



mob!DENKER

MOBILITÄT NACHHALTIG PLANEN

NAHMOBILITÄTSKONZEPT

für die Stadt Usingen

ABSCHLUSSBERICHT

mobildenker GmbH

Birkenstraße 3g | 42799 Leichlingen

Telefon: 02175-6688090 | Fax: 02175-6688099

info@mobildenker.de | www.mobildenker.de

Geschäftsführer: Matthias Reintjes | Michael Boßhammer

in Kooperation mit

Gesellschaft für Bürgergutachten (Unterauftragnehmer)

Albanistraße 12 | 81541 München

Telefon: 089-44140460 | Telefax: 089-44140463

info@buergergutachten.com | www.buergergutachten.com

Datum: 7. November 2022

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	4
Die Stadt Usingen	4
Aufgabenstellung	4
Projektablauf	6
TEIL 1: ANALYSE	8
Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse	8
Analyse der Grundlagendaten	8
Bestandsaufnahme und -analyse	16
Analyse von Verkehrsunfällen.....	29
Räumliche Schwachstellen-/ Defizitanalyse vor Ort.....	37
SWOT-Analyse	54
TEIL 2 ORGANISATIONS- UND BETEILIGUNGSSTRUKTUR	57
A 2.1 Entwicklung einer Organisationsstruktur	57
A 2.2 Kommunikationsstruktur zur Öffentlichkeitsarbeit	58
A 2.3 Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung von Versammlungen	60
Projektbegleitender Arbeitskreis.....	60
A 2.4 Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung	64
Auftaktveranstaltung	65
Bürgerbeteiligung mit Online-Karte	67
Bürgerworkshop.....	69
Abschlussveranstaltung.....	73
TEIL 3 UMSETZUNGSSTRATEGIE	74
Zielkonzept.....	74
TEIL 4 EINZELMAßNAHMEN (PROJEKTE)	77
A 4.1 Definition von Einzelmaßnahmen	77
TEIL 5 ZEITPLANUNG	144
FAZIT UND AUSBLICK	147
ANHANG	149
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	151
TABELLENVERZEICHNIS	156
LITERATURVERZEICHNIS	157

EINLEITUNG

Die Stadt Usingen

Die Stadt Usingen liegt im Norden des Hochtaunuskreises. Die rund 15.000 Einwohner/innen zählende Stadt ist Teil des nach ihr benannten Usinger Landes. Sie befindet sich an der Usa im Usinger Becken, am nordöstlichen Rand des Taunus.

Die Stadt Usingen wird im Landesentwicklungsplan Hessen 2020 als Mittelzentrum PLUS im Verdichtungsraum (VI) geführt. Sie übernimmt insbesondere im Bildungswesen eine herausragende Funktion in der Region.



Abbildung 1: Usingen im Hochtaunuskreis (Eigene Darstellung)

Die Stadt Usingen ist in die sieben Stadtteile Usingen, Eschbach, Kronsberg, Merzhausen, Michelbach, Wernborn und Wilhelmsdorf gegliedert.

Aufgabenstellung

Die Bevölkerung der Stadt Usingen ist im Zeitraum von 2015 bis 2020 um 7 % gewachsen. Das bedeutet, dass die Prognose aus dem Kreisentwicklungskonzept des Hochtaunuskreises für das Jahr 2030 bereits jetzt übertroffen wurde. Für Usingen wurde im Jahr 2019 ein Bevölkerungswachstum von 5 % bis 2030 vorhergesagt. Durch eine starke Innenstadtverdichtung sowie die Ausweisung von zwei Neubaugebieten in Eschbach und Merzhausen wird Usingen kurz- bis mittelfristig weiter wachsen und die Bevölkerungsprognosen damit deutlich übertreffen.

Unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen der kommenden Jahre sollen die vorhandenen Nahmobilitätsstrukturen in Usingen verbessert und der Aufbau intermodaler und vernetzter Verkehrsstrukturen vorangetrieben werden. Dabei sollen unter anderem eine Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der neuen Baugebiete sowie der Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen im Fokus stehen. Das Konzept umfasst die Gesamtstadt Usingen und soll somit auch der Entwicklung der Stadtteile Rechnung tragen. Ein Schwerpunkt im Rahmen der Analysen und der Maßnahmenentwicklung sollte zudem auf der Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer, also der Fußgänger und Radfahrer, liegen. Diese ist insbesondere im Umfeld der Schulen zu gewährleisten.

Darüber hinaus sind im Rahmen der Konzeptentwicklung die wesentlich erweiterte regionalplanerische Funktion der Stadt Usingen im neuen Landesentwicklungsplan (LEP) des Landes Hessen als Mittelzentrum PLUS im Verdichtungsraum (VI) sowie das Kreisentwicklungskonzept HTK 2030+ zu berücksichtigen. Insbesondere hinsichtlich der Funktion im Bildungswesen wird die Bedeutung der Stadt Usingen für die Region in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Damit werden im Hinblick auf die Mobilität die Erreichbarkeit der Schulstandorte mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sowie die Schulwegsicherheit von großer Bedeutung sein.

Darüber hinaus soll auch das Themenfeld „Elektromobilität“ im Rahmen der Konzeptentwicklung berücksichtigt werden. Es stellt einen Baustein hinsichtlich der Einleitung einer Mobilitäts-/ Verkehrswende sowie zur Erreichung der Klimaschutzziele in Usingen dar. Die Stadt Usingen hat sich als Klimakommune das Ziel gesetzt bis 2045 klimaneutral zu sein.

Das Ziel ist es den Umweltverbund, bestehend aus dem Fußverkehr, dem Radverkehr und dem ÖPNV, zu stärken und eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs herbeizuführen. Hiermit soll nicht nur das Verkehrssystem entlastet, sondern auch die durch den Kfz-Verkehr emittierten Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert werden. Des Weiteren kann ein auf aktiver Mobilität basierendes Mobilitätssystem zu einer Förderung der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer/innen führen und zu einer Steigerung der Lebensqualität in Usingen beitragen.

Damit möglichst viele Menschen zukünftig nachhaltiger mobil sind, müssen die Empfehlungen des Handlungskonzeptes eine Signalwirkung für Politik und Bürgerschaft haben sowie praxisnah und umsetzbar sein. Es wurde daher ein zielgruppen- und ortsspezifisches Nahmobilitätskonzept erarbeitet, welches auf möglichst alle Zielgruppen in Usingen zugeschnitten ist.

Das Konzept ist umsetzungsorientiert, d. h. die Initiierung dauerhaft getragener Prozesse mit Beteiligung von lokalen Akteuren und zentralen Multiplikatoren so wie die Realisierung konkreter Einzelvorhaben mit Beispielcharakter stehen im Vordergrund. Dafür war ein intensiver Partizipationsprozess notwendig, dessen Erfolg in erster Linie in der Eruiierung und Berücksichtigung der vielfältigen Bedürfnisse der Akteure (u.a. Stadtgesellschaft) begründet ist.

Das Konzept dient als Handlungsrahmen für die Entwicklung der Nahmobilität in der Stadt Usingen für die kommenden Jahre und Jahrzehnte und beinhaltet praxisnahe Maßnahmenvorschläge für die verschiedenen Verkehrsarten sowie Querschnittsthemen.

Projektlauf

Das Nahmobilitätskonzept für die Stadt Usingen ist in fünf Abschnitte gegliedert.

In **Teil 1** erfolgte eine detaillierte Bestandsaufnahme und -analyse. Hierzu wurden vorliegende Unterlagen, wie zum Beispiel Konzepte, Verkehrsdaten und Unfallstatistiken ausgewertet. Anschließend wurde eine SWOT-Analyse im Hinblick auf die Mobilität und den Verkehr in der Stadt Usingen durchgeführt. Als Grundlage für die Erhebung sowie die Analyse des Verkehrsnetzes wurden Qualitätsstandards und Ausbauziele für die einzelnen Verkehrsarten sowie die Verknüpfung dieser definiert. Diese stellen den Bewertungsmaßstab für die anschließende Entwicklung von Maßnahmen dar. Die Bestandsaufnahme und -analyse wurde mit einer Analyse des Verkehrsnetzes abgeschlossen.

Im **2. Teil** des Projektes wurde zunächst eine Organisations- und Beteiligungsstruktur entwickelt. Die Organisationsstruktur stellt die einzelnen Beteiligungs-, Steuerungs- und Kommunikationswege dar. Darüber hinaus zeigt die Kommunikationsstrategie auf, auf welchem Wege und zu welchem Zeitpunkt die jeweiligen Inhalte des Konzeptes vermittelt werden. Des Weiteren umfasst der 2. Projektteil die vielfältigen Formate und Veranstaltungen zur Einbindung der Stadtgesellschaft in die Entwicklung des Nahmobilitätskonzeptes sowie eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit. Startpunkt hierzu war die Auftaktveranstaltung, die Ende April 2022 in der Christian-Wirth-Schule in Usingen stattfand. Im weiteren Projektverlauf wurden mit Hilfe einer interaktiven Online-Karte verkehrsbezogene Hinweise, Ideen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger aus Usingen gesammelt. Im Juli 2022 wurde zudem ein Bürgerworkshop zur Maßnahmenentwicklung durchgeführt. Weiterhin wurde ein projektbegleitender Arbeitskreis ins Leben gerufen, der sich unter anderem aus Vertretern der Stadtverwaltung und des Hochtaunuskreises, der Politik, der Polizei sowie Interessensgemeinschaften zusammensetzte. Nach Fertigstellung des Nahmobilitätskonzeptes findet eine Abschlussveranstaltung statt, bei der die Projektergebnisse der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Teil 3 umfasst die Entwicklung eines Zielkonzeptes. Dieses stellt den Bewertungsmaßstab für die entwickelten Maßnahmen dar und beschreibt - ausgehend von den lokalen verkehrlichen Herausforderungen und im Einklang mit übergeordneten Zielen und Bindungen - die Basis des städtischen Handelns im Verkehrsbereich in den nächsten zehn Jahren.

Im **4. Projektteil** steht die Entwicklung von Einzelmaßnahmen zur Förderung der Nahmobilität in Usingen im Mittelpunkt. Mittels eines Abgleiches der Bestandsdaten mit den Zielen der Stadt Usingen werden Maßnahmen entwickelt. Die Öffentlichkeit wurde mit Hilfe eines Bürgerworkshops in die Maßnahmenentwicklung einbezogen. Die Förderung der Aufenthaltsqualität, des Fuß- und Radverkehrs sowie der Elektromobilität stellen zentrale Bausteine des Maßnahmenkonzeptes dar.

Teil 5 umfasst die Definition von Planungsprioritäten sowie die Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie. Auf Grundlage der Umsetzungsstrategie sollen die gesetzten Ziele schnellstmöglich erreicht werden.

TEIL 1	SICHTUNG VON UNTERLAGEN	GRUNDLAGEN-ERMITTLUNG UND BESTANDSANALYSE	RÄUMLICHE DEFIZITANALYSE VOR ORT	SWOT-ANALYSE		
TEIL 2.1 -2.3	ENTWICKLUNG EINER ORGANISATIONS-STRUKTUR	KOMMUNIKATIONS-STRUKTUR/ ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	QUALITÄTS-STANDARDS UND AUSBAUZIELE	ABSTIMMUNGEN MIT DEM AG	PROJEKTBE-GLEITENDER ARBEITSKREIS	BERICHT
TEIL 2.4	AUFTAKT-VERANSTALTUNG	BÜRGERBETEILIGUNG MIT ONLINE-KARTE	BÜRGERWORKSHOPS	ABSCHLUSS-VERANSTALTUNG		
TEIL 3	UMSETZUNGS-STRATEGIE					
TEIL 4	EINZELMAßNAHMEN (PROJEKTE)	RÄUMLICHE VERORTUNG DER EINZELMAßNAHMEN	FÖRDER-MÖGLICHKEITEN			
TEIL 5	ZEIT- UND MAßNAHMENPLAN					

Abbildung 2: Projektablauf

TEIL 1: ANALYSE

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

Analyse der Grundlagendaten

Im ersten Arbeitsschritt wurden alle relevanten und vorliegenden Grundlagendaten gesichtet, sortiert und bewertet. Hierzu zählen sämtliche Rahmenbedingungen, die in einem Bezug zur Mobilität, zum Mobilitätsverhalten oder zur Mobilitätsinfrastruktur in Usingen und der Region stehen.

Dokument/ Konzept	Jahr
Regionaler Flächennutzungsplan 2010	2020
Neubaugebiete in Usingen (Stadt Usingen)	2022
Landesentwicklungsplan Hessen 2020	2019
Kreisentwicklungskonzept Hochtaunuskreis 2030+	2019
Pendler im IHK-Bezirk Frankfurt am Main	2018
FrankfurtRheinMain in Bewegung - Die Mobilitätsstrategie für die Region	2020
Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept „Kernstadt Usingen“	2019
Schulentwicklungsplan 2019 des Hochtaunuskreises	2019
Schulwegepläne (Programm: Besser zur Schule)	2020
IMB-Plan Verkehrskonzept „Südliche Kernstadt“ April 2017	2017
Machbarkeitsstudie PPR-Kreuzung (B 456)	2019
Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis	2021
Elektromobilität: Ladeinfrastruktur in Usingen (Stadt Usingen)	2022
ADFC-Fahrradklima-Test	2020
Daten vom StadtRadeln 2020	2020
Unfalldaten Stadt Usingen	2018 - 2020

Tabelle 1: Datengrundlagen für die Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes

Landesentwicklungsplan Hessen 2020

Wie eingangs beschrieben, wird die Stadt Usingen im Landesentwicklungsplan Hessen 2020 als Mittelzentrum PLUS im Verdichtungsraum geführt. Die Stadt übernimmt insbesondere im Bildungswesen eine herausragende Funktion für die ländlich geprägte Region. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Wetzlar und Gießen im Norden sowie Frankfurt im Süden.

Kreisentwicklungskonzept für den Hochtaunuskreis 2030+

Das Kreisentwicklungskonzept wurde auf Grundlage eines sehr breit angelegten Beteiligungsprozesses entwickelt. Hierzu zählen die Durchführung mehrerer Kreisforen, Gemeindeggespräche, Kreisworkshops, Zukunftswerkstätten sowie Expertengespräche.

Das Themenfeld „Mobilität“ wurde als ein Handlungsfeld im Rahmen der Siedlungsentwicklung definiert, welches insbesondere im Zusammenhang mit dem Wohnen, der Umwelt, der Wirtschaft und der Digitalisierung zu betrachten ist. Dem Hochtaunuskreis kommt dabei die Rolle des Vermittlers und Initiators zu.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde die Mobilität als eines der Top-Themen für die Zukunft genannt. Die Expertengespräche zeigten zudem, dass der Radverkehr auf Kreisebene zukünftig eine wichtige Rolle innerhalb des Verkehrssektors einnehmen wird. Das kreisweite Radverkehrskonzept stellt die Basis für die Weiterentwicklung dieses Verkehrsmittels dar.

Darüber hinaus wurde die Mobilität mit einem Leitsatz für eine zukunftsfähige Entwicklung des Hochtaunuskreises festgehalten.

- **Leitsatz 5: Eine zukunftsorientierte Mobilität und gute Erreichbarkeiten sind die Basis zur Teilhabe aller!**

Im Zielbild für die Siedlungsentwicklung innerhalb des Kreises wurde zudem festgehalten, dass der ÖPNV als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität und Siedlungsentwicklung dienen soll. Die zukünftige Siedlungsentwicklung sollte sich an den Verkehrsachsen des ÖPNV - und hier insbesondere des Schienenverkehrs - orientieren. Damit können wichtige Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität geschaffen werden. Auf die Weiterentwicklung des ÖPNV wird zu dem im Leitsatz 5 eingegangen. Hier werden die nachfolgenden Strategien zur Erreichung des Zielbildes aufgeführt.

- Schienengebundenen ÖPNV optimieren und Busangebot ausweiten
- Radverkehr fördern und sicher gestalten
- Verkehre sinnhaft lenken und verteilen
- Innovative, vernetzte und barrierefreie Mobilitätsangebote ausweiten

Das kreisweite Radverkehrskonzept stellt ein Impulsprojekt für die Region dar. Zu den wichtigsten Maßnahmen zählen hierbei die Verlängerung des Radschnellwegs ins Usinger Land, der Ausbau und die Vernetzung der überörtlichen Radwege sowie die Koordination dieser Aufgaben durch einen kreisweiten Radverkehrsbeauftragten. Ein weiteres Impulsprojekt stellt der Ausbau des Schienenverkehrs Richtung Frankfurt und Weilburg dar.

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept „Kernstadt Usingen“

Trotz einer Vielzahl realisierter Maßnahmen aus der Sanierungsmaßnahme „Stadtkernsanierung Usingen“ besteht nach wie vor ein hoher Handlungsbedarf für den weiteren Stadtentwicklungsprozess in der Kernstadt Usingen. Dieser resultiert insbesondere aus der fehlenden Umgehungsstraße und der daraus resultierenden verkehrlichen Belastung der Innenstadt. Aufgrund dessen konnte eine Vielzahl

städtebaulicher Mängel und Missstände sowie umfangreiche Funktionsverluste bisher nicht beseitigt werden.¹ Die Stadt Usingen verfolgte mit der Erarbeitung des ISEKs als Fördergrundlage für das Städtebauförderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ die Aufgabe anzugehen, die Stadt zukunftsfähig zu machen. Das Fördergebiet, welches im Rahmen des Projektes festgelegt wurde, umfasst das räumliche und funktionale Zentrum der Kernstadt Usingen. Die Abgrenzung orientiert sich an dem im Laufe der Stadtgeschichte gewachsenen Siedlungs-, Nutzungs- und Freiraumstrukturen. In dem Konzept wird unter anderem auch das Themenfeld „Mobilität“ behandelt, auf das im Folgenden näher eingegangen wird.

Zunächst einmal werden das Verkehrsnetz sowie die Verkehrsbelastungen in der Usinger Innenstadt beschrieben. Die besondere Situation hinsichtlich der beiden Bundesstraßen, die sich im Stadtzentrum von Usingen kreuzen, wird beschrieben. Darüber hinaus wird erwähnt, dass die geplante Ortsumfahrung nach „derzeitigen Prognosen die Belastung des Bundesstraßennetzes etwa halbieren“ wird.² Weiterhin wird beschrieben, dass zahlreiche Straßenräume im Fördergebiet in der Vergangenheit in ihrer Gestaltung primär auf die Erfordernisse des fahrenden sowie ruhenden Kfz-Verkehrs ausgerichtet waren. Das umfangreiche Angebot an Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr wird ebenso beschrieben. Im Hinblick auf das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Bus & Bahn) wird insbesondere auf die starke Fokussierung des Busverkehrs auf das klassifizierte Straßennetz eingegangen. Die Erschließungsqualität in der Innenstadt (Fördergebiet) wird hingegen mit „gut“ bewertet. Defizite liegen vor allem in der Barrierefreiheit der Haltestellen sowie in deren Zuwegung vor.

Hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs wird vor allem bemängelt, dass die Verkehrssicherheit dieser Personengruppen im gesamten Fördergebiet durch verschiedene Faktoren beeinträchtigt sei. Des Weiteren wird eine Vielzahl von Mängeln in der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur genannt. Im Hinblick auf den Radverkehr wird zudem bemängelt, dass kein innerstädtisches Radwegenetz vorhanden und mehrere Einbahnstraßen in Gegenrichtung nicht für den Radverkehr freigegeben sind. Des Weiteren wird ein Nachholbedarf im Bereich der Radabstellanlagen gesehen.

