch einzustufen.

Die Untersuchung der Straßenquerschnitte in diesem Bereich zeigt außerdem, dass die bestehende schmale Gehwegbreite abschnittsweise zusätzlich durch das markierte Parken, Einbauten (z. B. Treppen, Straßenlaternen, Signalgeber, Parken außerhalb der Markierung) stark eingeschränkt wird (siehe **Abbildung 64**).

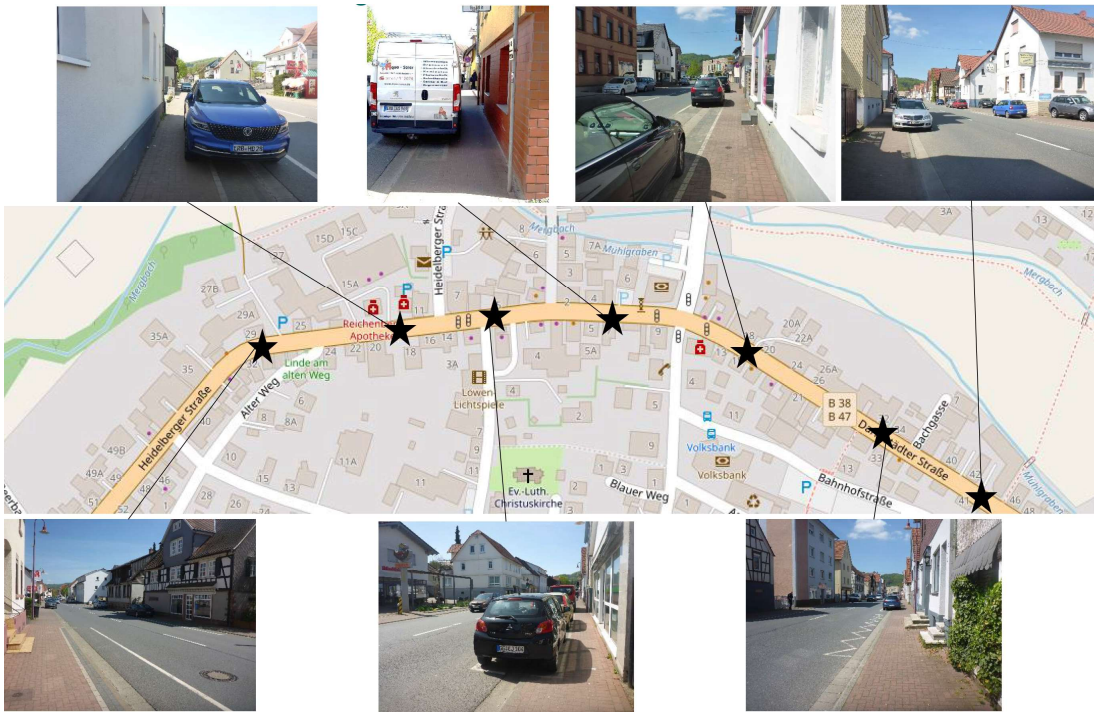

Abbildung 64: Beispiele zur eingeschränkten Gehwegbreite in der Darmstädter Str. bzw. Heidelberger Str. (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

Demzufolge bestehen an vielen Stellen Gehwegbreiten unter 1,50 m, wie **Abbildung 65** zeigt. Ein barrierefreies Begehen der Gehwege ist somit an vielen Abschnitten nicht möglich.

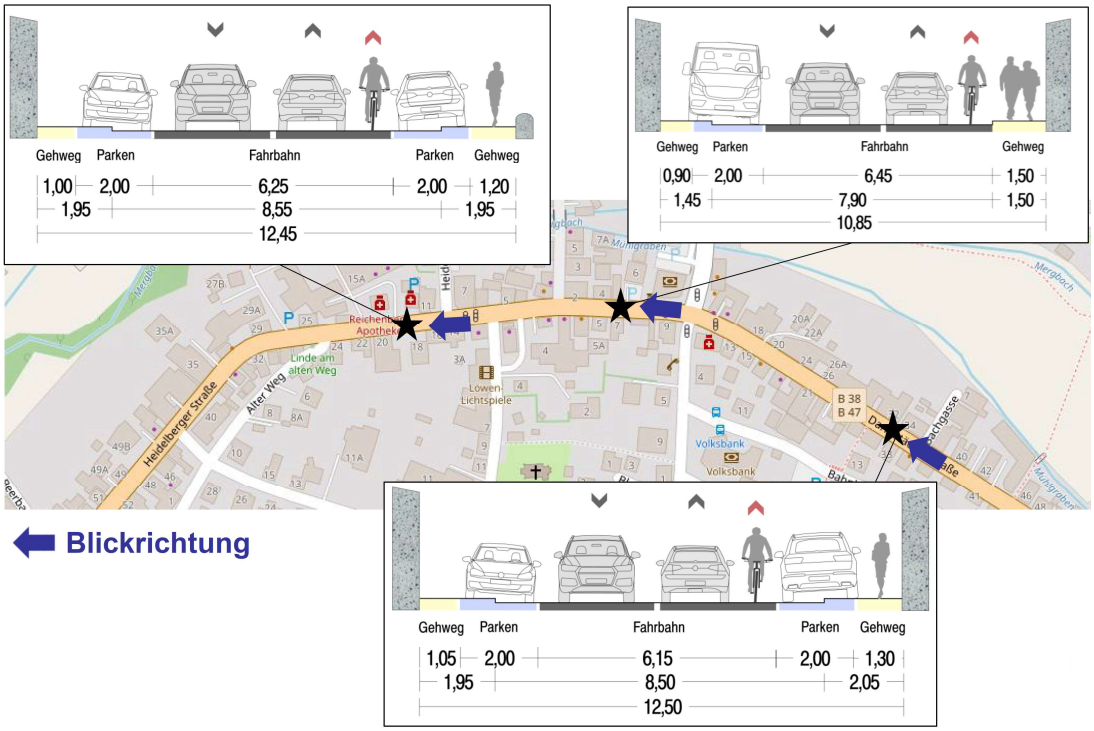

Abbildung 65: Straßenquerschnitte in der Darmstädter Straße und Heidelberger Straße
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

Der südliche Abschnitt der Darmstädter Straße ist in **Plan 8** dargestellt.

9.3 Gestaltung Reichenbergplatz

Der Reichenbergplatz ist ein zentraler Parkplatz in Reichelsheim westlich der Reichenberg-Schule. Der Parkplatz wird entsprechend der verschiedenen anliegenden Nutzungen von unterschiedlichen Nutzergruppen beparkt:

- Schule
- Busse (als Warteflächen)
- Feuerwehr
- Wohnmobile
- Anwohnende

Busse und Kfz-Verkehr nutzen den Platz zudem zum Wenden von der Beerfurther Straße in die Beerfurther Straße (U-Turn).

Vor Ort kommt es besonders zu Schulschluss mit den anfahrenden Bussen sowie Hol-/Bringverkehr zu einzelnen Konflikten. Während der Videoerfassung am 27.6.2023 wurden vor allem im Zeitraum zwischen 7:30 – 8:30 Uhr sowie 12:00 – 12:30 Uhr Konfliktsituationen erfasst, siehe **Abbildung 66**.

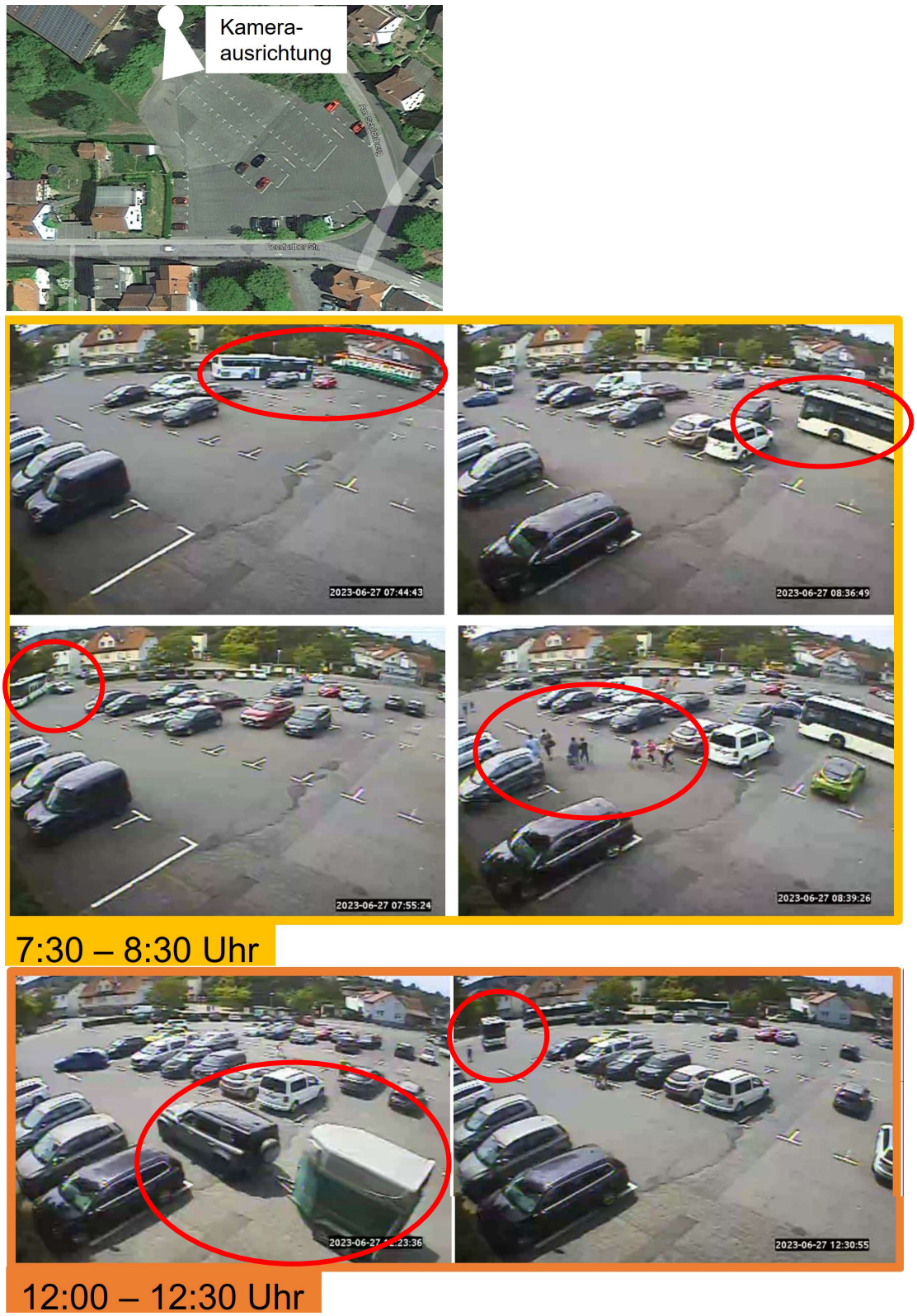

Abbildung 66: Erfasste Konfliktsituationen vormittags und mittags auf dem Reichenbergplatz

Es zeigten sich zwischen folgenden Nutzenden Konfliktsituationen:

- Bus – Lieferverkehr
- Schüler (zu Fuß) – Hol-/Bringverkehr
- Bus – Hol-/Bringverkehr

Als besonders problematisch hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind fehlende separate Fußwege für querende Schülergruppen sowie die nicht barrierefreie anliegende Haltestelle einzustufen. Die bestehenden Warteflächen für Busse können aufgrund der Platzverhältnisse nicht angefahren werden und werden demnach quer beparkt. Durch die großen zur Verfügung stehenden Fläche wird „Kreuz und Quer-Fahren“ auf dem Parkplatz gefördert.

10 Zusammenfassung Bestandsanalyse

In Reichelsheim liegt der gesamte Ortskern in einem Einzugsbereich von 1,5 km, wodurch dort alle wichtigen Ziele innerhalb einer Wegedauer von max. 20 Minuten zu Fuß zu erreichen sind. Im Ortskern wird der **Fußverkehr** mehrheitlich in einer weitreichenden Tempo 30-Zone geführt und es bestehen zudem viele Wege abseits von Kfz-Verkehr mit großer Aufenthaltsqualität.

Im Gegensatz dazu bedarf es an einigen Stellen einer Optimierung, da das Bereitstellen einer Infrastruktur für andere Mobilitätsformen in der Vergangenheit oft zu Lasten der Fußverkehrsinfrastruktur ging. An einigen wichtigen Fußverkehrsachsen fehlen Querungshilfen oder ein barrierefreier Ausbau (z. B. hinsichtlich der Gehwegbreite, Blindenleitsystemen und Fahrbahnoberflächen) für schutzbedürftige Menschen wie Schulkinder und mobilitätseingeschränkte Personen. Zwar sind einige Bordsteine in Reichelsheim bereits abgesenkt, sodass sie mit Rollatoren oder Kinderwagen passiert werden können; für einen vollständigen barrierefreien Ausbau fehlen jedoch vielerorts taktile oder auch akustische Leitsysteme. Zudem bestehen an vielen Stellen sehr schmale bzw. zusätzlich eingeschränkte Gehwegbereiche, welche die Begehbarkeit der Gehwege deutlich einschränken und das Zu Fuß gehen allgemein unattraktiver machen. Zwei Personen können nicht nebeneinander laufen und sich dabei unterhalten.

Der **Radverkehr** wird in Reichelsheim ausschließlich auf der Fahrbahn geführt; im Ortskern mehrheitlich in einer Tempo 30-Zone und entlang der Hauptverkehrsstraßen mit 50 km/h Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr. Dazu bestehen weitere Radwege auf Feld- und Waldwegen. Hinsichtlich der vorliegenden Fahrbahnbreiten und Verkehrsmengen auf der Darmstädter Straße, Heidelberger Straße und Konrad-Adenauer-Allee fehlen zusätzliche Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs. Dies betrifft sowohl die Streckenabschnitte als auch die einzelnen Knotenpunkte und bspw. bisher fehlende gesicherte Querungsstellen zur Erleichterung eines Abbiegevorgangs.

Die Anzahl der Radabstellplätze im Ortskern und an den Haltestellen ist nicht ausreichend und entspricht nicht den zeitgenmäßen Qualitätsstandards. Außerdem existieren – abgesehen von der Radabstellanlage an der Haltestelle Volksbank – keine überdachten Abstellmöglichkeiten. Da Radverkehrsplanung stets darauf angelegt sein sollte, eine höhere Nachfrage zu schaffen, kann die Anzahl der abgestellten Fahrräder nicht der Maßstab sein. Das Angebot ist nicht attraktiv genug.

Das bestehende Bussystem ist aufgrund wenig schlüssiger Linienführungen und nicht vorhandener Taktfahrpläne insgesamt schwer begreifbar. Die Fahrpläne sind durch unterschiedliche Bedienzeiträume der einzelnen Linien, wechselnde Fahrzeiten und einzelne Taktlücken unübersichtlich. Positiv ist indes das durchgängige Angebot auch am Wochenende einzustufen. Seitens der Gemeinde Reichelsheim ist in den kommenden Jahren der barrierefreie Ausbau der Haltestellen vorzunehmen. Darüber hinaus sind eine Aufwertung

der Haltestelle Reichenberghalle als wichtiger Verknüpfungspunkt im **ÖPNV** sowie eine Vereinfachung der Bedienungszeiträume anzustreben.

Reichelsheim ist über die Darmstädter Straße, die Heidelberger Straße und die Konrad-Adenauer-Allee für den **Kfz-Verkehr** gut an das überregionale Straßennetz angebunden (B38, B47 und K75). Das Hauptstraßennetz ist insgesamt ausreichend dimensioniert und leistungsfähig. Die Wohngebiete liegen nahezu flächendeckend in einer Tempo 30-Zone. Einzig hinsichtlich des Begegnungsverkehrs auf den sehr engen Fahrbahngassen innerhalb des Ortskerns besteht z. B. auf der Bismarckstraße Optimierungsbedarf.

Die Parkraumerhebung und -analyse hat gezeigt, dass in Reichelsheim ein ausreichendes **Parkraumangebot** vorhanden ist, bei welchem zu jeder Tageszeit ausreichend Kapazitäten bestehen. Problematisch ist eher das teilweise ungeordnete Parken und die dadurch entstehenden Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer (z. B. eingeschränkte Gehbereiche für den Fußverkehr) ebenso wie das ordnungswidrige Parken ohne Parkscheibe auf der Darmstädter Straße und Heidelberger Straße. Zudem wird durch das ungeordnete Parken in der Bismarckstraße die Aufenthaltsqualität deutlich eingeschränkt. Es ist indes auch nicht von einem Überangebot zu sprechen, eine Umnutzung bisheriger Pkw-Stellplätze sollte moderat geschehen.

Der **Mobilitätsverbund** findet in Reichelsheim bisher – abgesehen von einzelnen Elektroladestationen und einer B+R-Station – keine Berücksichtigung. Vor allem die Vernetzung der Verkehrsträger und die Stärkung der Multimodalität (bspw. durch B+R) ist aber ein wesentlicher Baustein eines zukunftsgerichteten Mobilitätsangebotes. Neben neuen Technologien (E-Mobilität) sollten dabei auch Sharing- oder Vermietsysteme und spezielle Mobilitätsangebote (Jobrad und Jobticket) bedacht werden.

Im Austausch mit der Gemeindeverwaltung und auf Grundlage des ISEK wurden zudem Querschnittsthemen im Ortskern aufgrund von verschiedenen Problemstellungen vertieft betrachtet. Dazu zählen die Straßenraumgestaltung der Darmstädter Straße und die Heidelberger Straße, die Gestaltung des der Ortseingang zur Bismarckstraße bzw. die Straßenraumgestaltung auf der Bismarckstraße und die Gestaltung des Reichenbergplatzes.

11 Leitbild – Abgleich mit ISEK

Mobilitätsplanung und Infrastrukturplanung findet vor dem Hintergrund eines Zielsystems statt, das am Anfang jeder Planung entwickelt wird. Hiermit soll festgelegt werden, wohin sich Reichelsheim im Bereich Mobilität entwickeln soll. Das Zielsystem gibt somit die Richtung der weiteren Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes vor.

