



Nahmobilitätsplan Hattersheim

Impressum

Auftraggeber und fachliche Begleitung:

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

ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
Bessie-Coleman-Straße 7
60549 Frankfurt am Main

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) hat im Jahr 2017 zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) in fünf Pilotkommunen einen Nahmobilitäts-Check durchgeführt. Das Integrierte Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (ivm) hat die Prozesse im Auftrag des HMWEVL fachlich begleitet. Die hieraus gewonnenen Erfahrungen fließen in die zukünftige Förderung der Nahmobilität durch das Land Hessen ein.

Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft
Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bearbeiter/innen:

Dipl. Geogr. Merja Spott (Projektleitung)
B.Sc. Inga Marie Wolf

Dortmund, im September 2017

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	3
Tabellenverzeichnis.....	4
1 Anlass und Aufgabenstellung für den „Nahmobilitäts-Check“ Hattersheim	5
2 Methodisches Vorgehen der „Nahmobilitäts-Checks“	8
3 Status-Quo Nahmobilität in Hattersheim	10
3.1 Radverkehr	11
3.2 Senioren- und Kindermobilität	13
4 Maßnahmvorschläge Nahmobilität	16
4.1 Handlungsfeld Infrastruktur	20
4.1.1 Radverkehr	20
4.1.2 Senioren- und Kindermobilität	31
4.2 Kommunikation für die Nahmobilitätsförderung	55
4.3 Handlungsfeld institutionelle Rahmenbedingungen	59
4.4 Handlungsfeld Innovation	60
5 Vorschlag für ein Umsetzungskonzept	64
Fazit und Ausblick	65
Quellenverzeichnis.....	66

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsfelder der hessischen Nahmobilitätsstrategie und der Nahmobilitäts-Checks	5
Abbildung 2: Gute Gründe für Nahmobilität	6
Abbildung 3: Ablauf Nahmobilitäts-Check Hattersheim	8
Abbildung 4: Eindruck vom Workshop 1	8
Abbildung 5: Eindruck von Workshop 2	9
Abbildung 6: Distanz von 1000m vom Stadtkern Hattersheim	11
Abbildung 7: Distanz von 500m vom Stadtkern Okriftel	13
Abbildung 8: Distanz von 500m vom Stadtkern Eddersheim	14
Abbildung 9: Maßnahmenvorschläge Hattersheim - Radverkehr	30
Abbildung 10: Mittelinsel mit Belagswechsel	35
Abbildung 11: vorgezogene Seitenräume	35
Abbildung 12: Prinzip der Doppelquerung (Nullabsenkung zzgl. Kante)	39
Abbildung 13: Sitzwürfel auf vorgezogenen Seitenräumen als multifunktionales Element	41
Abbildung 14: Sitzgelegenheit mit Armlehne (auch als Aufstehhilfe für Senioren)	41
Abbildung 15: Walking Bus	50
Abbildung 16: Kennzeichnung von Schulwegen	50
Abbildung 17: Maßnahmenvorschläge Okriftel - Seniorenmobilität	53
Abbildung 18: Maßnahmenvorschläge Eddersheim - Kindermobilität	54

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stärken und Schwächen des Radverkehrs im Ortsteil Hattersheim	12
Tabelle 2: Stärken und Schwächen der Seniorenmobilität	15
Tabelle 3: Stärken und Schwächen der Kindermobilität.....	15
Tabelle 4: Handlungsfeld Infrastruktur – Radverkehr.....	17
Tabelle 5: Handlungsfeld Infrastruktur - Kinder- und Seniorenmobilität	17
Tabelle 6: Handlungsfeld Kommunikation	18
Tabelle 7: Handlungsfeld Innovation	19

1 Anlass und Aufgabenstellung für den „Nahmobilitäts-Check“ Hattersheim

„Nah. Mobil. Fertig. Los.“ – So ist die Nahmobilitätsstrategie des Landes Hessen überschrieben, die im Frühjahr 2017 vorgestellt wurde. Der Aufforderungscharakter signalisiert: Das Land Hessen will beim Thema Nahmobilität loslegen und die Weichen auf Durchstarten stellen.

Ziel der Nahmobilitätsstrategie ist es, den Anteil des Fuß- und Radverkehrs auf Wegen innerhalb der Städte und Gemeinden in Hessen zu erhöhen und damit die Lebensqualität zu verbessern. Als Bausteine sind unter anderem ein landesweites Radschnellwege-Konzept und eine Akademie für Nahmobilität für Verwaltungskräfte und Verkehrsplaner vorgesehen. Fuß- und Radverkehr sollen besser mit dem ÖPNV verknüpft werden, und ein „Nahmobilitäts-Check“ soll Kommunen bei der Planung unterstützen.

Neuartiges Instrument „Nahmobilitäts-Check“

Der „Nahmobilitäts-Check“ ist ein bundesweit neuartiges Instrument. Ziel der Nahmobilitäts-Checks ist es, Politik und Öffentlichkeit in hessischen Kommunen für die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern zu sensibilisieren sowie die Grundlagen für eine systematische Nahmobilitätsförderung zu legen. Inhaltlich werden die Handlungsfelder Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, finanzielle, rechtliche und politische Rahmenbedingungen, Bildung und Kommunikation sowie Innovation untersucht.

Abbildung 1: Handlungsfelder der hessischen Nahmobilitätsstrategie und der Nahmobilitäts-Checks

Vier Handlungsfelder der Nahmobilitätsstrategie und der Nahmobilitäts-Checks:

1. **Infrastruktur**
(Radwege, Fußwege, Netze, Abstellanlagen, Querungshilfen, ...)
2. **finanzielle, rechtliche und politische Rahmenbedingungen** (Pläne, Konzepte, Arbeitskreise, Satzungen, Haushaltstitel, ...)
3. **Kommunikation und Bildung**
(Karten, Wegweisung, Internet, Aktionstage, besondere Formate, ...)
4. **Innovation**
(Ladestationen, Diensträder, Lastenräder, Leihradsysteme, ...)



Quelle: eigene Darstellung

Grundsätzlich umfasst der Begriff Nahmobilität die individuelle Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad. Darunter fallen auch nichtmotorisierte Verkehrs- bzw. Bewegungsmöglichkeiten wie zum Beispiel Inlineskater oder Kickboards, aber auch elektro-motorisierte Fortbewegungsmittel wie Elektrofahräder, Elektrorollstühle und Mini-Scooter. Angesichts eines sogenannten „E-Bike Booms“ in

den letzten Jahren ist abzusehen, dass die elektrounterstützten Fahrräder in Zukunft immer größere Verbreitung finden werden und das Radfahren gerade auch in topographisch bewegten Regionen erleichtern können. Dies ist einer der Gründe, warum Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität künftig eine große Bedeutung beizumessen ist.

Die hessische Nahmobilitätsstrategie benennt anschaulich zehn „gute Gründe“ für die Förderung der Nahmobilität, darunter positive Auswirkungen auf die Gesundheit, die Lebensqualität oder die Verkehrssicherheit. Im Mittelpunkt des Begriffs Nahmobilität stehen Wege über kurze Distanzen, also im **Nahbereich** des Wohnortes, des Arbeitsplatzes oder Schul- bzw. Ausbildungsortes. Auch die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) spielt in der Diskussion um die Förderung der Nahmobilität eine große Rolle, um so auch längere Wegeketten in den Fokus zu nehmen und beispielsweise Umstiegs- bzw. Verknüpfungsorte nutzerfreundlich gestalten zu können.

Abbildung 2: Gute Gründe für Nahmobilität



Quelle: MWEVL 2017

Die Ergebnisse eines kommunalen Nahmobilitäts-Checks sollen in einem Nahmobilitätsplan zusammengeführt werden. Auf Basis dieser Nahmobilitätspläne können Kommunen künftig zielgerichtet und systematisch Förderanträge stellen: Das Land Hessen stellt speziell für Zwecke der Nahmobilität ab dem Jahr 2017 vier Millionen Euro jährlich bereit. Zugleich sollen Fuß- und Radwegprojekte auch aus Mitteln des kommunalen Straßenbaus gefördert werden können. Hierfür stellt das Land Hessen weitere rund zehn Millionen Euro jährlich bereit.

Pilotphase von Mai bis Oktober 2017: Hattersheim wurde ausgewählt

In einer Pilotphase wurden von Mai bis Oktober 2017 in fünf hessischen Kommunen die ersten Nahmobilitäts-Checks durchgeführt. Die inhaltlichen bzw. räumlichen Schwerpunkte wurden in den

Kommunen unterschiedlich gesetzt: zum Teil wurden spezifische Zielgruppen (z.B. Kinder, Senioren) in den Fokus genommen, zum Teil auch unterschiedliche räumliche Bereiche (z.B. Innenstadt, Stadtteil, Quartier).

Die Stadt Hattersheim hat sich – neben den Kommunen Hanau, Limburg, Offenbach und Rödermark – erfolgreich um die Teilnahme an der Pilotphase beworben. In Hattersheim entschied man sich in allen drei Stadtteilen einen anderen Schwerpunkt zu bearbeiten. Im Ortsteil Hattersheim wurde der Radverkehr betrachtet, in Okriftel die Belange der Senioren und im Stadtteil Eddersheim Fragen der Kindermobilität.

2 Methodisches Vorgehen der „Nahmobilitäts-Checks“

Im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks wurden gemeinsam mit der Kommune passgenau zugeschnittene Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität erarbeitet. Die Bearbeitungszeit von fünf Monaten sowie die Grundstruktur des methodischen Vorgehens mit zwei Workshops wurden im Rahmen der Pilotphase der Nahmobilitäts-Checks durch das Land Hessen vorgegeben.

Abbildung 3: Ablauf Nahmobilitäts-Check Hattersheim



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 4: Eindruck vom Workshop 1



Anknüpfend an ein Auftaktgespräch sowie eine Ortsbegehung im Mai 2017 erfolgte zunächst eine schriftliche Befragung der Verwaltung. Der Fragebogen fokussierte auf die Handlungsfelder finanzielle, rechtliche und politische Rahmenbedingungen, Bildung und Kommunikation sowie Innovation. Auf diese Weise konnte eine erste Bestandsaufnahme und eine erste Bewertung der „Nahmobilitätsfreundlichkeit“ der Kommune vorgenommen werden.

Der erste Workshop im Juni 2017 diente dann dazu, die Handlungsbedarfe im Bereich der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zu identifizieren. Dazu wurden Stärken, Schwächen und Ziele differenziert nach den Bereichen Radverkehr in Hattersheim, Seniorenmobilität in Okriftel und Kindermobilität in Eddersheim abgefragt. Anschließend wurden die konkreten Problempunkte an Hand der von Karten diskutiert. Die Bestandsanalyse erfolgte damit überwiegend aus Nutzersicht. Aufgrund der vorgegebenen kompakten Bearbeitungszeit konnten ausführliche, fachplanerische Begehungen mit Blick zum Beispiel auf Wegequalität und Belag, Breite und Barrierefreiheit der Wege, Wegeleitung und Beschilderung oder Querungsmöglichkeiten nicht vorgenommen werden.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurden im Juli 2017 Maßnahmen für die jeweiligen Handlungsbereiche entwickelt. Diese wurden in einem zweiten Workshop im August 2017 vorgestellt und mit den Workshopteilnehmerinnen und -teilnehmern diskutiert, ergänzt und gemeinsam priorisiert.

An den Workshops nahmen Vertreter der Hattersheimer Stadtverwaltung, der Kommunalpolitik und Vertreter relevanter Interessenverbände bzw. spezieller Zielgruppen teil.

Abbildung 5: Eindruck von Workshop 2



Im Anschluss an den zweiten Workshop wurden die Maßnahmen für die jeweiligen Handlungsfelder überarbeitet, mit der Verwaltung abgestimmt und in dem hiermit vorgelegten Nahmobilitätsplan samt Empfehlungen zur Umsetzung und Evaluierung zusammengefasst.

3 Status-Quo Nahmobilität in Hattersheim

Grundsätzlich sind in Hattersheim gute Ausgangsbedingungen für die Nahmobilität vorhanden. Die Siedlungsstruktur der einzelnen Ortsteile ist verhältnismäßig kompakt wodurch die Distanzen zu großen Teilen in fußläufiger Entfernung oder für das Fahrradfahren gut geeignet sind. Die S-Bahnlinie, die Wiesbaden mit Frankfurt/Main verbindet, hat Haltepunkte in den Ortsteilen Hattersheim und Eddersheim und schließt den Ort damit gut an die Region an.

Zahlen liegen nur für die Gesamtregion Frankfurt/Rhein ohne Großstädte vor. Da liegt der Anteil des Fußverkehrs bei 27%, des Radverkehrs bei 9% und des ÖPNV bei 11%.

Die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr zeichnet sich durch eigenständige Fuß- und Radwege in verschiedenen Grünzügen aus. Dadurch sind auch für längere Strecken attraktive Verbindungen vorhanden. Die Angebote für Zufußgehende und Radfahrende sind besonders in den Altstadtbereichen und den Hauptverkehrsstraßen qualitativ und quantitativ zu verstärken. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 2006 beinhaltet bereits umfassende Untersuchungen zum Fuß- und Radverkehr, die als Grundlage für weitere Aktivitäten zur Förderung der Nahmobilität dienen können.

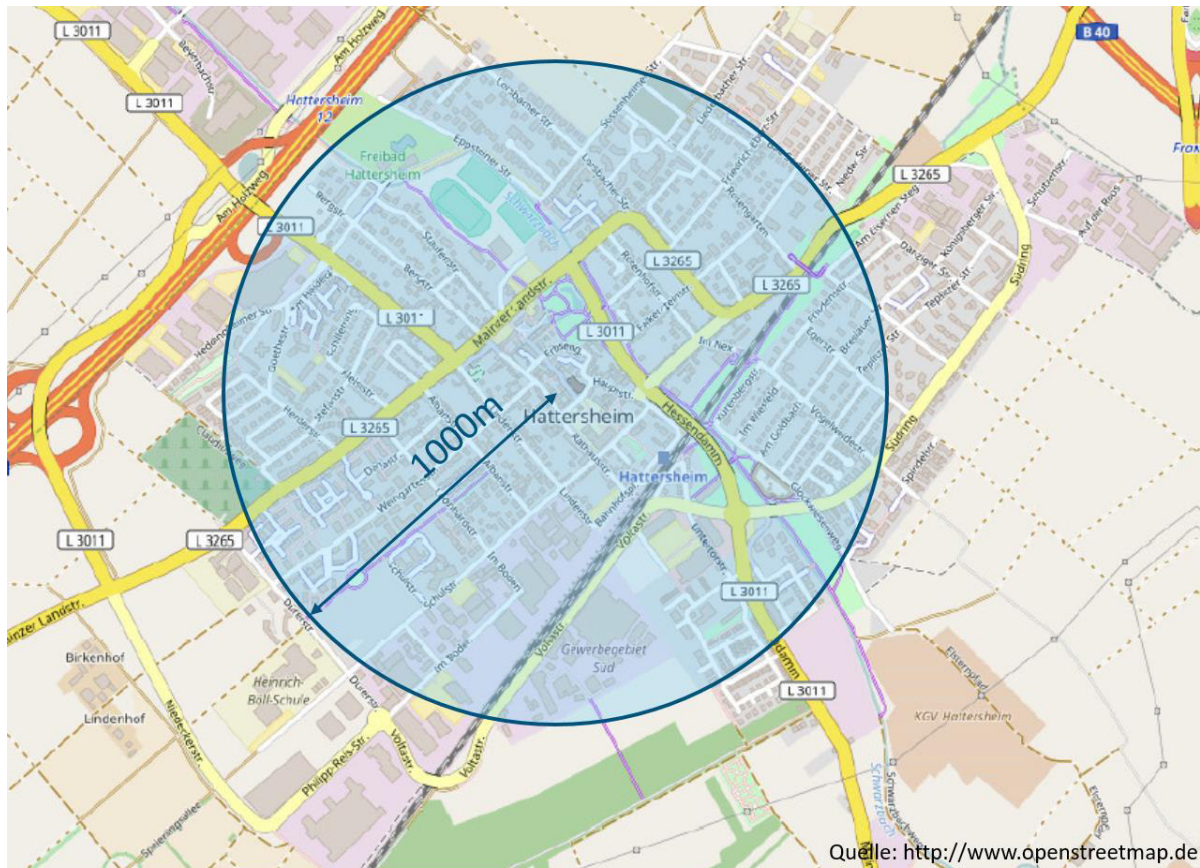
Es finden in Hattersheim auch einige öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen (z.B. Stadtradeln) statt, die versuchen Menschen durch das Gemeinschaftsgefühl und Wettbewerb zum vermehrten Radfahren zu motivieren. Allerdings könnte noch stärker mit aktuellen Informationsmaterialien, Internetseiten oder ähnlichem zum Thema Nahmobilität aufmerksam gemacht werden.