Die Bundesstraßen beeinträchtigen aufgrund der hohen Verkehrsmengen und der daraus resultierenden Trennwirkung sowohl den Aufenthalt von Menschen im Straßenraum als auch die Querung von Straßen. Darüber hinaus wird das Parken von Kfz auf Gehwegen als Mangel aufgeführt. Weiterhin wurden Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen erkannt und beschrieben.

Nachfolgend werden die Bürgermeinungen zum Thema „Verkehr und Mobilität“ aufgelistet, die im Rahmen der Konzepterstellung gesammelt wurden.

- LKW-Verkehr reduzieren (vor Umgehung)
- Parken auf den Gehwegen großes Problem
- Schulwege sind nicht sicher

¹ (werk-plan und KOBRA-Beratungszentrum, 2019)

² (werk-plan und KOBRA-Beratungszentrum, 2019, S. 52)

- Kopfsteinpflaster des Schlossplatzes ist schlecht begehbar; für Radfahrer [und mobilitätseingeschränkte Menschen] „die Hölle“
- Übersichtliches Konzept für ÖPNV fehlt
- Generell fehlt es an barrierefreien Wegen, Bushaltestellen und Infrastruktur
- Eine Stunde Parken mit Parkscheibe oft nicht ausreichend bei Einkauf in der Innenstadt
- Wunsch nach Mitfahrerbanken / Mitfahrer-App und Minibussen

Abschließend wurden die Stärken, Schwächen, Chancen und Mängel in Form einer SWOT-Analyse geclustert dargestellt.³

Im Weiteren wurden Sanierungszielsetzungen für die vier Handlungsschwerpunkte des ISEKs definiert. Für das Handlungsfeld B „Stadtverträgliche Mobilität“⁴ sind dies:

- Stärkung der räumlichen und funktionalen Quartiersverbindungen
- Förderung und Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung der Angebote für örtlichen und überörtlichen Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Umgestaltung von problematischen Kreuzungsbereichen
- Ergänzung des Straßennetzes zur Entlastung der Innenstadtquartiere
- Verbesserung der Verkehrssituation an neuralgischen Verkehrspunkten

Für das Handlungsfeld 5.3 „Stadtverträgliche Mobilität“ wurden im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes die folgenden Projekte und Maßnahmen festgehalten⁵:

- B.1 | Bestandspflege und Neubau von Fußwegeverbindungen
- B.2 | Ausbau des Radwegenetzes und der Fahrradinfrastruktur
- B.3 | Optimierung des Parkraumangebots
- B.4 | Neubau von Erschließungsstraßen zur Entlastung der historischen Altstadt

Darüber hinaus beinhalten die weiteren Handlungsfelder ebenfalls verkehrsrelevante Fragestellungen und Handlungsansätze, auf die an dieser Stelle nicht näher eingegangen wird.

Schulentwicklungsplan 2019

Der Schulentwicklungsplan ist nach den Anforderungen des Hessischen Schulgesetzes vorrangig ein Schul-Infrastruktur-Plan, der analysiert, welche Schulformen, für welche Schülergruppen, an welchem Schulort eingerichtet werden müssen und entwickelt für die nächsten fünf Jahre die hierfür nötigen Maßnahmen.

Nachfolgende Tabelle dient als Übersicht über die Schulen in der Stadt Usingen.

³ (werk-plan und KOBRA-Beratungszentrum, 2019, S. 66)

⁴ (werk-plan und KOBRA-Beratungszentrum, 2019, S. 74)

⁵ (werk-plan und KOBRA-Beratungszentrum, 2019, S. 80 f.)

Schule	Schulform	Anzahl Schüler
Buchfinkenschule	Grundschule	~ 150
Astrid-Lindgren-Schule	Grundschule	~ 430
Saalburgschule	Berufsschule	1.300
Christian-Wirth-Schule	Gymnasium	1.135
Helmut-Schmidt-Schule	KGS	676

Tabelle 2: Schulen in der Stadt Usingen

Als Maßnahme für die Entwicklung des Schulstandortes Usingen hinsichtlich der Kapazitäten wird die Erweiterung an der Astrid-Lindgren-Schule von vier auf fünf Züge aufgeführt.

Im nachfolgenden Übersichtsplan sind die Usinger Schulen sowie die Schülerzahlen abgebildet.



Abbildung 3: Usinger Schulen und Anzahl der Schüler/innen (Stand: März 2022)

Konzept für zentrale Nahmobilitätsachsen in der Stadt Usingen

Im Jahr 2010 wurde vom Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main, der Stadt Usingen sowie einem Planungsbüro ein Nahmobilitätskonzept erarbeitet. Das Ziel war die Aufwertung von zentralen Fuß- und Radwegeachsen zum Bahnhof Usingen mit besonderem Fokus auf das unmittelbare Bahnhofsumfeld. Durch eine konsequente Verknüpfung verkehrsplanerischer und stadtgestalterischer Maßnahmen sollte die Wegequalität erhöht und die Erreichbarkeit des Bahnhofes für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Darüber hinaus ging es darum die Nutzungen im Bahnhof an das städtebauliche Umfeld, die Zielgruppen sowie an vorhandene Nahversorgungsstrukturen anzupassen.

Im Projektablauf wurde besonderer Wert auf eine frühzeitige Beteiligung der Nutzer/innen gelegt. Aus diesem Grund wurden verschiedene Zielgruppen (v.a. Schüler/innen) in den Prozess einbezogen und die Bedürfnisse und Anregungen dieser anschließend in die Planungen einbezogen.

Nach einer umfangreichen Bestandsaufnahme und -analyse wurden für die definierten zentralen Wegeachsen zum Usinger Bahnhof Handlungsfelder zur Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs erarbeitet und konkrete Maßnahmen zur Nutzung und Umgestaltung des Bahnhofs(-umfeldes) benannt.

Eine besonders hohe Bedeutung hinsichtlich der Erreichbarkeit des Bahnhofs - sowohl im Fuß- und Radverkehr als auch im ÖPNV - kommt der Bahnhofstraße (Achse 1) zu. Es wurde eine Vielzahl an Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ausgearbeitet. Darauf aufbauend wurde eine Umgestaltung des Straßenraumes initiiert und erste Planungen hierzu liegen inzwischen vor.

Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2021

Das Radverkehrskonzept für den Hochtaunuskreis aus dem Jahr 2021 beinhaltet ein Zielnetz inklusive Netzhierarchie für das Jahr 2035. Dieses umfasst für die Stadt Usingen in erster Linie das klassifizierte Straßennetz, die Routen des landesweiten Radverkehrsnetzes sowie ergänzende nähräumliche Verbindungen. Weiterhin berücksichtigt die Zielnetzplanung eine Neubaustrecke (Ortsumfahrung), die vom Westen kommend (B275) ab dem Ortseingang (Einmündung Südumgehung) nördlich der Usinger Innenstadt geführt und im Osten an die B275 sowie im weiteren Verlauf an die B456 angebunden wird (siehe Abbildung 4).

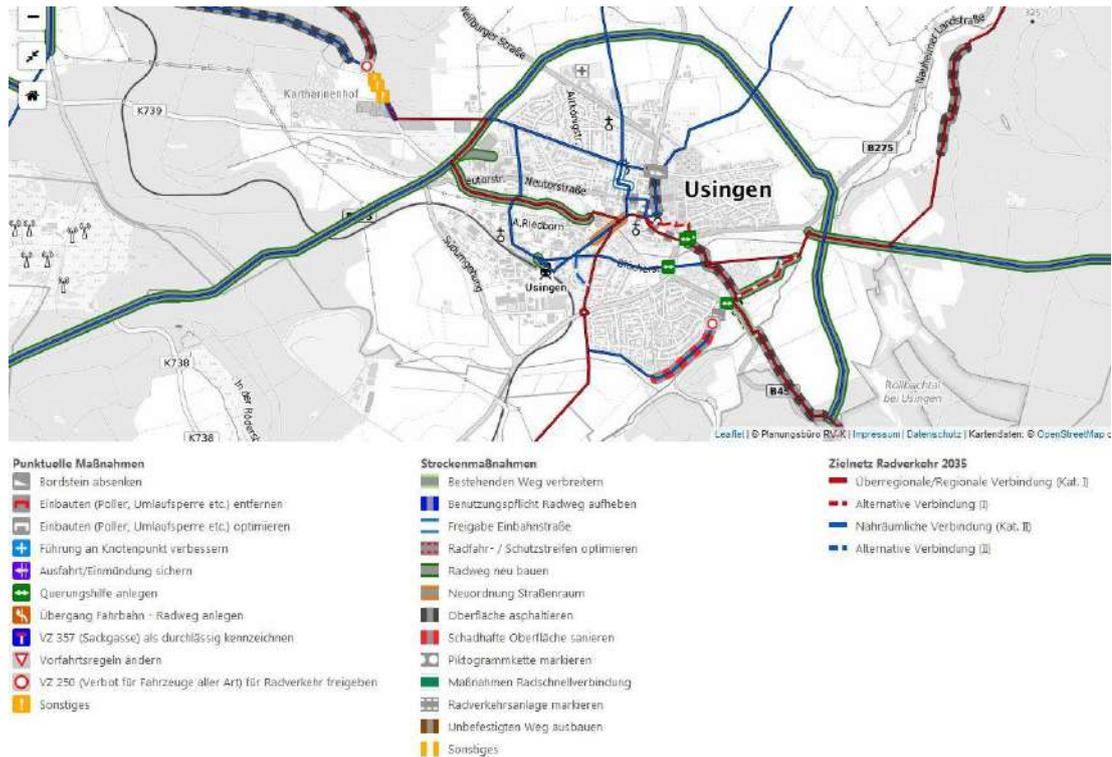


Abbildung 4: Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2020 (Auszug Maßnahmenplan Usinger Innenstadt)⁶

Das Konzept enthält zudem Aussagen zu den Ausbaustandards, Maßnahmenblättern inklusive Kostenschätzungen sowie Musterlösungen.

Wettbewerb STADTRADELN 2020

Im Zuge der Kampagne „STADTRADELN“, an der alle Kommunen des Hochtaunuskreises teilgenommen haben, haben die teilnehmenden Radfahrenden ihre gefahrenen Kilometer mittels GPS aufgezeichnet (Tracking). Die gefahrenen Strecken wurden in der Folge anonymisiert aufbereitet und den Kommunen zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse geben Aufschluss darüber, auf welchen Straßen und Wegen die meisten Radfahrenden im Rahmen des Auszeichnungszeitraums unterwegs waren. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Stichprobe können damit Aussagen zur Frequentierung/ Bündelung einzelner Radverkehrsverbindungen getroffen werden. Diese können als Grundlage für die Netz- und Maßnahmenplanung sowie Priorisierung herangezogen werden. Zu berücksichtigen ist, dass es sich um keine repräsentative Erhebung handelt. Des Weiteren sollte im Zuge der Radverkehrsplanung grundsätzlich eine Angebotsplanung vorgenommen werden, die auf der Zielnetzplanung basiert.

⁶ (Planungsbüro RV-K, 2021)

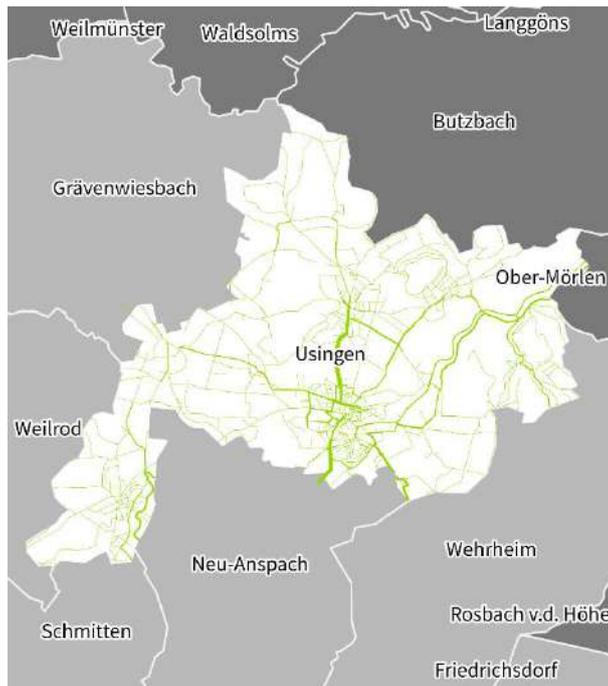


Abbildung 5: Darstellung der Radverkehrsmengen aus dem Wettbewerb "STADTRADELN 2020" (Quelle: Eigene Darstellung)

In der nebenstehenden Abbildung 5 sind die Radverkehrsmengen aus dem Wettbewerb des Jahres 2020 für die Stadt Usingen dargestellt.

Es ist eine Konzentration des Radverkehrsaufkommens zwischen der Innenstadt und Eschbach sowie entlang des Westfelder Weges und die Friedrich-August-Straße Richtung Neu-Anspach zu erkennen. Des Weiteren sticht die Verbindung Richtung Kransberg zu heraus. Auf der Verbindung Richtung Osten ist zudem zu erkennen, dass gegenwärtig sowohl die Nauheimer Straße (B275 | ohne Radverkehrsanlage) als auch der Usatalradweg (R6) von den Radfahrenden genutzt werden.

Bei diesen Interpretationen ist zu berücksichtigen, dass es sich um eine Teilmenge des Radverkehrs in Usingen handelt. Es werden nur die Fahrten dargestellt, die von den Teilnehmenden aufgezeichnet wurden.

ADFC-Fahrradklima-Test 2020

Im Fahrradklimatest des ADFC wurde der Radverkehr in Usingen im Jahr 2020 von den Verkehrsteilnehmer/innen mit einer Schulnote von 4,3 bewertet. Hiermit belegte man den 388. Rang (von 418) in der entsprechenden Ortsgrößenklasse. Die nachfolgenden Aspekte wurden von den Befragten als besonders positiv und negativ empfunden.

Positiv	Negativ
Fahrradmitnahme im ÖV	Erreichbarkeit Stadtzentrum
[wenige] Konflikte mit Fußgängern	Abstellanlagen
Fahrraddiebstahl	Winterdienst auf Radwegen

Tabelle 3: Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2020 für Usingen

Das Radverkehrsklima wird in der Stadt Usingen von den Befragten mit einer Schulnote von 3,7 und somit deutlich besser als viele weitere Aspekte benotet. Kritisiert werden vor allem der mangelhafte/ fehlende Winterdienst auf Radwegen sowie die fehlende Abstimmung der Ampelschaltungen auf den Radverkehr. Des Weiteren wird bemängelt, dass die Stadtverwaltung zu wenig gegen Falschparker auf Radwegen unternähme und grundsätzlich der Radverkehr in Usingen zu wenig gefördert würde. Die detaillierten Ergebnisse des Fahrradklima-Tests aus dem Jahr 2020 sind unter „www.fahrradklimatest.adfc.de“ einsehbar.

Bestandsaufnahme und -analyse

Der Schwerpunkt der Bestandsaufnahme und -analyse liegt auf der Erfassung des Bestandes, sowohl im Hinblick auf Raumstrukturen als auch bezüglich vorhandener Mobilitätsangebote und Verkehrsnetze.

Raumordnung und Siedlungsstruktur

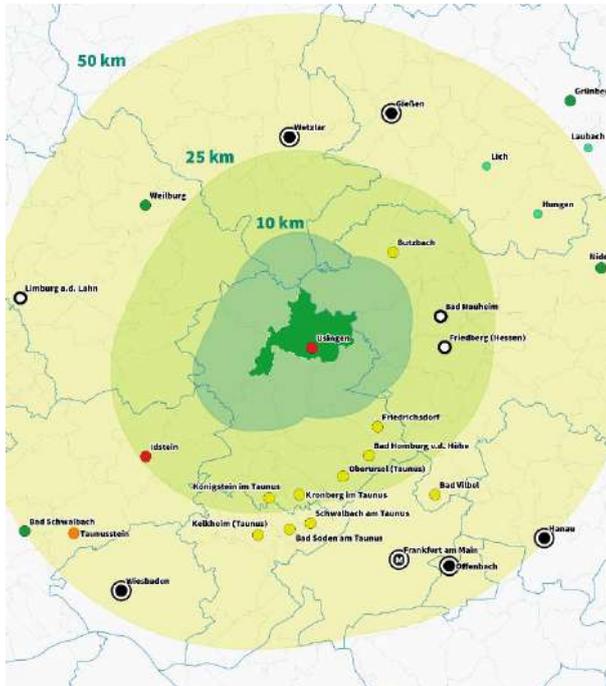


Abbildung 6: Zentrale Orte im Umkreis von Usingen

Die Stadt Usingen wird im Landesentwicklungsplan Hessen 2020 als Mittelzentrum PLUS im Verdichtungsraum (V I) geführt. Sie übernimmt insbesondere im Bildungswesen eine herausragende Funktion in der Region. Darüber hinaus verfügt die Stadt über ein Krankenhaus und übernimmt somit auch im Gesundheitswesen eine wichtige Versorgungsfunktion für die ländlich geprägte Region.

Die nächstgelegenen Oberzentren sind Wetzlar und Gießen im Norden sowie Frankfurt und Offenbach im Süden. Weitere Mittelzentren im Umfeld der Stadt Usingen sind Bad Nauheim und Friedberg. Beide Städte liegen im benachbarten Wetterauskreis.

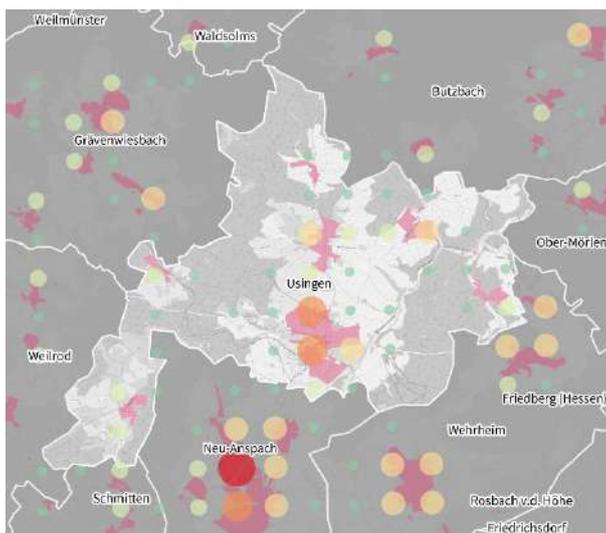


Abbildung 7: Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur in Usingen

Die höchsten Einwohnerdichten innerhalb der Stadt Usingen liegen im Stadtzentrum sowie im Stadtteil Eschbach vor (2.000 - 4.000 Einwohner/ km²) vor. Im Stadtteil Eschbach liegt die Einwohnerdichte bei 500 - 2.000 Einwohner/ km². Das übrige Stadtgebiet weist eine geringe Bebauungs- und Bevölkerungsdichte (< 500 EW/km²) auf und ist überwiegend sehr ländlich geprägt.

Für die Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes ist es notwendig über Informationen zu

Quell- und Zielpunkte im Stadtgebiet zu verfügen, um Rückschlüsse auf das Verkehrsverhalten schließen und das Verkehrssystem optimal gestalten zu können.

In Abbildung 8 sind Quell- und Zielpunkte für den Alltagsverkehr in der Stadt Usingen in Form einer Heatmap dargestellt. Zu potentiellen Quell- und Zielpunkten der Einwohner/innen Usingens gehören unter anderem Versorgungseinrichtungen (z.B. Supermärkte), öffentliche Einrichtungen (z.B. Rathaus), Freizeiteinrichtungen oder Arbeitsplatzschwerpunkte.