Zielstellung gemäß ISEK ist die übergeordnete, integrierte Konzeption des zukünftigen Verkehrsflusses durch und in das Fördergebiet „Aktiver Kernbereich“. Im Rahmen des ISEK wurden Leitbilder für das Kerngebiet aufgestellt, die sich aus den Analysen, den internen Abstimmungen und dem Beteiligungsprozess herauskristallisiert haben. Bezogen auf die Mobilität, Verkehr und Barrierefreiheit wurde folgendes Leitbild festgelegt:

„Stark frequentierte Verkehrswege werden langfristig entlastet. Das schafft Optionen, den Fußgängern und Radfahrern mehr Raum zu geben. Barrierefreie oder barrierearme Wegeführungen sind selbstverständlicher Teil der Mobilitätsplanungen. Neue zukunftsorientiere Modelle werden einbezogen.“

12 Planungsziele

Die Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanung liegen heute weniger auf der Planung neuer Verkehrsanlagen als auf der intelligenten Nutzung und städtebaulichen Integration vorhandener Verkehrsanlagen. Außerdem spielt die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Information, Beratung, Organisation und finanzielle Anreize (Mobilitätsmanagement) eine große Rolle, ebenso wie die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, um zu einem optimalen Gesamtverkehrssystem zu kommen.

Das Thema Verkehr muss integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung sein, weil die Art und die Lage der städtebaulichen Nutzungen und die Art der Verkehrserschließung großen Einfluss auf die Verkehrserzeugung, die Verkehrsmittelwahl und die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung haben. Die Erreichbarkeit neuer Ziele (z. B. Supermärkte) zu Fuß und mit dem Fahrrad muss bereits in der Planung Berücksichtigung finden. Ebenfalls sollte der Faktor Aufenthaltsqualität und Naherholung nicht in Vergessenheit geraten.

Im Folgenden sind die formulierten Planungsziele gegliedert nach den einzelnen Verkehrsmitteln aufgeführt. Diese wurden auf Grundlage des Leitbildes konzipiert und mit den Bürgern im ersten Bürgerworkshop diskutiert sowie weitere erarbeitet. Dementsprechend kamen Planungsziele hinzu und es wurden negativ bewertete Ziele aussortiert.

Planungsziele Allgemein

- Umverteilung von Verkehrsflächen zu Gunsten von Radfahrern, Fußgängern, Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsgefühls
- Stärkung der Verkehrsträger Fuß und Rad, Ausbau der Fuß- und Radwege-verbindungen im Ortskern und im Verlauf der Mergbachaue (Wegenetze und Infrastruktur)
- Überprüfung der Verkehrsführung, angemessene Straßenraumgestaltung und/ oder Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- barrierefreie Mobilität (im Sinne eines "Design für Alle")
- Abgleich mit den anderen Fachdisziplinen des ISEK

Fußverkehr

- stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs an Querungsstellen z. B. über Darmstädter Straße (Blindenleitsystem, Furten ergänzen, Verkürzung von Wartezeiten,…)
- Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer/-innen in Bereichen mit viel Fußgängerverkehr (z. B. Bismarckstraße)
- besonders hochwertige Gestaltung wichtiger Achsen im Fußverkehr (z. B. Pfädchen)
- Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes im historischen Ortskern durch Begrünung
- **Ergänzung:** Bismarckstraße komplett verkehrsberuhigter Bereich
- *aussortiert: Schaffung von durchgängig breiten/breiteren Gehwegen*
- *aussortiert: Schaffung Fußgängerzone in der Bismarckstraße*

Radverkehr

- Berücksichtigung der Bedürfnisse des Radverkehrs an Knotenpunkten
- Überprüfung bzw. Herstellung Radverkehrsinfrastruktur gemäß der aktuellen Regelwerke
- Erweiterung bzw. Optimierung der Fahrrad-Abstellmöglichkeiten (z. B. Witterungsschutz, Abschließbarkeit, geänderte Nutzungsansprüche,…)
- **Ergänzung:** wichtige Schulwegeachsen im Fuß- und Radverkehr berücksichtigen

- *aussortiert: Radverkehrsführung per Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen (statt Pkw-Parken)*

ÖPNV und Mobilitätsverbund (mit Elektromobilität)

- Weiterentwicklung des bestehenden ÖPNV-Angebots
- Verbesserung der Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV, vor allem barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Verbesserung der Information zum ÖPNV-Angebotes
  (z. B. Fahrplanauskunft an Haltestellen)
- Einsatz von umweltfreundlichen ÖV-Fahrzeugen nach Stand der Technik
- Schaffung bzw. Ausbau von neuen Mobilitätsangeboten
  (z. B. Car-Sharing-Angebot, Verleihsystem von Lastenrädern,…)
- Intensivierung der Vernetzung der Verkehrsträger (z. B. B+R, P+R)
- Berücksichtigung von Elektromobilität (Ladestationen)
- **Ergänzung:** Angebotsentwicklung ÖPNV-Anbindung der Einkaufsschwerpunkte
- **Ergänzung:** Initiierung Bürgerbus (Verbesserung Vernetzung)
- **Ergänzung:** Initiierung Mitfahrerhaus/ Mitfahrerbank

Kfz-Verkehr und Parken

- Reduzierung Dominanz Kfz-Verkehr in Bismarckstraße und anderen untergeordneten Straßen
- Stärkere Kontrolle von Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Verkehrsberuhigungen in sensiblen Straßenabschnitten
- Reduzierung von Parken, um ausreichende Gehwegbreiten zu erzielen
- Neuordnung der Parkierung und ggf. Verbesserung des Angebots an öffentlichen Parkständen durch Aus- und Neubau von Parkierungseinrichtungen oder Änderung der Parkraumbewirtschaftung
- **Ergänzung:** Geschwindigkeitsanpassung Konrad-Adenauer-Allee, Darmstädter Straße und Heidelberger Straße
- **Ergänzung:** Regelung des Anwohnerparkens
- *aussortiert: Reduzierung Dominanz Kfz-Verkehr an den Hauptverkehrsstraßen*

In der weiteren Bearbeitung dienen die formulierten Ziele als Grundlage für die Konzeptentwicklung.

13 Maßnahmenkonzept und Umsetzungsstrategie

13.1 Methodisches Vorgehen

Das Maßnahmenkonzept setzt einen Rahmen für die Mobilitätsentwicklung in Reichelsheim für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Es werden Aussagen zu den grundlegenden Netzen und Infrastruktureinrichtungen für alle Verkehrsarten getroffen. Hierzu gehören bauliche und betriebliche Maßnahmen ebenso wie verkehrslenkende und verkehrsrechtliche Regelungen. Die Maßnahmen wurden aus den erfassten Defiziten abgeleitet und entwickelt. Wichtig ist dabei die ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssystems mit seinen verschiedenen Verkehrsträgern sowie die Beachtung von Abhängigkeiten und Wechselwirkungen.

Das Maßnahmenkonzept besteht aus verkehrsmittelbezogenen Handlungsfeldern für den

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlichen Personennahverkehr
- Kfz-Verkehr (fließend/ ruhend)

sowie aus verkehrsmittelübergreifenden Querschnittsthemen.

Die Handlungsfelder sind aus den vorausgehenden Schritten der Analyse sowie der Ziele und Qualitätsstandards entwickelt. Aus der Überlagerung der Handlungsfelder entsteht das Maßnahmenkonzept.

Die Umsetzung der in den Handlungsfeldern enthaltenen Maßnahmen sollte stufenweise (kurz-, mittel- und langfristig) erfolgen. Daneben gibt es Maßnahmen, die kontinuierlich anfallen oder über einen längeren Zeitraum zu entwickeln sind.

Das Maßnahmenkonzept enthält im Wesentlichen Maßnahmen, die in der Entscheidungskompetenz der Gemeinde Reichelsheim liegen. Vereinzelt sind auch Maßnahmen (z. B. für klassifizierte Straßen oder für den ÖPNV) einbezogen, die in Abstimmung bzw. in der Verantwortung anderer Akteure (z. B. Straßenbaulastträger, Hessen Mobil etc.) umzusetzen sind. Die Umsetzung selbst unterliegt dabei, ebenso wie die Planung, einem Prozess, in dem Empfehlungen aufgrund sich ändernder Randbedingungen ggfs. modifiziert werden müssen.

Mithilfe einer regelmäßigen Evaluation bzw. eines Controllings sollen die künftige Verkehrsentwicklung in Reichelsheim und die Wirkungen der Maßnahmen überprüft werden. Die Ergebnisse können, falls unerwünschte Wirkungen eintreten oder die Ziele nicht im gewünschten Maße erreicht werden, als Grundlage zur Nachjustierung des Maßnahmenkonzeptes verwendet werden.

13.2 Verkehrsmittelbezogene Handlungsfelder

13.2.1 Fußverkehr

Fußgänger soll überall dort, wo Menschen wohnen, arbeiten, einkaufen, sich aufhalten und verweilen möchten, weitgehende Priorität gegenüber den anderen Verkehrsmitteln erhalten. Besondere Bedeutung kommt dabei den vorhandenen Bewegungsräumen im Straßenraum zu. Höchste Priorität hat die Sicherung von Fußwegen insbesondere im Zuge von Schulwegen. Behinderungen und Gefährdungen durch andere Verkehrsmittel sollen minimiert werden. Reichelsheim hat aufgrund seiner kompakten Siedlungsstruktur günstige Voraussetzungen dafür, dass viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies gilt es zu nutzen und zu fördern.

Der Fußverkehr ist besonders empfindlich gegenüber Umwegen und Steigungen. Diese Gegebenheit sowie die gruppenspezifischen Anforderungen von Kindern, älteren Menschen, mobilitätseingeschränkten Personen, Menschen mit Kinderwagen etc. sind bei der Planung besonders zu beachten. Hierbei sollte besonders der barrierefreie Ausbau von Querungsstellen und die soziale Kontrolle der Infrastruktur berücksichtigt werden. Auf den Hauptfußwegeverbindungen ist eine hohe funktionale und gestalterische Qualität von besonderer Bedeutung. Die Hauptfußwege sind die wichtigsten Verbindungen zwischen den Wohngebieten, den Ortszentren, den Kindergärten und Schulen, den sonstigen öffentlichen Einrichtungen, den Nahversorgungsgebieten, den Sport- und Freizeitanlagen, den Gewerbegebieten und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Wie andere Verkehrsteilnehmer stellen Fußgänger Flächenansprüche an die Straßeninfrastruktur. Regelwerke definieren Standardmaße für angemessene Fußverkehrsanlagen. In der Praxis verbleiben jedoch für den Fußverkehr insbesondere in innerstädtischen Lagen oft nur Restflächen zu Gunsten von Flächen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind Fußgänger auf attraktive und sichere Fußgängerwege angewiesen. Standards attraktiver Fußverkehrsinfrastruktur umfassen u.a. ausreichende Gehwegbreiten, sichere Querungsmöglichkeiten, die Schaffung einer höheren Priorität für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen und flächendeckende Barrierefreiheit im Fußwegenetz.

Plan 9 zeigt die im Folgenden erläuterten Maßnahmen zum Fußverkehr. Teilweise bestehen Abhängigkeiten zu anderen Verkehrsmitteln bzw. Maßnahmen.

F1: Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und wichtigen Achsen

Laut Bundesgleichstellungsgesetz (BGG 2002, §1) sollen Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen beseitigt bzw. verhindert werden. Mobilitätseingeschränkten Personen soll prinzipiell die gleichberechtigte Teilhabe an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens gewährleistet werden.

Nach RASt 06 (Kap. 6.1.6.2) gelten aus Sicht von Mobilitätseingeschränkten für Gehwegbereiche folgende Grundsätze:

- Gehwegbereiche sollten hindernisfrei, taktil und visuell von anderen Bereichen abgegrenzt sein (z. B. durch Bordkanten, Pflasterkanten, Begrenzungsstreifen). Richtungsänderungen sollten taktil und optisch kontrastierend wahrnehmbar sein.
- Gehwegbereiche sollten eine geringe Neigung aufweisen (0,5 bis max. 3,0 Prozent) z. B. auch an Gehwegabsenkungen bei Grundstückszufahrten.
- an Überquerungsstellen sollten die Borde abgesenkt sein (Ausführungshinweise enthalten die H BVA)
- in angemessenen Abständen sollten Sitzgelegenheiten zum Ausruhen eingerichtet werden.
- zur Leitung und Warnung der Mobilitätseingeschränkten sollten an wichtigen Elementen im Straßenraum, wie Überquerungsstellen, Haltestellen, Masten, Pflanzkübel oder Sitzgelegenheiten, Orientierungsstreifen und Aufmerksamkeitsfelder angelegt werden.

Im Fuß- und Radverkehr sind demnach Querungsstellen, Einmündungen, Kreuzungen und die Umfelder sensibler Einrichtungen (Seniorenheime, Zuwege zu Haltestellen etc.) barrierefrei für gehbehinderte und seheingeschränkte Personen auszubauen. **Abbildung 67 links** zeigt ein allgemeines Beispiel für eine barrierefreie Mittelinsel und **Abbildung 67 rechts** ein Beispiel für eine barrierefreie signalisierte Querungsstelle.

Abbildung 67: Barrierefreie Querungsstellen (Beispiele)

Die Querungshilfen im Kerngebiet von Reichelsheim verfügen nur teilweise über eine ganzheitlich barrierefreie Gestaltung und sollten sukzessive mit taktilen sowie akustischen Leitsystemen ausgebaut werden. Dies betrifft vor allem die übergeordneten und daher priorisierten Knotenpunkte über die Darmstädter bzw. Heidelberger Straße und über die Konrad-Adenauer-Allee.

Im Rahmen von Um- und Neubauten in Straßenräumen sollte der barrierefreie Ausbau von Querungsstellen, Wegen und Plätzen Grundvoraussetzung sein

und immer in den Planungen bereits mitgedacht werden. Ebenfalls sollte auch der barrierefreie Zu-/ Abgang zum ÖPNV sichergestellt werden.

F2: Verkürzung von (Fußgänger-)Wartezeiten an Fußgängerschutzanlagen

An Lichtsignalanlagen sollten die Wartezeiten für den Fußverkehr so gering wie möglich gehalten werden, insbesondere im Zuge von Wegeachsen, die von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Erfahrungen zeigen, dass zu lange Wartezeiten (ggfs. auch Doppelwartezeiten an Mehrfachfurten) die Gefahr des „Rotgehens" bergen und Lichtsignalanlagen so zu Verkehrssicherheitsrisiken werden.

In Reichelsheim sind an den Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten Darmstädter Straße/ Konrad-Adenauer-Allee und Konrad-Adenauer-Allee/ Beerfurther Straße im Hauptstraßennetz zu lange Wartezeiten und eine sich anschließende zu kurze Grün- bzw. Räumzeit[22] für den Fußverkehr festgestellt worden. Hierfür bestehen in der Verkehrsplanung standardisierte Werte um die Qualität des Verkehrsablaufs zu bewerten.

Die Einteilung findet in Qualitätsstufen statt:

- ≤ 30 Sekunden: A = sehr kurze Wartezeit
- ≤ 40 Sekunden: B = kurz
- ≤ 55 Sekunden: C = Wartezeit spürbar
- ≤ 70 Sekunden: D = beträchtliche Wartezeit
- ≤ 85 Sekunden: E = lange Wartezeit
- > 85 Sekunden: F = sehr lange Wartezeiten[23]

Somit beinhaltet die Maßnahme auch in Zusammenhang mit **Maßnahme F1** (*Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und wichtigen Achsen*) eine sukzessive Überprüfung der Lichtsignalanlagen und ggfls. eine Anpassung des Lichtsignalprogramms.

F3: Schaffung von zusätzlichen Querungsstellen für den Fußverkehr über die Hauptachsen im Kfz-Verkehr

Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln etc. bieten dem Fußverkehr als Querungsstellen die Möglichkeit des sicheren Überquerens der Fahrbahn und führen somit ebenfalls zu einer höheren Verkehrssicherheit. Besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder,

[22] Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer gelten andere Maßgaben an die Bemessung der Grün- bzw. Räumzeiten.

[23] Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Ausgabe 2015

mobilitätseingeschränkte Personen etc.) bietet sich durch ausreichende Querungsmöglichkeiten die Chance auf durchgängige und sichere Wegebeziehungen auf den wichtigen Hauptachsen. Insbesondere das Queren von stark befahrenden Straßen wie der Darmstädter Straße, Heidelberger Straße und der Konrad-Adenauer-Allee, welche die Aufgabe haben, den Kfz-Verkehr zu bündeln, stellt ohne Querungshilfe zu bestimmten Zeiten eine unüberwindbare Barriere dar.

Die Notwendigkeit an zusätzlichen Querungsstellen zu den bereits bestehenden signalisierten Querungsstellen liegt im Bereich der Heidelberger Straße auf Höhe des Alten Weges sowie im Bereich der Reichenberghalle über die Konrad-Adenauer-Allee, siehe **Abbildung 68** vor. Der Bereich über die Heidelberger Straße stellt für den Fußverkehr eine Verbindung von der Straße Alter Weg sowie insg. dem südlichen Bereich von Reichelsheim zu den Grünzügen dar. Der Bereich über die Konrad-Adenauer-Allee würde eine Verknüpfung der Reichenberghalle sowie der anliegenden Haltestelle „Reichenberghalle“ zum Ortskern herstellen. Hier sind dem Fußverkehrsaufkommen angemessene Querungsstellen umzusetzen.

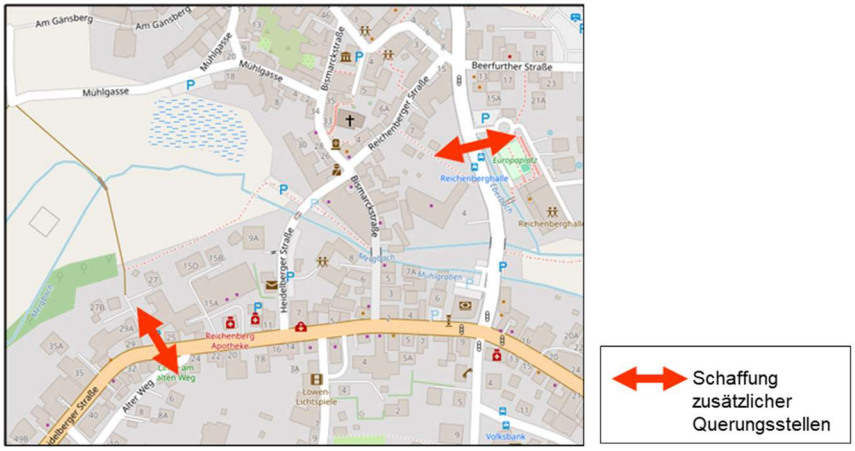

Abbildung 68: Vorschlag an zusätzlichen Querungsstellen in Reichelsheim
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

Die Einsatzbereiche für Querungsanlagen sind von den Umfeldbedingungen sowie den Nutzungen abhängig, siehe **Kapitel 3.2**.

Demnach werden sowohl auf der Heidelberger Straße als auch der Konrad-Adenauer-Allee z. B. Querungsstellen über Mitteltrennung, Fußgängerüberweg oder Fußgängerüberweg mit baulichen Maßnahmen empfohlen (Heidelberger Straße ca. 800 Kfz/h, Konrad-Adenauer-Allee ca. 600 Kfz/h).