Innerhalb der Verwaltungsstrukturen wird der Fuß- und Radverkehr integriert in der Verkehrsplanung behandelt. Es gibt einen Haushaltstitel für das Fuß- und Radwegenetz und für Bordabsenkungen. Es gibt auf Kreisebene einen Arbeitskreis zum Radverkehr und in der Kommune zur Inklusion und Siedlung, in denen Fragestellungen der Nahmobilität auch behandelt werden. Ein institutionalisierter Austausch speziell zum Thema Nahmobilität könnte den Diskussionsstand nach dem Nahmobilitäts-Check weiterführen.

3.1 Radverkehr

Die Ausgangsbedingungen für mehr Radverkehr in Hattersheim sind sehr gut, da ein großer Teil der Wege innerhalb des Ortsteils Hattersheim nicht mehr als 1-2km lang ist (siehe Abbildung) und damit in einer idealen Entfernung für das Radfahren ist.

Abbildung 6: Distanz von 1000m vom Stadtkern Hattersheim



Quelle: openstreetmap

Das Nebennetz ist gut zu befahren und auch überwiegend sehr gut ausgeschildert. Es gibt allerdings noch einen hohen Bedarf nach Radverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen. Ein gutes Nebennetz ist nicht ausreichend, um Menschen zum Radfahren zu motivieren, da die wichtigen Ziele meist auch an den Hauptverkehrsstraßen liegen und diese auch mit dem Rad erreichbar sein müssen. Hinzu kommt, dass die Hauptverkehrsstraßen besonders im Norden und Osten der Innenstadt eine Barriere darstellen, um die (autoarme) Innenstadt zu erreichen. Hier sind zum einen Radverkehrsanlagen zu schaffen, zum anderen die Knotenpunkte mit Blick auf die Fahrradfreundlichkeit zu prüfen. Da die Platzverhältnisse oftmals keinen Spielraum für die Einrichtung separater, richtliniengerechter Anlagen für alle Verkehrsteilnehmer zulassen, sind gegebenenfalls verkehrsberuhigende Maßnahmen auch auf den Hauptverkehrsstraßen durchzuführen, um alle Verkehre sicher abzuwickeln.

Auffällig sind einige Gehwege (z.B. entlang des Hessendamms, Am Eisernen Steg, Südring, Rheinstraße, Mainstraße), die für Radfahrer freigegeben sind. Diese Lösung stellt zwar immerhin ein An-

gebot für Radfahrende dar, bietet aber keine langfristige Lösung, da die nur bei geringen Radverkehrs – bzw. Fußverkehrsmengen keine Konflikte zu erwarten sind. Durch die zunehmende Zahl von Pedelecs nehmen auch die Geschwindigkeiten von älteren Radfahrenden zu und sind somit noch weniger mit dem Fußverkehr verträglich. Daher sind in diesen Straßen alternative Lösungen zu finden.

Neben den Anlagen für den fließenden Verkehr ist auch beim Radverkehr für Abstellanlagen zu sorgen. Die vorhandenen Anlagen an den Bahnhöfen sind von der Qualität her nicht ansprechend, nicht ausreichend gepflegt und reichen für größere Mengen nicht aus. Für weitere Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt, an Einrichtungen und an Geschäften ist der jeweilige Bedarf zu ermitteln und nachzubessern.

Von den Teilnehmenden wurden folgende Stärken und Schwächen für die definierten Handlungsfelder genannt:

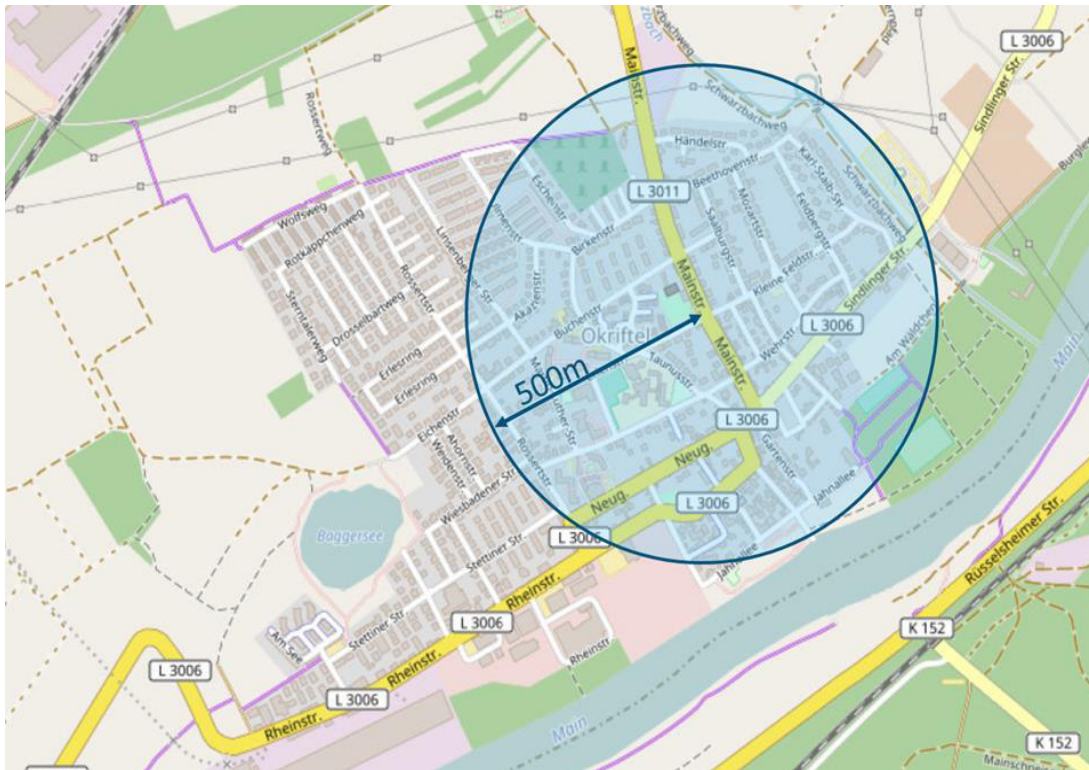
Tabelle 1: Stärken und Schwächen des Radverkehrs im Ortsteil Hattersheim

Stärken Radverkehr	Schwächen Radverkehr
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wenig Kfz im Ortsteilzentrum ▪ Verbindung zwischen den Ortsteilen gut ▪ Topographie geeignet ▪ Attraktive Wegführungen auf eigenständige Radwegen ▪ Beschilderung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radverkehrsanlagen fehlen besonders an den Landesstraßen ▪ Erreichbarkeit der Innenstadt Hattersheim schlecht/nicht direkt möglich ▪ Einbahnstraßen nicht in Gegenrichtung für Radfahrer geöffnet ▪ Mangelnde Abstellanlagen (Bahnhöfe Einzelhandel, Einrichtungen) ▪ Qualität der Radverkehrsanlagen teilweise nicht ausreichend, Kapazitätsprobleme ▪ Unerlaubtes Kfz-Parken auf Radverkehrsanlagen

3.2 Senioren- und Kindermobilität

Die grundlegenden Ausgangsbedingungen für die Nahmobilität in den Ortsteilen Okriftel und Eddersheim sind gut, da die Siedlungsstruktur verhältnismäßig kompakt ist. In den Abbildungen wird deutlich, dass kaum Wege innerhalb der untersuchten Stadtteile länger als 1km sind.

Abbildung 7: Distanz von 500m vom Stadtkern Okriftel

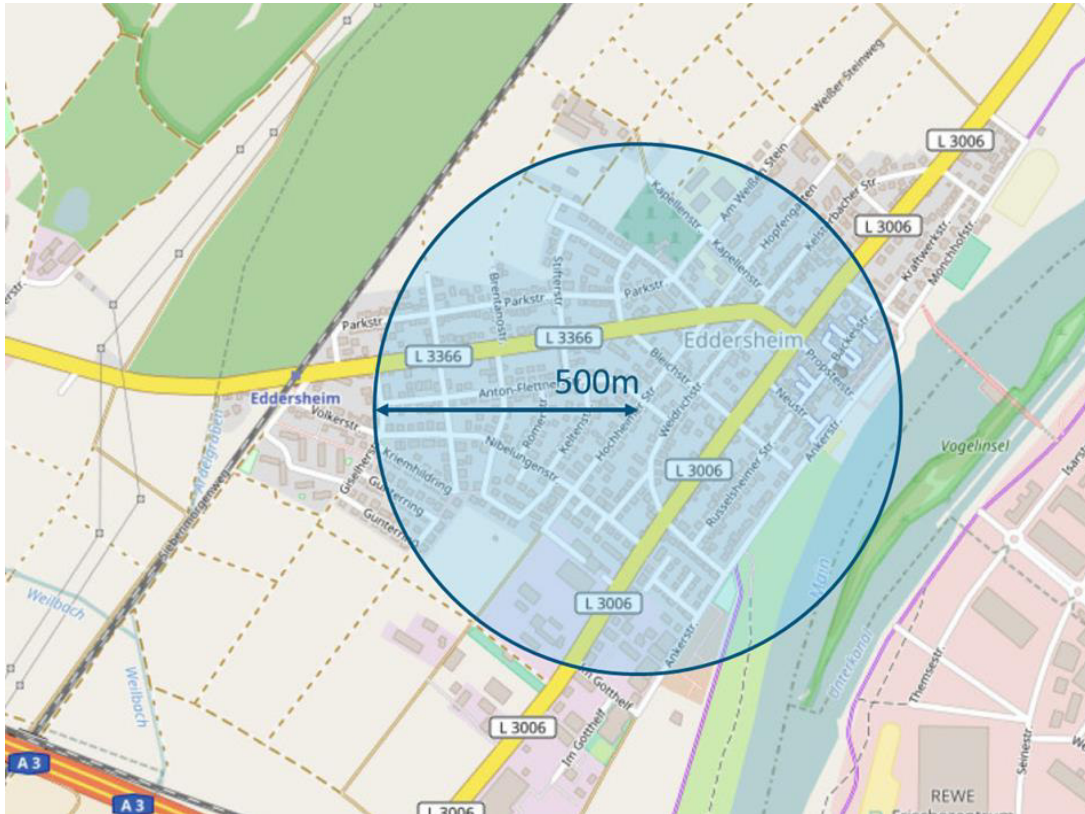


Quelle: openstreetmap

Bis auf wenige Abschnitte an den Hauptverkehrsstraßen gilt in den meisten Straßen als Maximalgeschwindigkeit 30 km/h, in einigen Bereichen auch weniger. Damit sind die Beeinträchtigungen durch den Kfz Verkehr in großen Teilen also grundsätzlich relativ gering. Allerdings entspricht die Wegeinfrastruktur größtenteils nicht den in den Richtlinien empfohlenen Maßen, da die meisten Gehwege weniger als 1,8m breit sind (FGSV 2002). Besonders wichtig für eine fußgänger- und fahrradfreundliche Infrastruktur ist die sichere und komfortable Gestaltung der Querungen. Das betrifft die Wartezeiten aber auch die Gestaltung, die oft zu Umwegen für die Zufußgehende und Radfahrenden und zu schlechter Einsehbarkeit führt. Daher ist neben der Wegebreite die Kreuzungsgestaltung von besonderer Wichtigkeit. In Eddersheim fehlen besonders Querungsmöglichkeiten für Kinder an den Landesstraßen. In den Wohnvierteln sind durch die abgestellten Fahrzeuge für Kinder die Sichtbeziehungen nicht vorhanden. Da Kinder oftmals in Gruppen unterwegs sind, sind die schmalen Gehwege (um 1m) besonders zu bemängeln. In Okriftel sind die Zuwege zu den Einkaufsmärkten an der Rheinstraße nicht besonders fuß- und radverkehrsfriendly. Ein weiteres Problem ist die Altstadt und dort ganz besonders die Langgasse, die teilweise keine Gehwege aufweist, aber eine wichtige Verbindung darstellt.

Um Nahmobilität zu fördern sind aber besonders für Senioren und Kinder Angebote über die eigentliche Verkehrsinfrastruktur hinaus zu schaffen. Für Senioren sind ausreichend Sitzgelegenheiten und öffentliche Toiletten wichtig, um sich länger im öffentlichen Raum aufzuhalten. Sitzgele-

Abbildung 8: Distanz von 500m vom Stadtkern Eddersheim



Quelle: openstreetmap

genheiten sind bisher nur punktuell vorhanden und stellen kein durchgehendes Angebot auf den wichtigen Verbindungen dar. Kinder benötigen interessante und abwechslungsreiche Wege, damit sie gerne Zuzußgehen. Sie bewegen sich weniger linear als Erwachsene, daher sind breite Wege und Aufenthaltsflächen von besonderer Wichtigkeit. Die Gehwege im Umfeld der Schule sind sehr schmal, teilweise sogar nur einseitig vorhanden. Die wichtigsten Schulwege sind abgesichert mit Fußgängerüberwegen bzw. Lichtsignalanlagen an den Hauptverkehrsstraßen. Weil es an den Landesstraßen nur sehr wenige gesicherte Querungsstellen gibt, müssen die Kinder weite Strecken ihres Fußweges an den stark befahrenen Landesstraßen zurücklegen. Diese haben nur schmale Gehwege, die zudem regelmäßig von Mülltonnen zugestellt werden. Den Bedürfnissen von Kindern werden die Wege nicht gerecht.

Insgesamt ist die Aufenthaltsqualität der Straßen, Plätze und Grünanlagen für Zuzußgehende und Radfahrende wichtig, da man wenn man ohne Auto unterwegs ist die Umgebung stärker wahrnimmt. Besonderes Aufwertungspotential haben die Landesstraßen in allen Ortsteilen, die stark durch den Kfz-Verkehr geprägt werden und nur schmale Seitenräume, oft ohne Straßenbegleitgrün, aufweisen.