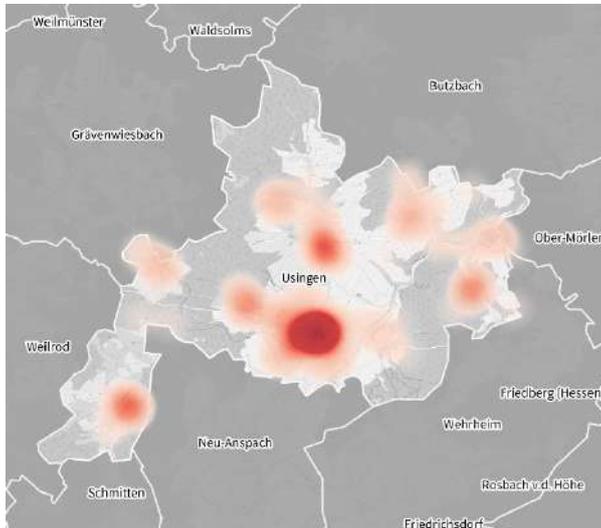


Abbildung 8: Quell- und Zielpunkte im Alltagsverkehr in der Stadt Usingen

Die Heatmap zeigt, dass die höchsten Konzentrationen an Quell- und Zielpunkten im Alltagsverkehr in der Usinger Innenstadt und dort insbesondere im Stadtzentrum (Kreuzgasse, Obergasse, Wilhelmstraße und Bahnhofstraße) vorzufinden sind. Darüber hinaus liegt im Stadtteil Eschbach eine höhere Konzentration (v.a. in der Schulstraße) vor. In den weiteren Stadtteilen befinden sich nur wenige Einrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs oder sonstige Einrichtungen.

Pendlerverflechtungen

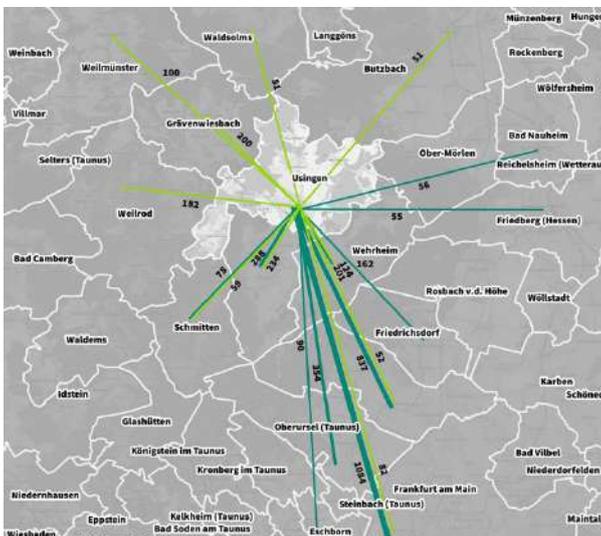


Abbildung 9: Pendlerverflechtungen der Stadt Usingen (Karte) (Datengrundlage: (Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, 2018)

In der nebenstehenden Abbildung 9 sowie der nachfolgenden Abbildung 10 sind die wesentlichen Pendlerverflechtungen der Stadt Usingen dargestellt. Die größten Einpendler-Ströme liegen aus Neu-Anspach (234 | 8,4 %), Grävenwiesbach (200 | 7,2 %) sowie aus Weilrod (182 | 6,5 %) vor. Insgesamt pendeln 1.918 Personen zum Arbeiten in die Stadt Usingen.

Der Großteil der insgesamt 4.387 Berufsauspendler verkehren nach Frankfurt am Main (1.084 | 20,6 %) und Bad Homburg (837 | 15,9 %).

USINGEN

EINPENDLER

AUS	ANZAHL	ANTEIL AN ALLEN SVB AM ARBEITSORT USINGEN
Neu-Anspach, Stadt	234	8,4 %
Grävenwiesbach	200	7,2 %
Weilrod	182	6,5 %
Wehrheim	124	4,4 %
Weilmünster, Marktflücken	100	3,6 %
Frankfurt am Main, Stadt	82	2,9 %
Schmitten	75	2,7 %
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	52	1,9 %
Butzbach, Fried.-L.-Weidig-St.	51	1,8 %
Waldsolms	51	1,8 %
Andere	767	27,5 %
Summe aller Einpendler	1.918	68,7 %
SVB am Arbeitsort	2.793	100,0 %

 BEVÖLKERUNG 14.229	 PENDLERSALDO - 2.469	 TAGESBEVÖLKERUNG 11.760
--	---	---

AUSPENDLER

NACH	ANZAHL	ANTEIL AN ALLEN SVB AM WOHNORT USINGEN
Frankfurt am Main, Stadt	1.084	20,6 %
Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	837	15,9 %
Oberursel (Taunus), Stadt	354	6,7 %
Neu-Anspach, Stadt	288	5,5 %
Wehrheim	201	3,8 %
Friedrichsdorf, Stadt	162	3,1 %
Eschborn, Stadt	90	1,7 %
Schmitten	59	1,1 %
Bad Nauheim, Stadt	56	1,1 %
Friedberg (Hessen), Kreisstadt	55	1,0 %
Andere	1.201	22,8 %
Summe aller Auspendler	4.387	83,4 %
SVB am Wohnort	5.259	100,0 %

Abbildung 10: Pendlerverflechtungen der Stadt Usingen⁷

Mobilitätskennziffern

Es liegen keine konkreten Mobilitätskennziffern für die Stadt Usingen vor. Daher wird auf die Ergebnisse der Mobilitätsstudie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017 zurückgegriffen, im Rahmen derer sich der Regionalverband Frankfurt mit einer erhöhten Stichprobe beteiligt hat. Mit Hilfe dieser Beteiligung können differenzierte Aussagen zur Region getroffen werden. Diese bilden zudem die Grundlage für die Mobilitätsstrategie für

⁷ (Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, 2018)

die Region Frankfurt.⁸ Den räumlichen Umfang der Mobilitätsstrategie bilden die nachfolgend aufgeführten Kreise:

- Wetteraukreis
- Main-Kinzig-Kreis
- Kreis Offenbach
- Kreis Groß-Gerau
- Hochtaunus-Kreis
- Kreisfreie Städte (Frankfurt am Main und Offenbach am Main)

In der nachfolgenden Abbildung 11 ist die Verkehrsmittelnutzung in der Region (alle Wege) dargestellt, die im Rahmen der MiD 2017 erhoben wurde. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass es sich um den Modal Split für die oben definierte Region inklusive der Großstädte und verstäderten Räume Frankfurt und Offenbach (am Main) handelt. Diese Verkehrsmittelaufteilung kann somit nicht auf den ländlichen Raum (wozu Usingen zuzuordnen ist) übertragen werden.

Daher wurde der Modal Split für eine Mittelstadt im städtischen Raum innerhalb einer ländlichen Region in Hessen ermittelt. Dieser gibt voraussichtlich den Modal Split in der Stadt Usingen besser wieder.

Regionalverband RheinMain

Auswertung: MiD 2017 (inkl. Wirtschaftsverkehr)

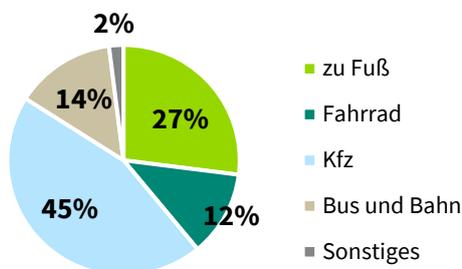


Abbildung 11: Modal Split Regionalverband RheinMain⁹

Mobilität in Deutschland

2017

Ländliche Region - Mittelstadt, städtischer Raum

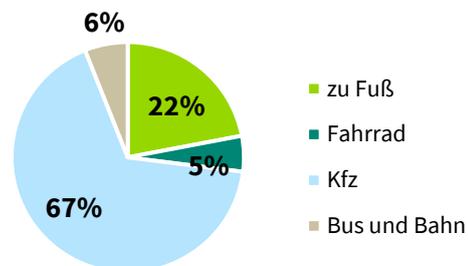


Abbildung 12: Modal Split für Ländliche Regionen - Mittelstadt, städtischer Raum¹⁰

Erreichbarkeiten/ Einzugsgebiete

Ein wichtiges Bewertungskriterium für die Qualität der Verkehrsinfrastruktur und die Raumstruktur stellt die Erreichbarkeit von Siedlungsbereichen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln dar. Hierzu wurden Erreichbarkeitsanalysen differenziert nach Verkehrsmittel und bezogen auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz (keine Luftlinien!)

⁸ (Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2020)

⁹ (Regionalverband FrankfurtRheinMain, 2020)

¹⁰ (infas, DLR, IVT und infas 360, 2019)

durchgeführt. Als Bewertungskriterium wurden im Fuß- und Radverkehr die Geh- bzw. Fahrzeiten und im ÖPNV die Wegentfernungen zu den Haltestellen des ÖPNV zugrunde gelegt.

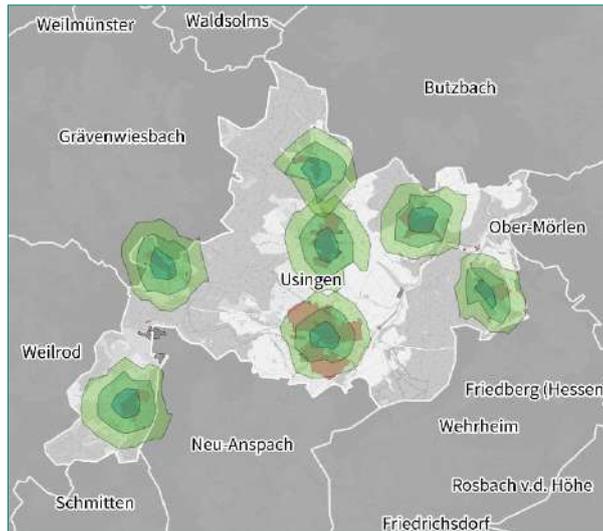


Abbildung 13: Erreichbarkeit der Stadtteilzentren im Fußverkehr in 5/10/15 Minuten

Für den Fußverkehr wurden die Erreichbarkeitsanalysen für die sieben Stadtteile durchgeführt, da Fußwege im Alltagsverkehr in der Regel nur über kurze Entfernungen zurückgelegt werden. Hier zeigt sich, dass alle Stadtteilzentren innerhalb von maximal 15 Minuten aus nahezu allen Siedlungsbereichen zu Fuß zu erreichen sind. In der Innenstadt ist allerdings zu erkennen, dass die Grenze hinsichtlich der Ausdehnung erreicht wurde. Diese bildet im Nordwesten die Straße „Am Hohen Berg“ und im Süden die „Friedrich-

Stengel-Straße“.

Darüber hinaus wurde untersucht, ob die Quell- und Zielpunkte im Alltagsverkehr innerhalb von 5/10/15 Minuten fußläufig aus den Stadtteilzentren zu erreichen sind (Abbildung 14). Die Analysen zeigen, dass bestimmte Quell- und Zielpunkte nicht innerhalb von 15 Minuten fußläufig aus dem nahegelegenen Stadtteilzentrum erreichbar sind. Hierzu zählen unter anderem die nachfolgenden Quell- und Zielpunkte:

- Hattsteinweiher und die angrenzende Kleingartenanlage
- Sportanlagen der UTSG im Nordwesten der Innenstadt
- Wohngebiet entlang der Straße „Waldbahn“ im Nordwesten von Eschbach

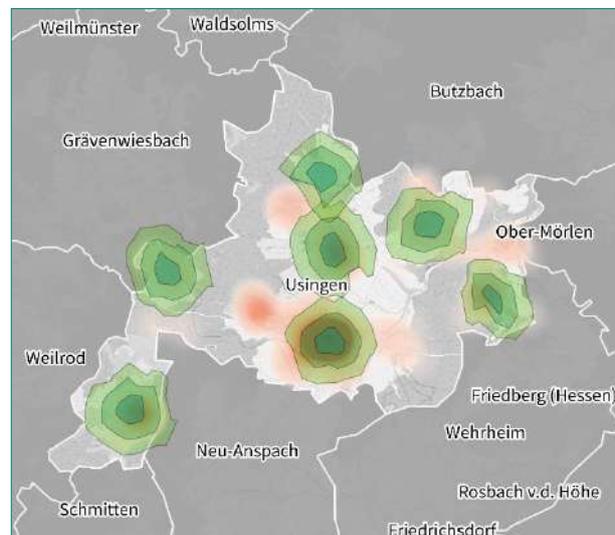


Abbildung 14: Erreichbarkeit der Stadtteilzentren im Fußverkehr in 5/10/15 Minuten (Quell- und Zielpunkte im Alltagsverkehr)

Die Erreichbarkeitsanalysen zeigen zudem, dass die geplanten Neubaugebiete in Eschbach und Merzhausen unter dem Aspekt der Innenentwicklung geplant wurden. Von beiden Gebieten aus kann man in rund 10 Minuten zu Fuß das jeweilige Stadtteilzentrum erreichen.

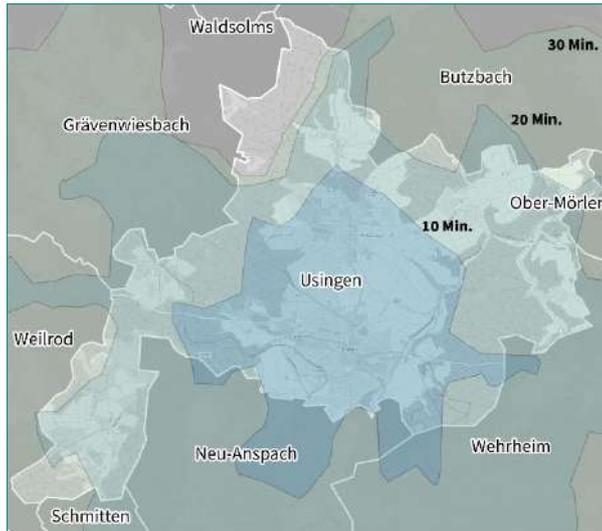


Abbildung 15: Erreichbarkeit der Usinger Innenstadt mit dem Fahrrad

Für den **Radverkehr** wurde die Erreichbarkeit des Stadtzentrums von Usingen analysiert. Innerhalb von 10 Minuten Fahrzeit können alle Ziele innerhalb des Stadtzentrums sowie der Stadtteil Eschbach mit einem herkömmlichen Fahrrad (kein Elektrofahrrad) erreicht werden. Innerhalb von 20 Minuten erreicht man die weiteren fünf Stadtteile. Innerhalb von 30 Minuten Fahrzeit kann man nahezu alle Bereiche des Stadtgebiets (außer Waldgebiete im Nordwesten und Südwesten) mit einem Fahrrad erreichen.

Analyse der Verkehrsnetze und Mobilitätsangebote

Kfz-Verkehr

Das Verkehrsnetz der Stadt Usingen setzt sich aus Straßen des überörtlichen und des örtlichen Verkehrs (Gemeindestraßen) zusammen. Die Straßen des klassifizierten Straßennetzes übernehmen überörtliche Verbindungsfunktionen. Dies bedeutet, dass auf diesen Straßen der überörtliche Verkehr (Durchgangsverkehr) gebündelt werden soll. Die höchsten Verbindungsfunktionen übernehmen die Bundes- und Landesstraßen, die den Verkehr auf überregionaler Ebene bündeln. Auf regionaler Ebene sind die Kreisstraßen als überörtliche Verkehrsstraße von größter Bedeutung. Die Gemeindestraßen übernehmen innerörtliche Verbindungsfunktionen sowie die Erschließung von z.B. Wohn- und Gewerbegebieten sowie einzelner Grundstücke. Nachfolgend wird das Straßennetz des überörtlichen Verkehrs beschrieben.

Die Stadt Usingen ist über die Bundesstraßen 275 und 456 an das Bundesfernstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland angebunden. Die nachfolgend aufgelisteten Landesstraßen stellen die zweithöchste Ebene im überörtlichen Verkehrsnetz dar.

- L3063 Wilhelm-Heinrich-Straße (Wilhelmsdorf - B275)
- L3270 Eschbacher Straße/ Michelbacher Straße/ Hubertusstraße (Michelbach - Eschbach - Usingen - Neu-Anspach)

Das Straßenverkehrsnetz wird auf regionaler Ebene durch die nachfolgenden Kreisstraßen verdichtet.

- K724 B275 - Butzbach
- K726 Usingen (B275) - Wehrheim
- K727 B456 - Eschbach - Wernborn
- K728 Kransberg (Hauptstraße) - Wehrheim
- K729 Kransberg (Friedrichsthalerstraße) - Wehrheim
- K739 Usingen (Innenstadt) - Weilrod

- K740 Merzhausen - Schmitten
- K741 Merzhausen - Weilrod

Mit dem vergleichsweise engmaschigen überörtlichen Straßennetz sind verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen verbunden. Je nach Straßenkategorie gelten bestimmte Standards und Normen, wie zum Beispiel die Straßenbreite, die Breite der Fahrstreifen und die Entwurfsgeschwindigkeit.

Eine Übersicht über das überörtliche Straßennetz ist in Abbildung 16 dargestellt.



Abbildung 16: Klassifiziertes Straßennetz in der Stadt Usingen (Datengrundlage: Hessen Mobil | Straßen- und Verkehrsmanagement¹¹)

Die höchsten Verkehrsmengen in der Stadt Usingen sind im klassifizierten Straßennetz zu verzeichnen. Auf der B 456 in der Usinger Innenstadt verkehren pro Tag bis zu 19.000 Kfz. Auf der Landesstraße 3270 sind es rund 8.000 Kfz pro Tag. Die Verkehrsbelastungen im klassifizierten Straßennetz der Stadt Usingen sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

Es besteht seit längerer Zeit die Absicht das Stadtzentrum von Usingen vom Verkehr zu entlasten. Diesbezüglich gibt es Überlegungen eine Ortsumfahrung für den überörtlichen Verkehr (Durchgangsverkehr) zu bauen. Anschließend könnten die gegenwärtig als

¹¹ (Hessen Mobil | Straßen- und Verkehrsmanagement, 2022)

Bundesstraßen klassifizierten Straßen zu Gemeindestraßen herabgestuft werden, um Möglichkeiten zur Neuordnung des Verkehrsnetzes und zur Umgestaltung von Straßenräumen zu schaffen.