Auf der Heidelberger Straße besteht bei einem Entfall von 3 Parkständen eine Fahrbahnbreite von 8,50 m in auf Höhe Alter Weg. Für die Umsetzung einer ca. 2,00 m breiten Mittelinsel müssten demnach die Parkstände entfallen und der Gehwegbord auf die heute (durch das Parken auf dem Gehweg) tatsächlich begehbare Breite verlagert werden, siehe **Abbildung 69**. Die

Gehwegbreite verbleibt somit einseitig wie bereits im Bestand bei 1,50 m (nur ohne zusätzliches Parken). Dafür wird die Anordnung einer 2,25 m breiten baulichen Querungsinsel möglich.

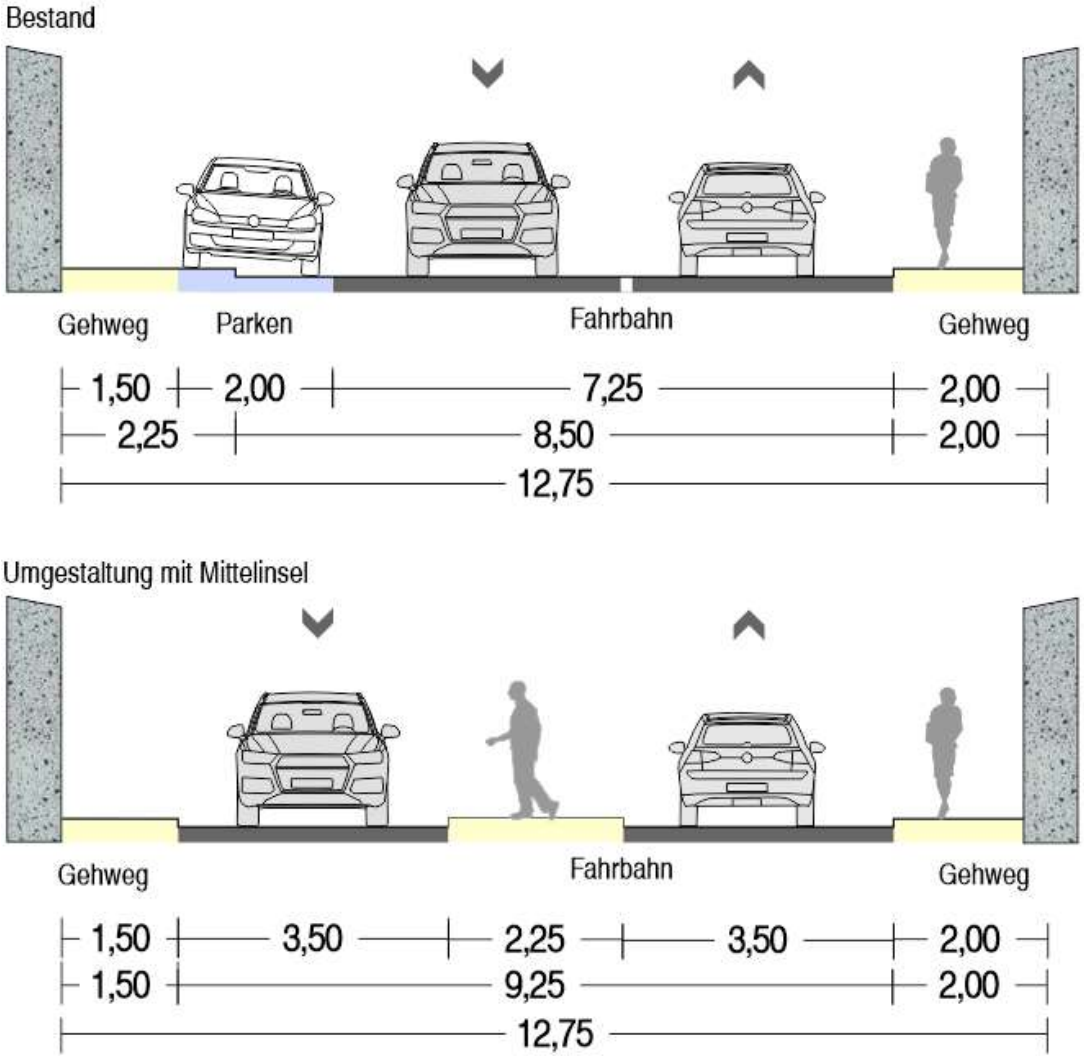

Abbildung 69: Umgestaltung Fahrbahnaufteilung mit Mittelinsel auf der Heidelberger Straße

Im Bereich der Konrad-Adenauer-Allee wird in Verbindung mit den Haltestellen und den vorliegenden Fahrbahnbreiten dagegen ein Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) empfohlen, siehe auch **Maßnahme Ö4** (*Modernisierung der Haltestelle Reichenberghalle*).

Die Knotenpunkte und Querungsstellen sollten dabei gut sichtbar, auf direktem Weg erreichbar bzw. in Verlängerung von Wegeverbindungen sowie entsprechend **Maßnahme F1** (*Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und wichtigen Achsen*) barrierefrei sein. Zu achten ist bei der

Querungsstellengestaltung auch auf ausreichende Sichtbeziehungen und Beschilderungen.

F4: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Überprüfung von Gehwegbreiten, Barrierefreiheit und Sichtbeziehungen

Zur Erhöhung der Sicherheit für den Fußverkehr ist die Bereitstellung und Freihaltung ausreichender Gehwegflächen eine essentielle Maßnahme. Im Bestand wird der Fußverkehr häufig auf zu schmalen Gehwegen geführt oder die Gehwege werden beispielsweise von parkenden Kfz, Gebäudevorsprüngen und Beleuchtungsmasten weiter eingeschränkt. Dies führt unter Umständen durch Ausweichvorgänge des Fußverkehrs zu Verkehrssicherheitsproblemen.

Auf **Plan 9** sind alle Strecken markiert, die im Ortskern hinsichtlich einer kurz- bis mittelfristigen Herstellung von durchgängig breiten, baulich separaten Gehwegen bzw. gesicherter Seitenbereiche zu prüfen sind oder Engstellen aufweisen. Die Bismarckstraße und die Darmstädter Straße bzw. Heidelberger Straße werden diesbezüglich in **Maßnahme F5** (*Umgestaltung der Bismarckstraße inkl. Rathausplatz*) sowie **Maßnahme F6** (*Prüfen der Umgestaltung der Darmstädter Str./ Heidelberger Str.*) vertieft betrachtet. Hinsichtlich der Bereitstellung von gesicherten Seitenbereichen sind vor allem die Laudenauer Straße, die Beerfurther Straße und Alter Weg zu prüfen sowie zu optimieren. Die Gehwegbreiten sollen nach den Empfehlungen der FGSV (siehe **Kapitel 3.3** zu den allgemeinen Ansprüchen und Standards im Fußverkehr) realisiert werden. Für den Fall, dass diese Standards nicht durchgehend eingehalten werden können, z. B. im Bereich von Engstellen, ist dafür Sorge zu tragen, dass die Mindestbreite für Barrierefreiheit gesichert ist. Das bedeutet eine nutzbare Breite von 1,50 m ohne Einbauten (z. B. Häuservorsprünge und Verkehrsschilder) und Hindernisse (z. B. durch parkende Pkw). Bei geringerer Flächenverfügbarkeit sollte ein verkehrsberuhigter Bereich schmalen Gehwegen vorgezogen werden. Eine Unterbrechung von Gehwegen an Engstellen im Straßenraum ist zu vermeiden. Stattdessen sollte in diesen Bereichen die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen verengt oder bei niedrigen Verkehrsaufkommen eine Mischverkehrsfläche angelegt werden.

Im Hinblick auf das aktuelle Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr sowie die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist vor allem der Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Bahnhofstraße bei der Volksbank überdimensioniert und erschwert somit die Querung für den Fußverkehr. Daher sollte der Knotenpunkt baulich oder mit Markierung so angepasst werden, dass die zu querende Fahrbahn schmaler und die Seitenbereiche somit breiter werden.

Die Verbesserung der Sichtbeziehung zwischen dem Fuß-, Rad- bzw. Kfz-Verkehr bedingt eine Freihaltung von Kreuzungs- und Querungsbereichen von parkenden Fahrzeugen. Dazu sind falschparkende Kfz konsequent zu entfernen, Poller und Fahrradbügel aufzustellen sowie bauliche Maßnahmen wie vorgezogene Fahrbahnränder zu nutzen.

In Reichelsheim sind die Sichtverhältnisse in der Beerfurther Straße aufgrund des Kurvenverlaufs der Straße stark eingeschränkt. Ein Verkehrsspiegel wurde zur Verbesserung der Situation bereits im Straßenraum verortet. Eine Neuaufteilung bzw. Umgestaltung der Straßenraumteilung z. B. mit einem niveaugleichen Ausbau wie in der Bismarckstraße würde den Kfz-Verkehr zusätzlich verkehrlich beruhigen, siehe **Abbildung 70**.

Abbildung 70: Niveaugleicher Ausbau in engen Stellen zur Verkehrsberuhigung (Beispiele)

Auf dem Fußwegenetz bestehen teilweise nur Treppen die eine verkürzte Zuwegung darstellen. Hier sollten barrierefreie Alternativen, wie z. B. Rampen oder einen Aufzug geprüft werden.

Für eine uneingeschränkte Begehbarkeit aller Fußwege sind die auf **Plan 9** gekennzeichneten Wege auf ihre erschütterungsfreie Begehbarkeit zu prüfen und ggfls. z. B. durch den Einbau von Plattenbelägen zu optimieren.

Derzeit ist die Zuwegung zwischen Laudenauer Straße ins „Grün“ für die Allgemeinheit gesperrt. Nach Anregung der Gemeinde und im Zusammenhang mit dem Masterplan Stadtgrün ist hier eine hochwertige Verbindung für den Fußverkehr zu gestalten.

Wesentlichen Input für ein Sofortprogramm zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fußverkehr kann die Betrachtung im Rahmen der Schulwegsicherheit liefern, siehe **Maßnahme M1** (*Schulisches Mobilitätsmanagement*).

F5: Umgestaltung der Bismarckstraße inkl. Rathausplatz

Die Bismarckstraße ist im Bestand komplett niveaugleich ausgebaut, wobei die Straßenraumaufteilung je nach Abschnitt unterschiedlich gestaltet ist, siehe **Kapitel 9.1**. Hinsichtlich der unklaren Regelung zum Parken (in der Tempo 30-Zone) sowie der zu schnell gefahrenen Geschwindigkeiten in der Bismarckstraße entstehen Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr mit dem Fußverkehr.

Daher wird empfohlen, den verkehrsberuhigten Bereich vom südlichen Abschnitt bis westlich des Rathauses auszuweiten (entsprechend **Maßnahme K2** – *Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereiches in der Bismarckstraße).* Von dort aus sollte die Tempo 30-Zone fortgesetzt werden, damit an der Rodensteiner Straße eine abknickende Vorfahrt eingeführt werden kann, die den Rad- und Kfz-Verkehr von den Laudenauer Straße kommend ausbremst, siehe **Maßnahme K7** (*Umgestaltung des Knotenpunktes Rodensteiner Straße/ Laudenauer Straße*). In der Beerfurther Straße in Richtung Bismarckstraße könnte der verkehrsberuhigte Bereich mit Einsatz der bestehenden Pflasterung beginnen, siehe **Abbildung 71**.

Abbildung 71 Blick in Richtung Beerfurther Straße (Einsatz Pflasterung)

Durch die Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereiches darf der Kfz-Verkehr in der Bismarckstraße noch Schrittgeschwindigkeit fahren. Weiterhin ist Parken nur in markierten Flächen erlaubt und kann somit konkret verortet werden. Zudem wird der Fußverkehr dem Kfz-Verkehr gegenüber durch die Einführung des verkehrsberuhigten Bereiches gleichberechtigt und darf den gesamten Straßenquerschnitt mitnutzen (jedoch ohne den Kfz-Verkehr zu behindern). Im Zuge dessen sollten die heute schon genutzten „geduldeten“ und belegten Parkflächen markiert werden, soweit diese hinsichtlich der Verkehrssicherheit und verbleibenden Fahrbahnbreite vertretbar sind. Nach Markierung der Stellplätze sollte eine Restbreite von 4,50 m verbleiben, sodass die Begegnung Pkw – Pkw noch problemlos möglich ist. Kurzzeitige Engstellen mit 3,50 m sind ebenfalls vertretbar, solange anschließend Ausweichstellen bestehen. Durch die abschnittsweise Verengung wird die Verkehrsberuhigung weiter verstärkt.

In **Plan 10.1**, **Plan 10.2** und **Plan 10.3** sind die möglichen Parkstände dargestellt. Im südlichsten Abschnitt der Bismarckstraße sollten die Parkstände weiter an die Häuserkanten gerückt werden um zusätzliche Freiflächen für den Fußverkehr zu schaffen. Heute genutzte Parkflächen gegenüber des Knotenpunktes Bismarckstraße/ Rathausplatz sollten entfallen, um die Befahrbarkeit des Knotenpunktes zu gewährleisten. Die Längsparkstände gegenüber vom Rathaus sind zunächst hinsichtlich ihrer Handhabbarkeit in Verbindung mit

den gegenüberliegenden Schrägparkständen zu prüfen. Somit würden 3 bis 7 heute geduldete Parkstände entfallen. Hinsichtlich der erfassten Parkraum-Auslastung (siehe **Kapitel 7.4**) erscheint dies vertretbar. Die Verortung der markierten Parkstände sollten mit einer provisorischen Markierung zunächst über mehrere Wochen geprüft werden. Danach können die finalen Parkstände dauerhaft markiert werden.

Am Knotenpunkt Rathausplatz/ Bismarckstraße sollte zur weiteren Aufwertung der Seitenbereiche ohne Kfz-Verkehr und in Verbindung mit einer Gestaltung durch den Masterplan Stadtgrün der als Kreisverkehr genutzte Knotenpunkt in eine einfache Kreuzung umgestaltet werden. Der Fahrbahnverlauf sollte dazu mit einer Fahrbahnrinne wie in der Bismarckstraße verdeutlicht werden. Dadurch werden die gesicherten Seitenbereiche für den Fußverkehr vergrößert und können mit mobilem Grün weiter aufgewertet werden. Die bestehende Zu-/Ausfahrt zum Rathausplatz 1 sollte dabei jedoch frei bleiben.

F6: Prüfen der Umgestaltung der Darmstädter Str./ Heidelberger Str.

Wie in **Maßnahme F4** (*Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, Überprüfung von Gehwegbreiten und Sichtbeziehungen*) erläutert, sind für die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ausreichend breite Gehwegflächen essentiell. Auf der Darmstädter Straße bzw. Heidelberger Straße bestehen grundsätzlich zumindest ≥1,50 m breite Gehwege. Allerdings werden diese durch halbseitige auf dem Gehweg markierte Parkstände weiter eingeschränkt, sodass dem Fußverkehr an vielen Stellen tatsächlich eine Gehwegbreite von weniger als 1 m zur Verfügung steht.

Obwohl im Bereich der Darmstädter Straße und Heidelberger Straße keine hohe Auslastung der Parkstände erfasst wurde (siehe **Kapitel 7.3**), stellt die Wegnahme vor Parkständen einen großen Eingriff in den Parkraum für die Öffentlichkeit und das anliegende Gewerbe dar. In der Bürgerbeteiligung wurde außerdem die Notwendigkeit der Verbreiterung von Gehwegen nicht zwingend gesehen. Zudem liegen zahlreiche Leitungen im Seitenbereich, so dass Begrünung nicht mit üblichen Pflanzbeeten umgesetzt werden kann.

Damit die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr in der Darmstädter Straße und der Heidelberger Straße dennoch verbessert werden kann, wurde in Zusammenarbeit dem Masterplan Stadtgrün eine Gestaltungsvariante entwickelt, mit welcher zusätzliche Begrünung in Form von mobilen Pflanzkübeln im Straßenraum umgesetzt werden kann, bei möglichst geringem Entfall von Stellplätzen. In **Plan 11.1** wurden dafür günstige Orte für die Pflanzkübel dargestellt. Dabei werden beispielsweise Einmündungen von Fußwegen wie am Autohaus Heist in der Gestaltung mitaufgegriffen. Die finale Platzierung von Pflanzkübeln findet im Masterplan Stadtgrün statt. Die erarbeitete Gestaltungsvariante soll im Sommer als Verkehrsversuch für den östlichen Abschnitt der Darmstädter Straße (zwischen Darmstädter Straße 49 und dem

Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Allee/ Darmstädter Straße) mit mobiler Begrünung und Mobiliar geprüft werden.

Pflanzkübel sichern so die Breite der Parkstände, dass Pkw nicht weiter als vorgesehen auf dem Gehweg parken müssen, wodurch die Einschränkungen auf dem Gehweg verringert werden. Gestaltungsbeispiele sind auf **Abbildung 72** dargestellt. Die Bepflanzungen werden zudem mit Sitzmöglichkeiten vor allem im Bereich der Gewerbenutzungen kombiniert. Dadurch würden in dem dargestellten östlichen Abschnitt maximal 5 Parkstände entfallen.

Abbildung 72: Pflanzkübel zur Straßenraumgestaltung

Demgegenüber steht die Maximalvariante auf **Plan 11.2**, die zeigt, wie die Straßenraumgestaltung mit einseitigem Parken ohne Nutzung des Gehwegs aussehen würde. In dieser Variante würden etwas weniger als die Hälfte der vorliegenden Parkstände (ca.22 der vorliegenden 44 Parkstände) entfallen. Dafür würde dem Fußverkehr die volle Gehwegbreite von minimal 1,50 m zur Verfügung stehen und der Gehweg durchgängig ohne Einschränkungen begehbar sein.

Obwohl diese Maximalvariante zum jetzigen Zeitpunkt keine Option darstellt, sollte sie hinsichtlich der gesteigerten Aufenthaltsqualität und größeren Barrierefreiheit im Seitenraum in einem Zeitraum von 10 bis 15 Jahre, womöglich bei einem Rückgang des Kfz-Besitzes, geprüft werden.

F7: Vervollständigung und Erweiterung der vorhandenen Fußwegebeschilderung

Eine Wegeweisung für das Hauptfußwegenetz mit Anzeige der Entfernung zum Ortskern oder zu wichtigen Nutzungen wie z. B. der Reichenberghalle oder der im Masterplan Stadtgrün geplanten Pfädchen gewährt die einfache Auffindung dieser Nutzungen und gibt eine Übersicht über zurückgelegte Wege. Durch die Kombination dieser Gestaltung mit verorteten

Märchenfiguren sowie integrierten Informationen wird die Beschilderung zudem um einen hohen Erlebniswert im Fußverkehr ergänzt.