Tabelle 2: Stärken und Schwächen der Seniorenmobilität

Stärken Seniorenmobilität	Schwächen Seniorenmobilität
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umgebung der Seniorenheime (im Stadtteil Hattersheim) gut gestaltet ▪ Teilweise gute Sitzgelegenheiten ▪ Gute Anbindung an den ÖPNV ▪ Nahversorgung zu Fuß und mit dem Rad gut angebunden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgängigkeit für Senioren besonders wichtig, Barrieren sind echte Hindernisse ▪ Entfernungen werden anders wahrgenommen > Einzelhandelsstandorte nicht gut erreichbar ▪ Altstadt nicht gut begehbar (Oberfläche, Gehwegbreite) ▪ Querungsmöglichkeiten fehlen insbesondere an den Landesstraßen, Wartezeiten an Ampeln hoch

Tabelle 3: Stärken und Schwächen der Kindermobilität

Stärken Kindermobilität	Schwächen Kindermobilität
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schulwegpläne sind vorhanden ▪ Eigenständige Gehwege werden genutzt ▪ Privat-organisierte Walking-Busse vorhanden ▪ Aktionstage und Information wird durch die Schule durchgeführt ▪ Weiterführende Schulen mit dem Rad gut angebunden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu wenige Kinder sind zu Fuß unterwegs ▪ Schlechte Erreichbarkeit der Schulen mit dem Rad ▪ Unzureichende Breite der Gehwege ▪ Querung der Bahn als Problem ▪ Hohe Wartezeiten an den Ampeln ▪ Fehlende Querungen an den Landesstraßen ▪ Kreuzung an der Schule ist nicht zufriedenstellend (fehlende Beleuchtung, Zustand, nicht barrierefrei)

4 Maßnahmenvorschläge Nahmobilität

Aufbauend auf den im ersten Workshop benannten Handlungsbedarfen wurden im Nachgang entsprechende Maßnahmenpakete entwickelt, um den Radverkehr in Ortsteil Hattersheim, die Seniorenmobilität in Okriftel und die Kindermobilität in Eddersheim zu verbessern. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf den folgenden Seiten differenziert nach Maßnahmenfeldern in Steckbriefen dargestellt.

Aufgrund der vorgegebenen Bearbeitungszeit und der gewählten Methodik bewegen sich die Maßnahmen auf der Ebene eines „Masterplans“ mit einer teilweise unterschiedlichen inhaltlichen Detailschärfe. Wie bereits erläutert, konnten ausführliche, fachplanerische Begehungen etwa zu Wegequalitäten oder zu Breite und Barrierefreiheit von Wegen und Querungsmöglichkeiten nicht vorgenommen werden, so dass auch die Maßnahmen im Hinblick auf die Umsetzung zum Teil noch zu spezifizieren und räumlich und inhaltlich zu konkretisieren sind.

Die Maßnahmen werden im Folgenden in Steckbriefen dargestellt. Dargestellt werden die Ziele, Zielgruppen, wesentliche inhaltliche Bausteine, grundsätzlich erforderliche Arbeitsschritte und die im maßgeblich verantwortlichen Akteure. Zusätzlich erfolgen Angaben zum zeitlichen Umsetzungshorizont, zur Priorität der Maßnahme und zur Kostenkategorie.

- Die jeweiligen **Umsetzungshorizonte** (kurz-, mittel-, langfristig oder ggf. Daueraufgabe) sind Angaben zur Orientierung und letztlich an Planungs- und Verwaltungsaufwand gekoppelt.
- Die Angaben zur **Maßnahmenpriorität** (Einstufung in fünf Prioritätenklassen) erfolgte im Rahmen einer gemeinsamen Priorisierung im zweiten Workshop und der fachgutachterlichen Bewertung.
- Zu den anfallenden **Kosten** der vorgeschlagenen Maßnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Abschätzung gegeben werden, da die Kosten jeweils von der Ausgestaltung der Maßnahmen sowie der Umsetzung gegebenenfalls mit anderen Maßnahmen abhängt. Die Kostenabschätzung für die Maßnahmen erfolgte in fünf Kostenkategorien.

- €: bis 10.000 €
- €€: bis 30.000 €
- €€€: bis 100.000 €
- €€€€: bis 500.000 €
- €€€€€: über 500.000 €

Zusammenfassend erfolgt vorangestellt eine Übersichtstabelle mit Angaben zur Maßnahme, zu benannten Straßenabschnitten bzw. zur Verortung der Maßnahme, zu einer groben Kostenkategorisierung, zur Maßnahmenpriorität sowie zum Umsetzungshorizont.

Tabelle 4: Handlungsfeld Infrastruktur – Radverkehr

Maßnahmenpaket		Priorität	Umsetzungs-horizont	Kostenkategorie
I1	Zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen		mittel- bis langfristig	€€€€€€ - €€€€€€
I2	Radverkehrsanlagen ausbauen		mittel- bis langfristig	€€€€€€ - €€€€€€
I3	Knotenpunkte, Einmündungen und Querungen fahrradfreundlich gestalten		kurz- bis langfristig	€€€€€€
I4	Verbesserung der Pflege und Instandhaltung		kurz- bis mittelfristig	€€€€€€
I5	Zentral, sicher, trocken und gut einsehbar: Radabstellanlagen verbessern		kurz- bis mittelfristig	€€€€€€
I6	Erreichbarkeit und Führung in der Altstadt mit dem Fahrrad verbessern		kurz- bis langfristig	€€€€€€

Tabelle 5: Handlungsfeld Infrastruktur - Kinder- und Seniorenmobilität





Maßnahmenpaket		Priorität	Umsetzungshorizont	Kostenkategorie
I7	Breite der Fußwege und Wegequalität		mittel- bis langfristig	€€€€€€ - €€€€€€
I8	Mehr sichere Querungen		kurz- bis langfristig	€€€€€€ - €€€€€€
I9	Verbesserung der Pflege und Instandhaltung		kurz- bis mittelfristig	€€€€€€ - €€€€€€
I10	Barrierefreiheit – Borde und Blindenleitsysteme, Oberfläche		kurz- bis langfristig	€€€€€€ - €€€€€€
I11	Barrierefreiheit –Sitz- und Verweilmöglichkeiten		kurz- bis mittelfristig	€€€€€€ - €€€€€€

I12	Barrierefreiheit – Zugang zu Toiletten verbessern		Kurzfristig	€€€€€
I13	Straßenraum- und Aufenthaltsqualität erhöhen		Kurz- bis langfristig	€€€€€ - €€€€€
I14	Komfortrouten/Kinderrouten		mittelfristig	€€€€€ - €€€€€
I15	Fußgängerfreundliche Altstadtkerne in Okriftel und Eddersheim		Kurz- bis langfristig	€€€€€ - €€€€€
I16	Fuß- und fahrradfreundlicher Einzelhandel in Okriftel		Kurz- bis mittelfristig	€€€€€ - €€€€€
I17	Aufwertung Bahnhofsumfeld Eddersheim		mittelfristig	€€€€€ - €€€€€
I18	Schulumfeld Eddersheim		Kurz- bis mittelfristig	€€€€€ - €€€€€
I19	Schulisches Mobilitätsmanagement/ Schulwegpläne		Kurzfristig, dann Daueraufgabe	€€€€€

Tabelle 6: Handlungsfeld Kommunikation

Maßnahmenpaket		Priorität	Umsetzungshorizont	Kostenkategorie
K1	Zielgruppenorientierte Stadtpläne erstellen		kurzfristig	€€€€€
K2	Internetauftritt Fuß- und Radverkehr aufbauen		Kurzfristig, Daueraufgabe	€€€€€
K3	Aktion Nahmobilitätstag bzw. -woche		Kurzfristig, Daueraufgabe	€€€€€

Tabelle 7: Handlungsfeld Innovation

Maßnahmenpaket		Priorität	Umsetzungshorizont	Kostenkategorie
IN1	Pilotprojekt „Lastenräder für Hattersheim“ initiieren		kurzfristig	€€€€€
IN2	Fahrradfreundliche Verwaltung Hattersheim		Kurzfristig	€€€€€
IN3	Ladestation für Elektrofahräder		mittelfristig	€€€€€
IN4	Mobilstation Bahnhof		Mittel – bis langfristig	€€€€€

4.1 Handlungsfeld Infrastruktur


4.1.1 Radverkehr

Die wichtigsten Maßnahmenfelder werden im Folgenden als Steckbriefe vorgestellt.


Maßnahmenfelder

- I1 Zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen
- I2 Radverkehrsanlagen ausbauen
- I3 Knotenpunkte, Einmündungen und Querungen fahrradfreundlich gestalten
- I4 Verbesserung der Pflege und Instandhaltung der Radverkehrsanlagen
- I5 Radabstellanlagen verbessern
- I6 Erreichbarkeit und Führung in der Altstadt mit dem Fahrrad verbessern


Zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen		11
<i>Zielsetzung</i>	<p>Besonders wichtig für sicheres und komfortables Rad fahren ist ein durchgängiges Netz von Radverkehrsanlagen. Die Anlage neuer Radinfrastruktur sollte mit Hinblick auf Lückenschließung erfolgen.</p>	
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Um das Radfahren in Hattersheim attraktiv zu gestalten, ist es nötig, das gesamte Stadtgebiet für den Radverkehr zu erschließen. Da Lücken im Radverkehrsnetz die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur insgesamt mindert, gilt es diese zu identifizieren und zu schließen.</p> <p>Besonders betrifft dies in Hattersheim die Gestaltung der Übergänge der wichtigen eigenständigen Radwegeverbindungen mit dem Straßennetz und die Übergänge in die und Querungen der Bahnstrecke. Des Weiteren ist die Öffnung weiterer Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung zu überprüfen. Einbahnstraßen stellen eine Einschränkung für Radfahrende dar, die in den meisten Fällen für die Einschränkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet wurden. Studien haben bestätigt, dass keine erhöhte Unfallgefährdung für Radfahrende besteht (BAST 2001). Begünstigend ist die möglichst flächendeckende Freigabe der Einbahnstraßen in einer Kommune, da damit die Regelung einheitlich ist und unter den Verkehrsteilnehmern bekannt ist.</p>	
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifizieren der Netzlücken ▪ Überarbeiten bzw. Umsetzen des Radverkehrsnetzes des VEP 	
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof Hattersheim: Unterführung fahrradfreundlich gestalten (eher Rampe als Fahrstuhl), wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und südlichen Wohngebieten ▪ Mainzer Landstraße/Höhe Kleiststraße: Querungshilfe zwischen Friedhof und Hofheimer Straße ▪ Staufenstrasse: Querungsmöglichkeit des Hessendamms ▪ Mainzer Landstraße: Querungshilfe auf der Höhe des Schwarzbachweges/Anlage einer Fußgängerfurt auf der östlichen Kreuzungsseite ▪ Prüfung der Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer: Bergstraße, Staufenstrasse, Fliederweg, Breslauer Straße, Hauptstraße (zwischen Rathausstraße und Hessendamm) ▪ Verbesserte Führung der Schulkinder von den südwestlichen Stadtteilen in Richtung Schulstraße/Schule bzw. über den geplanten Fuß- und Radweg zwischen Albanstraße und Rathausstraße, am Zebrastreifen über die Hauptstraße (südl. der Einmündung Schulstraße) eine Querungshilfe für die Radfahrenden Kinder schaffen 	

<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	mittel- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€€ - €€€€€€	<i>Priorisierung</i>	


Radverkehrsanlagen ausbauen		12
<i>Zielsetzung</i>	<p>Radverkehrsanlagen sollen sicher und komfortabel sein. Das gilt insbesondere für Breiten und Wegeoberflächen. Ziel ist es, die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur qualitativ aufzuwerten, um so deren Sicherheit und Attraktivität zu erhöhen.</p>	
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Die bestehenden Radwege entsprechen z.T. nicht den Anforderungen der bestehenden Regelwerke, wie der ERA (FGSV 2010) (Defizite beim Oberflächenbelag oder bei der Wegebreite) oder es sind keine vorhanden. Das betrifft vor allem die Landesstraßen, die auch das Hauptstraßennetz von Hattersheim darstellen. Im Nebennetz sind in den meisten Fällen keine Radfahrstreifen oder Radwege erforderlich, aber gegebenenfalls ist die Einrichtung von Fahrradstraßen oder die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrendere in Gegenrichtung sinnvoll bzw. notwendig. Die Einmündungen vom Nebennetz auf die Landesstraßen (z.B. eine in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße) sind baulich abzusichern. Bei besonders engen Straßenquerschnitten gehören auch Geschwindigkeitsreduzierungen oder der Umbau des Straßenquerschnitts zu den Maßnahmen der Radverkehrsförderung.</p> <p>Je nach Straßenbreite, Kfz-Belastung, zulässiger Höchstgeschwindigkeit sowie dem daraus hervorgehende Gefahrenpotenzial sind verschiedene Führungsformen zu empfehlen (vgl. ERA, FGSV 2010). Die Führung des Radverkehrs sollte prioritär auf der Fahrbahn erfolgen und ggf. durch Fahrbahneinfärbungen gut erkennbar sein. Alternativen zu baulich angelegten Radwegen bieten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schutzstreifen (Teil der Fahrbahn) ▪ Radfahrstreifen (von der Fahrbahn abgetrennte Sonderfahrstreifen) ▪ Mischverkehr (teilweise inkl. Piktogramme) <p>Ist dies nicht möglich, kommen andere Maßnahmen in Frage:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umbau von Straßenquerschnitten ▪ Erneuerung des Wegebelaags ▪ Verbreiterung von Wegen <p>Ebenfalls notwendig ist die Einmündungen des Radverkehrs auf die Landesstraße baulich zu sichern, wenn der Radverkehr gegen die Einbahnstraße auf die Landesstraße oder von der Landesstraße komm</p> <p>Maßnahmen, die die Kommune in ihrer eigenen Zuständigkeit durchführen kann, sind prioritär umzusetzen.</p>	
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestandaufnahme der Führungsarten, Ausführung und Qualität 	