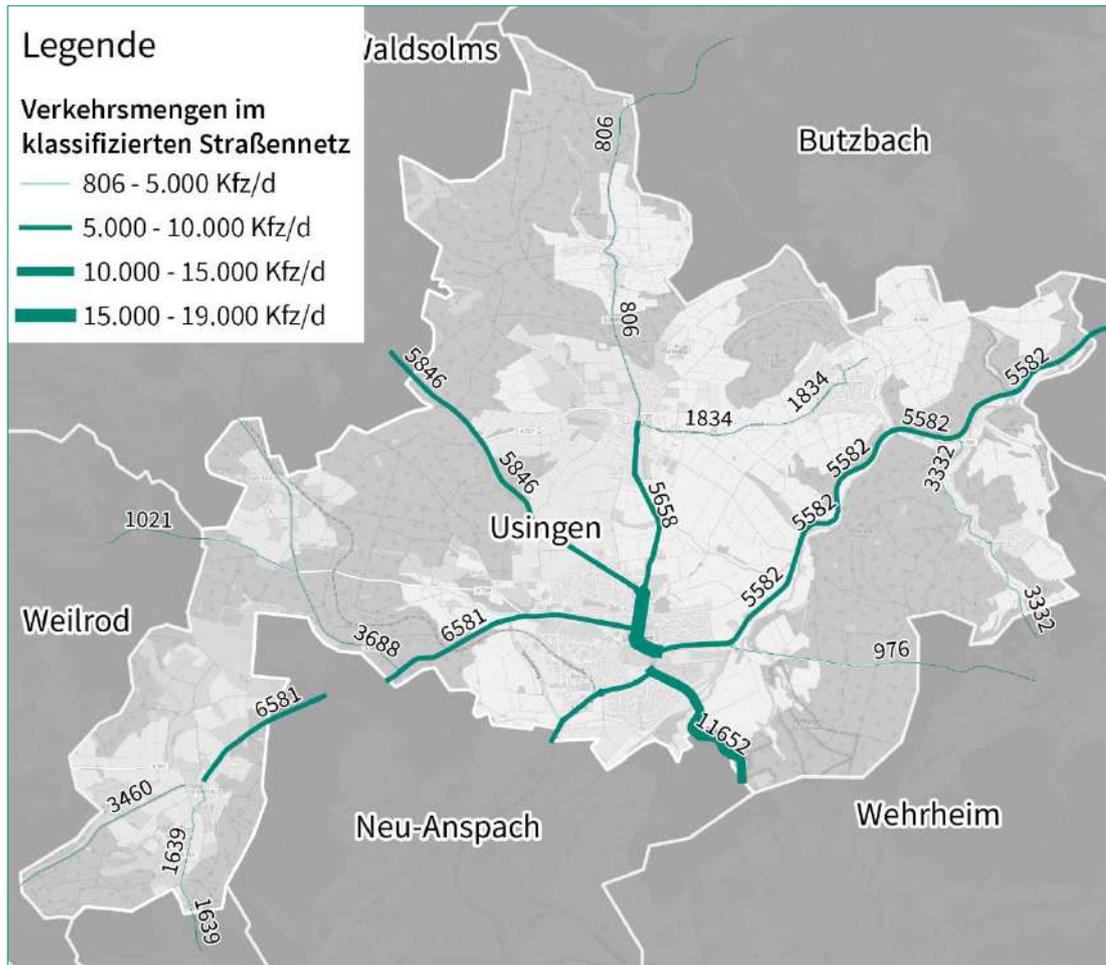


Abbildung 17: Verkehrsmengen im klassifizierten Straßennetz 2015¹²

In der Usinger Innenstadt stehen insgesamt rund 600 gebührenfreie städtische Parkstände auf Parkplätzen (ohne Straßenraum) zur Verfügung. Der größte Parkplatz befindet sich auf dem Festplatz am Ende der Straße „Neuer Markplatz“ angrenzend an das Einkaufszentrum. Er verfügt über rund 170 Parkstände und das Parken ist dort zeitlich nicht eingeschränkt. Der zweitgrößte Parkplatz befindet sich auf dem Schloßgarten-Campus. Dieser umfasst 74 Parkstände und verfügt über zwei Ladepunkte für Elektrofahrzeuge. Die Höchstparkdauer beträgt zwei Stunden (Parkscheibe). Der Park+Ride-Parkplatz am Bahnhof verfügt über lediglich 35 Parkstände (24 h). Neben dem öffentlichen Parkraumangebot stehen den Kraftfahrzeugfahrern Privat-gewerbliche Parkplätze (z.B. an Supermärkten) zur Verfügung.

Das gegenwärtige Parkraumangebot sowie deren Nutzungsbedingungen stellen im Hinblick auf die Förderung der Nahmobilität keine geeigneten Rahmenbedingungen dar. Dieses stellt große Anreize zur Nutzung des Pkw dar.

¹² (Hessen Mobil | Straßen- und Verkehrsmanagement, 2022)

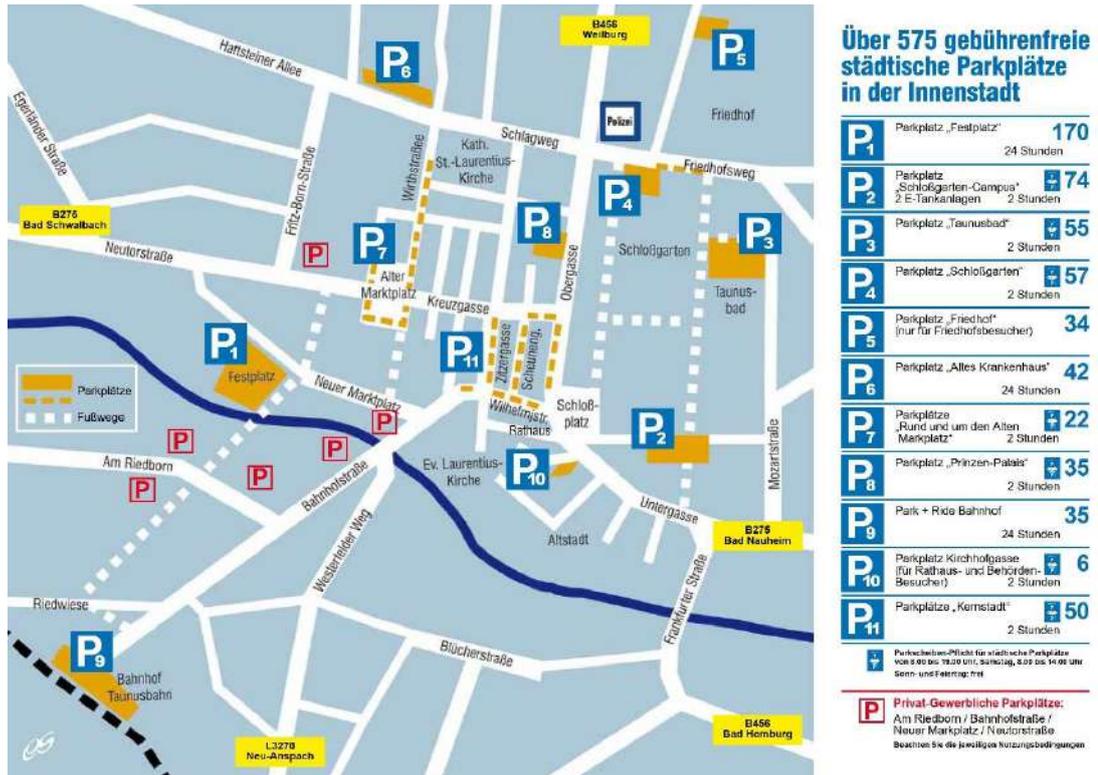


Abbildung 18: Parkraumangebot und Nutzungsbedingungen in der Usinger Innenstadt

Radverkehrsnetz

Die Stadt Usingen wird über zwei Radverkehrsverbindungen an das Landesnetz Hessen (Überregionale Verbindung | Kat. 1) angebunden. Auf der zweithöchsten Radverkehrsnetzebene erfolgt die regionale Anbindung Usingens über die nahräumlichen Verbindungen des Radverkehrsnetzes des Hochtaunuskreises (Kat. II). Die Stadt Usingen verfügt über kein kommunales Radverkehrsnetz. Die Anbindung der Stadt Usingen an das regionale bzw. landesweite Radverkehrsnetz ist in der nachfolgenden Abbildung 19 dargestellt.

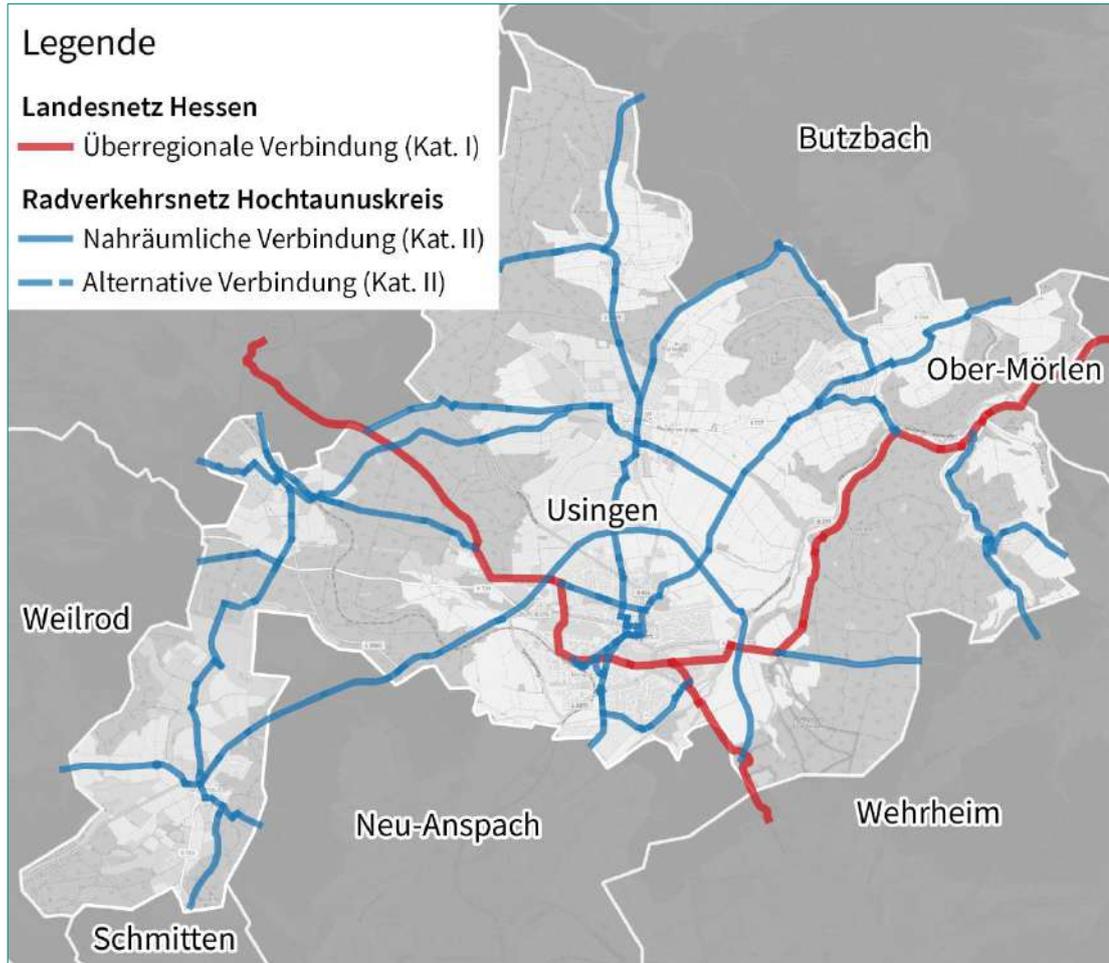


Abbildung 19: Einbindung der Stadt Usingen in das regionale und landesweite Radverkehrsnetz

Öffentlicher Personenverkehr

Die Stadt Usingen ist über die Bahnhöfe in der Innenstadt und in Wilhelmsdorf gut an das regionale Schienenverkehrsnetz angeschlossen. Die Taunusbahn verkehrt werktags halbstündlich und sonntags stündlich nach Bad Homburg bzw. Grävenwiesbach/ Brandoberndorf. Dazu kommen während der Hauptverkehrszeiten stündlich durchgehende Züge nach Frankfurt Hauptbahnhof. Die Fahrzeit mit dem durchgehenden Zug nach Frankfurt beträgt 52 Minuten.

Die Taunusbahn wird zwischen Friedrichsdorf und Usingen elektrifiziert. Mit der Elektrifizierung wird die S-Bahn-Linie S 5, die bisher zwischen Frankfurt Süd und Friedrichsdorf verkehrt, bis Usingen verlängert. Hierfür wurde bereits mit der Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik begonnen. Ziel ist eine bessere Anbindung des Usinger Landes.

Darüber hinaus wird der Usinger Bahnhof umgebaut. Es wird ein zweiter Bahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten entstehen, damit bis zu vier Züge gleichzeitig im Bahnhof halten können. Die Bahnsteige werden gleichzeitig eine neue, barrierefreie Zuwegung in Form eines Fußgängerstegs erhalten, durch den zudem eine Fuß- und Radwegeverbindung ins Usinger Gewerbegebiet geschaffen wird.

Für den Busverkehr wurde zunächst eine Analyse der fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen im Stadtgebiet vorgenommen. Hierbei wurden die Einzugsgebiete von 300 m und 500 m auf das Straßen- und Wegenetz bezogen (keine Luftlinien), dargestellt. Die Ergebnisse zeigen, dass von einem Großteil der Siedlungsbereiche auf Usinger Stadtgebiet innerhalb von 500 m eine Bushaltestelle zu Fuß erreicht werden kann. Im Innenstadtbereich wird auch mit einem Einzugsgebiet von 300 m Fußweg ein Großteil des Siedlungsgebietes abgedeckt. Defizite liegen insbesondere am östlichen Rand der Usinger Innenstadt (z.B. Anton-Bruckner-Straße) sowie im Norden von Wernborn (z.B. Am Sportplatz) vor.

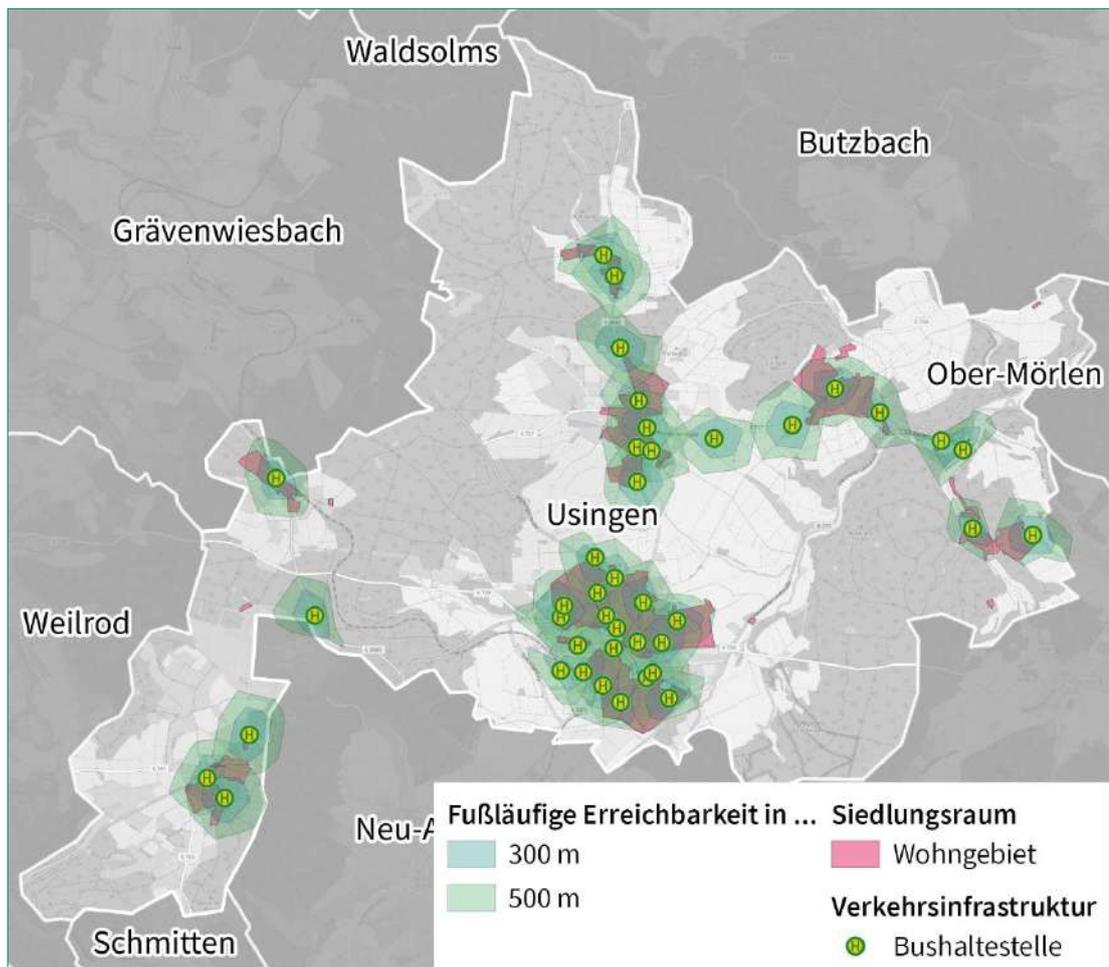


Abbildung 20: Einzugsgebiete der Bushaltestellen im Fußverkehr

Der Busverkehr ist sehr stark auf die Usinger Innenstadt und den Bahnhof sowie die radialen Verbindungen in die Usinger Stadtteile ausgerichtet. Es gibt keine Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen. In Abbildung 21 ist das ÖPNV-Fahrtenangebot für Usingen dargestellt. Über die Größe der Haltestellen-Symbole wird die Anzahl der täglichen Abfahrten wiedergegeben. Es ist eine starke Konzentration auf die Usinger Innenstadt sowie die Stadtteile Eschbach, Wernborn, Kransberg und Merzhausen zu erkennen. Wilhelmsdorf wird in erster Linie über die Taunusbahn an die Innenstadt angeschlossen.