F8: Bereitstellung von Sitzgelegenheiten und öffentlichen Toiletten

Alleine das Angebot an Sitzgelegenheiten trägt maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei und schafft Orte zum Ausruhen und Verweilen. Für ältere Menschen ist eine fußgängerfreundliche Gestaltung der Fußwege von großer Bedeutung. Durch Sitzgelegenheiten vergrößern sich die Aktionsradien. Um Ihnen zu Fuß Bewegungsfreiheiten zu ermöglichen, ist die Anlage von Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen eine wesentliche Maßnahme. Bänke sollten nicht nur an Grünanlagen, sondern überall in der Gemeinde aufgestellt werden, wo sich die räumliche Situation dafür eignet.

Dies ist beispielsweise auf der Bahnhofstraße in Richtung der Einkaufsmöglichkeiten umsetzbar. Im Rahmen des Masterplans Stadtgrün werden zudem Sitzmöglichkeiten entlang der Darmstädter Straße durch einen Entfall weniger Parkstände geprüft, siehe **Maßnahme F6** (*Prüfen der Umgestaltung der Darmstädter Str./ Heidelberger Str.*).

13.2.2 Radverkehr

Übergeordnetes Ziel der Maßnahmen zum Radverkehr (siehe **Plan 12**) ist eine Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und dadurch eine weitere Erhöhung des Radverkehrsanteils in Reichelsheim.

Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung. Oftmals muss erst ein Angebot geschaffen werden, bevor der Bedarf entsteht. Radverkehrsplanung beinhaltet nicht nur die Verbesserung bzw. Herstellung der geeigneten Infrastruktur, sondern auch weiche Maßnahmen, wie z. B. Kommunikation, Marketing etc. Um die gewünschten Verbesserungen zu erreichen, sollte der Radverkehr kontinuierlich gefördert werden. Dazu ist ein flächendeckendes Radverkehrsnetz oberste Priorität, das sicheres und attraktives Radfahren in allen Straßen ermöglicht. Dabei bedeutet eine Route im Radverkehrsnetz nicht zwangsläufig, dass die Route auch separate Radverkehrsanlagen aufweist. Als Normalfall wird innerorts zunächst die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr betrachtet. In Bereichen, in denen die zulässige Geschwindigkeit jedoch 50 km/h oder mehr beträgt, sollte über geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr nachgedacht werden, um eine möglichst hohe Nachfrage beim Radverkehr zu erzielen.

Unabhängig von Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteilen sind im Allgemeinen je nach Situation folgende nicht-bauliche Maßnahmen denkbar.

1. Prüfen, ob Schutzstreifen möglich sind. Für beidseitige Schutzstreifen muss die Fahrbahn 7,00 m breit sein. Nach geltender Rechtslage sind Schutzstreifen nur innerorts möglich. Erste Modellversuche haben gezeigt, dass Schutzstreifen unter bestimmten Voraussetzungen auch außerorts innerhalb der empfohlenen Einsatzbereiche eine geeignete Maßnahme zur Führung des Radverkehrs sein können.[24]
2. Wenn Schutzstreifen nicht möglich sind, können Fahrradpiktogramme am rechten Fahrbahnrand verdeutlichen, dass Fahrräder in diesem Bereich gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn nutzen. Dies bietet sich insbesondere auf Strecken an, in deren Verlauf gute Radverkehrsanlagen grundsätzlich vorhanden sind, aber auf einem bestimmten Streckenabschnitt nicht weitergeführt werden können. [25]
3. Prüfen, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung (T30) möglich ist. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbessert die Verträglichkeit von gemeinsamer Nutzung der Fahrbahn. Die Geschwindigkeitsreduzierung kann auch mit Schutzstreifen oder Fahrradpiktogrammen kombiniert werden.

Ebenso wie bei einer Betrachtung des Kfz-Netzes wird es auch beim Radverkehr immer wichtiger, eine überregionale Betrachtung der Radverbindung vorzunehmen. Um den Radverkehr in der Gesellschaft als alltägliches Fortbewegungsmittel weiter zu stärken, zu bündeln und sicher zu führen, sollten langfristig auch überregionale Radwegeverbindung immer weiter in den Fokus rücken.

R1: Herstellung von Querungshilfen auf wichtigen Fahrradachsen

Überall dort, wo das innerstädtische Radroutennetz auf übergeordnete klassifizierte Straßen trifft, sollten für den Radverkehr geeignete Querungsanlagen vorzufinden sein. Lichtsignalanlagen und Mittelinseln bieten dem Radverkehr als Querungsstellen die Möglichkeit des sicheren Überquerens der Fahrbahn und führen somit zu einer höheren Verkehrssicherheit (siehe **Abbildung 73**).

Insbesondere das Queren von stark befahrenden Straßen stellt sonst häufig eine unüberwindbare Barriere dar. Somit sollte eine umgesetzte Querungshilfe über die Heidelberger Straße, wie in **Maßnahme F3** (*Schaffung von zusätzlichen Querungsstellen für den Fußverkehr über die Hauptachsen im Kfz-*

[24] Quelle: Schutzstreifen außerorts; Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern – Schlussbericht 2017

[25] Es ist nicht erforderlich, dass die Fahrradpiktogramme im gesamten Verlauf der Strecke angebracht werden. Gerade in den Übergangsbereichen zwischen Radverkehrsanlage und Mischverkehr sind sie sehr hilfreich.

Verkehr) dargestellt, ebenso für die Querung des Radverkehrs geeignet sein (siehe **Abbildung 73** rechts).

Abbildung 73: Beispiele für Querungsmöglichkeiten des Radverkehrs an übergeordneten Straßen

Im Verlauf der Parallelroute wird der Radverkehr über die Konrad-Adenauer-Allee ohne Querungshilfe geführt. Hier besteht ausschließlich eine signalisierte Querungsstelle für den Fußverkehr. Um die Querung zusätzlich für den Radverkehr sicher zu gestalten, ist die Kombination der Fußgängersignalisierung mit einem vorgelagerten Anforderungstaster für den Radverkehr im westlichen und östlichen Knotenpunktarm auf der Beerfurther Straße möglich. Somit wird es dem Radverkehr ermöglicht, sich Grün anzufordern und damit die Rotsignalisierung für die Konrad-Adenauer-Allee, siehe **Abbildung 74**. So kann auch Radverkehr im Schutz der vorhandenen Lichtsignalanlage für den Fußverkehr queren.

Abbildung 74: Kombinierte Schutzanlage für den Fuß- und Radverkehr mit vorgelagerten Anforderungstaster, den man beim Vorbeifahren drücken kann.[26]

[26] Quelle: Signale für den Radverkehr – Ein Leitfaden zur Radverkehrssignalisierung, Hrsg.: Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung Presse- und Informationsamt; 2. Auflage 2013, Seite 25

R2: Umgestaltung von Knotenpunkten zur Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt

An Knotenpunkten besteht für den Radverkehr eine erhöhte Unfallgefahr, besonders beim Linksabbiegen. Dabei spielt das direkte Linksabbiegen für ein zügiges Vorankommen im Alltagsverkehr eine bedeutende Rolle. Während eine Führung im Seitenraum häufig mit dem sogenannten „Inselhüpfen“ verbunden ist, ermöglicht eine Führung auf der Fahrbahn (z. B. in Verbindung mit **Maßnahme R4** – *Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr auf der Konrad-Adenauer-Allee*) in der Regel ein direkteres Linksabbiegen.

Die Knotenpunkte sollten von allen Verkehrsteilnehmern einfach, übersichtlich und damit sicher befahren werden können. Zum Abbau der Sicherheitsdefizite hat größte Priorität, dass schon vor Einfahrt in den Knotenpunkt für alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrsführung erkennbar ist. Folgende Aspekte sind für den Radverkehr von großer Bedeutung:

- gute Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern
- sichere und direkte Führung des Radverkehrs
- bei Bedarf ausreichend dimensionierte Warteflächen für den Radverkehr
- Entschärfung des Konflikts zwischen rechts abbiegendem Kfz-Verkehr und geradeaus fahrendem Radverkehr
- sichere Lösungen für den links abbiegenden Radverkehr

Auf Straßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von > 30 km/h eignet sich in Problembereichen die Anlage von farbiger Markierung von Radfahrstreifen und allgemein die Anlage von Aufstellflächen und Abbiegespuren. Hierbei kommen häufig aufgeweitete Radaufstellstreifen bzw. vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr zum Einsatz (siehe **Abbildung 75** und **Abbildung 76**).

Abbildung 75: Beispiele für Führungen des Radverkehrs an Knotenpunkten

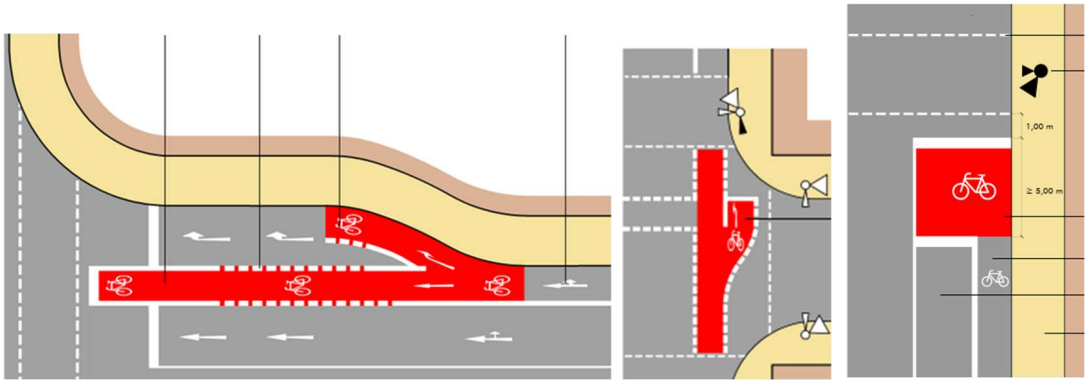

Abbildung 76: Qualitätsstandards und Musterlösungen für die Führung des Radverkehrs an innerstädtischen Knotenpunkten[27]

Die Umgestaltung muss dabei immer in abhängig von den Flächenverfügbarkeiten der jeweiligen Knotenpunkte sowie im Zusammenhang mit den Leistungsfähigkeiten geprüft werden.

Die Umsetzung der vorgezogenen Aufstellbereiche sollte am Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Allee/ Darmstädter Straße umgesetzt werden. Da hierfür womöglich eine Anpassung der Signalanlage notwendig wird, sollte dies im Zuge mit **Maßnahme F2** (*Verkürzung von (Fußgänger-)Wartezeiten an Fußgängerschutzanlagen*) geprüft werden. Zur Weiterführung der Nord-Süd-Achse über die Konrad-Adenauer-Allee sollte die Maßnahme außerdem mit **Maßnahme R4** (*Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr auf der Konrad-Adenauer-Allee*) umgesetzt werden.

R3: Verbesserung und Erweiterung des Angebots an Radabstellanlagen

Um die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu steigern, kommt der Bereitstellung von ausreichenden und den Standards entsprechenden Radabstellanlagen eine bedeutende Rolle zu. Hierfür besteht z. B. an den Haltestellen in Reichelsheim wie Reichenberghalle Bedarf.

Moderne Radabstellanlagen sollten schnell sowie bequem zugänglich, sicher und witterungsgeschützt sein (siehe **Abbildung 77**).

[27] Quelle: Qualitätsstandards und Musterlösungen – Radnetz Hessen; Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; Nov. 2020
Die Methodik und Verfahrensweise zur Identifikation von Radschnellverbindungen sowie deren Qualitäts standards in Hessen wurde in den Jahren 2018/19 im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Wirt schaft, Energie, Verkehr und Wohnen durch die ZIV GmbH (Zentrum für integrierte Verkehrssysteme) und Mobilitätslösung aus Darmstadt, der Planer societät aus Dortmund, dem Planungsbüro VIA eG aus Köln und der Prognos AG aus Berlin entwickelt.

Abbildung 77: Beispiele für Fahrradabstellanlagen verschiedener Standards (Fahrradboxen abschließbar, überdachte Anlehnbügel, überdachte Doppelstockanlage)

Überdachte Fahrradabstellanlagen verbessern darüber hinaus den Komfort und schützen das abgestellte Fahrrad vor Witterung. Auch Fahrradboxen („Minigaragen für Fahrräder“) sind an geeigneten Stellen, wie z. B. Verknüpfungspunkten wie der Haltestelle Reichenberghalle denkbar. Diese bieten optimalen Schutz vor Wetter, Diebstahl und Vandalismus. Es wird daher ein Austausch vorhandener nicht mehr zeitgemäßer/ geeigneter Abstellanlagen (z. B. Felgenklemmer) empfohlen. Zudem sollte das vorhandene Angebot, insbesondere durch die Installation neuer Abstellanlagen an wichtigen Zielen im Gemeindegebiet (z. B. Ortskern, Schule, Rathaus) erweitert werden.

Bei Neuplanungen (siehe **Maßnahme M3** – *Einrichtung von Mobilitätshubs* und **Maßnahme Ö1** – *Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen*) sind Abstellanlagen dieser Art mitzuberücksichtigen.

Bei der Herstellung, Erweiterung oder Austausch von neuen Radabstellanlagen sollten zudem geänderte Nutzungsansprüche berücksichtigt werden. Hierunter fallen z. B. breitere Fahrräder (Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger etc.), die sich in den letzten Jahren steigender Beliebtheit erfreuen.

R4: Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr auf der Konrad-Adenauer-Allee

In **Maßnahme K1** (*Geschwindigkeitsanpassungen im Kfz-Verkehr*) soll die Einführung von Tempo 30 auf der Konrad-Adenauer-Allee geprüft werden. Dies würde auch die Nutzung der Konrad-Adenauer-Alle für Radverkehr erleichtern (ähnliches Geschwindigkeitsniveau). Kann die Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung in der Konrad-Adenauer-Allee allerdings nicht umgesetzt werden, sind hinsichtlich der vorliegenden Kfz-Verkehrsmenge (siehe **Kapitel 6.3.3**) in Verbindung mit den gefahrenen Geschwindigkeiten zusätzliche Maßnahmen für den Radverkehr auf der Konrad-Adenauer-Allee

notwendig. Die Einführung eines gemeinsamen Geh- und Radweges ist aufgrund der dafür zu schmalen Gehwege nicht möglich.

Zur Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr auf der Konrad-Adenauer-Allee wird daher entweder das Anbringen einer Beschilderung entsprechend **Abbildung 78** oder von Bodenmarkierung (z. B. in Form von Piktogrammen) an der Konrad-Adenauer-Allee empfohlen. Die Akzeptanz der Autofahrer gegenüber dem Radverkehr auf der Fahrbahn soll damit erhöht und das Miteinander im Straßenverkehr verdeutlicht werden.

Abbildung 78: Beschilderung zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn

R5: Herstellung einer durchgängigen Parallelroute durch Kernbereich

Besonders für den Alltagsradverkehr ist es essentiell, dass zentrale und direkte Routen (mit Vorrang) für den Radverkehr bestehen, wodurch eine effiziente Verknüpfung des Kernortes zu umliegenden Gemeindeteilen gelingt. Da auf der Heidelberger Straße und Darmstädter Straße der Platz für eine separate Radführung nicht ausreicht (Schutzstreifen oder Radfahrstreifen sind nur mit einem Entfall aller Parkstände möglich) sollte für die Ost-West-Achse eine Parallelroute dazu eingerichtet werden. Diese Parallelroute führt über die Achse Beerfurther Straße – Mühlgasse, siehe **Abbildung 79**, und ist bereits als Teil einer Radroute im Radverkehrskonzeptes Odenwaldkreis vorgesehen.

Für die Durchgängigkeit dieser Maßnahme ist die **Maßnahme R1** (*Herstellung von Querungshilfen auf wichtigen Fahrradachsen)* mit der Einführung einer kombinierten Fuß- und Radverkehrssignalisierung mit einem vorgelagerten Anforderungstaster für den Radverkehr im westlichen und östlichen Knotenpunktarm auf der Beerfurther Straße über die Konrad-Adenauer-Allee ein wichtiger Schritt. Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr verkehrssicher in

Tempo 30-Zonen geführt, die keine weitere Radverkehrsanlage erfordern und erlauben (nach StVO).

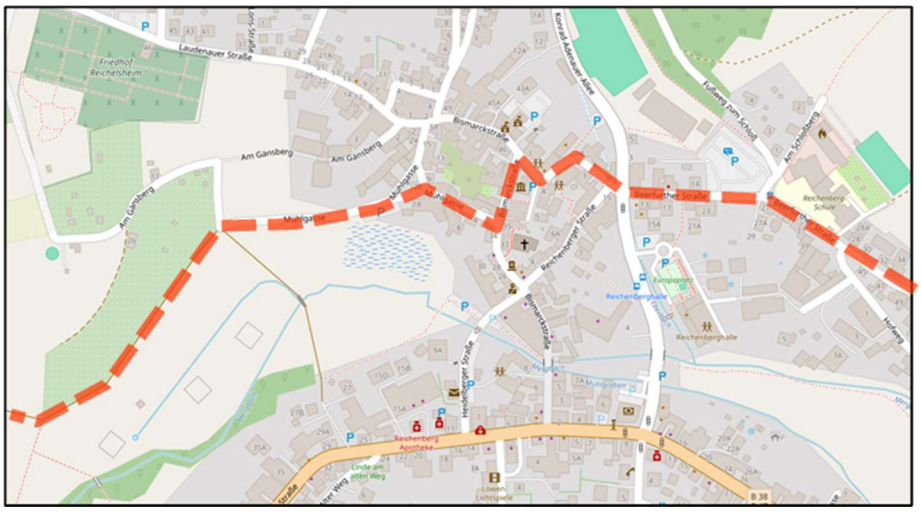

Abbildung 79: Parallelroute für den Radverkehr durch den Kernbereich
(Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende)

13.2.3 ÖPNV

Das Bussystem der Gemeinde Reichelsheim ist ein grundsätzlich wichtiger Baustein der Mobilität in Reichelsheim. Daher gilt es die erfassten Defizite hinsichtlich der Taktung und der Barrierefreiheit zu beheben.

Da die Gemeinde Reichelsheim nicht der Aufgabenträger für den ÖPNV ist, sind folgende Maßnahmen (siehe **Plan 13**) zum ÖPNV als Vorschläge zu sehen und mit den jeweils Zuständigen abzustimmen.

Ö1: Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG sollte bis zum Jahr 2022 (Januar) eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV umgesetzt werden. Diese Zielsetzung wurde im Koalitionsvertrag bis 2026 verlängert. Dazu gehört insbesondere die Ausrüstung von Haltestellen mit Hochborden, für Rollstuhlfahrer geeigneten Aufstellflächen und taktilen Leitsystemen.