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Führung des Radwegs auf der Fahrbahn prüfen bzw. eigenständig geführte Radwege verbreitern und Belag verbessern ▪ Alternativen prüfen, wenn der Gehweg für Radfahrer freigegeben ist 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hessendamm (Mainzer Landstraße-Voltastraße), Mainzer Landstraße, Hofheimer Straße: Radverkehrsanlagen anlegen oder grundlegende Umgestaltung des Straßenraums ▪ Schulstraße: Prüfen der Möglichkeit der Einrichtung einer Radverkehrsanlage (Radfahrstreife/Schutzstreifen) unter Wegnahme von derzeitigen Kfz-Parkständen ▪ Straßenzug: Albanstraße, Weingartenstraße, Hauptstraße bis Einmündung Frankfurter Straße: Einrichtung einer Fahrradstraße ▪ Rathausstraße/ Bahnhofplatz: Einrichtung einer Fahrradstraße 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	Mittel- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€€ - €€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Knotenpunkte, Einmündungen und Querungen fahrradfreundlich gestalten		13
<i>Zielsetzung</i>	Radfahren soll vor allem an Knotenpunkten, Einmündungen und in Kreisverkehren sicher sein. Dies dient einer direkten und vor allem sicheren Radverkehrsführung.	
<i>Allgemeine Handlungsanleitung</i>	<p>An Knotenpunkten besteht das höchste Konfliktpotenzial für den Radverkehr mit Kfz: 94% der Rad-Kfz-Unfälle passieren beim Abbiegen, Einbiegen oder Kreuzen (UDV 2013).</p> <p>Durch lange Wartezeiten oder durch die Gestaltung der Kreuzung generierte Umwege werden große Knoten zu Barrieren für Radfahrende.</p> <p>Um Knotenpunkte fahrradfreundlich zu gestalten, existieren verschiedene Lösungsmöglichkeiten. Fahrbahnmarkierungen bzw. Fahrbahneinfärbungen stellen eine Möglichkeit dar, allen Verkehrsteilnehmenden die Regelungen an Knotenpunkten zu verdeutlichen. Um Konflikte zu vermeiden, sollten Zufußgehende und Radfahrende im Knotenpunkt möglichst getrennt aber immer möglichst direkt geführt werden. Wartezeiten an Lichtsignalanlagen/Ampeln sollten nicht mehr als 40 Sekunden lang sein.</p> <p>Bei Einmündungen helfen zum Teil auch „einfache“ Maßnahmen: Durch Heckenschnitt oder das Entfernen von Schildern können Sichtbeziehungen verbessert werden. Wenn keine Lichtsignalanlage vorhanden ist, kann auch bei den für den Kfz-Verkehr untergeordneten Kreuzungen eine Querungshilfe, z.B. eine Mittelinsel, für den Radverkehr hilfreich sein.</p>	
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konflikt- und Problemstellen systematisch erfassen, Sofortmaßnahmen definieren (z.B. Beschneiden von Grünflächen, Entfernen von Schildern) 	
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Frankfurter Straße/ Hessendamm: gesamten Knoten betrachten und fahrrad- bzw. fußgängerfreundlich umgestalten (direkte und möglichst kurze Wege, maximal mögliche Reduzierung der Schleppkurven der Einmündungsbereiche, Reduktion der Wartezeiten) ▪ Mainzer Landstraße/ Hessendamm: Führung für Radfahrende, Aufheben des freien Rechtsabbiegers, direkte und kurze Wege, Querung für Radfahrer und Zufußgehende an allen Kreuzungsarmen ermöglichen ▪ Hofheimer Straße/Mainzer Landstraße ▪ Mainzer Landstraße/Kleiststraße: Querungshilfe, Prüfen der Einrichtung einer Mittelinsel ▪ Hessendamm/ Brückenstraße: bessere Verdeutlichung der LSA durch farbliche Markierung der Furt oder Materialwechsel, verstärkte Kontrollen ▪ Hofheimer Straße/Heddingheimer Straße: Schaffen von komfortabler, oberirdischer Lösung, Bestand der Unterführung prüfen 	

<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Straßenverkehrsbehörde, Straßenbulasträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Verbesserung der Pflege und Instandhaltung		14	
<i>Zielsetzung</i>	Pflege der Radverkehrsanlagen insbesondere der eigenständigen Fuß- und Radverkehrsverbindungen ist wichtig um die Attraktivität aber auch der Sicherheit zu gewährleisten.		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	Die Qualität von Radverkehrsanlagen ist ein entscheidendes Kriterium, ob Menschen Rad fahren. Aufgebrochener Asphalt oder hochgestellte Platten stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Besonders Wege mit wassergebundener Decke sind pflegeaufwendig, da sich sonst Spurrillen oder Pfützen bilden. Durch die hohe Bedeutung der eigenständigen Fuß- und Radwege in Hattersheim ist eine regelmäßige Pflege erforderlich. Besondere Aufmerksamkeit ist bei den Unterführungen notwendig. Dies betrifft zum einen die Wegeoberfläche aber auch die Gestaltung und Beleuchtung der Unterführungen.		
<i>Arbeitsschritte</i>	Pflege- und Instandhaltungskonzepts (Zeit- und Finanzplan, Prioritätensetzung, Abklärung, Partner)		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Oberflächenqualität (besonders wassergebundene Decken): Schwarzbachweg, Schwimmbadweg, andere Radwege ▪ Unterführungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Schwarzbachweg/ Schwimmbadweg: Verbesserung der Oberfläche, Beleuchtung, gestalterische Aufwertung ○ Hofheimer Landstraße ▪ Verbesserung der Beleuchtung: Verlängerung der Brückenstraße in der Weiheranlage 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	Kurzfristig: gestalterische Aufwertung Unterführung Schwarzbachweg Mittelfristig: Unterführung Hofheimer Straße, Ost-West-Wege-Achse Weiheranlage
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Zentral, sicher, trocken und gut einsehbar: Radabstellanlagen verbessern		15	
<i>Zielsetzung</i>	Sicherer, trockene und ausreichende Abstellanlagen in Hattersheim. Besonders am Bahnhof soll das Angebot aufgewertet werden. Aber auch an anderen wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs soll das vorhandene Angebot ausgebaut und verbessert werden.		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Fahrradabstellmöglichkeiten sollten in direkter Nähe zu Quellen und Zielen des Radverkehrs installiert sein. Qualitativ hochwertige Abstellanlagen können dazu führen, dass weniger Räder „wild“ abgestellt werden, die Hindernisse oder Gefahrenstellen für den Fußverkehr darstellen können. Zudem werden dann eher hochwertigere Fahrräder benutzt, mit denen man eher motiviert ist auch längere Strecken zurückzulegen.</p> <p>Insbesondere für die Verknüpfung von Bahn und Fahrrad spielen die Abstellanlagen eine wichtige Rolle. Aber auch an Freizeiteinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten ist Handlungsbedarf vorhanden. Durch die zunehmende Anzahl von Elektrofahrrädern ist besonders großer Wert darauf zu legen, dass Anlehnmöglichkeiten für den Rahmen vorhanden sind. Dies ist vor allen Dingen an Geschäften wichtig, da Fahrräder beim Beladen standfest abgestellt sein müssen.</p> <p>Grundsätzlich ist an den Bahnhöfen eine Abstufung aus verschiedenen Abstellmöglichkeiten möglich: <i>Gesicherte Station</i> (mit automatischen Zugangssystem, kostenpflichtig), <i>Fahrradboxen</i>, <i>Anlehnbügel</i> in direkter Nähe zum Bahnhofseingang (überdacht, nicht bewacht, kostenlos). Auch in unbewachten Anlagen sind aus Platzgründen über doppelstöckige Abstellmöglichkeiten einzurichten (ggf. mit Videoüberwachung um Vandalismusschäden zu reduzieren).</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Abstellanlagen am Bahnhof Hattersheim bei den Umbauplanungen vorsehen ▪ Bestandsanalyse der Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen und ggf. Angebot verbessern 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof Hattersheim, Bahnhof Eddersheim, Kirche Hattersheim, Rewe Im Nex, Seniorenzentrum Altmünstermühle: Anzahl erhöhen, Qualität verbessern (Anlehnbügel, Unterhaltung) ▪ Schwimmbad: Qualität erhöhen (Reihenanlagen mit der Möglichkeit den Rahmen festzuschließen) ▪ Einkaufsmärkte: Abstellplätze für (Lasten-) Fahrräder 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, DB, Einzelhandel, Einrichtungen	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	


Erreichbarkeit der Innenstadt Hattersheim mit dem Fahrrad verbessern		16	
<i>Zielsetzung</i>	Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	Die Innenstadt Hattersheims ist mit dem Fahrrad recht schwer zu erreichen. Im Norden und Osten ist sie durch die Hauptverkehrsstraßen abgegrenzt, im Süden durch die Bahnlinie. Die Fuß- und Radwegeachse aus westlicher Richtung endet an der Albanstraße. Die Schulstraße ist durch Gewerbeverkehr geprägt. Aus westlicher Richtung gibt es mit der Weingartenstraße eine durchgehende Verbindung, die für Rad- und Fußgänger gut geeignet ist. Unter den jeweiligen Maßnahmenpaketen wurden bereits Vorschläge gemacht, die die Erreichbarkeit der Innenstadt betreffen. Diese werden hier unter dem Aspekt der Innenstadterschließung wiederholt genannt um die Bedeutung der Maßnahmen herauszustreichen.		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überprüfen der im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks diskutierten Maßnahmen ▪ Verkehrsrechtliche Maßnahmen überprüfen ▪ Planung der einzelnen Maßnahmen ▪ Abstimmung möglicher Maßnahmen mit Straßenbaulastträger 		
<i>Maßnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Frankfurter Straße/Hessendamm: Knoten fahrradfreundlich gestalten ▪ Staufenstrasse/Mainzer Landstraße: Querungsmöglichkeit, um direkte Verbindung zum „Am Markt“ zu ermöglichen ▪ Bahnhofofunterführung aufwerten und leichter mit dem Rad nutzbar machen (bei Umbau prüfen: für Menschen mit Einschränkungen sind Fahrstühle komfortabler, für Radfahrende, die die Unterführung als Verbindung nutzen sind Rampen besser) ▪ Hauptstraße (zwischen Sarceller Straße und Frankfurter Straße): Einrichtung einer Fahrradstraße/Überprüfung der Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr ▪ LSA an der Verlängerung der Brückenstraße fahrradfreundlich (Wartezeiten nicht länger als 40 Sekunden, prüfen der Möglichkeit einer Anforderungsschleife) ▪ Untergärtenweg im Stadtpark: Verbesserung der Beleuchtung und der Wegeführung 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	Kurz- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Abbildung 9: Maßnahmenvorschläge Hattersheim - Radverkehr



Nahmobilitäts-Check: Stadt Hattersheim
Hattersheim, Schwerpunkt Radverkehr

Nahmobilität

 MOBILES HESSEN 2020

Planersocietät

 Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Karte 01:
Maßnahmenvorschläge
Hattersheim
Schwerpunkt Radverkehr

- Schaffung einer sicheren Quermöglichkeit
- Unterführung aufwerten
- Verbesserung von vorhandenen Querungen
- B+R / Radabstellanlagen
- Einbahnstraße für Radverkehr freigeben
- Verbesserung der Wegequalität
- Neue Fuß- und Radwegeverbindung
- Aufwertung und Verknüpfung des Seitenraums
- Fahrradstraße
- Fuß- und Radfreundliche Altstadt

0 100 200 400m

Stadt Hattersheim
 September 2017

4.1.2 Senioren- und Kindermobilität

Die wichtigsten Maßnahmenfelder werden im Folgenden als Steckbriefe vorgestellt.

Maßnahmenfelder

I7 Breite der Fußwege und Wegequalität

I8 Mehr Sichere Querungen

I9 Verbesserung der Pflege und Instandhaltung

I10 Barrierefreiheit – Borde und Blindenleitsysteme, Oberfläche

I11 Barrierefreiheit – Sitz und Verweilmöglichkeiten

I12 Barrierefreiheit – Zugang zu Toiletten verbessern

I13 Straßenraum- und Aufenthaltsqualität erhöhen

I14 Komfortrouen /Kinderrouten

I15 Fußgängerfreundliche Altstadtkerne Eddersheim und Okriftel


I16 Fußgängerfreundlicher Einzelhandel in Okriftel

I17 Aufwertung Bahnhofsumfeld Eddersheim

I18 Schulumfeld Eddersheim

I19 Schulisches Mobilitätsmanagement

Breite der Fußwege und Wegequalität	
17	
<i>Zielsetzung</i>	<p>Das Fußwegenetz soll in der Verbindungs- und Erschließungswirkung gestärkt werden. Das Gehen und der Aufenthalt sollen durch breitere und komfortablere Wege attraktiver und sicherer werden.</p>
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Die Straßenquerschnitte in den Ortsteilen lassen sich in diejenigen in den Wohnvierteln unterteilen, die verhältnismäßig breit sind und die in den Altstadtkernen, die schmal sind und nicht ausreichend Platz bieten, um allen Verkehrsmitteln separate Angebote zu machen.</p> <p>In der Richtlinie für die Anlage für Stadtstraßen (RASt 06) werden 1,80m als nutzbare Breite für einen Gehweg festgelegt. Mit der Verbreiterung eines Gehweges geht die grundlegende Veränderung des Straßenquerschnitts einher und ist damit aufwändig und nicht kurz- und mittelfristig und nicht flächendeckend möglich. Daher sollten wichtige Wegeverbindungen (vgl. Maßnahme I13) festgelegt werden, um eine Prioritätensetzung zu ermöglichen. Kompromisslösungen stellen abschnittsweise aufgeweitete Gehwege dar, um Platz für Stadtmobiliar, Fahrradständer, Mülleimer, Bäume oder ähnliches zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Die Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Verkehr sind so zu lösen, dass dem Fußverkehr im Sinne einer konsequenten Nahmobilitätsförderung ein besonderes Gewicht in der Abwägung zu geben ist. In den Wohnquartieren ist in den meisten Fällen grundsätzlich Platz für breitere Seitenbereiche vorhanden, es müssten ggf. Parkstände entfernt oder die Fahrbahnbreite reduziert werden, was in reinen Wohnquartieren vertretbar wäre. In einigen Fällen, wie auch in den Altstadtkernen, sind die Querschnitte teilweise so schmal, dass die Anlage von Gehwegen mit richtliniengerechten Breiten schwer umsetzbar ist und nur die Wegnahme von Parkständen Abhilfe schaffen kann. Die Aufhebung der Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum und eine (weitere) Geschwindigkeitsreduzierung für die Kfz könnte geprüft werden, um das Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer möglichst sicher abzuwickeln.</p> <p>Neben der tatsächlichen Breite stellt das Zustellen mit Mülleimern ein Problem dar, was die nutzbare Breite des Gehweges weiter einengt.</p> <p>Nicht richtliniengerechte andere Radwege sind zurück zu bauen.</p>
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definition von Handlungsschwerpunkten (vgl. Maßnahme I14) im Neben-netz ▪ Umsetzungsmöglichkeiten im Hauptstraßennetz prüfen ▪ Öffentlichkeitsarbeit, Gespräche mit Eigentümern/Geschäftsinhabern zur Freihaltung von Gehwegen

<p><i>Maßnahmenvorschläge</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mainstraße, Sindlinger Straße, Neugasse: Prüfen der Möglichkeiten der (abschnittsweisen) Verbreiterung von Gehwegen unter Wegnahme von Parkständen ▪ Langgasse: Prüfen verschiedener Möglichkeiten: Herstellung von (breiteren) Gehwegen unter Wegnahme von Parkständen oder Herstellung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit niveaugleicher Gestaltung ▪ Bahnhofsstraße, Flörsheimer Straße, Neckarstraße: Prüfen der Möglichkeiten der (abschnittsweisen) Verbreiterung von Gehwegen unter Wegnahme von Parkständen 		
<p><i>Akteure</i></p>	<p>Stadt Hattersheim, Straßenbaulastträger</p>	<p><i>Umsetzungsfrist</i></p>	<p>mittel- bis langfristig</p>
<p><i>Kosten</i></p>	<p>€€€€€€ - €€€€€€</p>	<p><i>Priorisierung</i></p>	