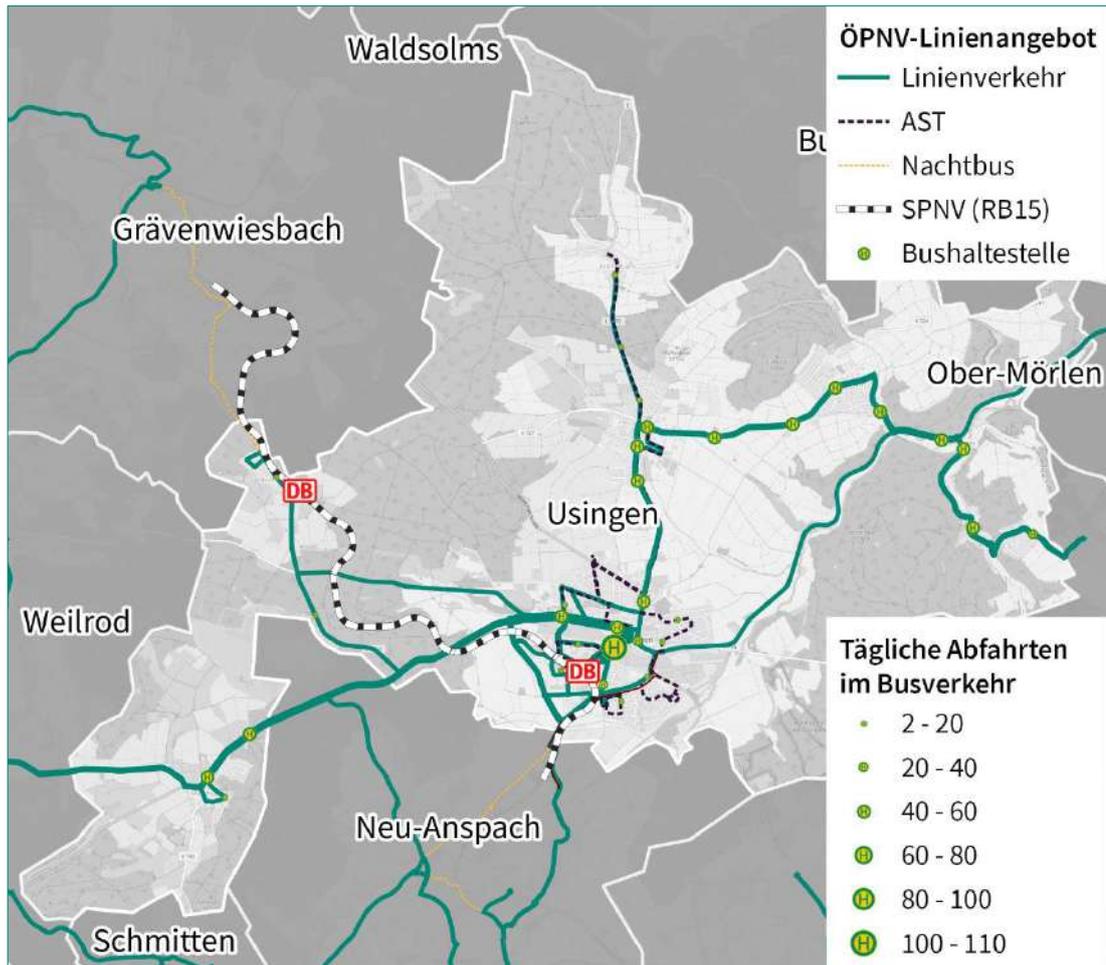


Abbildung 21: ÖPNV-Linien- und Fahrtenangebot in Usingen

Das Fahrtenangebot im lokalen Busverkehr ist sehr stark auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet. Mehrere Linien verkehren nur an Schultagen und nur zu den Schulanfangs und -endzeiten. Darüber hinaus weist das Fahrtenangebot im Busverkehr weitere Einschränkungen auf. Hierzu zählt u.a.:

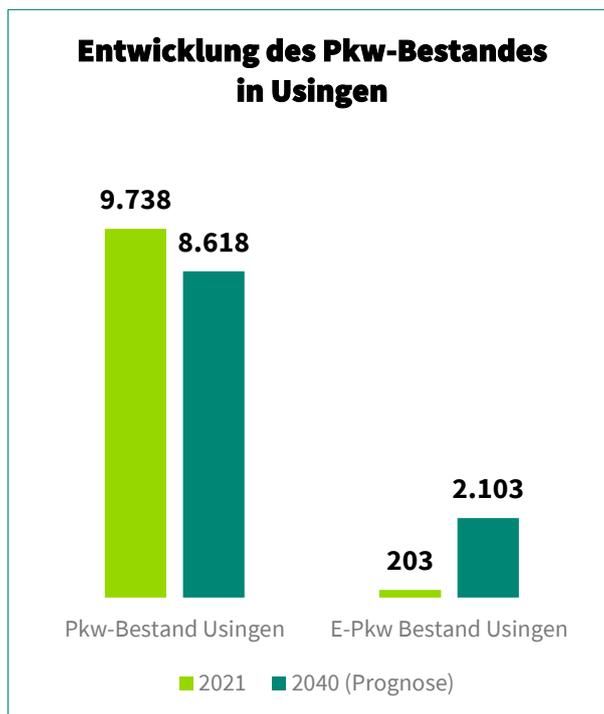
- Fahrt wird nur an Schultagen durchgeführt.
- Fahrt wird nur in den Ferien und an schulfreien Tagen durchgeführt.
- Fahrt wird nur montags bis mittwochs und freitags an Schultagen durchgeführt.
- Fahrt wird nur an Schultagen, nicht am letzten Schultag vor den Ferien und nicht am Tag der Zeugnisausgabe durchgeführt.
- Fahrt wird nur am letzten Schultag vor den Ferien und am Tag der Zeugnisausgabe durchgeführt.
- Fahrt bedient Haltestellen in veränderter Reihenfolge.

Darüber hinaus variiert bei mehreren Buslinien der Fahrtverlauf im Tagesverlauf. Bei diesen zahlreichen Einschränkungen kann nur bedingt von einem regulären öffentlichen Linienbetrieb gesprochen werden. Dieses Angebot ist keineswegs verständlich und somit nicht nutzerfreundlich. Aufgrund der Vielzahl an (notwendigen) Erläuterungen im Fahrplan wird dieser noch unverständlicher. Insbesondere für ältere Menschen, aber auch für Personen, die weniger vertraut mit dem ÖPNV und/oder ortsfremd sind, stellt dies eine große Hürde für den Umstieg auf Bus und Bahn dar.

Darüber hinaus sind im Internet unterschiedliche Informationen hinsichtlich der Linienbezeichnungen im Busverkehr zu finden. Dies betrifft die Linien 62 und 65, die mitunter als Anruf-Sammeltaxi (AST) gelistet werden. Des Weiteren sind beim RheinMain Verkehrsverbund und beim Verkehrsverband Hochtaunuskreis unterschiedliche Liniennetzpläne im Internet zu finden.

Der kommunale Zweckverband „Verkehrsverband Hochtaunuskreis“ besteht aus 13 Städten und Gemeinden und ist Aufgabenträger für Planung und Organisation des lokalen öffentlichen Personennahverkehrs.

Elektromobilität



Die Elektromobilität nimmt seit Jahren eine dynamische Entwicklung; sowohl im Radverkehr als auch im Kraftfahrzeugverkehr. Das Ziel der Stadt Usingen ist es die Elektromobilität durch einen koordinierten Aufbau einer Ladeinfrastruktur zu unterstützen. Fahrten, die nicht auf den Umweltverbund verlagert werden können, könnten somit (lokal betrachtet) emissionsfrei stattfinden.

Legt man den gegenwärtigen Anteil an Elektro-Pkw der Bundesrepublik Deutschland (2,08 % zum 01.01.2021) zugrunde, müssten zu diesem Zeitpunkt ca. 200 Elektro-Pkw in der

Stadt Usingen zugelassen gewesen sein. Unter Berücksichtigung einer Studie zur Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in Deutschland und Übertragung der Werte auf die Stadt Usingen kann man für das Jahr 2040 von einem Pkw-Bestand von rund 8.618 ausgehen.¹³ Bei einem prognostizierten E-Pkw-Anteil von 24,4 % würde dies bedeuten, dass 2040 rund 2.100 Elektro-Pkw in Usingen zugelassen wären.

Aufgrund der aktuell sehr dynamischen Entwicklung in diesem Segment, welche u.a. durch verschiedene Förderprogramme und Steuervergünstigungen beschleunigt wird, sollte die Stadt Usingen frühzeitig die Voraussetzungen für die Elektromobilität schaffen. Hierzu gehört der Aufbau einer Ladeinfrastruktur mit regenerativer Energie.

Die Stadt Usingen verfügt gegenwärtig über drei Standorte mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Insgesamt stehen acht öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung.

¹³ (Shell Deutschland Oil GmbH, 2014)

Standort	Anschluss	Leistung	Ladepunkte
Weilburger Str. 77a	CCS	150 kW	4
Parkplatz Innenstadt (Marstallweg)	Typ 2	22 kW	2
ALDI (Am Riedborn 43)	Typ 2	22 kW	2

Tabelle 4: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Usingen (Stand: Oktober 2022)

Derzeit liegen Planungen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (keine Fahrräder) in Usingen vor. Voraussichtlich im Jahr 2023 sollen insgesamt sieben neue Ladesäulen im Stadtgebiet errichtet werden.

Mobilitätsinformationen

Die Informationen zu den Themenfeldern Mobilität und Verkehr auf der Internetseite der Stadt Usingen beschränken sich auf Informationen zum Radfahren (v.a. Freizeitverkehr) und den ruhenden Kfz-Verkehr. Darüber hinaus findet man aktuelle Berichterstattungen unter der Rubrik „Aktuelles“. An dieser Stelle wird beispielsweise auch über aktuelle Baumaßnahmen berichtet.

Auf der Internetseite der Stadt Usingen findet man gegenwärtig keine Informationen zur Anreise mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Für den ruhenden Kfz-Verkehr liegt ein Übersichtsplan mit allen öffentlichen sowie ausgewählten privaten Parkplätzen sowie deren Nutzungsberechtigungen (z.B. zwei Stunden mit Parkscheibe) vor.

Darüber hinaus fehlt beispielsweise eine Verlinkung zu Informationen über den öffentlichen Personenverkehr in Usingen.

Analyse von Verkehrsunfällen

Ein wichtiger Bestandteil einer umfassenden Bestandsaufnahme und -analyse im Verkehrssektor ist die Untersuchung von Unfallhäufungsstellen. Im Rahmen der Erarbeitung eines Nahmobilitätskonzeptes dient sie der Definition von Handlungsfeldern bzw. Maßnahmen sowie der Setzung von Prioritäten.

Die Analyse der Verkehrsunfälle umfasst das gesamte Stadtgebiet von Usingen für den Zeitraum von 2018 bis 2020. Der Fokus liegt auf Unfällen mit Fuß- und/oder Radverkehrsbeteiligung, da diese Verkehrsteilnehmer besonders gefährdet sind und der Schwerpunkt des Konzeptes auf der Nahmobilität liegt. Die Analyse ermöglicht zudem die Darstellung der Entwicklung der Verkehrsunfälle und stellt damit einen wichtigen Bestandteil des Monitorings dar.

Die Ergebnisse zeigen, dass in Usingen pro Jahr rund 460 Verkehrsunfälle passieren. Aufgrund der kurzen Zeitspanne können keine belastbaren Aussagen hinsichtlich der Entwicklung in den letzten Jahren getätigt werden.

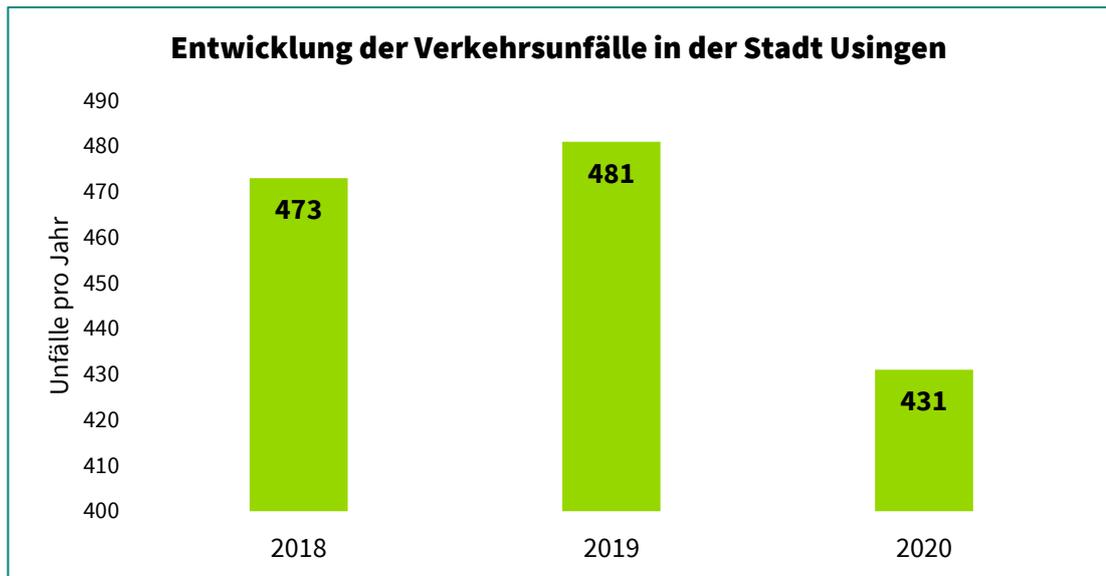


Abbildung 22: Anzahl der Verkehrsunfälle in Usingen (2018 bis 2020)

Eine Analyse der Ursachen für die in dem Zeitraum passierten Verkehrsunfälle ist nur bedingt möglich, da für den Großteil der Verkehrsunfälle keine Ursachen angegeben wurden bzw. diese der Rubrik „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ zugeordnet wurden. Die meisten Unfälle, deren Ursache klassifiziert wurde, sind auf Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren zurückzuführen. Hierbei handelt es sich in der Regel um Unfälle im ruhenden Verkehr (Ein- und Ausparken, Wenden auf der Fahrbahn im Zuge von Parkvorgängen).

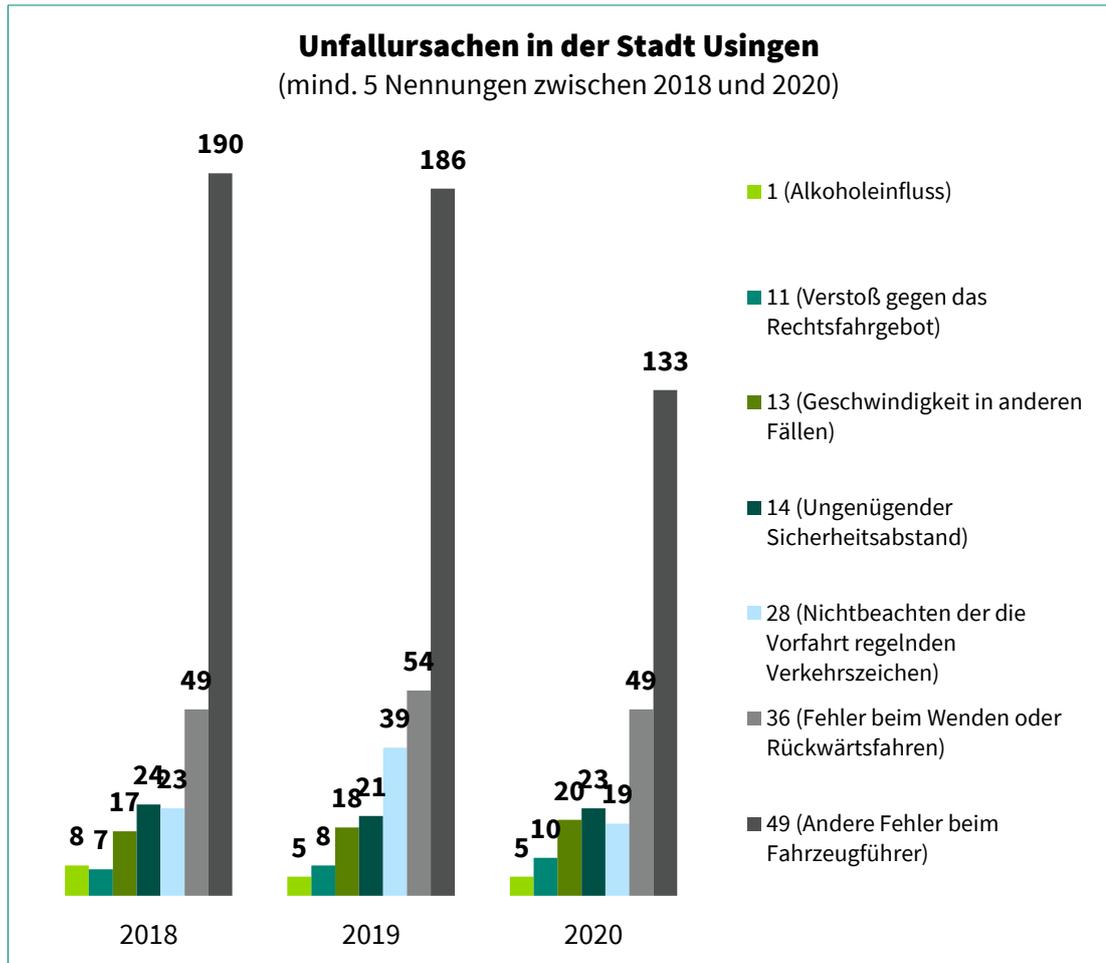


Abbildung 23: Ursachen für Verkehrsunfälle in Usingen (2018 - 2020)

Hinsichtlich der Unfalltypen ist ebenso auffällig, dass ein Großteil der Unfälle in der Verkehrsunfallstatistik nicht klassifiziert wurde. Für mehr als die Hälfte aller in Usingen passierten Unfälle (2018 - 2020) wurde kein Unfalltyp angegeben. Rund 11 % aller Verkehrsunfälle können dem ruhenden Verkehr zugeordnet werden. Des Weiteren ist auffällig, dass vergleichsweise wenige Unfälle beim Einbiegen/ Kreuzen passieren.

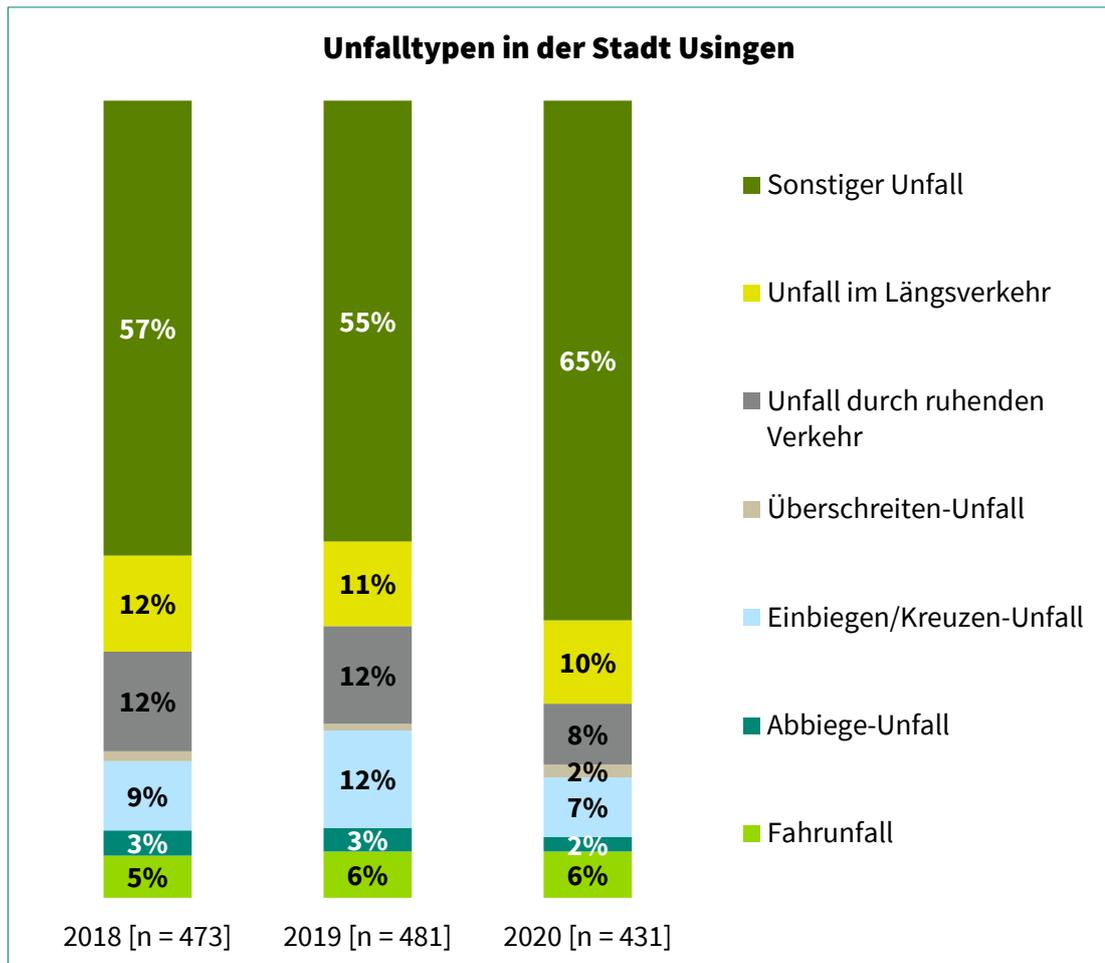


Abbildung 24: Unfalltypen in der Stadt Usingen (2018 - 2020)

Die Darstellung der Verkehrsunfälle im Stadtgebiet von Usingen zeigt sehr deutlich, dass sich der Großteil der Unfälle im klassifizierten Straßennetz ereignet. Es kann eine deutliche Konzentration an den nachfolgenden Straßen in der Usinger Innenstadt registriert werden (siehe Abbildung 25).