Als Reaktion auf den demographischen Wandel sowie als generelle Komfortmerkmale sollten möglichst flächendeckend folgende Ausstattungselemente hergestellt werden:

- Sitzbänke
- hochwertige und gut lesbare Haltestellenschilder
- dynamische Fahrgastinformation mit Echtzeitangaben und der Möglichkeit einer akustischen Fahrzeitangabe
- Wetterschutz

Hierbei sind bei Modernisierungen der Haltestellen zunächst insbesondere zentrale Haltestellen im Kernort und an wichtigen Zielen wie die Haltestelle Reichenberghalle zu bevorrechtigen, siehe **Maßnahme Ö4** (*Modernisierung der Haltestelle Reichenberghalle*). Eine Priorisierung der Haltestellen bezüglich unterschiedlicher Komfort-/ Ausstattungsmerkmale (siehe **Abbildung 80**) ist möglich und i. d. R. sinnvoll.

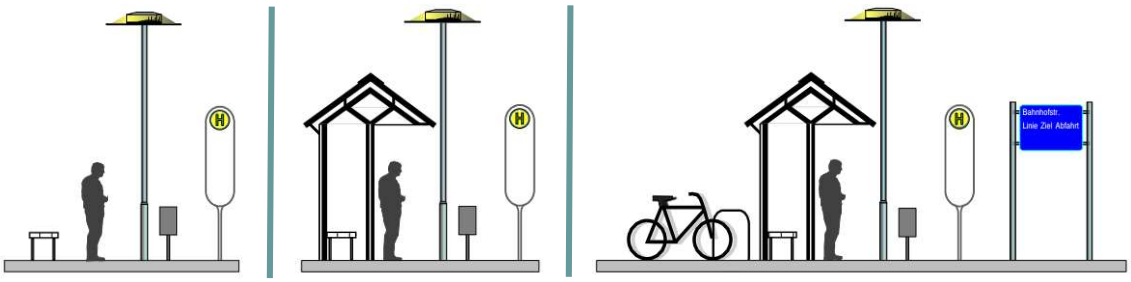

Abbildung 80: Haltestellenstandards für Haltestellen im ÖPNV

Ö2: Weitere Vertaktung und Verdichtung des Angebots auf den Regionalbuslinien

Ein Ausbau des regionalen ÖPNV-Angebots trägt maßgeblich zu einer Erhöhung des ÖPNV-Anteils bei. Ziel sollte ein durchgängiger 60-Minuten-Takt der Regionalbuslinien sein, der auch in nachfrageschwächeren Zeiten eingehalten werden kann. Dabei sollten Parallelfahrten vermieden werden. In Reichelsheim ist besonders die Aufhebung der Taktlücken am Mittag zu prüfen. Um die Verständlichkeit des Bussystems zu verbessern und die Zugangshürde zur Nutzung des ÖPNV zu reduzieren, wird außerdem eine Vereinfachung der Linienführung empfohlen. Jede Buslinie sollte nur eine Route fahren und nicht zu bestimmten Uhrzeiten unterschiedliche Haltstellen anfahren (ausgenommen Fahrten zu Schulbeginn/-ende). Dies hat zum Ziel, dass ÖPNV-Nutzer wiesen, welche Linie wo fährt und nicht jedes Mal in den Fahrplan schauen müssen. Die nach wie vor aktuellen Defizite (siehe Nahverkehrsplan, **Kapitel 5.3.4** sollten langfristig behoben werden.

Zusätzlich sollten weitere bedarfsorientierte Angebote gefördert werden. Dies können privat organisierte Mitnahmemöglichkeiten, z. B. auch in Form von „Mitnahmebänken“ (in Verbindung mit **Maßnahme Ö3***: Einrichtung von alternativen* Angeboten) oder kommerzielle On-Demand-Angebote (z. B. Gemeindetaxi) sein.

Ö3: Einrichtung von alternativen Angeboten

Eine attraktive Ergänzung zum Regionalbusverkehr, insbesondere in nachfrageschwächeren Zeiten, sind alternative Angebote wie Mitfahrerbänke oder der Bürgerbus. Bürgerbusse werden meistens von Freiwilligen betrieben und von gemeinnützigen Organisationen oder ehrenamtlichen Gruppen verwaltet. Die Routen und Fahrpläne werden normalerweise von den Betreibern festgelegt und orientieren sich am bestehenden ÖPNV-Angebot. Diese Dienste können von der Kommune unterstützt werden, sind jedoch oftmals stark auf ehrenamtliche Arbeit und Spenden angewiesen, um zu funktionieren.

Mitfahrerbänke werden an bestimmten Orten wie Bushaltestellen, Bahnhöfen oder anderen öffentlichen Orten aufgestellt, um Mitfahrgelegenheiten zu fördern, siehe **Abbildung 81**. Im Allgemeinen besteht eine Mitfahrerbank aus einer Sitzgelegenheit und einem Informations- oder Anzeigeschild, das potenziellen Mitfahrern ermöglicht, ihre Reiseabsichten mitzuteilen.

Abbildung 81: Mitfahrerbank

Ö4: Modernisierung der Haltestelle Reichenberghalle

Bestandsanalyse und Bürgerbeteiligung haben gezeigt, dass insbesondere an der Bushaltestelle Reichenberghalle noch Verbesserungspotenzial hinsichtlich Gestaltung und Haltestellenausstattung vorliegt. Damit auf beiden Seiten der Haltestelle ausreichend Wartefläche zur Verfügung gestellt werden kann, wird empfohlen die Haltestelle auf der östlichen Straßenseite nach Norden zu verschieben und als Haltestellenkap auszubauen (siehe **Abbildung 82** links und oben rechts).

Südlich der östlichen Haltestelle kann die Einrichtung einer Querungsstelle (Zebrastreifen) eine sichere Führung der Fußgänger zwischen der Reichenberghalle und der Bushaltestelle ermöglichen, siehe **Maßnahme F3** (*Schaffung von zusätzlichen Querungsstellen für den Fußverkehr über die Hauptachsen im Kfz-Verkehr*). Gemäß den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)[28] soll sichergestellt sein, dass das Vorbeifahren am haltenden Bus zuverlässig verhindert wird. Dies kann mit einer durchgezogenen Fahrbahnmarkierung und ggfs. einer fest installierten Mitteltrennung gelingen (siehe **Abbildung 82 unten rechts**).

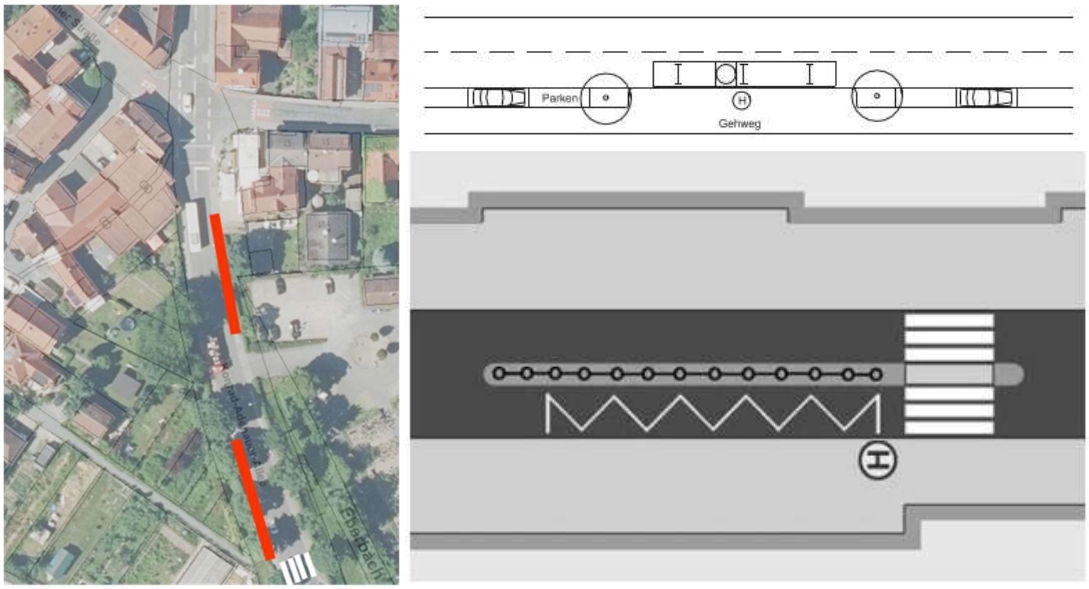

Abbildung 82: Umgestaltung der Haltestelle Reichenberghalle (links)*, Prinzipskizze Haltestellenkap (oben rechts) und beispielhafte Darstellung für die Anordnung von Fußgängerüberwegen an Haltestellen (unten rechts)*****

*Quelle: Orthofo Gemeindeverwaltung Reichelsheim
**Quelle: Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (EAÖ)
***Quelle: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

In Zusammenhang mit **Maßnahme Ö1** (*Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen*) und **Maßnahme Ö6** (*Einrichtung intuitiver, leicht verständlicher Auskunft zu Abfahrtszeiten an den Haltestellen*) ist insbesondere an der Haltestelle Reichenberghalle aufgrund ihrer zentralen Lage in Reichelsheim auf eine gute Ausstattung zu achten. In Zusammenhang mit **Maßnahme M3** (*Einrichtung eines Mobilitätshubs an zentraler Haltestelle*) sollte in Verbindung mit der Modernisierung der Haltestelle auch ein zusätzliches Mobilitätsangebot vorgehalten werden, wie z. B. hochwertige Abstellplätze und Ladestationen (auch für Fahrräder).

[28] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln 2002

Ö5: Einsatz umweltfreundlicher ÖV-Fahrzeuge

Als Teil des Umweltverbundes trägt der ÖPNV bereits heute einen großen Teil zur Verbesserung des Klimas in Reichelsheim bei.

Umweltbewusste Antriebsformen werden bereits von vielen Verkehrsunternehmen in Deutschland eingesetzt. Da der Einsatz von Hybrid- oder Elektrobussen sehr klimawirksam und darüber hinaus sehr öffentlichkeitswirksam ist, wird eine sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotte auf umweltbewusste Antriebsformen nach Stand der Technik empfohlen. Der Einsatz der Fahrzeuge ist dabei stark an die Bereitstellung von erforderlicher Ladeinfrastruktur abhängig.

Ö6: Einrichtung intuitiver, leicht verständlicher Auskunft zu Abfahrtszeiten an den Haltestellen

Um eine leicht verständliche Nutzung des ÖPNV-Angebots zu gewährleisten, ist die einheitliche, einfach lesbare Gestaltung der Anzeigetafeln und Liniennetzpläne von besonderer Bedeutung. Diese Maßnahme ist in Zusammenhang mit **Maßnahme Ö1**: (*Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen*) umzusetzen.

Digitale Anzeigen zur Echtzeitauskunft, die z. B. an zentralen Haltestellen angeboten werden sollten steigern die Attraktivität (siehe **Abbildung 83**). Ein solche digitale Anzeige ist für zentrale Haltestellen wie die Reichenberghalle zu prüfen.

Abbildung 83: Digitale Anzeigetafel zur Echtzeitauskunft in großer und in kleinerer Ausführung (Beispielbilder)

Ö7: Bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung für die Einkaufsschwerpunkte

In den Beteiligungen wurde rückgemeldet, dass das Einkaufsgebiet südöstlich der Untersuchungsgebietes nicht gut über den ÖPNV erschlossen wird. Die Analyse zeigt zu diesem Bereich, dass der Einkaufsschwerpunkt mit minimal einer Fahrt pro Stunde angefahren wird. In Verbindung mit **Maßnahme Ö2** (*Weitere Vertaktung und Verdichtung des Angebots auf den Regionalbuslinien*) sollte geprüft werden, dass gerade auch bei den Linien mit Halt an der Haltestelle Firma Freudenberg eine weitere Vertaktung stattfindet. Ansonsten sollten alternative Angebote (siehe **Maßnahme Ö3** – *Einrichtung von alternativen Angeboten*) besonders auch für die Anbindung der Einkaufsschwerpunkte geprüft werden.

13.2.4 Kfz-Verkehr

Die wichtigsten Verkehrsachsen innerhalb Reichelsheims sind die Bundesstraße B38 (Darmstädter Straße und Heidelberger Straße)/ B47 sowie die Kreisstraße Konrad-Adenauer-Allee/ Rodensteinerstraße in Richtung Fränkisch-Crumbach. An den innerstädtischen Knotenpunkten erfolgt der Verkehrsablauf mehrheitlich reibungsarm. Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern entstehen überwiegend im Bereich des Ortskerns und durch das Parken im Seitenraum auf den übergeordneten Straßen Heidelberger Straße und Darmstädter Straße.

Das Mobilitätskonzept verfolgt maßgeblich das Ziel, dass andere Verkehrsmittel eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen, sodass der Kfz-Verkehr insgesamt reduziert wird. Hierdurch werden eine bessere Verträglichkeit und ein besserer Verkehrsablauf erreicht. Der Kfz-Verkehr und insbesondere der Schwerverkehr sollten darüber hinaus auf wenigen und möglichst anbaufreien Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden. Wohngebiete und andere Bereiche mit empfindlicher Randnutzung sollten entlastet werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind **Plan 14** zu entnehmen.

K1: Geschwindigkeitsanpassungen im Kfz-Verkehr (wo rechtlich möglich)

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann verschiedene Ziele verfolgen: Zum einen die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und zum anderen die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Erhöhung der Umfeldverträglichkeit von Straßen. Demgegenüber stehen Abhängigkeiten, wie z. B. die Führung von Linienbussen durch bestimmte Straßen.

Hinsichtlich der Umsetzbarkeit und der Rückmeldung aus der Bürgerschaft sollte die Konrad-Adenauer-Allee in Bezug auf eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h geprüft werden. Im Bereich der Straße und des Straßenzuges zwischen Beerfurther Straße und Darmstädter

Straße befinden sich sensible Einrichtungen wie z. B. eine Zuwegung zur Schule, zwei zentrale Haltestellen mit übergeordnetem Busverkehr und Parken für mobilitätseingeschränkte Personen am Straßenrand.

Eine Abwägung der Abhängigkeiten und Zielkonflikte, z. B. die Führung von Linienbussen, sowie eine Prüfung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger durch die Straßenverkehrsbehörde ist wichtiger Bestandteil dieser Maßnahme und kann nur im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten der StVO erfolgen.

Die Geschwindigkeitsanpassungen im Kfz-Verkehr stehen größtenteils auch im direkten Zusammenhang mit Maßnahmen im Radverkehr. Bei einer Ausweisung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird der Mischverkehr Kfz/Rad begünstigt. Sind in den vorgeschlagenen Straßenabschnitten keine Temporeduzierungen möglich, sind Radverkehrsanlagen zu prüfen (siehe **Maßnahme R4** – *Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr auf der Konrad-Adenauer-Allee*).

Nach Umsetzung von Geschwindigkeitsanpassungen sollte zu dem in Verbindung mit **Maßnahme K4** (*Konsequente Kontrolle und Ahnung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen*) die Einhaltung dieser Geschwindigkeiten überprüft werden.

K2: Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs in der Bismarckstraße

Städtebaulich dienen der Bereich um den Rathausplatz sowie die Bismarckstraße als wichtiger öffentlicher Raum und möglicher Treffpunkt für die Bewohner. Architektur und Straßenraumgestaltung prägen das Stadtbild und tragen zur Identität der Gemeinde Reichelsheim bei. Bereits heute kann die Bismarckstraße ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität vorweisen.

Im Zuge der Umgestaltung der Bismarckstraße sollen die Aufenthaltsqualität weiter verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Ein wichtiger Bestandteil der Umgestaltung ist die Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs in der Bismarckstraße. In einem verkehrsberuhigten Bereich darf der Kfz-Verkehr nur noch in Schrittgeschwindigkeit fahren. Fußgänger werden dem Kfz-Verkehr gegenüber gleichberechtigt und dürfen auch auf der Fahrbahn gehen (jedoch ohne den Kfz-Verkehr zu behindern). Parken ist nur in markierten Flächen erlaubt und kann damit besser begrenzt und kontrolliert werden.

Diese Maßnahme ist in Zusammenhang mit **Maßnahme F5** (*Umgestaltung der Bismarckstraße*) zu prüfen.

K3: Freihalten der Knotenpunktbereiche von parkenden Kfz

Knotenpunkte sollten von allen Verkehrsteilnehmern einfach, übersichtlich und damit sicher befahren werden können. Zum Abbau der Sicherheitsdefizite hat größte Priorität, dass schon vor Einfahrt in den Knotenpunkt für alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrsführung erkennbar ist sowie gute Sichtbeziehungen auf die Knotenpunktzufahrten bestehen. Weiterhin muss eine gute Befahrbarkeit gewährleistet sein, um einen sicheren und reibungsloses Verkehrsablauf zu ermöglichen. In der Analyse und Bürgerbeteiligung war in diesem Zusammenhang der Knotenpunkt Darmstädter Straße/ Beerfurther Straße auffällig, sodass hier oft im Knotenpunktbereich geparkt wird. Dementsprechend sollten hier in den Ausrungen Poller angebracht werden, die ein Parken verhindern und somit einen verkehrssicheren Ablauf im Knotenpunkt gewährleisten. Sperrflächen sind wo möglich zu prüfen.

Somit wird auch in Zusammenhang mit **Maßnahme F1** (*Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und wichtigen Achsen*) die Barrierefreiheit für den Fußverkehr erhalten. Diese Maßnahme steht in Zusammenhang mit **Maßnahme K4** (*Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen*).

K4: Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen

Regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen (z. B. in der Konrad-Adenauer-Allee, Heidelberger Straße, Darmstädter Straße) können verdeutlichen, auf welchen Streckenabschnitten häufig Geschwindigkeitsüberschreitungen auftreten. Kann die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten durch die Polizei dort nicht gewährleistet werden, sind Geschwindigkeitsanzeigetafeln sowie Warntexte ein adäquates Mittel.

Ordnungswidriges Parken, wie es z. B. auf der Darmstädter Straße in der Parkraumerhebung erfasst wurde (siehe **Kapitel 7.4**, Parken ohne Parkscheibe) schränkt die Funktionalität des Systems Straße ein. Wenn Gehwege, Radverkehrsanlagen, Einfahrten oder Wendemöglichkeiten regelwidrig beparkt werden bzw. Haltverbote nicht eingehalten werden, hat das direkte Konsequenzen für die restlichen Verkehrsteilnehmer. Insbesondere durch das Unterbinden von nicht gestattetem Geh- und Radwegparken lässt sich die Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine allgemein verbesserte Barrierefreiheit im Gemeindegebiet erzielen.

Somit kann auch die Wirkung anderer Maßnahmen (z. B. **Maßnahme K1**: *Geschwindigkeitsanpassung im Kfz-Verkehr*, **Maßnahme K2** (*Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs in der Bismarckstraße)*, **Maßnahme K3** *(Freihalten der Kontenpunktbereiche von parkenden Kfz*) und **Maßnahme K6** (*Ordnung des Parkens in der Bismarckstraße*) durch die konsequente Kontrolle

und Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie Parkvergehen verstärkt werden.