Mehr sichere Querungen		18
<i>Zielsetzung</i>	<p>Es sollen ausreichend Querungen im Straßennetz angeboten werden. Diese sollten zum einen sicher sein aber auch komfortabel gestaltet werden damit Kreuzungen oder Hauptverkehrsstraßen keine Barrieren für Zufußgehende darstellen. Auch im Nebennetz sind unter der Berücksichtigung der besonderen Ansprüche von Kindern und älteren Verkehrsteilnehmenden Kreuzungen sicher zu gestalten.</p>	
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Kreuzungen und Einmündungen, insbesondere von untergeordneten Straßen in das übergeordnete Straßennetz, sind in der Regel wichtige Querungsbereiche für Fußgänger. Die Barrierewirkung von breiten und vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen verringert man durch ausreichend Querungshilfen, da damit Umwege verkürzt werden. Querungshilfen sollten alle 100-150m eingerichtet werden und auf keinen Fall mehr als 200m auseinanderliegen (FUSS e.V. 2015).</p> <p>Nicht-signalisierte Querungshilfen:</p> <p>Fußgängerüberwege (Zebrastrifen): Vorrang für Zufußgehende und damit geringe Wartezeiten (nicht in Tempo 30-Zonen)</p> <p>Vorgezogene Seitenräume: Verkürzung der Querungsstrecke, Verbesserung der Sichtverhältnisse, Einengung der Fahrbahn führt zur Reduzierung der Geschwindigkeit</p> <p>Mittelinseln (mindestens 2,50 m, die Breite 4,00 m): dadurch wird die Querung erleichtert, da der Zufußgehende zunächst nur eine Fahrbahn queren muss und auf der Hälfte der Strecke pausieren kann</p> <p>Farbliche Markierungen bzw. Belagswechsel: erhöht die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer</p> <p>Signalisierte Querungshilfen:</p> <p>Lichtsignalanlagen sollten in jedem Fall angemessene Wartezeiten (nicht mehr als 40 Sekunden) haben, sodass die Verkehrssicherheit (Verminderung von Rotlichtverstößen) erhöht wird.</p> <p>Je nach verfügbarem Raum können die einzelnen Maßnahmen auch kombiniert werden (z.B. Fußgängerüberwege mit vorgezogenen Seitenräumen)</p> <p>Alle Querungsstellen sollten für den Radverkehr ausgelegt sein (vgl. RAS 06, FGSV 2006).</p> <p>Welche Art der Querungshilfe sich im Einzelnen eignet, kann nur in Abhängigkeit des jeweiligen Straßenquerschnitts und der Verkehrsmengen bestimmt werden.</p>	

Abbildung 10: Mittelinsel mit Belagswechsel



Abbildung 11: vorgezogene Seitenräume



Arbeitsschritte

- Festlegen von Prioritäten (vgl. Maßnahme I14)
- Prüfung der jeweils möglichen Maßnahmen an den diskutierten Problemstellen
- Identifikation weiterer Orte mit Handlungsbedarf


Maßnahmenvorschläge


Okriftel:

- Rheinstraße (Höhe Hausnr. 34): Verbesserung des vorhandenen Fußgängerüberweges
- Rheinstraße / Rossertstraße: Prüfung der Einrichtung einer LSA oder von Fußgängerüberwegen (jeweils ein FGÜ auf der Rheinstraße östl. und westlich der Einmündung und in der Rossertstraße nördlich der Rheinstraße) in Abhängigkeit von Verkehrsmengen und Querschnittsbreiten
- Neugasse/Rossertstraße: Gehwegvorstreckung (Verdeutlichung Beginn Tempo 30-Zone)
- Mainstraße/Buchenstraße/Offenheimer Straße: mögliche Querungshilfe prüfen
- Mainstraße/Albert-Schweitzer-Straße: mögliche Querungshilfe prüfen
- Buchenstraße Kreuzung Martin-Luther-Straße: Gehwegvorstreckung, Einengung des Einmündungstrichters/farbliche Markierung/Aufpflasterungen
- Rheinstraße Höhe Verbindungsweg Siemensstraße (insb. Für Radverkehr, Synergieeffekte auch für zu Fußgehende): Mittelinsel

Eddersheim:

- Flörsheimer Straße/Weidrichstraße/Raunheimer Straße: mögliche Querungshilfe prüfen
- Flörsheimer Straße/Bleichstraße: mögliche Querungshilfe prüfen
- Neckarstraße/Wiesenweg/Kelsterbacher Straße: mögliche Querungshilfe prüfen
- Kapellenstraße/Am Weißen Stein: Bordabsenkung, Beleuchtung verbessern


	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neckarstraße/Posten 19 Weg: mögliche Querungshilfe prüfen (Gehwegvorstreckung zur Verdeutlichung des Ortsbeginns) ▪ Lösstraße/Bahnhofsstraße: fußgängerfreundliche Schaltung der Lichtsignalanlage (Schulklassen müssen während einer Grünphase queren können) ▪ Bahnhofstraße/Flörzheimer Straße/Neckarstraße: auf allen Kreuzungsarmen eine Querungshilfe anbieten ▪ Am Balzerkreuz/Anton-Flettner-Straße: Gehwegvorstreckung ▪ Raunheimerstraße/Ankerstraße: Gehwegvorstreckung (Verdeutlichung Fahrradstraße, Naherholungsgebiet Mainufer) 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, ggf. Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€€ - €€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Verbesserung der Pflege und Instandhaltung		19	
<i>Zielsetzung</i>	Die Pflege und Instandhaltung der Wege soll so umgesetzt werden, dass das zu Fuß Gehen und Radfahren durch attraktive und sichere Straßenräume sicherer und komfortabler wird.		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Die Qualität von Fußwegen und Radverkehrsanlagen ist auch ausschlaggebend dafür ob Menschen gerne Zufußgehen oder Radfahren. Aufgebrochener Asphalt oder hochgestellte Platten stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Besonders Wege mit wassergebundener Decke sind pflegeaufwendig, da sich sonst Spurrillen oder Pfützen bilden. Durch die hohe Bedeutung der eigenständigen Fuß- und Radwege Hattersheim ist eine regelmäßige Pflege erforderlich. Besondere Aufmerksamkeit ist bei den Unterführungen notwendig. Dies betrifft zum einen die Wegeoberfläche aber auch die Gestaltung und Beleuchtung der Unterführungen. (vgl. Maßnahme I4)</p> <p>Über die Pflege von Wegen hinaus ist die Qualität ist die Pflege von Plätzen und damit meist auch die Instandhaltung von Stadtmobiliar zu berücksichtigen. Nur dann werden die Möglichkeiten zum Sitzen auch angenommen.</p> <p>Für wichtige Radwegeverbindungen (Schulwege auch in Richtung Kriftel und Hofheim) soll geprüft werden, ob Winterdienst durchgeführt werden kann. Um auch im Überschwemmungsfall ein durchgängiges Netz zu gewährleisten, soll eine Alternativroute ausgeschildert werden.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Häufigkeit der Pflege- und Instandhaltung von Wegen und Grünflächen ▪ Sensibilisierung und direkte Ansprache von Anliegern über die Wichtigkeit des Grünschnitts 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<p>Okriftel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterführung Sindlinger Straße (Höhe Schwarzbach) ▪ Wolfsweg (Gehwegoberfläche und Baumscheiben) <p>Eddersheim:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhof/Bahnhofsumfeld Eddersheim ▪ Unterführung Bahnübergang Eddersheim: Licht, Farbe, Sauberkeit, Breite 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, ggf. Anlieger/Private, DB Station&Service	<i>Umsetzungsfrist</i>	Kurz- und mittelfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€€ - €€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Barrierefreiheit – Borde und Blindenleitsysteme, Oberfläche		110
<i>Zielsetzung</i>	<p>Die Mobilität von mobilitäts- und seheingeschränkten Personen zu ermöglichen bzw. zu vereinfachen sowie die Sicherheit zu erhöhen, ist eine städtische Aufgabe. Auf wichtigen Verbindungen sollen Anlagen nachgebessert werden und bei allen neuen Baumaßnahmen sollten die Bedürfnisse aller Zufußgehenden berücksichtigt werden.</p>	
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Die Barrierefreiheit der öffentlichen Verkehrsanlagen gewinnt im Zuge des demografischen Wandels weiter an Bedeutung. Daher gilt es die Verkehrsinfrastruktur zu optimieren und Aspekte der Barrierefreiheit in allen neuen Maßnahmen grundsätzlich zu berücksichtigen. An Haltestellen des ÖPNV ist die barrierefreie Erreichbarkeit bis 2022 nach dem Personenbeförderungsgesetz gefordert.</p> <p>Hochborde stellen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine Barriere dar. Daher ist die Absenkung der Bord an allen Querungsstellen anzustreben. Da Blinde eine Kante von mindestens 3cm zum Erstasten mit dem Langstock benötigen ist die Anlage von Doppelquerungen, d. h. die kombinierte Anlage eines mit der Fahrbahn niveaugleichen Bereiches sowie eines Bereiches mit einer ertastbaren Kante als Standard zu empfehlen.</p> <p>Darüber hinaus ist sukzessive auf wichtigen Wegeachsen ein barrierefreies Leitsystem aufzubauen. Dabei ist vor allem zu beachten, dass die Maßnahmen nur dann nützlich sind, wenn ein zusammenhängendes Netz aufgebaut wird. Eine Schwachstelle kann dazu führen, dass ganze Wegeverbindungen für mobilitätseingeschränkte Personen nicht nutzbar sind.</p> <p>Unter dem Aspekt der Barrierefreiheit ist die Anordnung von fest eingebautem und beweglichem Stadtmobiliar zu überprüfen. Bänke, Straßenschilder, Bäume aber auch Werbeaufsteller und Stühle/Tische von Gastronomen sind notwendig bzw. gewünscht im Straßenraum sollten aber keine Hindernisse für Zufußgehende darstellen. Um die Sensibilität bei Geschäftsinhabern und Gastronomen zu schärfen sind Information und Öffentlichkeitsarbeit notwendig.</p> <p>Für Menschen mit Gehhilfen sind unebene Oberflächen problematisch bzw. machen sie unter Umständen nicht begehbar. Besonders in den Ortskernen (z.B. vor der Kirche, Marktplatz) überwiegen oft historische oder ähnliche anmutende Straßenbeläge. Die vollständige Umgestaltung ist sehr aufwändig und teuer. Als Mindestangebot sollten mindestens Bänder mit glatter Oberfläche, die Begehbarkeit für alle Zielgruppen ermöglichen.</p>	

Abbildung 12: Prinzip der Doppelquerung (Nullabsenkung zzgl. Kante)



<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definition von Hauptrouten, Umgestaltung der Querungen und Kreuzungsbereiche an den Hauptrouten (vgl. Maßnahme I14) ▪ Erstellung eines Handlungskonzeptes (in Zusammenarbeit mit Seniorenbeirat und / oder dem Beirat für Menschen mit Behinderungen) 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlende Bordabsenkung: Fußgängerüberweg Kapellenstraße, Linsenberger Straße, Martin-Luther-Straße ▪ Altstadtbereiche: Angebot von Bereichen mit glatter Oberfläche, Vereinheitlichen der Oberflächenmaterialien 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, ggfs. Seniorenbeirat, Arbeitskreis Inklusion	<i>Umsetzungsfrist</i>	Kurz- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€€ - €€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Barrierefreiheit –Sitz- und Verweilmöglichkeiten

I11

<i>Zielsetzung</i>	Schaffen attraktiver Sitzmöglichkeiten für alle Generationen, da zum Zufußgehen auch das Ausruhen gehört.
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Insbesondere für Ältere sind Möglichkeiten zum Ausruhen und Hinsetzen notwendig, um eigenständig mobil zu sein. Diese sollten vorrangig auf den Verbindungen vorhanden sein, die die Wohngebiete mit den Versorgungseinrichtungen wie Supermärkte und Ärzten sowie den Haltestellen des ÖPNV verbinden. Der Abstand zwischen den Sitzgelegenheiten sollte auf wichtigen Verbindungen des Fußverkehrs nicht mehr als ca. 300m (EFA 2002).</p> <p>Neben den Verbindungen ist das Umfeld der wichtigen Ziele, wie Supermärkte, hervorzuheben, wo neben den zwar immer häufiger vorhandenen privaten Sitzmöglichkeiten öffentliche ohne Verzehrzwang vorhanden sein sollte.</p> <p>Bei der Auswahl der Sitzbänke gibt es unterschiedliche Angebote, die die unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigen. Sogenannte Mehrgenerationenbänke habe unterschiedliche Sitzhöhen oder einen ausgesparten Sitzplatz, wo ein Rollator Platz finden kann. Wichtig sind Armlehnen, die als Aufstehhilfen dienen. Um diesen Plätzen tatsächlich allen Generationen Angeboten zu machen, können noch Spielgelegenheiten ergänzt werden.</p> <p>Neben den klassischen Sitzbänken können auch multifunktionale Elemente zum Einsatz kommen, die sich als Spiel- sowie Sitzgelegenheit und/ oder als Hindernis für Falschparker (z. B. auf vorgezogenen Seitenräumen) nutzen lassen. Wichtig ist, dass bei der Auswahl der Elemente die Nutzung durch mehrere Altersklassen möglich ist, um eine höhere Akzeptanz zu erreichen.</p> <p>Weitere Elemente wie Witterungsschutz und Verschattung sollten an geeigneten Stellen, wie ÖPNV-Haltestellen, aufgestellt werden.</p> <p>Durch regelmäßige Sitzmöglichkeiten werden Räume verbunden. Ein weiterer Baustein könnte dabei die attraktive Verbindung der einzelnen Ortsteile von Hattersheim sein. Von den Sitzelementen würden dabei auch die Radfahrenden profitieren.</p>


Abbildung 13: Sitzwürfel auf vorgezogenen Seitenräumen als multifunktionales Element




Abbildung 14: Sitzgelegenheit mit Armlehne (auch als Aufstehhilfe für Senioren)



<i>Arbeitsschritte</i>	detaillierten Konzeptes für Sitz- und Spielmöglichkeiten		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linsenberger Straße: mehr Sitzgelegenheiten ▪ Rossertstraße/Albert-Schweizer-Straße: ehemals vorhandene Bank ersetzen ▪ In der Umgebung von Supermärkten 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Arbeitskreis Inklusion	<i>Umsetzungsfrist</i>	Kurz- bis mittelfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€ - €€€€€	<i>Priorisierung</i>	


Barrierefreiheit – Zugang zu Toiletten verbessern		I12	
<i>Zielsetzung</i>	Verbesserung des Angebots von öffentlichen Toiletten, bzw. die eine Verbesserung der Kooperation mit privaten Angeboten.		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	Das Vorhandensein von ausreichend vielen Toiletten stellt vor allem für ältere Menschen eine Voraussetzung dar, sich im öffentlichen Raum selbstständig zu bewegen bzw. aufzuhalten. Die Bereitstellung von (mehr) öffentlichen Toilettenanlagen ist besonders im Unterhalt teuer, da durch Vandalismus immer wieder kostenintensive Schäden entstehen. Die Teilnahme an dem Projekt „Nette Toilette“ könnte das Angebot verbessern. Idee dieses Projekts ist es, dass die Kommune einen Teil der Betriebskosten der Toiletten privater Einrichtungen wie Gastronomen und Einzelhändler übernehmen und dafür die Toiletten nutzbar sind. Mit einem Aufkleber werden die teilnehmenden Einrichtungen erkenntlich und weiteres Informationsmaterial informiert über die Standorte. (vgl. Website Nette Toilette). Da besonders in den Wohnquartieren wenig Gastronomie und Einzelhandel vorhanden ist, sollten hier neue Partner (z.B. Kirchengemeinde) gesucht werden.		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfen der Teilnahme an dem Projekt „Nette Toilette“ 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Bekanntmachung der öffentlichen Toilette am Friedhof ▪ Angebot von öffentlichen Toiletten verbessern: <ul style="list-style-type: none"> ○ Einzelhandel ○ Grünanlagen 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Gastronomen, Einzelhandel	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	