- Kreuzgasse (B275)
- Obergasse/ Untergasse (B275/ B456)
- Bahnhofstraße
- Wilhelmjstraße
- Parkplätze am Einkaufszentrum „Neuer Marktplatz“
- Parkplätze an den Geschäften „Am Riedborn“
- Parkplatz am REWE-Supermarkt an der Weilburger Straße
- Parkplatz an den Hochtaunus-Kliniken

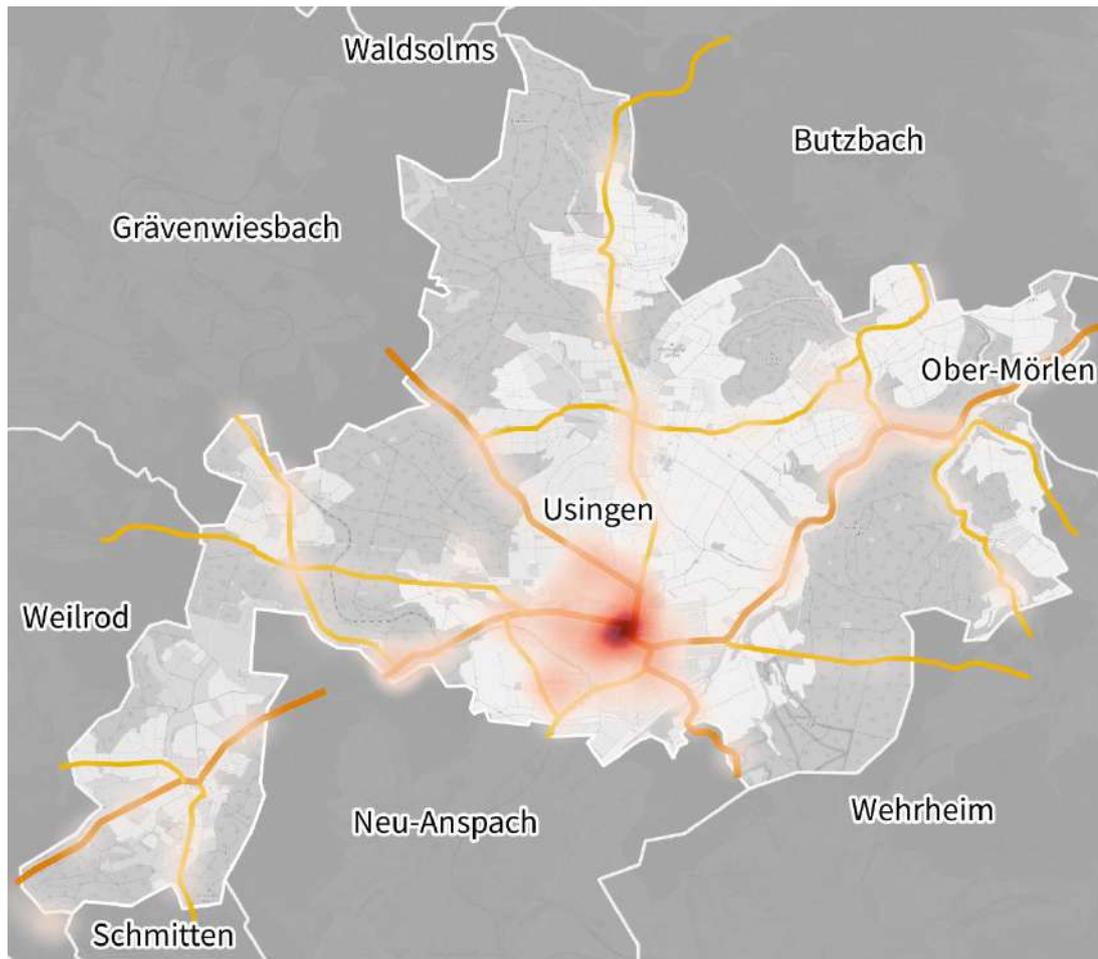


Abbildung 25: Unfallhäufungsstellen in Usingen (2018 - 2020)

Des Weiteren erfolgte eine Analyse der Verkehrsunfälle hinsichtlich der Unfallschwere. Hierbei wird zwischen Unfällen mit Sachschaden, mit leicht- und schwer verletzten Personen sowie Unfällen mit Todesfolge unterschieden. In besagtem Zeitraum ereignete sich erfreulicherweise kein Verkehrsunfall mit Todesfolge in Usingen. Auch bei den Unfällen mit Schwerverletzten ist eine deutliche Konzentration auf das klassifizierte Straßennetz zu erkennen.

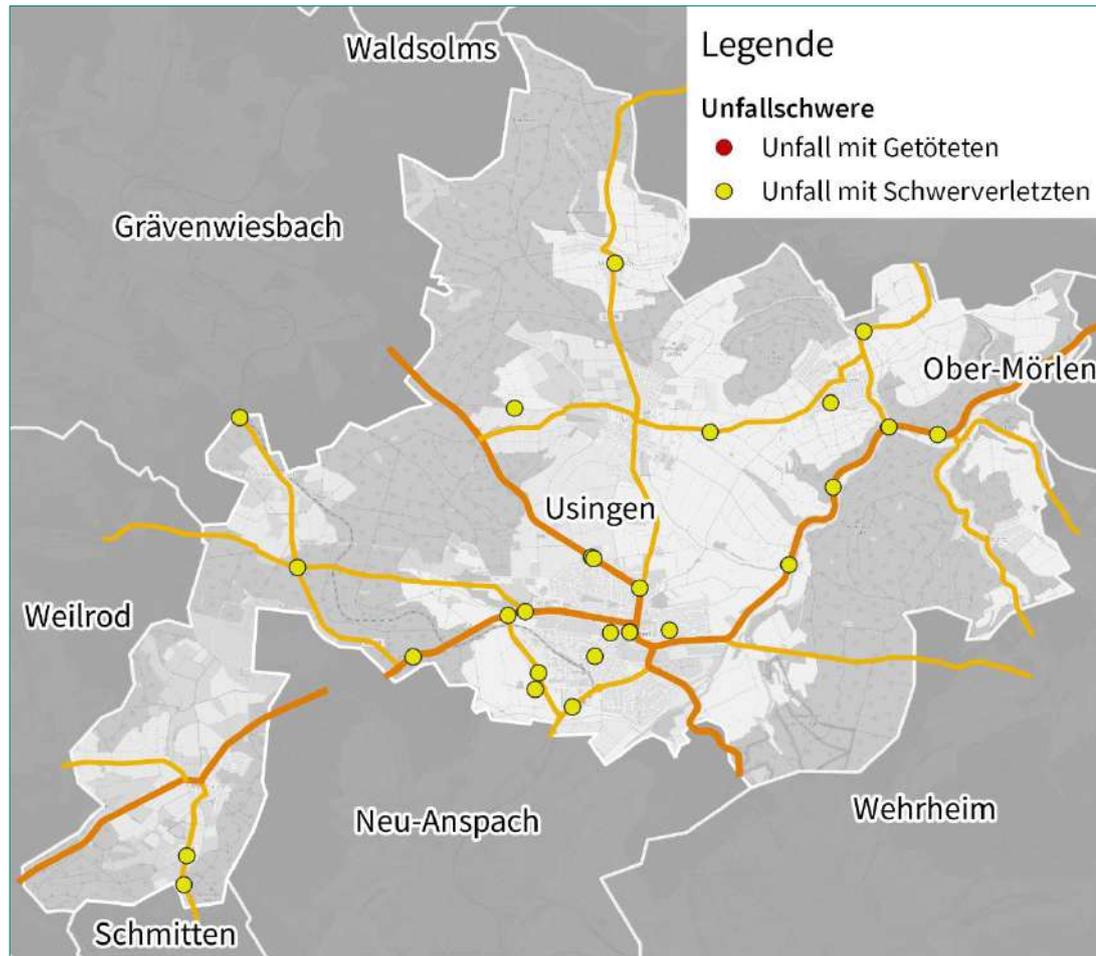


Abbildung 26: Schwere der Verkehrsunfälle in Usingen (2018 - 2020)

Wie zuvor bereits erläutert, liegt der Fokus auf den Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrenden. Die Analysen hinsichtlich der Lage der Verkehrsunfälle zeigen auch hier eine deutliche Konzentration auf das klassifizierte Straßennetz, also die Straßen, die am stärksten belastet sind und wo die höchsten Fahrgeschwindigkeiten vorliegen. Mehrere Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern/ Radfahrenden ereigneten sich in besagtem Zeitraum insbesondere an den nachfolgend aufgeführten Straßen/ Knotenpunkten vor. In Klammern ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden und/ oder Fußgängern angegeben.

- Am Riedborn (4)
- Supermarkt-Parkplatz an der Straße „Neuer Marktplatz“ (3)
- Obergasse (Höhe Haus-Nr. 16/18) (2)
- Untergasse (Höhe Schlossplatz) (2)
- Bahnhofstraße /Höhe FGÜ (Volksbank) (2)
- Knotenpunkt B275 „Untergasse“/ B456 „Frankfurter Straße“ (2)

Hervorzuheben ist, dass abgesehen von den Verkehrsunfällen am Schloßplatz keine Auffälligkeiten hinsichtlich der Schulumfelder vorliegen.

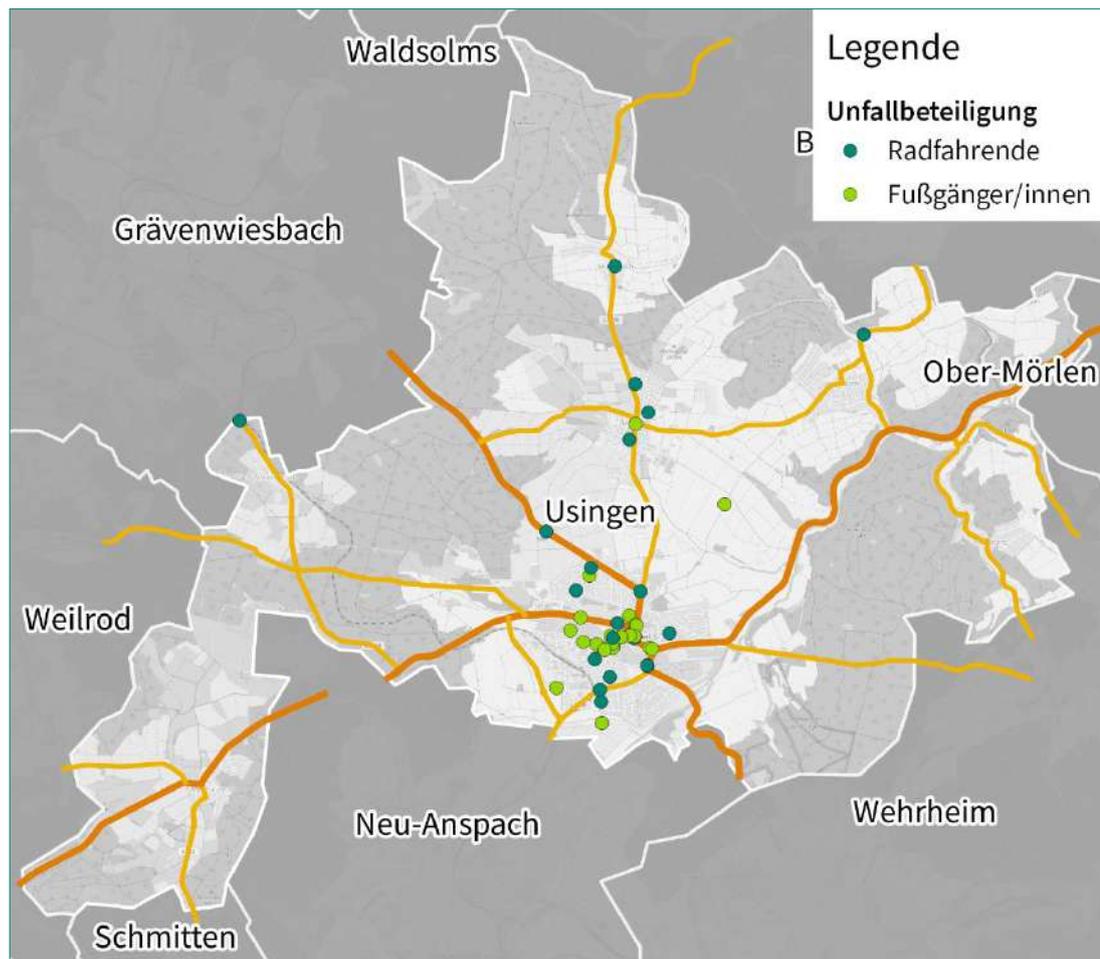


Abbildung 27: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrenden (2018 - 2020)

Darüber hinaus wurden die Unfalltypen nur für die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden bzw. Fußgängern ausgewertet. Hier zeigt sich, dass sich im Radverkehr eine Vielzahl der Unfälle beim Einbiegen/ Kreuzen (2019: 57 %) und im Fußverkehr die meisten Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn (50 - 78 %) ereignen. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass es sich lediglich um 25 (Radfahrende) bzw. 28 (Fußgänger) Verkehrsunfälle pro Jahr handelt.

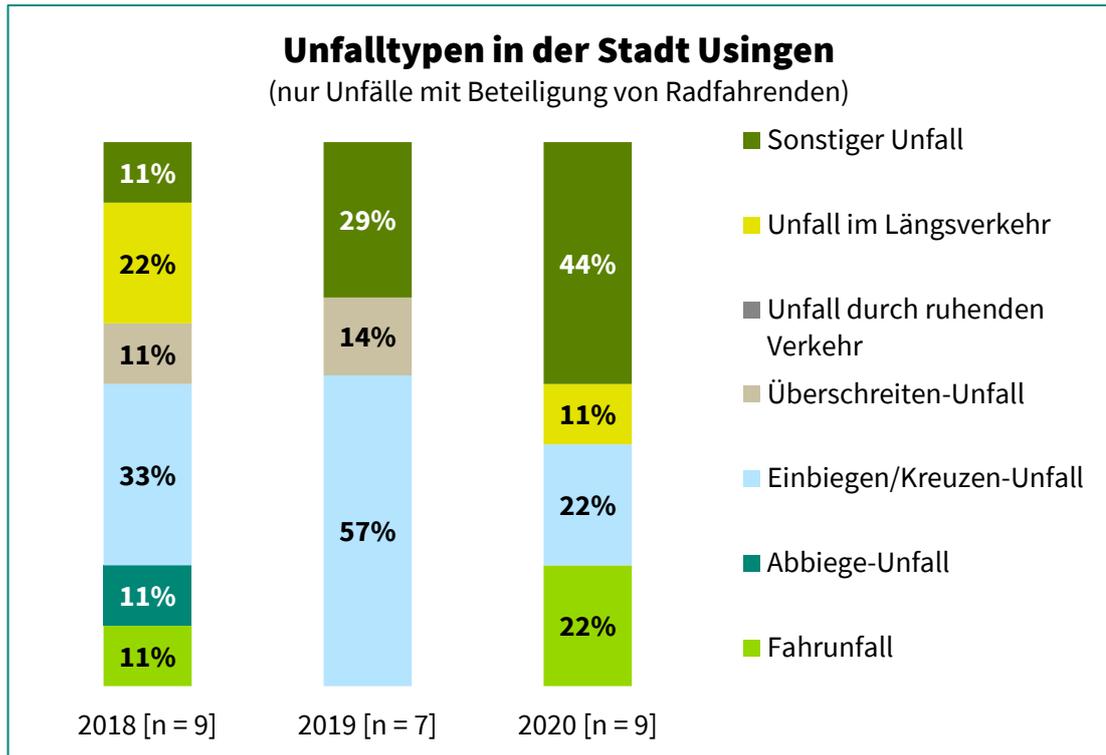


Abbildung 28: Unfalltypen in der Stadt Usingen (Radfahrende)

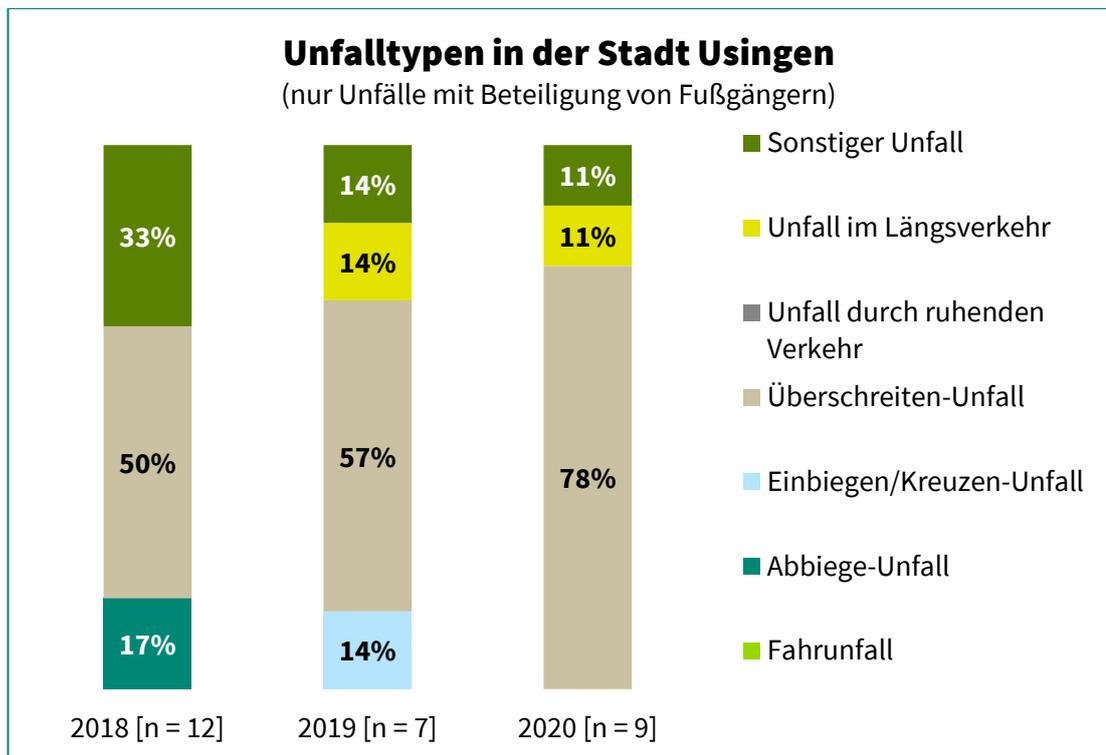


Abbildung 29: Unfalltypen in der Stadt Usingen (Fußgänger/innen)

Räumliche Schwachstellen-/ Defizitanalyse vor Ort

Auf Basis der umfassenden Bestandsaufnahme und analyse- sowie der Bürgerbeteiligung per Online-Karte wurde im Rahmen einer räumlichen Schwachstellenanalyse das Verkehrsnetz vor Ort geprüft. Hierzu wurde zunächst - in Abstimmung mit der Stadt Usingen - ein Erhebungsnetz mit einer Länge von 116 km definiert. Dieses umfasst die nachfolgenden Verkehrsnetze und ÖPNV-Haltestellen:

- Klassifiziertes Straßennetz (alle Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)
- Radverkehrsnetz Hessen
- Radverkehrsnetz des Hochtaunuskreises
- Haltestellen und Bahnhöfe im Erhebungsnetz

Darüber hinaus wurde das Erhebungsnetz um weitere Abschnitte ergänzt. Hierzu zählen die Umfelder von schutzbedürftigen Einrichtungen wie Kindergärten und Schulen.