K5: Umgestaltung des Reichenbergplatzes

Der zentrale Parkplatz auf dem Reichenbergplatz wird entsprechend der verschiedenen anliegenden Nutzungen von unterschiedlichen Nutzergruppen beparkt. Busse und Kfz-Verkehr nutzen den Platz zudem zum Wenden bzw. U-Turns von der Beerfurther Straße aus. Vor Ort kommt es besonders zu Schulende zu Konflikten zwischen Bussen und Holverkehren.

Konfliktsituationen ergeben sich insbesondere zwischen den Nutzergruppen:

- Bus – Lieferverkehr
- Schüler (zu Fuß) – Hol-/Bringverkehr
- Bus – Hol-/Bringverkehr

Fehlende separate Fußwege für querende Schülergruppen können zudem zu Verkehrssicherheitsproblemen führen. Die bestehenden Warteflächen für Busse können oftmals aufgrund der Platzverhältnisse nicht angefahren werden und werden demnach quer beparkt. Die große zur Verfügung stehende Parkplatzfläche sowie fehlende und eindeutige Fahrgassen begünstigen chaotische Fahrmanöver.

Im Rahmen einer Umgestaltung des Reichenbergplatzes werden gesicherte Gehbereiche für den Fußverkehr geschaffen. Durch die Bereitstellung von Warteflächen für den Busverkehr und die Markierung einer Fahrgasse für U-Turns kann der Verkehrsfluss auf dem Platz geordnet werden. Eine weitere wichtige Anforderung an die Platzgestaltung ist eine Bereitstellung von Parkplätzen für die Feuerwehr. **Abbildung 84** zeigt eine Entwurfsskizze der neuen Platzgestaltung bzw. der Lage einer barrierefreien Haltestelle in Verbindung mit **Maßnahme Ö1** (*Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltstellen*), die gleichzeitig die Feuerwehrausfahrt freihält.

In Verbindung mit dem Masterplan Stadtgrün kann der Platz zusätzlich z. B. mit mobiler Begrünung geordnet und eingefasst werden.

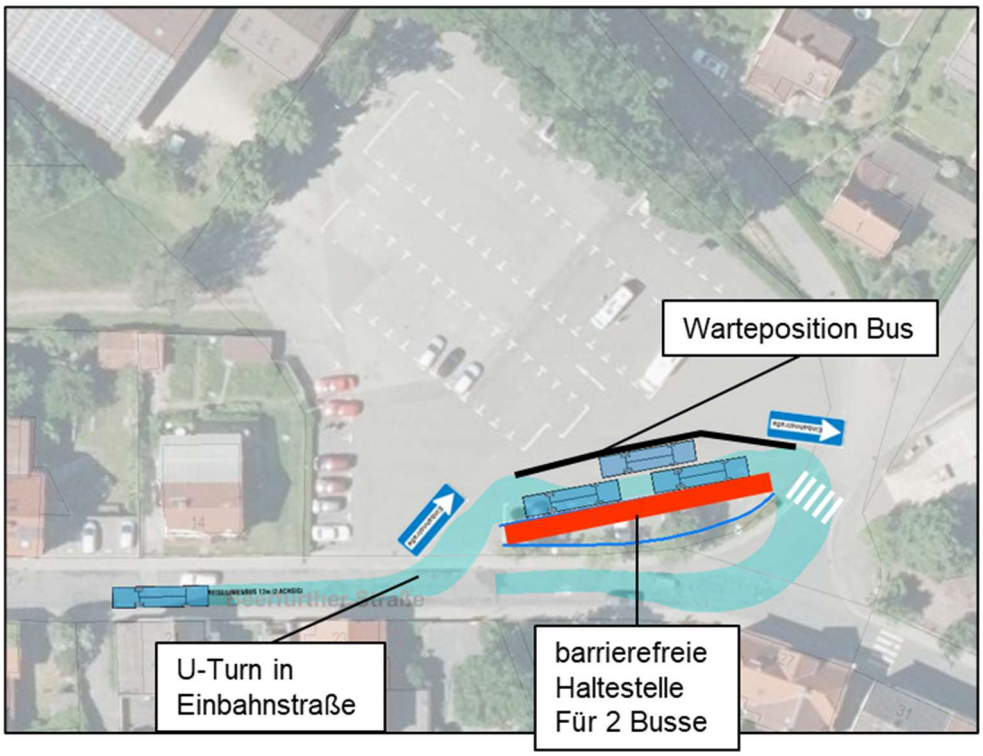

Abbildung 84: Entwurfsskizze Umgestaltung Reichenbergplatz
(Kartengrundlage: Orthofoto der Gemeindeverwaltung Reichelsheim)

K6: Ordnung des Parkens in der Bismarckstraße und am Rathaus

Wie aus der Analyse ersichtlich (siehe **Kapitel 7.4**), stehen in der Bismarckstraße in Reichelsheim (Bereich 4) im Allgemeinen ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Durch die geringe Straßenraumbreite und schmale oder fehlende Gehwege können im Straßenraum parkende Fahrzeuge den Verkehrsablauf merklich einschränken. Zudem ist die Regelung in der Bismarckstraße in der Tempo 30-Zone für die Verkehrsteilnehmer nicht klar geregelt.

Um für den Fußverkehr eine verkehrssichere Führung zu ermöglichen, soll das Parken in der Bismarckstraße (in Verbindung mit **Maßnahme F5** (*Umgestaltung der Bismarckstraße)* und **Maßnahme K2** (*Erweiterung des Verkehrsberuhigten Bereichs in der Bismarckstraße*) neu geordnet werden.

Zudem sollten in Verbindung mit **Maßnahme K4** (*Konsequente Kontrollen und Ahndung im Kfz-Verkehr)* regelmäßig der Parkraum überwacht werden, damit die neue Regelung schnell zur Gewohnheit der Bürgerschaft übergeht.

Ein Vorschlag zur Verortung von Parkständen wird in **Plan 10** dargestellt.

K7: Umgestaltung des Knotenpunktes Rodensteiner Str./ Laudenauer Sr.

Aufgrund der stark abfallenden Neigung der Laudenauer Straße in Richtung Rathaus fahren Fahrzeuge aus der Laudenauer Straße oftmals mit hohen Geschwindigkeiten in den Knotenpunkt ein. Parkende Fahrzeuge und schlechte Sichtbeziehungen im Bereich des Knotenpunktes Rodensteiner Straße/ Laudenauer Straße können hier zu Verkehrssicherheitsproblemen und der Gefährdung von Verkehrsteilnehmern führen.

Dem sollte eine abknickende Vorfahrt von der Bismarckstraße in die Rodensteiner Straße entgegenwirken. Diese Regelung unterstreicht zudem die Funktion der Achse Bismarckstraße – Rodensteiner Straße als Wohnstraße mit Erschließungsfunktion und führt zu einer eindeutigen und gut verständlichen Vorfahrtregel am Knotenpunkt. Aus der Laudenauer Straße kommende Fahrzeuge können frühzeitig mit dem Schild „Vorfahrt gewähren“ (StVO Zeichen 205) auf ihren Wartepflicht hingewiesen werden. Durch die enge Kurve im Bereich der abknickenden Vorfahrt ist dort trotz Bevorrechtigung nicht mit überhöhten Geschwindigkeiten zu rechnen.[29]

Plan 10.3 zeigt die entwurfstechnische Konzeption zur Umgestaltung auf dem Abschnitt Bismarckstraße – Rodensteiner Straße.

13.3 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

Um Mobilität und Verkehr zukünftig stadtverträglicher abzuwickeln, ist eine optimierte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel notwendig. Durch Maßnahmen in der Infrastruktur (z. B. B+R-Anlagen) und einer gemeinsamen Vermarktung verschiedener Angebote bestehen erhebliche Verlagerungspotenziale zugunsten umweltfreundlicher Mobilitätsangebote. Durch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, unter Nutzung ihrer spezifischen Vorteile, soll das Gesamtverkehrsangebot verbessert, die Abhängigkeit vom eigenen Kfz verringert, eine höherwertige Mobilität geschaffen und ein stadt- sowie umweltverträglicherer Verkehr erreicht werden. Im Mittelpunkt einer verbesserten inter- und multimodalen Mobilität steht die Stärkung des Umweltverbunds aus Bahn/ Bus, Fahrrad, Carsharing etc.

Für eine intermodale Nutzung müssen attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden, da mindestens ein Umstieg innerhalb der Verbindung zwischen Start- und Zielort erfolgt. Dies ist z. B. der Wechsel zwischen Bahn/ Bus und einem Fahrrad oder Carsharing-Fahrzeug, welcher schnell und einfach erfolgen soll. Für die Nutzer ist hierbei ein einheitliches Angebot wichtig, da

[29] Entsprechend der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO), 08.11.2021) ist die abknickende Vorfahrt nur anzuordnen, wenn der Fahrzeugverkehr aus dieser Richtung erheblich stärker ist, als in der Geradeausrichtung. Dies sollte zunächst z. B. mit einer Knotenpunktzählung geprüft/verifiziert werden.

das passende Verkehrsmittel individuell ausgewählt werden kann, siehe **Abbildung 85**.

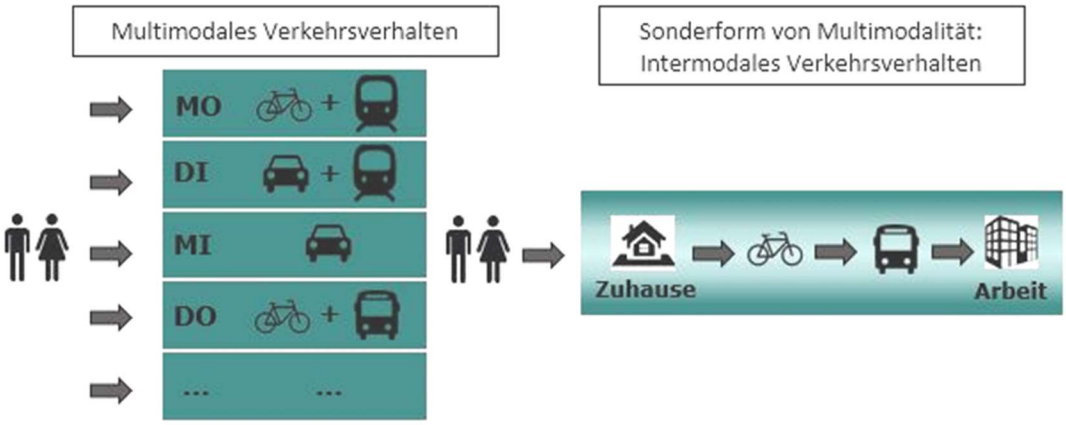

Abbildung 85: Schema multimodales/ intermodales Verkehrsverhalten[30]

M1: Schulisches Mobilitätsmanagement

Ein großes Potential zur Stärkung des Umweltverbundes bietet das schulische Mobilitätsmanagement, welches dazu beitragen soll, den Verkehr von und zu Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Dazu soll bei Schülern, Eltern und Lehrern ein bewusstes Mobilitätsverhalten gefördert werden, was zum Ziel hat die Anzahl der „Elterntaxis“ zu reduzieren. Eine gute und sichere Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad, zu Fuß (mit Radwegplänen und Schulwegplänen für Schüler) und dem ÖPNV sind eine Grundvoraussetzung. Im Rahmen von schulischem Mobilitätsmanagement werden verschiedene Lösungen abgewogen, um den Verkehr zur und von der Schule sicherer, nachhaltiger sowie umweltfreundlicher zu gestalten. Zudem wird ein selbstbewusster Umgang mit verschiedenen Mobilitätsoptionen gefördert und es werden Alternativen zum Hol- und Bringverkehr mit dem Pkw durch die Eltern in den Fokus gestellt. Hierfür sollten gemeinsam mit den Schulen, Schulträgern, Kommunen und weiteren relevanten Akteuren sogenannte Schulmobilitätspläne als ganzheitliches Mobilitätskonzept entwickelt und umgesetzt werden.

Im Rahmen dessen sollten Straßenumgestaltungen an wichtigen Schulwegrouten überprüft werden.

[30] Angelehnt an Quelle: www.Zukunft-Mobilitaet.net

Für die Optimierung der Verkehrssicherheit in Straßen mit schmalen Seitenräumen (z. B. in der Konrad-Adenauer-Allee oder Beerfurther Straße) eignen sich allgemein folgende Maßnahmen:

- Gehwegverbreiterungen (einseitig breiter Gehweg, wo möglich)
- Schaffung sicherer Querungsstellen
- Pflasterung
- optische Verengung
- Fußgängerüberwege
- Überwachung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten

Hinsichtlich einer erleichterten Querung über Straßen sollten außerdem Querungsmöglichkeiten an Schulwegerouten erwogen werden. Mögliche Querungshilfen (z. B. über die Konrad-Adenauer-Allee) sind:

- Mitteltrennung
- Aufpflasterung
- Fußgängerüberweg
- Aufmerksamkeitsfeld
- Vorgezogener Seitenraum

In einem Schulwegeplan können bevorzugte Schulwege sowie Hol- und Bringzonen – gemeinsam mit Schulleitung und Eltern – erarbeitet und zum Beispiel in einem Flyer vermittelt werden. Jedoch spielen auch Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Schule eine wichtige Rolle. Durch Aktionen oder Belohnungssysteme[31] wird eine bewusstere Wahrnehmung des eigenen Mobilitätsverhaltens gefördert.

M2: Zusätzliches öffentliches Angebot an Ladestationen für Kfz und Rad

Mit der weiteren Förderung der Elektromobilität kann ein deutlicher Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen in Reichelsheim geleistet werden. Auch im Radverkehr nimmt die Elektromobilität einen immer höheren Stellenwert ein. Pedelecs bieten die Chance, größere Reichweiten oder topografisch schwierige Distanzen mit vergleichsweise geringem Aufwand auch per Rad zu erreichen. Insbesondere für Pendler, ältere Personen und für Transportzwecke (z. B. im Einkaufsverkehr, Lieferung, etc.) bieten Pedelecs die Möglichkeit, das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zu wählen.

[31] Schüler erhalten während der Dauer der Aktion einen grünen Punkt, wenn sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gekommen sind. Als Beispiel ist die Aktion „Club der grünen Füße“ in Mainaschaff zu nennen.

Besonders die zentrale Haltestelle Reichenberghalle, die Bike+Ride Station in der Bahnhofstraße und in Nähe von Einkaufsmöglichkeiten sind geeignete Orte für E-Bike Ladestationen. Diese können beispielsweise in Form eines Ladeschrankes bereitgestellt werden, siehe **Abbildung 86** links.

Abbildung 86: Beispiel Ladeschrank für E-Bikes (links) und Lademöglichkeiten für Pkw (rechts)

Die Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Straßenraum sollte angestrebt werden (bspw. mit Benutzervorteilen beim Parken), siehe **Abbildung 86** rechts. Die derzeit in Reichelsheim befindlichen Ladestationen sollten durch zusätzliche Stationen erweitert werden, um die Attraktivität und Akzeptanz der Elektromobilität weiter zu stärken. Ein engmaschigeres Angebot an strategisch wichtigen Orten ist hierbei genauso von großer Bedeutung, wie eine Vorreiterposition der Betriebe der Gemeinde durch den verstärkten Einsatz von elektrisch betriebenen Dienstautos. Neben der Standortwahl spielt auch die technologische Fortschrittlichkeit der Stationen eine wichtige Rolle, um schnelles und effizientes Laden zu gewährleisten.

Zudem ist eine klare und transparente Informationsbereitstellung für Nutzer von großer Bedeutung. Dies schließt nicht nur Angaben zu Standorten und Verfügbarkeit ein, sondern auch Informationen über Ladeleistungen, Kostenstrukturen und Abrechnungsmethoden.

M3: Einrichtung eines Mobilitätshubs an zentraler Haltestelle

In einem Mobilitäthub werden verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpft. Das B+R bzw. P+R-Angebot wird somit beispielsweise mit Übergangspunkten zum BikeSharing noch erweitert. Der Mobilitätshub kann somit ein umfassendes Service- und Mobilitätsangebot umfassen, wodurch die Nutzer eine hohe Flexibilität in der alltäglichen Mobilität erlangen.

„Mobilitätshubs“ bündeln verschiedene Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel:

- Fahrradverleih
- Lastenradverleih
- Fahrradboxen/ „Fahrradhangers“
- Servicestation für Fahrräder (Werkzeug, Luftpumpe, ...)
- Ausleihstation für E-Roller
- Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge
- Packstation

An der Reichenberghalle sollte in Wechselwirkung mit **Maßnahme Ö4** (*Modernisierung der Haltestelle Reichenberghalle*) und **Maßnahme M2** (*Zusätzliches öffentliches Angebot an Ladestationen für Kfz und Rad*) eine Erweiterung des bisherigen Angebots geprüft werden, siehe **Abbildung 87** und **Abbildung 88**.

Abbildung 87: Beispiel Fahrradservicestation als öffentlich zugängliche Servicestation (links) und abschließbar in einem Unterstand (rechts)

Abbildung 88: Lastenradverleihstation von Anbieter sigo

M4: Bereitstellen von Sharing-Angeboten

Der Aufbau eines Radverleihsystems ist ein beliebtes Mittel, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Ein E-Lastenradverleih (siehe **Abbildung 88)** weist zusätzliche Vorteile auf und ist somit für die Nutzer besonders attraktiv. Lastenräder können demnach im Personennahverkehr, z. B. zur Beförderung von Kindern oder schweren Gegenständen bzw. Einkäufen, als umweltfreundliches Verkehrsmittel sinnvoll eingesetzt werden. Da sowohl Personen als auch Güter befördert werden können, ergeben sich vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Durch den Einsatz von Elektro-Lastenrädern wird die Schwelle zum Einsatz, auch für höhere Transportlasten und größere Entfernungen, weiter gesenkt. Mit der Einrichtung eines E-Lastenrad-Verleihs wird die Nutzung von Lastenrädern zudem weiter gefördert und um ein E-Mobilitätsangebot erweitert. Dabei handelt es sich um eine gute und günstige Alternative zum Kfz oder dem eigenen Lastenrad.

Zu prüfen wäre die Bereitstellung eines Lastenradverleihs z. B. am Rathaus oder an der zentralen Haltestelle Reichberghalle sowie an den Einkaufsmöglichkeiten südöstlich des Kernortes.