Straßenraum- und Aufenthaltsqualität erhöhen		I13	
<i>Zielsetzung</i>	Die Aufenthaltsqualität der Straßenräume sollte erhöht werden, um die Lust am Zufußgehen zu erhöhen.		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Für das Zufußgehen ist die Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen von besonderer Bedeutung. Das betrifft die Hauptverkehrsstraßen aber gerade auch in den Wohngebieten ist es wichtig, dass die Gestaltung des Umfeldes zum Zufußgehen einlädt, da dort die Wege anfangen.</p> <p>Besonders auffällig ist das fehlende Straßenbegleitgrün in den Hauptverkehrsstraßen. Dort sind die Platzverhältnisse beengt, durch die meist beidseitig parkenden Kfz dominieren diesen den Straßenraum und er lädt nicht zum Zufußgehen ein. Vereinzelt finden sich kleine Plätze, die zwar unterschiedlich gut gepflegt sind, aber trotzdem rege genutzt werden.</p> <p>Im Sommer kommt den Straßenbäumen aufgrund des Klimawandels eine immer wichtigere Rolle als Schattenspender zu. Die vorhandene Straßenbegrünung ist unter diesem Gesichtspunkt weiterzuentwickeln und zu ergänzen.</p> <p>Neben dem Straßenbegleitgrün ist aber auch der Zustand der Oberfläche und die Pflege der Seitenräume und eigenständigen Gehwege von Bedeutung. Wichtig ist auch die Ausleuchtung des öffentlichen Raumes, da dunkle Ecken die soziale Sicherheit reduziert. Zur Aufenthaltsqualität gehören auch ein ausreichendes Angebot von Sitzgelegenheiten (vgl. Maßnahme I11) und Toiletten (vgl. Maßnahme I12).</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzung Straßenbegrünung ▪ Konzeption für Aufwertung von Plätzen und Straßenräumen im Nebennetz entwickeln ▪ Städtebauliche Maßnahmen an Landesstraßen mit Straßenbaulastträger prüfen 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung der Hauptverkehrsstraßen ▪ Umgebung des Supermarktes an der Straße „Im Nex“ aufwerten 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim	<i>Umsetzungsfrist</i>	Kurz- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€€ - €€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Komfortrouten/Kinderrouten		I14	
<i>Zielsetzung</i>	Priorisierung der Maßnahmen zur Verbesserung der Senioren- und Kindermobilität		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	Um den Anforderungen von Senioren und Kinder im gesamten Stadtgebiet gerecht zu werden, bietet es sich an Routen zu entwickeln, die die wichtigsten Verbindungen dieser Zielgruppen abbilden. Damit stellen diese Routen eine Priorisierung der anstehenden Maßnahmen dar und sind damit zum einen ein Instrument der Planung und zum anderen bilden sie ein Minimalnetz von durchgehenden komfortablen sowie sicheren Fußwegverbindungen.		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Festlegung von Routen in Abstimmung mit den Vertretern der Zielgruppen ▪ Definition von Standards ▪ Aufstellen eines Umsetzungsplan ▪ Umsetzung der Maßnahmen, begleitende Öffentlichkeitsarbeit 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sichere Gestaltung der Kreuzungsbereiche (Herstellen der Sichtbeziehung durch Aufstellung von Pollern, Gehwegvorstreckungen) ▪ Ausreichend breite Gehwege ausreichend breit bzw. frei von Hindernissen, Gehwegaufweitungen für Stadtmobiliar, Mülltonnen u. ä. ▪ Barrierefreie Gestaltung der Querungen ▪ Angebot von Sitzgelegenheiten und Toiletten in ausreichender Entfernung ▪ Spielgeräte entlang der Strecke, Einrichten von verkehrsberuhigten Straßen 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Schule, Seniorenvertreter	<i>Umsetzungsfrist</i>	mittelfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€€ - €€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Fußgängerfreundliche Altstadtkerne in Okriftel und Eddersheim


I15

<i>Zielsetzung</i>	Altstadtkerne mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Die Altstadtkerne von Okriftel und Eddersheim sind das historische Zentrum und liegen zwischen den Wohnquartieren und den Naherholungsflächen am Main. Die Straßenquerschnitte sind nicht sehr breit, in vielen Straßen sind verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet. Die parkenden Autos versperren oft die Sichtbeziehungen, insbesondere für Kinder. Der wechselnde, unebene Straßenbelag (teilweise Natursteinpflaster) ist für Menschen mit Gehhilfen und Rollstühlen schwer zu begehen. Die Straßen parallel zum Mainufer werden dominiert von parkenden Autos und erschweren so den Übergang von der Altstadt zur Grünanlage. In Eddersheim ist dort ein Kindergarten, der so kaum eigenständig von Kindern erreichbar ist. In Okriftel ist die Langgasse als Hauptverkehrsstraße für Menschen mit Gehhilfen nicht begehbar, da es nur teilweise Gehwege gibt, bzw. diese so schmal sind, dass sie nicht mit einem Rollstuhl befahrbar sind.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzeption mit Handlungsschwerpunkten (räumlich sowie thematisch) erarbeiten ▪ Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen prüfen ▪ Handlungs- und Finanzierungskonzept für bauliche Maßnahmen entwickeln 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wenn Gehwege vorhanden sind: Absenken der Borde (inkl. Blindenleitlinien) ▪ Überprüfen des Kfz-Parkens, Neusortierung zur Verbesserung der Sichtbeziehungen, Verstärkung der Kontrollen, ggf. Aufstellen von Pollern zum Verhindern von Falschparkern ▪ Erneuerung der Oberfläche, Schaffen von Bereichen mit glatter Oberfläche (z.B. auf dem Vorplatz der Kirche) ▪ Okriftel, Jahnallee: Umwandlung in Fahrradstraße ▪ Eddersheim, Ankerstraße/Mönchhofstraße: Umwandlung in Fahrradstraßen, zwischen Propsteistraße und Bleichstraße: Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis langfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€€ - €€€€€€	<i>Priorisierung</i>	


Fuß- und fahrradfreundlicher Einzelhandel in Okriftel		116	
<i>Zielsetzung</i>	Erreichbarkeit des Versorgungszentrums für Zufußgehende und Radfahrende		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	Der Einzelhandel ist eines der wichtigen Ziele des Alltags in Okriftel. Besonders Senioren legen diese Wege überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad zurück. Durch die Bündelung des Einzelhandels sind für einige die Entfernungen vom Wohnort bereits sehr lang. Erschwerend kommt hinzu, dass die Rheinstraße eine starke Kfz-Belastung aufweist und nur eine Querungsstelle (Fußgängerüberweg auf Höhe des Rewe-Supermarktes) auf einem Abschnitt von 1000m bzw. inkl. der Langgasse bis zur Alten Mainstraße 1100m) aufweist. Zudem schränkt der Grünstreifen zwischen Parkplatz und Gehweg die Erreichbarkeit ein, da die gesamte Erschließung nur auf Pkw eingerichtet ist.		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gespräche mit Einzelhandelsunternehmen führen ▪ Konzeption, Planung für Querungshilfen erarbeiten 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gespräche mit den Eigentümern des Einzelhandels zur Anschaffung bzw. Verbesserung der Fahrradabstellanlagen (Bügel, anstelle von Vorderradständern) ▪ Einrichtung einer Querungshilfe an der Einmündung der Rossertstraße (vgl. Maßnahme I8) ▪ Direkte Durchgänge durch den Grünstreifen zwischen dem Gelände der Supermärkte und des Gehweges zu den Eingängen der Supermärkte anlegen 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Einzelhandelsunternehmen, Straßenbaulastträger	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€€ - €€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Aufwertung Bahnhofsumfeld Eddersheim		I17	
<i>Zielsetzung</i>	Ansprechendes Bahnhofsumfeld und sichere Querungsmöglichkeiten der Bahngleise		
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Gerade an Bahnhöfen ist das direkte Umfeld von großer Wichtigkeit. Wenn die Pflanzen nicht zurückgeschnitten sind, es Trampelpfade gibt und Müll, wie auch alte Fahrräder nicht weggeräumt werden, sinkt das Sicherheitsgefühl. Das kann dazu führen, dass der SPNV weniger genutzt wird. Daher ist die Aufenthaltsqualität an den Stationen von hoher Bedeutung für die Nahmobilität. Da der Bahnhof eine wichtige Schnittstelle für die nachhaltigen Verkehrsmittel ist, sollte ihm eine besondere Aufmerksamkeit gegeben werden. Wichtig ist desbezüglich auch die Aufwertung der Fahrradabstellanlagen.</p> <p>In Eddersheim kommt hinzu, dass die Möglichkeit zur Querung der Bahngleise sehr ungenügend ist. Vor dem Bahnübergang hört der Gehweg auf, die Wände der Unterführung sind provisorisch abgehängt und nicht barrierefrei.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung mit RMV/DB, Vorstellung der Ergebnisse des Nahmobilitäts-Checks 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pflege der Grünpflanzen im Bahnhofsumfeld ▪ Aufwertung der Fahrradabstellanlagen ▪ Renovierung der Unterführung ▪ Niveaugleiche Querungsmöglichkeit für Zufußgehende und Radfahrende ▪ Renovierung der Bahnsteige 		
<i>Akteure</i>	RMV/DB	<i>Umsetzungsfrist</i>	Kurzfristig (Pflege) Mittel- langfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€€ - €€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Schulumfeld Eddersheim		118
<i>Zielsetzung</i>	Sicherung der Schulwege für Kinder, die zu Fuß gehen und Reduzierung der Elterntaxis	
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>An Schulen ist das direkte Umfeld so zu gestalten, dass es sicher ist für Kinder alleine zur Schule zu gehen. Besonders wichtig ist es, dass die Kinder, die zu Fuß kommen, nicht von den Autos, der Eltern gefährdet werden. Allerdings kann es sein, dass die Bereitstellung von minimal gesicherten Anlagen nicht ausreicht, um Kindern auch ein Sicherheitsgefühl zu geben. Hinzu kommt, dass es wichtig ist die Schulwege und das Schulumfeld so zu gestalten, dass Kinder Lust haben zu Fuß zu gehen und die Umgebung zu erkunden. Dazu gehören Maßnahmen, wie die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche, Gehwege, die so breit sind, dass auch mehre Kinder nebeneinander Laufen können oder Möglichkeiten haben entlang des Weges zu Klettern oder zu Balancieren.</p> <p>Die Kreuzung Am Weißen Stein/Kapellenstraße ist der direkte Zugang zur Grundschule Eddersheim. Zurzeit sind die Kreuzung und die Straße Am Weißen Stein für Kinder nicht besonders übersichtlich. Durch die Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen, sind die Kinder gefährdet, die zu Fuß gehen. Durch den abgesetzten Gehweg direkt vor der Schule und den vorgelagerten Parkständen ist die Situation direkt vor der Schule für querende Kinder anspruchsvoll. Es gibt kleine Maßnahmen, die kurzfristig die Umgebung der Schule verbessern können. Da der Bus die Kreuzung befährt, ist ein Umbau nur begrenzt möglich und bedarf einer genaueren Untersuchung. Mögliche Umgestaltungsmaßnahmen sollten in enger Zusammenarbeit nicht nur mit der Schulleitung/Lehrern sondern auch mit den Schülern zusammen entwickelt werden.</p>	
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusammenarbeit mit der Schule initiieren ▪ Maßnahmenentwicklung 	
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<p>Minimale Lösungsansätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Absenken der Borde im direkten Schulumfeld ▪ Verbesserung der Beleuchtung im direkten Schulumfeld ▪ Versetzen des Postlagerkastens ▪ Aufstellen von Rollerständern vor der Schule <p>Umfassender Umbau der Kreuzung/Schulumfeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorgezogenen Seitenräume ▪ Entfernen der Parkstände direkt vor der Schule ▪ Reduktion von Parkständen in der Straße Am Weißen Stein ▪ Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs ▪ Farbige Markierung ▪ Prüfen der Möglichkeit der Verlagerung der Buslinie 	

	Begleitende Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung eines Elternparkplatzes 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Schule, Kinder/Eltern	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurz- bis mittelfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€ - €€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Schulisches Mobilitätsmanagement/ Schulwegpläne		119
<i>Zielsetzung</i>	<p>Insbesondere sollen Alternativen zu den sogenannten Elterntaxis, also dem Bringen und Abholen der Kinder direkt von der Schule, aufgezeigt werden. Kindern und Jugendlichen soll mit einer entsprechenden Verkehrserziehung nachhaltiges, eigenständiges und gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten nahegebracht werden.</p>	
<i>Allgemeine Handlungsansätze</i>	<p>Die Anzahl der Kinder, die mit dem Auto zur Schule gebracht werden steigt in ganz Deutschland. Viele Eltern halten die Straßen für zu unsicher, um Kindern das eigenständige zur Schule gehen zuzutrauen. Ein Ansatz, um die Elterntaxis zu reduzieren ist die verkehrssichere und kindgerechte Gestaltung der Infrastruktur (vgl. Maßnahmen I14, I18).</p> <p>Eine andere Möglichkeit ist kontinuierliche Motivations- und Informationsarbeit für Schüler und Eltern zu leisten. Diese sollte von der Schule geleistet werden und Projekte beinhalten, die die verschiedenen Zielgruppen einbeziehen und ansprechen. Die Schulen sollten von der Kommunen darin unterstützt werden. Es empfiehlt sich eine koordinierte Herangehensweise seitens der Stadt, z. B. in Form eines Handlungsprogramms. Schulen und Kindergärten sollten gezielt kontaktiert, Potenziale aufgezeigt und gemeinsam passende Maßnahmen entwickelt werden. Die Verwaltung sollte in dieser Hinsicht eine Initiatorrolle einnehmen.</p>	
<p>Abbildung 15: Walking Bus</p> 		<p>Abbildung 16: Kennzeichnung von Schulwegen</p> 
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung eines Konzeptes zum schulischen Mobilitätsmanagement ▪ Vernetzungsarbeit mit Schulen und Polizei zum Start eines Projektes ▪ Laufende Koordination des schulischen Mobilitätsmanagements bzw. verstärkte Unterstützung 	
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weiterentwicklung der Schulwegpläne zu Kinderstadt(teil)-plänen, Koordinierung durch die Verwaltung ▪ Initiierung von Schulwegdetektiven und Schulweghelfern 	

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung von Aktionen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung: Lerneinheiten an Kitas und Schulen, Projektstage, Einbeziehung der Eltern, Befragungen von Kindern und Eltern, Kooperation mit Verkehrsverbänden (ADAC, ADFC, VCD) ▪ Initiierung von Ansätzen wie Walking Bus und CycleTrain: Förderung der eigenständigen und sicheren Bewältigung des Schulwegs durch die Bildung von Schulweggruppen, Einrichtung entsprechender „Haltestellen“/ Treffpunkte 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim als Koordinator, Schulen, Polizei	<i>Zeitraumen</i>	kurzfristig, dann Daueraufgabe
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Einzelmaßnahmen*Maßnahmenvor-
schläge*