Die Erhebung fand im Juni 2022 statt und wurde zu Fuß und mit dem Fahrrad durchgeführt. Der Fokus lag auf der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie den Haltestellen im ÖPNV. Darüber hinaus wurde auf die Verknüpfung sowie die Konkurrenzen zwischen den Verkehrsarten geachtet. In der nachfolgenden Tabelle sind die Erhebungskriterien für die einzelnen Verkehrsarten aufgelistet.

<p>Fußverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorhandensein und Dimensionierung von Gehwegen ▪ Führung an Knotenpunkten ▪ Oberfläche und Qualität ▪ Barrierefreiheit (taktile Elemente, abgesenkte Bordsteine etc.) ▪ Querungsstellen (Lage, Art, Maße, Sichtbeziehungen etc.) ▪ Konflikte mit anderen Verkehrsarten 	<p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Art der Radverkehrsführung ▪ Dimensionierung der Radverkehrsanlage (RVA) ▪ Mängel an Knotenpunkten, Überleitungsbereichen ▪ Oberflächenbeschaffenheit der RVA ▪ Linienführung und Stetigkeit ▪ Verkehrsrechtliche Anordnungen (Beschilderung) ▪ Hindernisse/ Gefahrenstellen ▪ Konflikte an Haltestellen/ mit Fußgängern und dem Kfz-Verkehr
<p>ÖPNV-Haltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrssichere Wartefläche ▪ Informationen (u.a. Fahrplan, Liniennetzplan, Tarife, Auskunft/ Hotline etc.) ▪ Barrierefreiheit ▪ Ausstattung (u.a. Sitzmöglichkeiten, Überdachung, Beleuchtung, Abfallbehälter, Aschenbecher) 	<p>Kfz-Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Breite der Fahrbahn ▪ Einheit von Bau und Betrieb ▪ Übergangsbereiche (z.B. Ortseingangsbereiche, Tempo 30-Zonen) ▪ Ruhender Verkehr (z.B. Parken auf dem Gehweg) ▪ Zul. Höchstgeschwindigkeiten (z.B. lineares Tempo 30)

Abbildung 30: Erhebungskriterien für die Verkehrsnetzanalyse

Definition von Qualitätsstandards und Ausbauzielen

Es wurde ein Kriterienkatalog erstellt, der für jeden Verkehrsträger die angestrebten Ziele/ Teilziele und Standards enthalten soll. Damit bildet dieser die Grundlage zu folgenden Arbeitsschritten:

- Vergleich und Bewertung der Bestandsdaten
- Rückkopplung mit den bestehenden Zielen der Mobilitätsplanung
- Bewertung der Analyse-Ergebnisse vor Ort
- Grundlage zur Definition des Maßnahmenprogramms inkl. Maßnahmenpriorisierung
- Langfristige Qualitätskontrolle (Evaluation)

Bestandteile des Kriterienkataloges sind damit sowohl planerische Vorgaben als auch Bewertungsparameter.

Die Kriterien beziehen sich dabei auf die Vorgaben der Gesetze und Verordnungen (StVO, VwV-StVO), der Planungsrichtlinien, u.a. der FGSV (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen etc.) sowie der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (kurz: AGNH).

Fußverkehr

Führungsformen

- Dichtes Fußwegenetz → Vermeidung von „Umwegen“ (Durchlässe, Gassen etc.)
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit
 - Höchste Priorität: Umfeld von schutzbedürftigen Einrichtungen (Kindertagesstätten, Schulen, Krankenhäuser, Alten-/Pflegeheime)
 - Ausreichend Querungsanlagen (Anzahl) mit entsprechenden Ausmaßen (Kinderwagen, Rollstuhl!) an geeigneten Stellen (hohes Verkehrsaufkommen, hohe Fahrgeschwindigkeiten)
 - Kurze, direkte Überwege an Knotenpunkten
 - Ausreichende Sichtverhältnisse → Freihalten der Kreuzungsbereiche, Zufahrten und Querungsstellen von Einbauten aller Art. Parkstände innerhalb der Sichtbereiche sind zu vermeiden.
- Räumliche Trennung des Fuß- und Radverkehrs (Vermeidung von Konflikten)
- Ausreichende Breite der Gehwege, damit Personen nebeneinander gehen und sich konfliktfrei begegnen können → Anforderungen von Rollatoren, Kinderwagen etc. berücksichtigen! (siehe RASt und EFA)
- Freihalten der Gehwege von parkenden Kfz → Unterbinden von Gehwegparken (ausreichende Gehwegbreiten beachten!)
- Freihalten der Gehwege von Mülltonnen, Fahrgastunterständen und sonstigen Hindernissen
- Berücksichtigung der vielfältigen Ansprüche an die Barrierefreiheit der Fußverkehrsanlage (Neigung, Oberfläche, taktile Elemente etc.)
- Hochwertiger Oberflächenbelag → Komfort und Barrierefreiheit

Sonstiges

- Beleuchtung
- Soziale Sicherheit (Belebtheit/ Frequentierung, Einsehbarkeit etc.)
- Sitzbänke, Toiletten, Begrünung, Witterungsschutz

Radverkehr

Führungsformen

- Das Radverkehrsnetz sollte keine Lücken aufweisen; dies gilt insbesondere für außerorts gelegene Strecken (zul. Höchstgeschwindigkeit 70/ 100 km/h).
- Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h oder mehr ist eine Separation vom Kfz-Verkehr anzustreben.
- Innerorts sollte der Radverkehr separiert vom Fußverkehr geführt werden.
- Bei der Führung im Mischverkehr ist eine bevorrechtigte Führung des Radverkehrs auf allen Hauptrouten (z.B. Fahrradstraße) anzustreben.
- Der Radverkehr ist nicht untergeordnet zu führen.

Führungsformen	Hauptrouuten	Nebenrouuten	Fläche	Die Rahmenbedingungen der ERA sowie der StVO sind grundsätzlich zu beachten			
				Bedingungen			
Separierte Führung							
Radweg 1-Ri				Kreuzungen, Einmündungen, Einfahrten entlang der Strecke			
Radweg 2-Ri							
Radfahrstreifen							
Vom Fußverkehr separiert, teilsepariert Kfz-Verkehr							
Fahrradstraße				Verkehrsaufkommen Linienverkehr			
Wirtschaftsweg							
Umweltspur							
Vom Kfz-Verkehr separiert							
Rad-/Gehweg 1-Ri				Fußverkehrsaufkommen			
Rad-/Gehweg 2-Ri				Fußverkehrsaufkommen und Kreuzungen, Einmündungen, Einfahrten entlang der Strecke			
Gehweg Rad frei							
Vom Fußverkehr separiert, Mischverkehr Kfz-Verkehr							
Schutzstreifen							
Mischverkehr T40 oder mehr							
Mischverkehr T30							
Mischverkehr T20							
Verkehrsberuhigter Bereich							
<table border="0"> <tr> <td> geeignet</td> </tr> <tr> <td> bedingt geeignet</td> </tr> <tr> <td> nicht geeignet</td> </tr> </table>					 geeignet	 bedingt geeignet	 nicht geeignet
 geeignet							
 bedingt geeignet							
 nicht geeignet							

Abbildung 31: Führungsformen im Radverkehr

Dimensionierung

- Die Mindestbewegungsbreite für den 1-Richtungsverkehr liegt bei 1,10 m und bei 2-Richtungsverkehr bei 2,70 m. Seitliche Sicherheitsräume müssen zusätzlich berücksichtigt werden.
- Besonders auf den Hauptrouuten, auf denen das Radverkehrsaufkommen grundsätzlich höher einzustufen ist, soll die Dimensionierung das gegenseitige Überholen ermöglichen.
- Freihalten der Gehwege von Mülltonnen, Fahrgastunterständen und sonstigen Elementen (Komfort und Verkehrssicherheit)

Knotenpunkte/ Zufahrten/ Einfahrten

- Ausreichende Sichtverhältnisse → Freihalten der Kreuzungsbereiche von Einbauten aller Art. Parkstände innerhalb der Sichtbereiche sind zu vermeiden.
- Eindeutige und wiederkehrende Gestaltung nach dem Prinzip „Einheit von Bau und Betrieb“ → Die Verkehrsregelung soll sich in der Gestaltung widerspiegeln (Markierung, bauliche Elemente, Einfärbung).
- Geschwindigkeitsdämpfende Elemente können auf den untergeordneten Strömen die Verkehrssicherheit erhöhen (Bodenwellen und Rüttelstreifen sowie Anhebung der Fahrbahnen). → Möglichkeiten zum Passieren mit dem Fahrrad ermöglichen
- Die Führungsform des Radverkehrs auf der Strecke ist in den Knoten beizubehalten. Die Führungsform des Radverkehrs soll klar erkennbar und eindeutig sein. Dies gilt sowohl im Knoten selbst als auch davor und dahinter.
- Bedingt verträgliche Ströme an lichtsignalgesteuerten Kreuzungen sind zu vermeiden.

Ruhender Verkehr (entlang von Radverkehrsanlagen)

- Verzicht auf Schräg- oder Senkrechtparkstände (unzureichende Sichtverhältnisse bei Parkvorgängen)
- Überqueren der Radverkehrsanlage zum Parken vermeiden
- Es sind Maßnahmen zu ergreifen, um das Halten und Parken auf den Radverkehrsanlagen zu verhindern (bauliche Trennung und Kontrolle)

Sonstiges

- Radverkehrsanlagen (insbesondere Hauptrouten) sollten über eine Beleuchtung (ggf. mit Bewegungsmelder) verfügen. Dies gilt auch für Außerortsstrecken
- Winterdienst (v.a. Hauptrouten); Die Räumung sollte vor den Fahrbahnen (Kfz) erfolgen.
- Grundsätzliche Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (nur bei Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit ausschließen)
- Alltagsverkehr: Radverkehrsanlagen in Asphaltbauweise (alternativ Pflastersteine)

Öffentlicher Verkehr

Infrastruktur/ Erreichbarkeit

- Fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen (max. 300 - 400 m) → Ausreichende Erschließungsqualität (Netzabdeckung)

Ausgestaltung der Haltestellen und Bahnhöfe

- Barrierefreie, beleuchtete und einsehbare Zuwegung
- Verkehrssichere Wartefläche für Fahrgäste (Vermeidung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern)

Information

- Mast mit H-Zeichen; analoge Beschilderung im SPNV
- Schild mit Namen und Linien
- Fahrgastinformationen (gut lesbar; auch bei Dunkelheit)
- Fahrplan
- Liniennetzplan
- Tarifinformationen
- Umgebungsplan
- Angabe eines Ansprechpartner (Verkehrsunternehmen/ -verbund)
- Beschilderung von Umsteigemöglichkeiten

Barrierefreiheit

- Ein- und Ausstieg an allen Türen eines Fahrzeugs möglich
- Hochborde für einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg
- Taktile Leitstreifen, kontrastreiche Ausgestaltung der Haltestelle
- Sicherheitsring um den Haltestellenmast

Ausstattung der Haltestelle

- Wartehalle/ Unterstand mit Sitzmöglichkeiten
- Querungshilfe im direkten Umfeld der Haltestelle/ des Bahnhofs
- Beleuchtung
- Abfallbehälter
- Videoüberwachung

Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der Verkehrsnetzanalyse dargestellt.

Fußverkehr

Im Fußverkehr wurde zunächst die Führungsform erhoben. Diesbezüglich wird zwischen den folgenden Führungsformen unterschieden:

- Gehweg (VZ 239)
- Gehweg „Rad frei“ (VZ 239 + ZZ 1022-10)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240)
- Getrennter Geh- und Radweg (VZ 241-30 bzw. VZ 241-31)

Weiterhin wurden Netzlücken für den Fußverkehr innerhalb des Erhebungsnetzes erfasst. Dies bedeutet, dass keine Verkehrsanlage für den Fußverkehr vorhanden ist und zugleich die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 10 km/ h beträgt.



Abbildung 32: Fehrender Gehweg an der Weilburger Straße (B 456)



Abbildung 33: Fehrender Gehweg an der Friedrichsthaler Straße

Die Netzlücken im Fußverkehr der Stadt Usingen befinden sich größtenteils auf außerorts gelegenen bzw. anbaufreien Streckenabschnitten. Die Länge der Netzlücken im Fußverkehr beträgt in Summe rund 30 Kilometer. Diese sind in der nachfolgenden Karte (Abbildung 34) dargestellt.

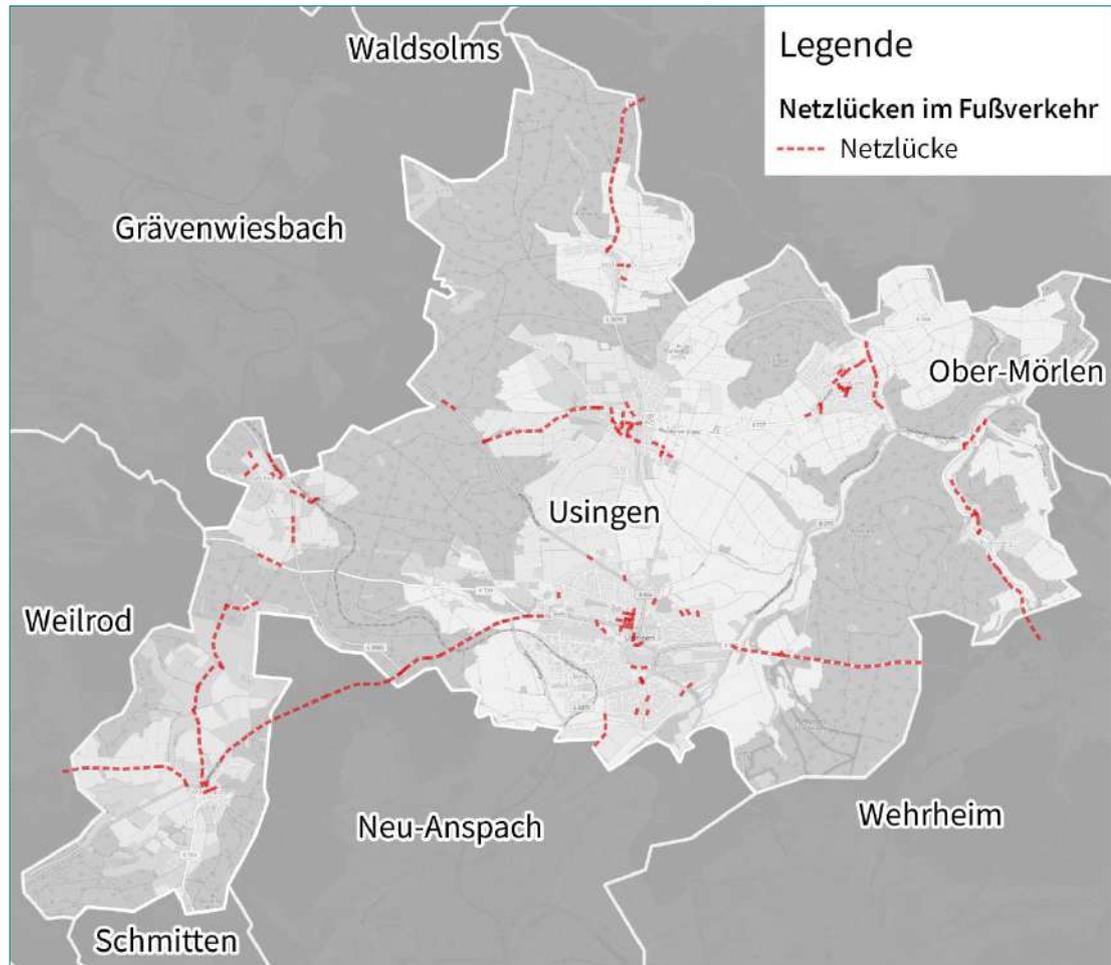


Abbildung 34: Netzlücken im Fußverkehr innerhalb des Erhebungsnetzes

Darüber hinaus wurden die Breiten der Gehwege innerhalb des Erhebungsnetzes erhoben. In der nachfolgenden Karte sind diese dargestellt. Es ist auffällig, dass insbesondere im Stadtzentrum viele Gehwege nicht über die erforderliche Mindestbreite von 2,50 m verfügen und dies in vielen Straßen beidseitig der Fall ist. An manchen Straßenabschnitten - wie z.B. in der Wernborner Straße in Eschbach - bestehen im Umfeld des Friedhofes beidseitig nur Schrammborde.



Abbildung 35: Unzureichende Gehwegbreiten in der Wirthstraße



Abbildung 36: Unzureichende Gehwegbreiten in der Usinger Straße (Eschbach)

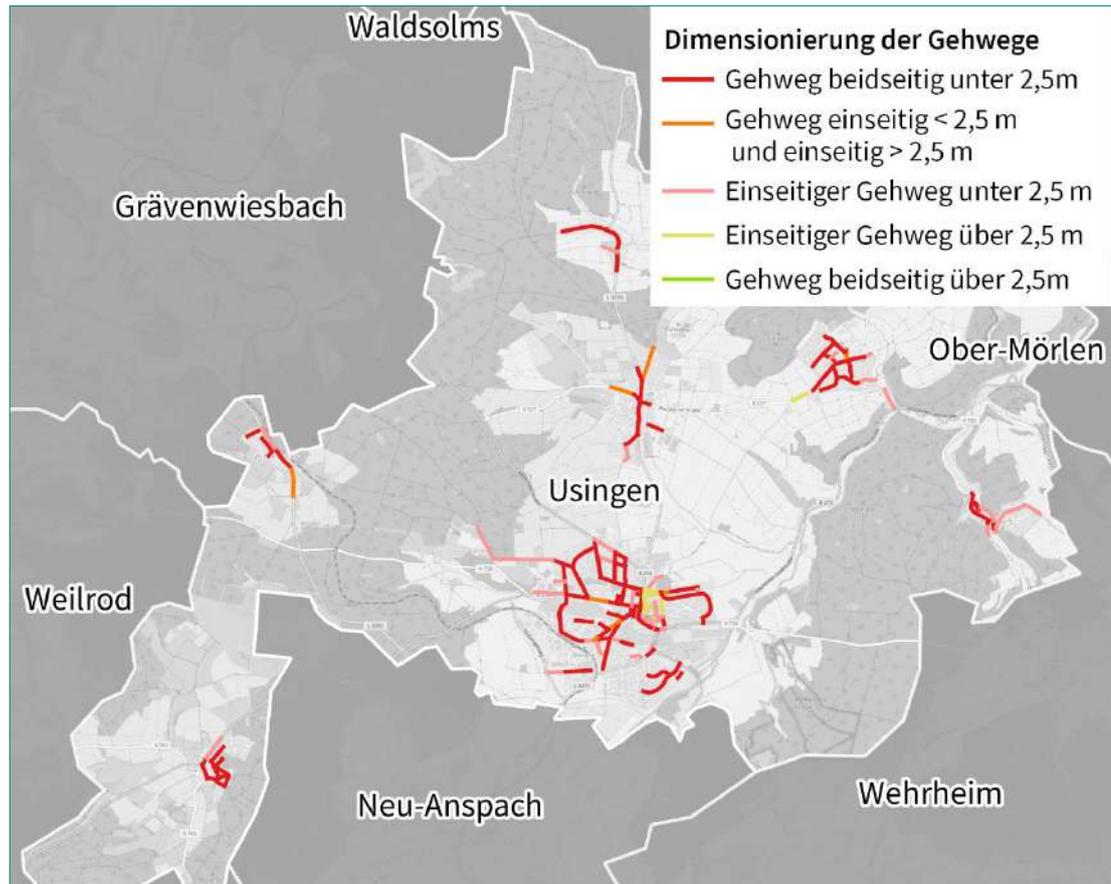


Abbildung 37: Dimensionierung der Gehwege im Erhebungsnetz

Darüber hinaus konnte festgestellt werden, dass innerhalb des Erhebungsnetzes an mehreren Stellen Querungsanlagen für den Fußverkehr fehlen oder vorhandene Anlagen Mängel hinsichtlich der Lage und der Ausgestaltung aufweisen.