13.4 Umsetzungskonzept

Die in **Kapitel 13.2** beschriebenen Einzelmaßnahmen werden in den nachfolgenden Tabellen (siehe **Tabelle 14**, **Tabelle 15**, **Tabelle 16**, **Tabelle 17** und **Tabelle 18**) zusammengefasst und hinsichtlich Wirkung, Kosten, Priorität sowie Zeithorizont eingeordnet. Die Wirkung untergliedert sich in drei Stufen (niedrig, mittel, hoch). Auch die Kosten sowie die Priorität werden von niedrig über mittel bis hoch bewertet. Eine hohe Priorität haben Maßnahmen, die ein gravierendes Defizit beseitigen sowie Maßnahmen, die besonders effektiv sind.

Beim Zeithorizont wird zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen unterschieden, wobei auch Zwischenformen (z. B. kurz- bis mittelfristig) vorkommen. Einzelne Maßnahmen sind außerdem prozesshaft. Darüber hinaus werden Abhängigkeiten und Verbindungen zu anderen Maßnahmen zusammengestellt. Dadurch wird eine zeitliche Einordnung der möglichen Umsetzungen und Abhängigkeiten bei der Umsetzungsreihenfolge verdeutlicht.

Sofortprogramme

Sofortprogramme sind kurzfristig machbare Maßnahmen, die bei geringen Kosten eine umgehende Verbesserung bewirken können. Sofortprogramme betreffen insbesondere Mängel bei der Verkehrssicherheit, die durch ordnungsrechtliche Maßnahmen oder kostengünstige bauliche Maßnahmen wie Markierungen, Beschilderung, Poller o. ä. behoben werden können. Mit den Sofortprogrammen sollen insbesondere dringende Probleme des Alltagsverkehrs zügig angegangen werden. Die Programme sollen unter Einbeziehung der Bürger laufend fortgeschrieben werden.

Teil des Sofortprogramms sind die Maßnahmen:

- **Maßnahme F4**:
  Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, Überprüfung von Gehwegbreiten und Sichtbeziehungen
- **Maßnahme F8**:
  Bereitstellung von Sitzgelegenheiten und öffentlichen Toiletten
- **Maßnahme R3**:
  Verbesserung und Erweiterung des Angebots an Radabstellanlagen
- **Maßnahme Ö3**:
  Einrichtung von alternativen Angeboten
- **Maßnahme Ö6:**
  Einrichtung intuitiver, leicht verständlicher Auskunft zu Abfahrtszeiten an den Haltestellen
- **Maßnahme K3:**
  Freihalten der Knotenpunktbereiche von parkenden Kfz

- **Maßnahme K7:**
  Umgestaltung des Knotenpunktes Rodensteiner Straße/ Laudenauer Straße

Schlüsselmaßnahmen

Schlüsselmaßnahmen sind Maßnahmen, die für eine Verkehrsteilnahme aller Bevölkerungsgruppen entscheidend sind und eine möglichst unabhängige Mobilität sicherstellen sollen.

Als Schlüsselmaßnahmen werden folgende Maßnahmen eingestuft:

- **Maßnahme F1:**
  Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und wichtigen Achsen
- **Maßnahme F5:**
  Umgestaltung der Bismarckstraße inkl. Rathausplatz
- **Maßnahme F6:**
  Prüfen der Umgestaltung der Darmstädter Str./ Heidelberger Str.
- **Maßnahme R1:**
  Herstellung von Querungshilfen auf wichtigen Fahrradachsen
- **Maßnahme R5:**
  Herstellung einer durchgängigen Parallelroute durch Kernbereich
- **Maßnahme Ö1:**
  Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen
- **Maßnahme Ö4:**
  Modernisierung der Haltestelle Reichenberghalle
- **Maßnahme K2:**
  Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereiches in der Bismarckstraße
- **Maßnahme K6:**
  Ordnung des Parkens in der Bismarckstraße und am Rathaus
- **Maßnahme M1:**
  Schulisches Mobilitätsmanagement

13.4.1 Fußverkehr

Maßnahme	Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
F1 Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und wichtigen Achsen (Schlüsselmaßnahme)	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	-			
Bemerkungen	Grundsätzliche Berücksichtigung bei allen Baumaßnahmen z. B. Knotenpunkt Darmstädter Straße/ Konrad-Adenauer-Allee			
Akteure	Gemeindeverwaltung, Straßenbaulastträger, Behindertenbeauftragter			
F2 Verkürzung von (Fußgänger-) Wartezeiten an Fußgängerschutzanlagen	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	Wechselwirkung mit Rad- und Kfz-Verkehr, generelle Überplanung von Bestandsknotenpunkten zu Gunsten des Fußverkehrs in Zusammenhang mit **Maßnahme F1** (*Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und wichtigen Achsen*)			
Bemerkungen	z. B. Knotenpunkt Darmstädter Straße/ Konrad-Adenauer-Allee			
Akteure	Gemeindeverwaltung, Straßenbaulastträger, Behindertenbeauftragter, Planungsbüro			
F3 Schaffung von zusätzlichen Querungsstellen für den Fußverkehr über die Hauptachsen im Kfz-Verkehr	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeiten	Wechselwirkungen mit Maßnahmen im Rad- und Kfz-Verkehr Berücksichtigung von **Maßnahme F1** (*Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und wichtigen Achsen*) und **Maßnahme Ö4** (Modernisierung der Haltestelle Reichenberghalle)			
Bemerkungen	ggfls. mit Entfall von Parkständen			
Akteure	Gemeindeverwaltung, Straßenbaulastträger, Behindertenbeauftragter, Planungsbüro			
F4 Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, Überprüfung von Gehwegbreiten und Sichtbeziehungen (Sofortprogramm)	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurzfristig, prozesshaft
Abhängigkeiten	Grundsätzliche Berücksichtigung bei allen Baumaßnahmen Wechselwirkungen mit ruhendem Verkehr (Freihaltung der Kreuzungs-bereiche von parkenden Fahrzeugen) in Zusammenhang mit **Maßnahme F5** (*Umgestaltung der Bismarckstraße inkl. Rathausplatz*), **Maßnahme F6** (*Prüfen der Umgestaltung der Darmstädter Str./ Heidelberger Str.*) und **Maßnahme M1** (*Schulisches Mobilitätsmanagement*)			
Bemerkungen	-			
Akteure	Gemeindeverwaltung, Straßenbaulastträger, Ordnungsamt			

Maßnahme		Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
F5	**Umgestaltung der Bismarckstraße inkl. Rathausplatz (Schlüsselmaßnahme)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig
	Abhängigkeiten	Wechselwirkung mit Maßnahmen im Rad- und Kfz-Verkehr in Zusammenhang mit **Maßnahme K2** (*Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereiches in der Bismarckstraße*) und **Maßnahme K7** (*Umgestaltung des Knotenpunktes Rodensteiner Straße/ Laudenauer Straße*)			
	Bemerkungen	als komplett verkehrsberuhigter Bereich mit zusätzlicher Begrünung			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Ordnungsamt, Planungsbüro			
F6	**Prüfen der Umgestaltung der Darmstädter Str./ Heidelberger Str. (Schlüsselmaßnahme)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
	Abhängigkeiten	Wechselwirkungen mit ÖPNV, Rad- und Kfz-Verkehr in Zusammenhang mit **Maßnahme F4** (*Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schulwegsicherheit, Überprüfung von Gehwegbreiten und Sichtbeziehungen*)			
	Bemerkungen	mit zusätzlicher Begrünung, zunächst als Verkehrsversuch mit Evaluierung			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Ordnungsamt, Planungsbüro			
F7	**Vervollständigung und Erweiterung der vorhandenen Fußwegebeschilderung**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig prozesshaft
	Abhängigkeiten	Wechselwirkung mit Radverkehr			
	Bemerkungen	-			
	Akteure	Gemeindeverwaltung			
F8	**Bereitstellung von Sitzgelegenheiten und öffentlichen Toiletten (Sofortprogramm)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurzfristig
	Abhängigkeiten	Wechselwirkungen mit Maßnahmen im Radverkehr und ÖPNV in Zusammenhang mit **Maßnahme F6** (*Prüfen der Umgestaltung der Darmstädter Str./ Heidelberger Str.*)			
	Bemerkungen	z. B. an allen Haltestellen, im Bereich wichtiger Wegeachsen wie zu Einkaufsmöglichkeiten			
	Akteure	Gemeindeverwaltung			

Tabelle 14: Maßnahmenliste Fußverkehr

13.4.2 Radverkehr

Maßnahme		Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
R1	**Herstellung von Querungshilfen auf wichtigen Fahrradachsen (Schlüsselmaßnahme)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
	Abhängigkeiten	Wechselwirkung mit Fußverkehr in Zusammenhang mit **Maßnahme F3** (*Schaffung von zusätzlichen Querungsstellen für den Fußverkehr über die Hauptachsen im Kfz-Verkehr*)			
	Bemerkungen	insbesondere über Darmstädter Straße und Konrad-Adenauer-Allee			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Straßenbaulastträger, Planungsbüro			
R2	**Umgestaltung von Knotenpunkten zur Optimierung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
	Abhängigkeiten	Wechselwirkungen mit Kfz-Verkehr in Zusammenhang mit **Maßnahme F2** (*Verkürzung von (Fußgänger-)Wartezeiten an Fußgängerschutzanlagen*) und **Maßnahme R4** (*Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr auf der Konrad-Adenauer-Allee*)			
	Bemerkungen	mit Berücksichtigung von Flächenverfügbarkeit und Leistungsfähigkeiten an Knotenpunkten			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Straßenbaulastträger, Planungsbüro			
R3	**Verbesserung und Erweiterung des Angebots an Radabstellanlagen (Sofortprogramm)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurzfristig, prozesshaft
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit **Maßnahme M3** (*Einrichtung Mobilitätshubs*) und **Maßnahme Ö1** (*Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen*)			
	Bemerkungen	Berücksichtigung E-Mobilität, Lasten- und Sonderfahrräder			
	Akteure	Gemeindeverwaltung			
R4	**Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr auf der Konrad-Adenauer-Allee**	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit **Maßnahme K1** (*Geschwindigkeitsanpassungen im Kfz-Verkehr*)			
	Bemerkungen	-			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Straßenbaulastträger			
R5	**Herstellung einer durchgängigen Parallelroute durch Kernbereich (Schlüsselmaßnahme)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig
	Abhängigkeiten	Wechselwirkungen mit Kfz-Verkehr in Zusammenhang mit **Maßnahme R1** (*Hestellung von Querungshilfen auf wichtigen Fahrradachsen*)			
	Bemerkungen	-			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Straßenbaulastträger, Planungsbüro			

Tabelle 15: Maßnahmenliste Radverkehr

13.4.3 ÖPNV

Maßnahme		Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
Ö1	**Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen (Schlüsselmaßnahme)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig, prozesshaft
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit **Maßnahme Ö4** (*Modernisierung der Haltestelle Reichenberghalle*)			
	Bemerkungen	hohe Priorität bei Reichenberghalle			
	Akteure	Gemeindeverwaltung			
Ö2	**Weitere Vertaktung und Verdichtung des Angebots auf den Regionalbuslinien**	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig, prozesshaft
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit **Maßnahme Ö3** (*Einrichtung von alternativen Angeboten*)			
	Bemerkungen	insbesondere zum Nahbereich, z. B. Erbach, Michelstadt			
	Akteure	Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Verkehrsunternehmen			
Ö3	**Einrichtung von alternativen Angeboten (Sofortprogramm)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurzfristig
	Abhängigkeiten	-			
	Bemerkungen	z. B. Mitfahrerbank, Bürgerbus			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Verkehrsunternehmen			
Ö4	**Modernisierung der Haltestelle Reichenberghalle (Schlüsselmaßnahme)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit **Maßnahme F3** (*Schaffung von zusätzlichen Querungsstellen für den Fußverkehr über die Hauptachsen im Kfz-Verkehr*), **Maßnahme Ö1** (*Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen*), **Maßnahme Ö6** (*Einrichtung intuitiver, leicht verständlicher Auskunft zu Abfahrtszeiten an den Haltestellen*) und **Maßnahme M3** (*Einrichtung eines Mobilitätshubs an zentraler Haltestelle*)			
	Bemerkungen	-			
	Akteure	Gemeindeverwaltung			
Ö5	**Einsatz umweltfreundlicher ÖV-Fahrzeuge**	✓✓✓	€ € €	+ + +	prozesshaft
	Abhängigkeiten	-			
	Bemerkungen	Hybrid-, Elektro- oder Kleinbusse			
	sonstige Akteure	Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Verkehrsunternehmen			
Ö6	**Einrichtung intuitiver, leicht verständlicher Auskunft zu Abfahrtszeiten an den Haltestellen (Sofortprogramm)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig, prozesshaft
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit **Maßnahme Ö1** (*Barrierefreier Ausbau und ver-besserte Ausstattung der Bushaltestellen*)			
	Bemerkungen	z. B. mit Standort, Linienplan, Abfahrtszeiten für einzelne Linien, Einrichtung von digitalen Anzeigen			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Verkehrsunternehmen			

Maßnahme		Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
Ö7	**Bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung für die Einkaufsschwerpunkte**	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit **Maßnahme Ö2** (*Weitere Vertaktung und Verdichtung des Angebots auf den Regionalbuslinien*) und **Maßnahme Ö3** (*Einrichtung von alternativen Angeboten*)			
	Bemerkungen	z. B. auf Darmstädter Straße im Bereich der Einkaufsmärkte			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Verkehrsunternehmen			

Tabelle 16: Maßnahmenliste ÖPNV

13.4.4 Kfz-Verkehr

Maßnahme		Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
K1	**Geschwindigkeitsanpassungen im Kfz-Verkehr (wo rechtlich möglich)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit **Maßnahme K4** (*Konsequente Kontrolle und Ahnung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen*)			
	Bemerkungen	-			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Ordnungsamt, Planungsbüro			
K2	**Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereiches in der Bismarckstraße (Schlüsselmaßnahme)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit **Maßnahme F5** (*Umgestaltung der Bismarckstraße inkl. Rathausplatz*)			
	Bemerkungen	mit begleitenden Maßnahmen z. B. zur Umgestaltung Straßenraum, Parken			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Ordnungsamt, Planungsbüro			
K3	**Freihalten der Knotenpunktbereiche von parkenden Kfz (Sofortmaßnahme)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurzfristig
	Abhängigkeiten	in Verbindung mit **Maßnahme F1** (*Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und wichtigen Achsen*) und **Maßnahme K4** (*Konsequente Kontrolle und Ahndung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen*)			
	Bemerkungen	am Knotenpunkt Darmstädter Str./ Konrad-Adenauer-Allee/ Heidelberger Str./ Bahnhofstr.			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Ordnungsamt			

Maßnahme		Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
K4	**Konsequente Kontrolle und Ahnung von Parkvergehen und Geschwindigkeitsüberschreitungen**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig, prozesshaft
	Abhängigkeiten	n Zusammenhang mit **Maßnahme K1** (*Geschwindigkeitsanpassungen im Kfz-Verkehr*), **Maßnahme K2** (*Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereiches in der Bismarckstraße*), **Maßnahme K3** (*Freihalten der Kontenpunktbereiche von parkenden Kfz*) und **Maßnahme K6** (*Ordnung des Parkens in der Bismarckstraße und am Rathaus*)			
	Bemerkungen	-			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Ordnungsamt			
K5	**Umgestaltung des Reichenbergplatzes**	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit **Maßnahme Ö1** (*Barrierefreier Ausbau und verbesserte Ausstattung der Bushaltestellen*)			
	Bemerkungen	mit gesicherter Querungsstelle für den Fußverkehr			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, VGG, Planungsbüro			
K6	**Ordnung des Parkens in der Bismarckstraße und am Rathaus (Schlüsselmaßnahme)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
	Abhängigkeiten	in Zusammengang mit **Maßnahme F5** (*Umgestaltung Bismarckstraße*) **Maßnahme K2** (*Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereiches in der Bismarckstraße*) und **Maßnahme K4** (*Konsequente Kontrollen und Ahndung im Kfz-Verkehr)*			
	Bemerkungen	Berücksichtigung von ausreichender Fahrbahnbreite			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Ordnungsamt			
K7	**Umgestaltung des Knotenpunktes Rodensteiner Straße/ Laudenauer Straße (Sofortprogramm)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
	Abhängigkeiten	-			
	Bemerkungen	-			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Ordnungsamt			

Tabelle 17: Maßnahmenliste Kfz-Verkehr

13.4.5 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

Maßnahme		Wirkung	Kosten	Priorität	Zeithorizont
M1	**Schulisches Mobilitätsmanagement (Schlüsselmaßnahme)**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit Schulmobilitätsplan			
	Bemerkungen	Miteinbezug Fuß-, Radwege und ÖPNV			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Schulen, Schulträger, Kommunen			
M2	**Zusätzliches öffentliches Angebot an Ladestationen für Kfz und Rad**	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig, prozesshaft
	Abhängigkeiten	-			
	Bemerkungen	Staatliche Förderung Gffls. Bereitstellung von städtischen Flächen			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Kooperation mit Energieversorgern			
M3	**Einrichtung eines Mobilitätshubs an zentraler Haltestelle**	✓✓✓	€ € €	+ + +	kurz- bis mittelfristig
	Abhängigkeiten	in Zusammenhang mit **Maßnahme Ö4** (*Modernisierung der Haltestelle Reichenberghalle*) und **Maßnahme M2** (*Zusätzliches öffentliches Angebot an Ladestationen für Kfz und Rad*)			
	Bemerkungen	Kooperation mit gängigen Anbietern			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, VGG, Kooperation mit Anbietern			
M4	**Bereitstellen von Sharing-Angeboten**	✓✓✓	€ € €	+ + +	mittelfristig
	Abhängigkeiten	-			
	Bemerkungen	Kooperation mit gängigen Anbietern			
	Akteure	Gemeindeverwaltung, Kooperation mit Anbietern			

Tabelle 18: Maßnahmenliste verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

14 Kommunikationsstrategie

Während der Erstellung des teilräumlichen Mobilitätskonzeptes wurden die erarbeiteten Inhalte in der Öffentlichkeit präsentiert, um diese in den Bearbeitungsprozess miteinzubinden.

Die Öffentlichkeitsarbeit sollte zur Bekanntmachung erarbeiteter bzw. umgesetzter Inhalte auch nach der Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes im Rahmen einer Kommunikationsstrategie fortgeführt werden. Neben der Verbreitung der Inhalte des Verkehrskonzeptes in der Bevölkerung und bei relevanten Akteuren, soll auch ein breiter Konsens und eine aktive Mitarbeit für die Umsetzung der entwickelten Maßnahmen geschaffen werden.

Alle Aktivitäten im Rahmen der Beteiligungs- und Kommunikationsstrategie wie Einladungen, Protokolle, Pressemitteilungen sollten auf der Homepage der Gemeinde Reichelsheim veröffentlicht werden. Auch der Abschlussbericht sollte auf dieser Seite heruntergeladen werden können.