- Staustufe Main: barrierefreier Zugang zum Überweg über die Staustufe Zugang Mönchhofstraße
- Fuß- und Radweg zwischen Albanstraße und Rathausstraße
- Zugang zum Postenweg 19: Anpassung der Schranke/Umlaufgitter, auch für Radverkehr
- Postenweg 19: Winterräumdienst einrichten
- Nahering Höhe eigenständiger Fußweg: Wegführung bis an den Main ausbauen, durchgängigen Mainuferweg schaffen
- Herderstraße/Goethestraße: Durchgang für Fahrradfahrer ermöglichen und barrierefrei gestalten

Abbildung 17: Maßnahmenvorschläge Okriftel - Seniorenmobilität



Karte 02:
Maßnahmenvorschläge Okriftel
 Schwerpunkt Seniorenmobilität

- Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit
- Verbesserung von vorhandenen Querungen
- Vorgezogene Seitenräume
- Komfortrouen
- Aufwertung und Verbreiterung des Seitenraums
- Neue Fuß- und Radwegeverbindung
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fahrradstraße
- Fuß- und Radfreundliche Altstadt
- Fuß- und Radfreundlicher Einzelhandel
- Instandsetzung / Pflegezustand verbessern

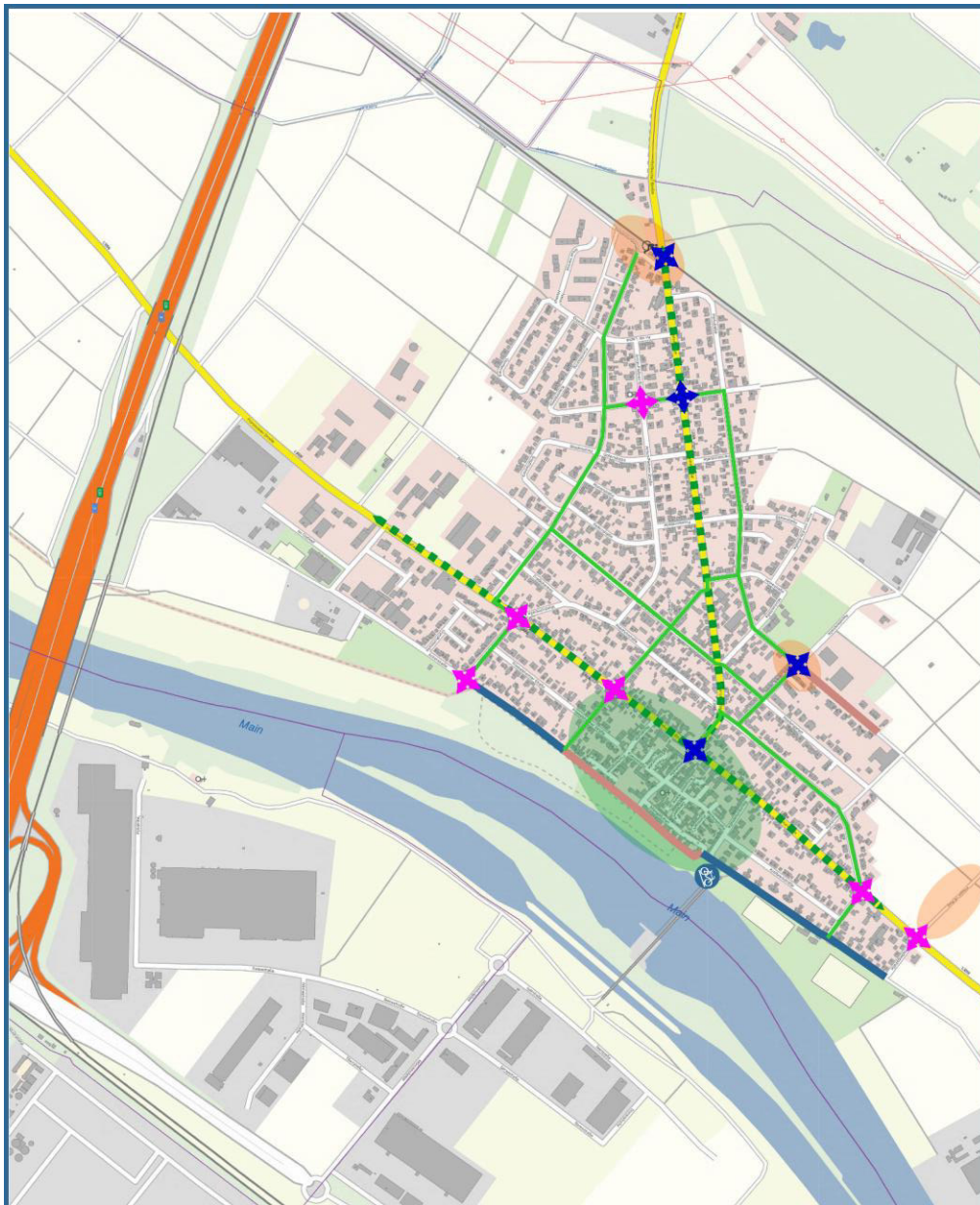
Stand: September 2017
 Grundlage: Stadt-Hattersheim

Nahmobilitäts-Check: Stadt Hattersheim
 Ortsteil Okriftel, Schwerpunkt Seniorenmobilität











Nahmobilität
 MOBILES HESSEN 2020

Planersocietät
 Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Abbildung 18: Maßnahmenvorschläge Eddersheim - Kindermobilität



**Karte 03:
Maßnahmenvorschläge
Eddersheim
Schwerpunkt Kindermobilität**

-  Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit
-  Verbesserung von vorhandenen Querungen
-  Radrampe
-  Barrierefreie Gestaltung
-  Kinderrouen
-  Aufwertung und Verbreiterung des Seitenraums
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Fahrradstraße
-  Fuß- und Radfreundliche Altstadt
-  Instandsetzung / Pflegezustand verbessern

0 100 200 300m
Stand: September 2017
Grundlage: Stadt Hattersheim

Nahmobilitäts-Check: Stadt Hattersheim
Ortsteil Eddersheim, Schwerpunkt Kindermobilität

Planersocietät
Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2020

4.2 Kommunikation für die Nahmobilitätsförderung

Nahmobilität zu bewerben, darüber zu sprechen und Informationen über die vorhandenen Angebote herauszugeben, ist genauso so wichtig, wie die Bereitstellung von Infrastruktur. Um Menschen zum Ändern von Mobilitätsmustern zu bewegen, sollten auf den verschiedensten Ebenen Maßnahmen unternommen werden. Auch die hessische Nahmobilitätsstrategie betont: „Gute Kommunikation kann eine veränderte Mobilitätskultur motivierend begleiten“ (Nahmobilitätsstrategie Hessen 2016, Seite 20) und „die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern über Maßnahmen zur Entwicklung der Nahmobilität ist eine entscheidende Voraussetzung für deren Akzeptanz“ (Nahmobilitätsstrategie Hessen 2016, Seite 39).

Der effektivste Ansatz ist die Entwicklung einer Kommunikationskampagne zur Förderung der Nahmobilität. Eine Kampagne bietet einen Rahmen, in den man die verschiedensten Maßnahmen eingliedern kann. Durch die einheitliche (Bild-)Sprache ist ein Wiedererkennungseffekt vorhanden und es daher einfacher auch kleinere Maßnahmen öffentlichkeitswirksam darzustellen. Ziel einer externen, an die Öffentlichkeit gerichteten Kommunikation sollte es sein, das Bewusstsein für den Fuß- und den Radverkehr und seine Vorteile weiter zu entwickeln und zu stärken. Wichtig ist es die positiven Aspekte und den Spaß beim Zufußgehen und Radfahren zu vermitteln.


Wenn die Beauftragung einer Kampagne nicht erfolgen kann, sollte aber dennoch im Rahmen der Möglichkeiten über Nahmobilität und umgesetzte Maßnahmen kommuniziert werden. Die Kosten für Öffentlichkeitsarbeit sind im Verhältnis zu den Investitionskosten für Infrastruktur gering. Es ist grundlegend wichtig die Menschen rechtzeitig zu informieren, positiv zu dem Thema einzustimmen und rechtzeitig in Entscheidungsprozesse einzubeziehen, damit die Bürgerinnen und Bürger die Arbeit unterstützen und Konflikte vermieden werden.


Eine regelmäßige Pressearbeit (auch unabhängig von der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen), ein dauerhafter Internetauftritt und Material für Informationsstände sind einfache Maßnahmen, um das Thema zu platzieren. Um darzustellen, dass der Politik die Förderung der Nahmobilität wichtig ist, kann die Fertigstellung eines Radweges oder einer neuen Fahrradabstellanlage auch durch einen Politiker öffentlichkeitswirksam eingeweiht werden. Eine solche Eröffnung kann zum Beispiel auch als Anlass genommen werden ein Straßen/Ortsteilfest zu feiern, um die Bürger positive Assoziationen mit dem Fuß- und Radverkehr entwickeln zu lassen.

Für eine bessere Kommunikation zur Nahmobilität ist seitens der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) Unterstützung geplant: So will die AGNH laut der hessischen Nahmobilitätsstrategie einen modularen „Werkzeugkasten“ für Kommunikation schaffen, der von den Kommunen eingesetzt werden kann. Außerdem sollte geprüft werden, welche Fort- und Weiterbildungsseminare die hessische Akademie für Nahmobilität zum Thema Kommunikation künftig anbietet und wie diese Angebote gezielt für Hattersheim genutzt werden können.

Im Folgenden werden beispielhafte Maßnahmen in konkretisierenden Steckbriefen vorgestellt:

Zielgruppenorientierte Stadtpläne erstellen		K1	
<i>Zielsetzung</i>	Das Erstellen von Stadtplänen für bestimmte Zielgruppen soll die Orientierung, Lesbarkeit und den Nutzen der Karten erhöhen. Die zielgruppenspezifischen Stadtpläne fördern die Nahmobilität aller Verkehrsteilnehmer.		
<i>Beschreibung</i>	<p>Stadtpläne für bestimmte Zielgruppen umfassen unterschiedliche Themenschwerpunkte. Durch spezifische Informationen kann so die Mobilität einzelner Personengruppen gefördert werden. Da sich einzelne zielgruppenrelevante Informationsbedarfe überlagern können, sollte neben Printmaterialien ein online-basiertes Tool erstellt werden, in dem die unterschiedlichen Informationen nach Bedarf abgerufen werden können.</p> <p>Zur Förderung des Freizeitverkehrs zu Fuß und mit dem Rad rücken Freizeitrou-ten und Fernradwege in den Fokus. Kooperationen zur Finanzierung der touristischen Stadtpläne mit privaten Partnern, wie beispielsweise Hotels und Restaurants, sind denkbar.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ermitteln von zielgruppenspezifischen Daten ▪ Entwickeln bzw. Überarbeiten geeigneter Stadtpläne 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktualisierung des in Hattersheim bereits bestehenden Stadtplan für Kinder (Informationen bzw. Inhalte, ansprechende Gestaltung, Lesbarkeit) ▪ Erstellung von Stadtpläne für die Zielgruppen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (Abgesenkte Querungen, Toiletten, Parkplätze) ○ Sehbehinderte (Kontraste, Braille-Schrift, sichere Querungen) ○ Senioren (Sitzmöglichkeiten, Steigungen, Nahversorgung/Ärzte) 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, ggf. Verbände/Vereine	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Internetauftritt Nahmobilität aufbauen		K2	
<i>Zielsetzung</i>	Ein übersichtlicher und ansprechender Internetauftritt „Nahmobilität in Hattersheim“ soll Lust auf das Zufußgehen und das Radfahren machen, aktuelle Informationen bereitstellen und die Möglichkeit für Anregungen und Fragen geben.		
<i>Beschreibung</i>	<p>Ein attraktiver städtischer Internetauftritt zum Thema Nahmobilität kann die verbesserte Bereitstellung von Informationen mehr Menschen dazu bewegen, das Rad zu nutzen oder mehr zu Fuß zu gehen. Oftmals, gerade für Neubürgerinnen und Neubürger, sind Angebote, gute Radwegeverbindungen und ein Mängelmelder nicht bekannt. Darüber hinaus kann eine Internetseite sollte Lust machen, in Hattersheim „auf- bzw. umzusatteln“.</p> <p>Auf der Internetseite sollen die Vorteile des Radfahrens und des Zufußgehens kommuniziert und Vorschläge für Alltags- oder Freizeitrouen gegeben werden. Außerdem kann auf besondere Aktionen wie Wettbewerbe, Fahrradaktionstage, lokale Dienstleister rund ums Fahrrad oder „neue“ Themen des Radverkehrs hingewiesen werden. Die Seite kann auf vorhandene Angebote wie z.B. dem Mängelmelder, hinzuweisen bzw. zu verlinken und bündelt damit die Angebote.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktuelle und Informationen festlegen und auf positive Botschaften verständigen ▪ Einbindung in den vorhandenen Internetauftritt klären, Verknüpfungen ermitteln ▪ Verantwortlichen für Erstellung und Pflege des Internetauftritts festlegen 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung eines Internetauftritts zur Nahmobilität ▪ Pflege der Internetseite 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, ggf. Verbände/Vereine, Bürgerinnen und Bürger	<i>Umsetzungsfrist</i>	Kurzfristig, Daueraufgabe
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Aktion Nahmobilitätstag bzw. -woche		K3	
<i>Zielsetzung</i>	Ein öffentlichkeitswirksamer Nahmobilitätstag bzw. -woche informiert und fördert die Nahmobilität.		
<i>Beschreibung</i>	<p>Aktionstage bzw. die Durchführung von einer Aktionswoche zur Nahmobilität bietet die Möglichkeit das Thema in der Öffentlichkeit zu platzieren. Es können bereits vorhandene Aktionen gebündelt werden und erhalten so mehr Aufmerksamkeit. Eine Woche bietet die Chance, dass wiederholt über das Thema berichtet wird und man unterschiedliche Zielgruppen (z. B. Arbeitspendler und Freizeitradfahrer) mit unterschiedlichen Aktionen ansprechen kann.</p> <p>Ein besonderes Augenmerk sollte zudem auf der Einbindung des Mainufers liegen. Der hohe Freizeit- und Aufenthaltswert des Ufers unterstützt die Lust auf das Erleben von Nahmobilität.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung der Aktionswoche ▪ Kooperationspartner gewinnen 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<p>Mögliche Bausteine könnten sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aktionstag „Zur Fuß zur Schule“ ▪ Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ vorstellen ▪ Testweiser Verleih von Lastenrädern für Privatpersonen sowie für Händler ▪ Rad- und Wandertouren in und um Hattersheim mit Fokus auf das Mainufer ▪ Mobile (Selbsthilfe)-Fahrradwerkstatt ▪ Fahrradführerschein und Radfahrersicherheitstraining/-schulungen anbieten ▪ Aktionen zur Förderung der Nutzung des ÖPNV: Gratis/Vergünstigte Tickets 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Kooperationspartner	<i>Umsetzungsfrist</i>	Kurzfristig, Daueraufgabe
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

4.3 Handlungsfeld institutionelle Rahmenbedingungen

Das Ziel der Nahmobilitätsförderung ist die integrierte und gleichwertige Behandlung aller Verkehrsträger. Neben den baulichen Maßnahmen sind auch die internen Strukturen in den Verwaltungen und gesetzliche Rahmenbedingungen maßgebliche Bestandteile der Förderung der Nahmobilität. Für die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind die Kommunen nicht zuständig, allerdings können die Verwaltungen mit ihrer Struktur Voraussetzungen für die Förderung der Nahmobilität schaffen. Im Folgenden werden beispielhaft Anregungen gegeben die Belange der Zufußgehende und Radfahrenden stärker im Verwaltungshandel zu verankern.


Ausgehend von der erfolgreichen Beteiligung im Rahmen der Nahmobilitäts-Checks unter dem Motto „Nutzerwissen nutzen“ sollten Bürger und Interessenvertreter weiterhin ihre Erfahrungen und Bewertungen in Planungsprozesse einbringen sowie Themen setzen können. Dafür eignet sich ein regelmäßig stattfindender **Arbeitskreis oder ein Runder Tisch Nahmobilität** mit einem festgelegten Teilnehmerkreis. Auch wenn es bereits Arbeitskreise z.B. zu dem Thema Inklusion und auf Kreisebene zum Radverkehr gibt, kann ein spezieller Arbeitskreis auf der lokalen Ebene die Themen konkreter diskutieren. Der regelmäßige Austausch von Akteuren, die selten zusammen treffen ist fruchtbar für alle Seiten, spart Konflikte während der Umsetzung ein und vermeidet Unzufriedenheit nach der Umsetzung.


Zusätzlich kann eine interne Arbeitsgruppe in der Verwaltung nützlich sein, um die Belange der Zufußgehenden als Querschnittsaufgabe im Verwaltungshandeln stärker zu verankern. Da die Ansprüche an Fuß- und Radverkehrsanlagen sich auf Grund der sich wandelnden Wahrnehmung und Bedürfnisse ändern, ist die Bedeutung von Fortbildungen und internen Workshops besonders wichtig, um die Mitarbeiter der unterschiedlichen Fachgebiete auf den Stand der Fachdiskussion zu bringen.

Die ausreichende und kontinuierliche Bereitstellung von **Haushaltsmitteln** ist eine grundlegende Voraussetzung für eine kontinuierliche Fußverkehrsplanung. In den letzten Jahren fand bereits eine Erhöhung des Titels Rad- und Fußwegnetz statt. Durch die Förderrichtlinie Nahmobilität ist Unterstützung durch das Land in Zukunft vorhanden. Die Haushaltsplanung sollte ausreichende Mittel für den Eigenanteil vorsehen.


4.4 Handlungsfeld Innovation

Zur Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils sind Maßnahmen, die über die klassische Fuß- und Radverkehrsförderung hinausgehen unerlässlich. Mit unkonventionellen Ansätzen erreicht man andere Zielgruppen und meist Aufmerksamkeit, was wiederum die Nahmobilität ins Gespräch bringt. Im Folgenden werden einige punktuelle Beispiele vorgestellt, mit denen man das System Nahmobilität ausbauen kann.

Pilotprojekt „Lastenräder für Hattersheim“ initiieren		IN1	
<i>Zielsetzung</i>	Neuartige Lasten- und Transporträder fördern. Es sollen sowohl Privatpersonen als auch Unternehmen oder Gewerbetreibende angesprochen werden, die ihre Waren statt mit dem Auto mit dem Fahrrad transportieren.		
<i>Beschreibung</i>	Da es Lastenräder mittlerweile auch als Elektrofahrräder gibt, lassen sich damit auch Steigungen oder weitere Strecken bewältigen. Die Potentiale mit einem Lastenrad bisherige Pkw-Fahrten beim Transportieren von Lasten zu ersetzen steigen damit. Bisher sind die Möglichkeiten, die Lastenräder bieten nur begrenzt bekannt. Kommunen können mit der eigenen Nutzung (z.B. in der Grünpflege) Beispiele geben, aber auch informieren oder die Nutzung fördern.		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwickeln von geeigneten Maßnahmen, bzw. Konzeption ▪ Herstellen einer Kooperation mit ADFC, Fahrradhändlern, Einzelhändlern usw. ▪ Umsetzen erster Maßnahmen, ggf. als „Pilotprojekte“ 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Präsentation einer Lastenradausstellung zur allgemeinen Information (in Kooperation mit z.B. ADFC), Entwickeln von geeigneten Informationsmaterialien ▪ Anschaffen eines Lastenfahrrads durch die Stadt Hattersheim (z.B. Baubetriebshof) ▪ Entwicklung und Anbieten eine „freien Lastenrades“ zur kostenlose Ausleihe (ggf. Kooperationspartner suchen) ▪ Verleih von Lastenrädern an Unternehmen und Einzelhändler (in Kooperation mit Fahrradhändlern) 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Kooperationspartner	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Fahrradfreundliche Verwaltung Hattersheim		IN2	
<i>Zielsetzung</i>	Höhere Fahrradnutzung bei den Angestellten der Stadt Hattersheim auf den Arbeitswegen aber auch bei Dienstfahrten.		
<i>Beschreibung</i>	<p>Ein fahrradfreundlicher Arbeitgeber kann einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl seiner Mitarbeitenden nehmen. Das gilt zum einen für Anreize das Fahrrad für den Arbeitsweg zu nutzen indem man sichere und komfortable Abstellanlagen sowie Umkleide- und Duschkmöglichkeiten anbietet. Darüber hinaus können Diensträder für die Dienstwege angeboten werden und so Nicht-Radfahrende an das Fahrrad heranführen. Erweitern kann man das Angebot mit Lastenrädern (vgl. Maßnahme IN 1).</p> <p>Die Vorreiterrolle der Stadtverwaltung kann auch eine Wirkung auf andere Unternehmen haben, die die Idee der Dienstfahrräder bzw. Jobräder übernehmen.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Fahrradbeauftragten“ benennen, der sich die Belange der Radfahrenden Mitarbeiter einsetzt und verantwortlich für die Diensträder ist. 		
<i>Maßnahmenvorschläge</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einführung von Diensträdern, Dienstpedelecs ▪ Angebot von sichereren und angenehmen Fahrradabstellanlagen (Überdacht, gut beleuchtet, gut einsehbar) ▪ Umkleide- und Duschkmöglichkeiten einrichten 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Unternehmen	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Ladestation für Elektrofahrräder		IN3	
<i>Zielsetzung</i>	Ladestationen für Elektroräder		
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Anzahl der Pedelecs auf deutschen Straßen hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Im Jahr 2010 wurden deutschlandweit 200.000 Pedelecs und im Jahr 2015 540.000 solcher Räder verkauft. Im Jahr 2016 existierten 2,5 Millionen Pedelecs in Deutschland (ZIV 2016). Die Hauptnutzergruppe von Pedelecs ist derzeit noch die Generation, der über 50jährigen, die auch vor dem Kauf regelmäßig Rad gefahren ist. Aufgrund der elektrischen Unterstützung stellen diese Räder gerade für ältere Nutzer eine Alternative zum konventionellen Fahrrad dar, werden aber bisher hauptsächlich im freizeitorientierten und touristischen Bereich genutzt. Die Erfahrungen aus den Niederlanden und das steigende Interesse jüngerer Menschen lassen eine zunehmende Nutzung von Pedelecs auch im Alltagsverkehr (ZIV 2011) erwarten.</p> <p>Der Ausbau einer Ladeinfrastruktur könnte daher in Hattersheim zunächst auf den Freizeitverkehr (Mainuferweg) abzielen. Zusätzlich sollten Standorte, wie die Versorgungseinrichtungen geprüft werden, um auch im Alltag die Nutzung von Pedelec zu fördern. An den Bahnhöfen ist die Kombination von Abstellen und Aufladen für die Pendler von besonderer Bedeutung und würde am Bahnhof Hattersheim mit dem Bau einer Mobilstation einhergehen (vgl. Maßnahme IN4).</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung möglicher Standorte ▪ Finanzierungskonzept erstellen (gewinnen möglicher Kooperationspartner) 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim	<i>Umsetzungsfrist</i>	kurzfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

Mobilstation Bahnhof		14	
<i>Zielsetzung</i>	Der Bahnhof soll zur Mobilstation ausgebaut werden, um Intermodalität aber auch Multimodalität zu fördern. Die Mobilstation verbindet verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen.		
<i>Beschreibung</i>	<p>Eine Mobilstation ist ein Verknüpfungspunkt an dem mindestens zwei Verkehrsangebote zusammengeführt und verbunden werden. Neben Informationsangeboten zu den jeweiligen Verkehrsmitteln wird auch durch die räumliche Nähe der Verkehrsmittel die Wahrnehmung der Mobilitätsangebote deutlich gestärkt. Die Gestaltung der Mobilstation sollte den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln begünstigen.</p> <p>In Hattersheim sollte der Bahnhof Hattersheim zur Mobilstation ausgebaut werden (eine Minimallösung ist die Anlage von besseren und mehr Fahrradabstellanlagen, wie in Maßnahme I5 beschrieben). Der Bahnhof eignet sich besonders gut durch den überörtlich bedeutsamen SPNV-Anschluss. Ausstattungselemente der Mobilstation sollten neben einer Gestaltung mit Präsentationswirkung zumindest hochwertige Radabstellanlagen mit Ladestationen für Elektrofahrern (dazu auch Maßnahme IN3) und Lastenrädern (siehe auch IN1), Car-Sharing-Angebot; einen witterungsgeschützten Warte- und Aufenthaltsbereich, Informationsangebot und eine sehr gute fußläufige und städtebauliche Einbindung ins Quartier sein.</p> <p>Die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel zur Förderung der Inter- und Multimodalität sollte zudem digital unterstützt werden. Dazu gehören der einheitliche Zugang zu allen Verkehrsmitteln und beispielsweise ein App-basierte Informations- und Buchungssystem. Kooperationen mit Mobilitätsdienstleistern wie Verkehrsunternehmen sind denkbar und sinnvoll.</p>		
<i>Arbeitsschritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzept Mobilstation entwickeln ▪ Kooperationspartner finden ▪ Ggf. bauliche Maßnahmen am Bahnhof durchführen 		
<i>Akteure</i>	Stadt Hattersheim, Verkehrsunternehmen, Car-Sharing-Anbieter etc	<i>Umsetzungsfrist</i>	Mittel – bis langfristig
<i>Kosten</i>	€€€€€	<i>Priorisierung</i>	

5 Vorschlag für ein Umsetzungskonzept

Der vorliegende Nahmobilitätsplan stellt das Ergebnis des Nahmobilitäts-Checks dar und fasst die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zur Förderung der Nahmobilität zusammen. Die Prüfung und Umsetzung obliegt nun der Kommune. Zur Umsetzung sollten intern Arbeitsschritte und Priorisierung festgelegt werden und darauf aufbauend Fördermittel beantragt und notwendige Haushaltsmittel angemeldet werden. Die Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes Hessen sowie die entsprechende Durchführungsverordnung liegen seit Ende August 2017 vor. Einige der Maßnahmen können möglicherweise auch aus anderen Fördermitteln finanziert werden (z.B. Fördermaßnahmen Klimaschutz). Überdies ist denkbar, dass für einzelne Maßnahmen auch Projektpartner gefunden werden können.

Mit Starterprojekten beginnen

Mit den Starterprojekten können vergleichsweise leicht und schnell Projekterfolge erzielt werden. Die vorgeschlagenen Projekte wurden danach ausgesucht, dass es sich – losgelöst von der im Workshop vorgenommenen Priorisierung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer – um gut lösbare, kleinere Maßnahmen handelt. Gleichwohl sind auch diese Maßnahmen noch politisch zu diskutieren und im Detail weiter auszuarbeiten. Die folgenden Starterprojekte sind als Vorschlag zu verstehen.

Hattersheim-Radverkehr:

- Einrichtung der vorgeschlagenen Fahrradstraße
- Öffnung von Einbahnstraßen

Okriftel- Seniorenmobilität

- Verbesserung der Abstellanlagen für Fahrräder an den Versorgungseinrichtungen
- Einrichtung der vorgeschlagenen Fahrradstraße
- Prüfen an der Teilnahme des Projekts „nette Toilette“ (für die Gesamtstadt)

Eddersheim- Kindermobilität

- Erstellung eines schulischen Mobilitätskonzepts für die Grundschule in Eddersheim in Zusammenarbeit mit der Schule mit der Unterstützung des Fachzentrums für schulische Mobilität des Landes Hessens
- LSA Bahnhofsstraße/Lönsstraße: Grünphase für Zufußgehende verlängern

Damit die Förderung der Nahmobilität dauerhaft in der Verwaltung verankert wird, sollte eine regelmäßige Evaluation bzw. Fortschreibung des Nahmobilitätsplan (zweijähriger Evaluationszyklus) vorgesehen werden. Die Evaluation sollte dazu dienen, den Stand der Maßnahmenumsetzung zu prüfen, neue Entwicklungen und Maßnahmen aufzunehmen sowie die Priorisierung gegebenenfalls anzupassen – gerade auch mit Blick auf mögliche neue Fördermöglichkeiten.

Fazit und Ausblick

„Nah. Mobil. Fertig. Los.“ – Hattersheim ist dem Aufforderungscharakter der hessischen Nahmobilitätsstrategie gefolgt und hat den ersten Nahmobilitäts-Check erfolgreich absolviert. Dieser Prozess war aber vor allen Dingen eine Bestandsaufnahme eine Sensibilisierung dafür, welche Aufgaben und Handlungsfelder bearbeitet werden sollten. Das ist auch das Verständnis einer strategischen Förderung von Nahmobilität, wie es das Land Hessen anstrebt – und es ist auch klargeworden, dass die verantwortlichen Akteure in Hattersheim den Nahmobilitäts-Check nicht als Einmal-Aktion, sondern als einen willkommenen Anlass und Auftakt zu einer umfassenden Förderung des Fuß- und Radverkehrs verstanden haben.

Auf der Grundlage der formulierten Handlungsfelder werden insgesamt über 50 Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Vorschläge basieren auf der gemeinsamen Diskussion mit den Akteuren. Es wurden zudem nicht nur Handlungsbedarfe und Defizite aufgedeckt, sondern auch solche Angebote und Bausteine identifiziert, die in Hattersheim bereits in die richtige Richtung weisen und die weiteren Rückenwind gebrauchen bzw. im Sinne eines „Stärken stärken“ fortgeführt werden können.

Der Nahmobilitäts-Check ist ein gutes Instrument zur Sensibilisierung für die Belange des Fuß- und Radverkehrs. Viele Akteure waren bei den Veranstaltungen des Nahmobilitäts-Checks eingebunden, so dass davon auszugehen ist, dass sich im weiteren Prozess Fürsprecher für das Thema Nahmobilität finden lassen.

Quellenverzeichnis

BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) (2001), Alrutz, D. et al.: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Bergisch Gladbach.

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

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln.

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2010): Empfehlungen für die Anlage Radverkehrsanlagen (ERA). Köln.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln.

FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland (2015): Querbuch: Wie Fußgänger am besten über die Straße kommen. Berlin.

MWEVL (Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung) (2017): Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden.

UVD – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer (2013): Innerörtliche Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern. Berlin.

ZIV (Zweirad-Industrie-Verband) (2016): http://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2016_08.03._E-Bike-Markt_2015.pdf

ZIV (Zweirad-Industrie-Verband) (2011): Pedelecs als Zukunftsmarkt. Präsentation von Siegfried Neuberger (Zweirad-Industrie-Verband e.V.) vom 29. März 2011 in der Zentrale der deutschen Bundesbank. Frankfurt/Main.