15 Fazit

Nach der Aufnahme der Gemeinde Reichelsheim in das städtebauliche Förderprogramm „Lebendige Zentren“ Ende 2019, wurde ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet. Daraus abgeleitet sollten konzeptuelle Grundlagen für die Stadterneuerung geschaffen und eine Belebung des Fördergebietes angestrebt werden. Dafür wurden parallel das Konzept zum Gestaltungsleitbild, das Konzept zum Stadtgrün und das vorliegende Teilräumliche Mobilitätskonzept inkl. eines Parkraumkonzepts sowie eines Konzepts für barrierefreie Wegeverbindungen erstellt. Die Hauptstrategie des Teilräumlichen Mobilitätskonzeptes besteht darin, dass andere Verkehrsmittel eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen, sodass der Kfz-Verkehr insgesamt reduziert werden kann. Besonders in sensiblen Bereichen wie dem historischen Ortskern von Reichelsheim soll Verkehr verträglich abgewickelt werden. Das Teilräumliche Mobilitätskonzept soll als verkehrliche Leitschnur für die nächsten Jahre dienen.

Kurze Wege und ein sehr engmaschiges Fußwegenetz im historischen Ortskern von Reichelsheim ermöglichen einen hohen Anteil von Fußwegen. Innerhalb 1,5 km, d.h. eine Wegedauer von rund 20 Minuten, liegen der Kernort sowie Frohnhofen. Um für diese Bereiche weitere Potenziale im **Fußverkehr** zu erreichen, ist grundsätzlich darauf zu achten, dass die Wege barrierefrei gestaltet sind und ausreichende Gehwegbreiten sowie sichere barrierefreie Querungsstellen bestehen. Insbesondere den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Personen ist hierbei Rechnung zu tragen. Darüber hinaus sollten die Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und die darauffolgenden Grünzeiten an Lichtsignalanlagen optimiert werden, um Sicherheitsrisiken („bei Rot gehen“) beim Queren zu minimieren.

Das Fahrradpotenzial in Reichelsheim ist noch nicht ausgeschöpft. Es gibt sowohl bezüglich der Netzgestaltung als auch der Qualitäten der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur Verbesserungsbedarf. Für die Förderung des **Radverkehrs** ist eine durchgängige sichere Führung im Routennetz von großer Bedeutung. Da die Darmstädter Straße und Heidelberger Straße dafür nur eingeschränkt geeignet sind, wird nördlich der B38/B47 eine parallele Verbindung für den Radverkehr gestärkt. Weiterhin stellen sichere Fahrradabstellanlagen eine wichtige Voraussetzung für die Radverkehrsförderung dar. Diese sollten vor allem an Verknüpfungspunkten zum Bus und wichtigen Zielen im Ortskern bereitgestellt werden. Eine umfassende Radverkehrsplanung sollte dabei nicht nur die Verbesserung bzw. Herstellung der geeigneten Infrastruktur beinhalten, sondern auch weiche Maßnahmen, wie z. B. Kommunikation, Marketing etc. berücksichtigen.

Neben dem Fuß- und Radverkehr stellt der öffentliche Personennahverkehr im Rahmen einer umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsplanung einen wichtigen Bestandteil des Gesamtverkehrssystems dar. Das bestehende **ÖPNV**-Angebot stellt ein Grundangebot dar, es bestehen jedoch zahlreiche

Mängel hinsichtlich Taktung, Bedienungshäufigkeit und Reisezeiten/ Umsteigehäufigkeit. Eine Behebung dieser Defizite gilt es zu prüfen. Die Haltestellenausstattung entspricht weitestgehend nicht den aktuellen Standards. Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie einer besseren Verknüpfung zwischen Bus und Bus sowie dem Radverkehr sind daher zur Förderung und zum Ausbau des ÖPNV besonders wichtig. Diese Möglichkeiten der Intermodalität bieten für viele Personen bessere Mobilitätschancen und tragen darüber hinaus zu einem stadt- und umweltverträglicheren Verkehr bei.

Reichelsheim ist mit seiner direkten Lage an der B38/B47 gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Das Straßennetz ist überwiegend ausreichend dimensioniert und leistungsfähig. Der Kfz-Verkehr wird auf den übergeordneten Straßen gebündelt und es treten keine nennenswerte Leistungsfähigkeitsprobleme auf. In den untergeordneten Straßenräumen des Ortskerns sollte trotzdem eine Reduzierung und Beruhigung des **Kfz-Verkehrs** angestrebt werden, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern und den Mischverkehr von Rad- sowie Kfz-Verkehr verträglicher abzuwickeln. Hierfür wird eine Umgestaltung der Bismarckstraße (mit Erweiterung des Verkehrsberuhigten Bereiches) und die möglichst weitreichende Ausweitung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschlagen.

Bisher spielen **Intermodalität** sowie die **Nutzung des Mobilitätsverbundes** in Reichelsheim eine untergeordnete Rolle. Aufgrund sehr positiver Wirkungen sollte dies jedoch gefördert werden. Maßnahmen hierzu führen zu Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel. Weitere begleitende Maßnahmen wie z.B. Mobilitätsmanagement-Maßnahmen sollen dabei helfen verschiedene Nutzergruppen in ihrer Verkehrsmittelwahl zu bestärken bzw. über attraktive Alternativen zu informieren.

Im **Kapitel 13.4** werden die vorgeschlagenen 31 Maßnahmen priorisiert. Es sind sowohl Sofortmaßnahmen als auch wichtige Schlüsselmaßnahmen benannt.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende) 1

Abbildung 2: Einordnung des Teilräumlichen Mobilitätskonzeptes ins ISEK2

Abbildung 3: Unterteilung Teilbereiche für das Planungscafé (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende) 3

Abbildung 4: Reichelsheim mit seinen Ortsteilen (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende) 4

Abbildung 5: Einsatzbereich von Querungsanlagen auf 2-streifigen Innerortsstraßen (< 8,50m Fahrbahnbreite) 8

Abbildung 6: Eingeschränkte Gehwegbreiten in der Heidelberger Straße und Darmstädter Straße (Beispiele) 10

Abbildung 7: Schmale und teils fehlende Gehwege im Reichelsheimer Ortskern links: Alter Weg Mitte: Rodensteiner Straße rechts: Beerfurther Straße 10

Abbildung 8: Signalisierte Querungsstellen in Reichelsheim links: Knotenpunkt Darmstädter Str./Heidelberger Str./Konrad-Adenauer-Allee/Bahnhofstr. rechts: Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Allee/Beerfurther Str. 11

Abbildung 9: Großräumiger Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Bahnhofsstraße 12

Abbildung 10: Aufenthaltsflächen in Reichelsheim (Beispiele) links: Lesebaum an der Bismarckstraße Mitte: Sitzmöglichkeit in der Bismarckstraße rechts: Sitzgruppe an der Gersprenz 13

Abbildung 11: Hindernisse für mobilitätseingeschränkte Personen links: Treppe zur Bismarckstraße rechts: Schotterweg zwischen Reichenberger Str. und Konrad-Adenauer-Allee 14

Abbildung 12: Radverkehrsanlagen – Angebotsformen und erforderliche Breiten 16

Abbildung 13: Verkehrszeichen 237, 240 und 241 gemäß StVO 17

Abbildung 14: Unverträgliche Führung des Radverkehrs entlang von Hauptstraßen links: Darmstädter Straße rechts: Konrad-Adenauer-Allee 19

Abbildung 15: Fahrradabstellplätze in Reichelsheim links: an der Sparkasse Mitte und rechts: an der Haltestelle Volksbank 20

Abbildung 16: Haltestellenausstattung verschiedener Haltestellen in Reichelsheim links: Haltestelle Reichenberghalle rechts: Haltestelle Volksbank 25

Abbildung 17: Verkehrsanbindung von Reichelsheim (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende) 30

Abbildung 18: Tempo 30-Zonen in Reichelsheim (Beispiele) links: Beerfurther Straße rechts: Abschnitt der Bismarckstraße 31

Abbildung 19: Parken mit Parkscheibe in Reichelsheim (Beispiele) links: Darmstädter Straße rechts: Bismarckstraße 36

Abbildung 20: Parkleitsystem zum Reichenbergplatz und Parken im historischen Ortskern 37

Abbildung 21: Barrierefreie Parkstände in Reichelsheim (Beispiele) links: Konrad-Adenauer-Allee an der Reichenberghalle rechts: Reichenbergplatz 38

Abbildung 22: Parkraumauslastung im gesamten Untersuchungsgebiet 39

Abbildung 23: Auslastung durch die Nutzergruppen im gesamten Gebiet 40

Abbildung 24: Ganglinie der Nutzergruppen im gesamten Gebiet 41

Abbildung 25: Parkdauer im gesamten Untersuchungsgebiet 42

Abbildung 26: Parkraumbelegung in Bereich 1 43

Abbildung 27: Auslastung durch die Nutzergruppen in Bereich 1 44

Abbildung 28: Parkdauerverteilung in Bereich 1 44

Abbildung 29: Parkraumbelegung in Bereich 2 45

Abbildung 30: Auslastung durch die Nutzergruppen in Bereich 2 45

Abbildung 31: Parkdauerverteilung in Bereich 2 46

Abbildung 32: Parkraumbelegung in Bereich 3 47

Abbildung 33: Auslastung durch die Nutzergruppen in Bereich 3 47

Abbildung 34: Parkdauerverteilung in Bereich 3 48
Abbildung 35: Parkraumbelegung in Bereich 4 48
Abbildung 36: Auslastung durch die Nutzergruppen in Bereich 4 49
Abbildung 37: Parkdauerverteilung in Bereich 4 49
Abbildung 38: Parkraumbelegung Bereich 5 50
Abbildung 39: Auslastung durch die Nutzergruppen Bereich 5 50
Abbildung 40: Parkdauerverteilung Bereich 5 51
Abbildung 41: Parkraumbelegung Parkplatz Rathaus 51
Abbildung 42: Auslastung durch die Nutzergruppen, Parkplatz Rathaus 52
Abbildung 43: Parkdauerverteilung Parkplatz Rathaus 52
Abbildung 44: Parkraumbelegung Parkplatz „Eisen-Treusch“ 53
Abbildung 45: Auslastung durch die Nutzergruppen Parkplatz „Eisen-Treusch“ 53
Abbildung 46: Parkdauerverteilung Parkplatz „Eisen-Treusch“ 54
Abbildung 47: Parkraumbelegung Parkplatz Reichenbergplatz 54
Abbildung 48: Auslastung durch die Nutzergruppen, Parkplatz Reichenbergplatz 55
Abbildung 49: Parkdauerverteilung Parkplatz Reichenbergplatz 55
Abbildung 50: Parkraumbelegung Parkplatz an Heidelberger Straße 56
Abbildung 51: Auslastung durch die Nutzergruppen, Parkplatz an Heidelberger Straße 56
Abbildung 52: Parkdauerverteilung Parkplatz an Heidelberger Straße 57
Abbildung 53: Parkraumbelegung Parkplatz Reichenberghalle 57
Abbildung 54: Auslastung durch die Nutzergruppen, Parkplatz Reichenberghalle 58
Abbildung 55: Parkdauerverteilung Parkplatz Reichenberghalle 58
Abbildung 56: Parkraumbelegung Parkplatz am Friedhof 59
Abbildung 57: Auslastung durch die Nutzergruppen, Parkplatz am Friedhof 59

Abbildung 58: Parkdauerverteilung Parkplatz am Friedhof 60

Abbildung 59: Ladestationen für Kfz in Reichelsheim links: Reichenberghalle rechts: am Rathaus 63

Abbildung 60: Eingangsbereich zum historischen Ortskern von der Darmstädter Straße aus 65

Abbildung 61: Straßenraumgestaltung in der Bismarckstraße (unterer Abschnitt) (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende) 66

Abbildung 62: Straßenraumgestaltung in der Bismarckstraße (oberer Abschnitt) (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende) 67

Abbildung 63: Platz am Rathaus 67

Abbildung 64: Beispiele zur eingeschränkten Gehwegbreite in der Darmstädter Str. bzw. Heidelberger Str. (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende) 68

Abbildung 65: Straßenquerschnitte in der Darmstädter Straße und Heidelberger Straße (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende) 69

Abbildung 66: Erfasste Konfliktsituationen vormittags und mittags auf dem Reichenbergplatz 70

Abbildung 67: Barrierefreie Querungsstellen (Beispiele) 79

Abbildung 68: Vorschlag an zusätzlichen Querungsstellen in Reichelsheim (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende) 81

Abbildung 69: Umgestaltung Fahrbahnaufteilung mit Mittelinsel auf der Heidelberger Straße 82

Abbildung 70: Niveaugleicher Ausbau in engen Stellen zur Verkehrsberuhigung (Beispiele) 84

Abbildung 71 Blick in Richtung Beerfurther Straße (Einsatz Pflasterung) 85

Abbildung 72: Pflanzkübel zur Straßenraumgestaltung 87

Abbildung 73: Beispiele für Querungsmöglichkeiten des Radverkehrs an übergeordneten Straßen 90

Abbildung 74: Kombinierte Schutzanlage für den Fuß- und Radverkehr mit vorgelagerten Anforderungstaster, den man beim Vorbeifahren drücken kann. 90

Abbildung 75: Beispiele für Führungen des Radverkehrs an Knotenpunkten 91

Abbildung 76: Qualitätsstandards und Musterlösungen für die Führung des Radverkehrs an innerstädtischen Knotenpunkten 92

Abbildung 77: Beispiele für Fahrradabstellanlagen verschiedener Standards (Fahrradboxen abschließbar, überdachte Anlehnbügel, überdachte Doppelstockanlage) 93

Abbildung 78: Beschilderung zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn 94

Abbildung 79: Parallelroute für den Radverkehr durch den Kernbereich (Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende) 95

Abbildung 80: Haltestellenstandards für Haltestellen im ÖPNV 96

Abbildung 81: Mitfahrerbank 97

Abbildung 82: Umgestaltung der Haltestelle Reichenberghalle (links)*, Prinzipskizze Haltestellenkap (oben rechts)** und beispielhafte Darstellung für die Anordnung von Fußgängerüberwegen an Haltestellen (unten rechts)*** *Quelle: Orthofo Gemeindeverwaltung Reichelsheim **Quelle: Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (EAÖ) ***Quelle: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) 98

Abbildung 83: Digitale Anzeigetafel zur Echtzeitauskunft in großer und in kleinerer Ausführung (Beispielbilder) 99

Abbildung 84: Entwurfsskizze Umgestaltung Reichenbergplatz (Kartengrundlage: Orthofoto der Gemeindeverwaltung Reichelsheim) 104

Abbildung 85: Schema multimodales/ intermodales Verkehrsverhalten 106

Abbildung 86: Beispiel Ladeschrank für E-Bikes (links) und Lademöglichkeiten für Pkw (rechts) 108

Abbildung 87: Beispiel Fahrradservicestation als öffentlich zugängliche Servicestation (links) und abschließbar in einem Unterstand (rechts) 109

Abbildung 88: Lastenradverleihstation von Anbieter sigo 109

Tabellen im Text:

Tabelle 1: Genannte Mängel zum Fußverkehr im Bürgerworkshop 7

Tabelle 2: Genannte Mängel zum Radverkehr im Bürgerworkshop 15

Tabelle 3: Genannte Mängel zum ÖPNV im Bürgerworkshop 21

Tabelle 4: Bedienzeiten/ Fahrtenangebot Lokale Buslinien 23

Tabelle 5: Bedienzeiten/ Fahrtenangebot Regionalbuslinien 23

Tabelle 6: Bewertung und Einordnung genannter Mängel im Nahverkehrsplan in Bezug auf den Bestand 27

Tabelle 7: Genannte Mängel zum Kfz-Verkehr im Bürgerworkshop 28

Tabelle 8: Genannte Mängel zum Parken im Bürgerworkshop 34

Tabelle 9: Zusammenfassung Stellplätze 36

Tabelle 10: Verteilung der Parkstände in Bereich 1 43

Tabelle 11: Verteilung der Parkstände in Bereich 2 45

Tabelle 12: Verteilung der Parkstände in Bereich 3 46

Tabelle 13: Verteilung der Parkstände in Bereich 4 48

Tabelle 14: Maßnahmenliste Fußverkehr 114

Tabelle 15: Maßnahmenliste Radverkehr 115

Tabelle 16: Maßnahmenliste ÖPNV 117

Tabelle 17: Maßnahmenliste Kfz-Verkehr 118

Tabelle 18: Maßnahmenliste verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen 119

Plandarstellungen als Anhang**:**

Fußverkehr
Plan 1.1 Hauptfußwegenetz
Plan 1.2 Infrastruktur
Plan 1.3 Analyse
Plan 1.4 Verkehrszahlen Fuß- und Radverkehr

Radverkehr
Plan 2.1 Radroutennetz
Plan 2.2 Infrastruktur
Plan 2.3 Analyse

ÖPNV
Plan 3.1 Liniennetz Lokale Buslinien
Plan 3.2 Regionalbusliniennetz
Plan 3.3 Fahrten Hauptverkehrszeit Montag bis Freitag
Plan 3.4 Fahrten Nebenverkehrszeit Montag bis Freitag
Plan 3.5 Fahrten Samstag bis Sonntag
Plan 3.6 Haltestelleneinzugsbereich/ Fahrten – Hauptverkehrszeit Montag bis Freitag
Plan 3.7 Haltestelleneinzugsbereich/ Fahrten – Nebenverkehrszeit Montag bis Freitag
Plan 3.8 Haltestelleneinzugsbereich/ Fahrten – Samstag und Sonntag
Plan 3.9 Reisezeitverhältnis ÖV/MIV – Haltestelle Reichenberghalle

Kfz-Verkehr
Plan 4.1 Netz der verkehrswichtigen Straßen
Plan 4.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten
Plan 4.3 Verkehrsmengen (Kfz-Verkehr)
Plan 4.4 Analyse

Ruhender Kfz-Verkehr
Plan 5.1 Parkraumangebot – Bestand
Plan 5.2 Parkraumangebot – Teilgebiete
Plan 5.3 Parkraumauslastung in % – Werktag

Plan 6 Mobilitätsverbund

Bismarckstraße – Bestand
Plan 7.1 Abschnitt 1
Plan 7.2 Abschnitt 2
Plan 7.3 Abschnitt 3

Plan 8 Darmstädter Straße – Bestand
Plan 9 Fußverkehr – Maßnahmen
Bismarckstraße – Konzeption
Plan 10.1 Abschnitt 1
Plan 10.2 Abschnitt 2
Plan 10.3 Abschnitt 3
Darmstädter Straße
Plan 11.1 Bestand angepasst mit Pflanzkübel
Plan 11.2 Konzeption
Plan 12 Radverkehr – Maßnahmen
Plan 13 ÖPNV – Maßnahmen
Plan 14 Kfz-Verkehr – Maßnahmen