Weiterhin konnten Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit der Fußverkehrsanlagen festgestellt werden. Dies bezieht sich insbesondere auf Knotenpunkte, Querungsanlagen und die Zuwegung zu Haltestellen. Es fehlen an mehreren Knotenpunkten notwendige Bordsteinabsenkungen sowie taktile Elemente zum Führen von Menschen mit Sehbehinderungen.



Abbildung 38: Fehlende Barrierefreiheit am Knotenpunkt „Usinger Straße/ Schulstraße“ in Eschbach



Abbildung 39: Unzureichender Kontrast und fehlende taktile Elemente zwischen Fahrbahn und Seitenraum (Emminghausstraße./ Bartholomäus-Arnoldi-Str.)

Weiterhin wurden an mehreren Stellen temporäre Hindernisse, wie z.B. Mülltonnen, auf den Gehwegen erfasst, die im Hinblick auf die oftmals unzureichenden Gehwegbreiten ein Hindernis im Lichtraumprofil darstellen.

Darüber hinaus weist die vorhandene Fußverkehrsinfrastruktur an wenigen Stellen eine mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit des Gehweges (Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche, lockere Gehwegplatten etc.) auf. An dieser Stelle ist beispielsweise der mangelhafte Bodenbelag in der Eichelgasse in Eschbach zu nennen.

Weiterhin sind vereinzelte Straßenräume und vor allem Knotenpunkte sehr großzügig angelegt worden, so dass die Wege, die beim Queren der Fahrbahn zurückgelegt werden müssen, sehr weit sind. Hierzu zählen z.B. nachfolgenden Knotenpunkte:

- Usinger Straße/ Kleiststraße (Eschbach)
- Bahnhofstraße/ An der Riedwiese (Innenstadt)
- Neutorstraße/ Egerländer Straße (Innenstadt)
- Johann-Sebastian-Bach-Straße/ Anton-Bruckner-Straße (Innenstadt)

Die punktuellen Mängel sind in der entsprechenden Mängelliste (siehe Anhang) sowie in den Mängelplänen aufgeführt.

Radverkehr

Das Erhebungsnetz des Radverkehrs weist - ebenso wie das des Fußverkehrs - Netzlücken auf. Dies bedeutet, dass keine Verkehrsanlage für den Radverkehr vorhanden ist und zugleich die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km/ h beträgt. Wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, z.B. im verkehrsberuhigten Bereich oder in Tempo 30-Zonen, handelt es sich nicht um eine Netzlücke.

Darüber hinaus wurden Straßenabschnitte erhoben, in denen Radfahrende sowohl die Fahrbahn als auch den Gehweg nutzen dürfen (VZ 239 + ZZ 1022-10 | Gehweg „Rad frei“). Diese Führungsform (Gehweg „Rad frei“) wurde als „untergeordnete Führung“ gekennzeichnet, da für den Radverkehr in diesen Fällen auf den Gehwegen Schrittgeschwindigkeit gilt. Des Weiteren bestehen streckenweise Fahrverbote für den Radverkehr, die durch das Verkehrszeichen 250 angeordnet sind.

Die Netzlücken im Radverkehr der Stadt Usingen (nur Erhebungsnetz!) befinden sich größtenteils auf außerorts gelegenen bzw. anbaufreien Streckenabschnitten. Die Länge der Netzlücken im Radverkehr beträgt in Summe 29,6 Kilometer.

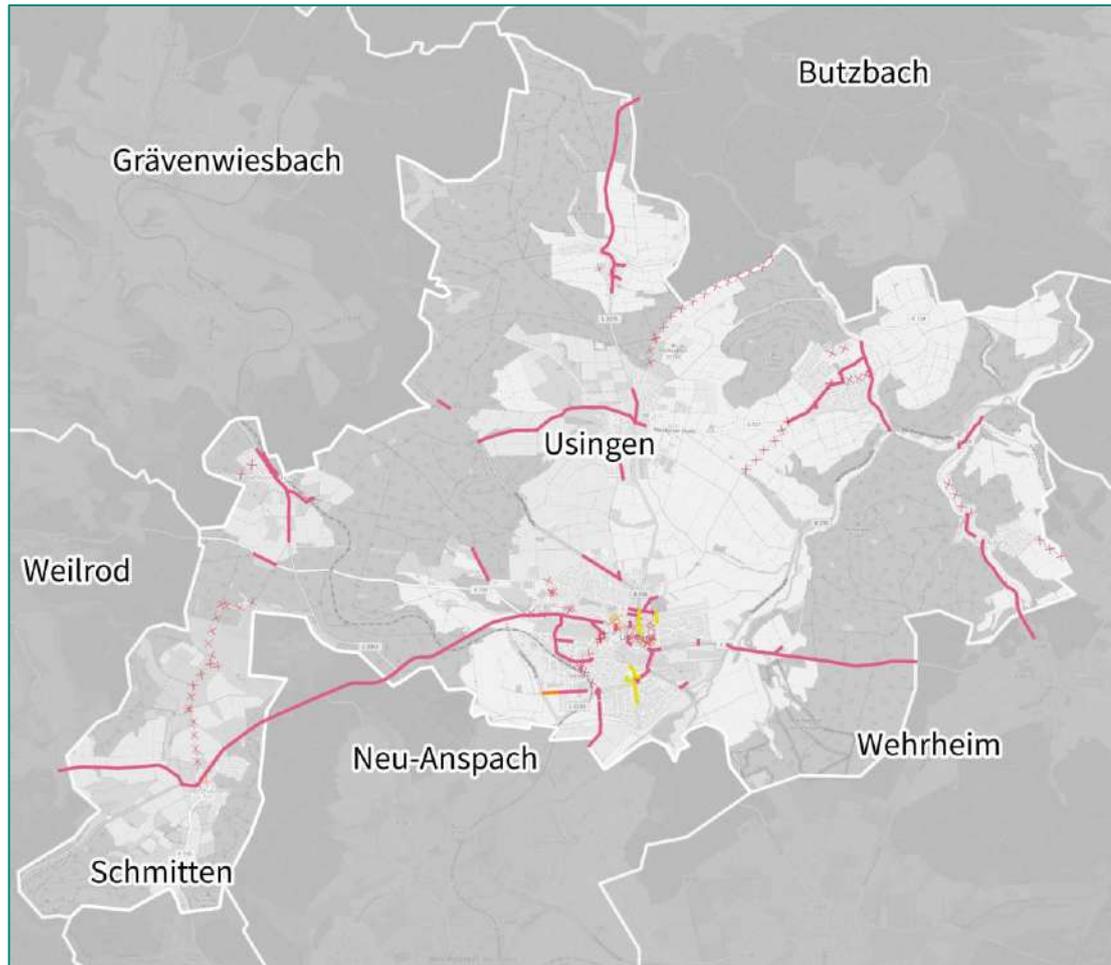


Abbildung 40: Netzlücken im Radverkehr in Usingen

Ein Übersichtsplan mit den Führungsformen im Radverkehr innerhalb des Erhebungsnetzes ist dem Anhang zu entnehmen.

Neben den linearen Mängeln wurden außerdem punktuelle Mängel im Radverkehr erhoben. Hierzu zählen:

- Fehlende Querungsstellen (z.B. am Anfang/ Ende eines einseitigen Radweges | Ortseingang)
- Poller und Umlaufsperrern
- Mängel im Oberflächenbelag

Alle punktuellen Mängel sind in der Mängelliste detailliert aufgelistet sowie in einem Übersichtsplan dargestellt (siehe Anhang).

Nachfolgend sind Beispielfotos für die zuvor beschriebenen Mängel im Radverkehr dargestellt.



Abbildung 41: Fehlende Querungsstelle am südlichen Ortseingang Michelbach (L 3270)



Abbildung 42: Poller auf dem Geh-/Radweg (Achtzehnmorgenweg)



Abbildung 43: Hindernis im Lichtraumprofil (Am Füllgarten)



Abbildung 44: Durchfahrt verboten für den Radverkehr (Maibacher Weg)

Öffentlicher Personennahverkehr

Im Rahmen der Mängel-/Defizitanalyse wurden die Bushaltestellen und Bahnhöfe untersucht, die sich im Erhebungsnetz befinden. Dabei konnte festgestellt werden, dass einige Bushaltestellen bereits barrierefrei umgebaut wurden. Hierbei handelt es sich nicht zwingend um die zentralen Bushaltestellen (z.B. Markplatz), sondern auch Bushaltestellen in reinen Wohngebieten wurden teilweise bereits barrierefrei umgestaltet.

Mehrere Bushaltestellen, die im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse untersucht wurden, verfügen derzeit noch nicht über einen barrierefreien Ausbau. Dies bezieht sich sowohl auf den Hochbord, der einen niveaugleichen Einstieg in das Fahrzeug ermöglicht, als auch taktile Elemente, die Sehbehinderten die Orientierung ermöglichen/ erleichtern. Des Weiteren verfügen vereinzelte Haltestellen über keinen Fahrgastunterstand und/ oder keine Sitzmöglichkeit (z.B. Marktplatz und Schlossplatz), was erhebliche Qualitätsdefizite darstellt. Insbesondere im Hinblick auf den demografischen Wandel sollten an allen Haltestellen Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Des Weiteren konnten an vereinzelten Haltestellen zu klein dimensionierte Warteflächen festgestellt werden. Dies gilt insbesondere für die Haltestelle „Mozartstraße“, die von großen Schülermengen aufgesucht wird.

Nachfolgend sind die erhobenen Bushaltestellen aufgelistet, die Mängel/ Defizite aufweisen:

Haltestelle	Mängel
Alter Markplatz (beide Straßenseiten)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ kein Fahrgastunterstand
Schloßplatz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen ▪ kein Fahrgastunterstand
Mozartstraße (beide Straßenseiten)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine Fahrradabstellanlage ▪ (sehr) wahrscheinlich Behinderungen mit dem Radverkehr
Johann-Sebastian-Bach-Straße (beide Straßenseiten)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Fahrradabstellanlage
Bahnhofstraße (beide Straßenseiten)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Fahrradabstellanlage
Am Riedborn (beide Straßenseiten)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Fahrradabstellanlage ▪ keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Westerfelder Weg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Fahrradabstellanlage ▪ keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Landrat-Beckmann-Straße (nördl. Seite)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ (sehr) wahrscheinlich Behinderungen mit dem Radverkehr ▪ keine Fahrradabstellanlage
Landrat-Beckmann-Straße (südl. Seite)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ keine Fahrradabstellanlage

Stadthalle (südl. Seite)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ keine Fahrradabstellanlage
Stadthalle (nördl. Seite)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Fahrradabstellanlage
Grundschule (Astrid-Lindgren-Schule; Schulbus)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Fahrradabstellanlage
Weilburger Straße (nördl. Seite)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Fahrradabstellanlage
Weilburger Straße (südl. Seite)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Fahrradabstellanlage
Hochtaunus Kliniken	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element)
Usingen-Bahnhof (Bussteig 1)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Usingen-Bahnhof (Bussteig 2)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Emminghausstraße	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Kirche (Eschbach)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ keine Fahrradabstellanlage ▪ keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Grundschule (Buchfinkenschule; Eschbach)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine Querungsstelle in Haltestellennähe

Friedhof (Eschbach)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ keine Fahrradabstellanlage
Eschbacher Klippen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Fahrradabstellanlage ▪ keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Bürgerhaus (Michelbach)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Fahrradabstellanlage ▪ keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Waldstraße (Michelbach)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine (ausreichende) Beleuchtung ▪ keine Fahrradabstellanlage
Weilstraße (Merzhausen)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine Fahrradabstellanlage
Rauschpennhalle (Merzhausen)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Fahrradabstellanlage
Friedhof (Wilhelmsdorf)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit ▪ keine Fahrradabstellanlage
Lindenstraße (Wernborn)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Fahrradabstellanlage ▪ keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Talhof (Wernborn)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Wartefläche ▪ keine Zuwegung ▪ kein Hochbord ▪ kein Leitstreifen (taktiles Element) ▪ kein Witterungsschutz ▪ keine Sitzmöglichkeit

	<ul style="list-style-type: none"> keine (ausreichende) Beleuchtung keine Fahrradabstellanlage keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Kransberg-Herrnmühle	<ul style="list-style-type: none"> kein Hochbord kein Leitstreifen (taktiles Element) kein Witterungsschutz keine Sitzmöglichkeit keine (ausreichende) Beleuchtung keine Fahrradabstellanlage keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Am Kurberg (Kransberg)	<ul style="list-style-type: none"> kein Hochbord kein Leitstreifen (taktiles Element) keine (ausreichende) Beleuchtung keine Fahrradabstellanlage keine Querungsstelle in Haltestellennähe
Am See (Kransberg)	<ul style="list-style-type: none"> keine Mängel



Abbildung 45: Fehlende Sitzmöglichkeit und fehlender Fahrgastunterstand an der Haltestelle „Johann-Sebastian-Bach-Straße“



Abbildung 46: Unterdimensionierte Wartefläche an der Haltestelle „Mozartstraße“



Abbildung 47: Fehlende Barrierefreiheit und fehlender Fahrgastunterstand an der Haltestelle „Alter Markplatz“



Abbildung 48: Fehlende Barrierefreiheit und fehlender Fahrgastunterstand an der Haltestelle „Schloßplatz“

Straßenraumgestaltung

In der Stadt Usingen liegen stellen-/ abschnittsweise Defizite in der Straßenraumgestaltung vor, die mitunter mit einer fehlenden „Einheit von Bau und Betrieb“ beschrieben werden können. Dies betrifft insbesondere die zum Teil unzureichende/ fehlende Gestaltung von Ortseingangsbereichen oder Übergängen zwischen unterschiedlichen Straßentypen. Unter Letzterem ist beispielsweise der Übergang von einer Hauptverkehrsstraße in eine Tempo 30-Zone oder in einen verkehrsberuhigten Bereich zu verstehen.

Unzureichende Gestaltung von Ortseingangsbereichen (Auswahl)

- Südlicher Ortseingang Michelbach (L 3270)
- Ortseingänge Wilhelmsdorf (L 3063)
- Ortseingänge Merzhausen (B 275)
- Ortseingang Innenstadt (Neutorstraße | B 275)
- Ortseingänge Wernborn (K 727)



Abbildung 49: Südlicher Ortseingang Michelbach (L 3270)



Abbildung 50: Südlicher Ortseingang Wilhelmsdorf (L 3063)

Unzureichende Gestaltung von Übergängen zw. unterschiedlichen Straßentypen (Auswahl)

- Egerländer Straße/ Neutorstraße
- Beethovenstraße/ Nauheimer Straße



Abbildung 51: Unzureichende Gestaltung des Eingangs in die Tempo 30-Zone (Beethovenstraße)



Abbildung 52: Unzureichende Gestaltung des Eingangs in die Tempo 30-Zone (Egerländer Straße)

Darüber hinaus ist die fehlende Einheit von Bau und Betrieb innerhalb von Tempo 30-Zonen zu nennen. Diesbezüglich ist insbesondere die Johann-Sebastian-Bach-Straße hervorzuheben. Die Straße weist bei einem geradlinigen Verlauf eine Fahrbahnbreite von 7,0 m auf.

SWOT-Analyse

Den Abschluss der Bestandsanalyse bildet eine SWOT-Analyse. Die SWOT-Analyse (engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) ist ein Instrument der strategischen Planung.

Hierzu wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse geclustert und bewertet. Die Analyse bildet eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung des Maßnahmenkataloges.

Stärken

-  Vorhandene Konzepte/ Strategien/ Visionen
-  Aktivitäten zur Förderung nachhaltiger Mobilität (z.B. MM)
-  Bahnlinie mit zwei Bahnhaltdepunkten
-  Politische Unterstützung
-  (Nah-)Versorgung in Usingen (Mittelzentrum)
-  Kompakte Stadtstruktur (Innenstadt) → Stadt der kurzen Wege

Schwächen



Überalterte Verkehrskonzeption (VEP) & fehlendes Fußverkehrskonzept



Handlungsbedarf im Fuß- und Radverkehr (qualitativer Ausbau der Infrastruktur; inkl. Abstellanlagen)



Verkehrssicherheit (Anzahl der Unfälle)



Erschließungsdefizite (ÖPNV) in den Randlagen



Hohe Abhängigkeit vom Pkw in den Stadtteilen



Hohe Belastung durch Pkw-Verkehr, hohe Trennwirkung durch stark befahrene Straßen (klassifizierte Straßen)



Fehlende Barrierefreiheit (z.B. im ÖPNV)

Chancen

-  Hohes Verkehrsaufkommen in der Innenstadt (Bundesstraßen)
-  Demografischer Wandel → Förderung von Nahmobilität (in mehreren Konzepten verankert)
-  Bedeutsamer Schulstandort
-  Gestiegenes Bewusstsein für Klima- und Umweltschutz/ nachhaltige Mobilität
-  Fahrrad-“Boom“: Tourismus, E-bikes
-  Barrierefreie Umgestaltung (PBefG) und bessere Integration der Bahnhaltdepunkte
-  Ausbau des SPNV
-  Förderprogramme zur nachhaltigen Mobilität/ Nahmobilität

Risiken

-  Politische Unterstützung
-  Personelle Kapazitäten (zur Umsetzung des Konzeptes)
-  Finanzielle Situation/ Haushaltlage
-  Gesetzliche Lage (u.a. Pendlerpauschale, Bevorrechtigung von Dienstwagen)
-  Finanzierung des ÖPNV → ÖPNV-Angebot
-  Demografischer Wandel → Abwanderung junger Bevölkerungsgruppen (Brain drain), Rückgang Versorgungsinfrastruktur (Nahversorgung)

TEIL 2 | ORGANISATIONS- UND BETEILIGUNGSSTRUKTUR

A 2.1 | Entwicklung einer Organisationsstruktur

Mit Hilfe einer Organisationsstruktur wurden die Beziehungen sowie Zuständigkeiten der einzelnen Akteure, die im Projekt in unterschiedlicher Form beteiligt wurden, dargestellt. Das Organigramm wurde zu Projektbeginn erstellt, um einen Überblick über die relevanten Stakeholder (intern und extern) zu erhalten sowie die Beziehungen zwischen diesen darstellen zu können. Hiermit wurde sichergestellt, dass alle relevanten Akteure gewinnbringend in das Projekt einbezogen werden konnten. Hierzu gehörte auch die Öffentlichkeit, die in Form verschiedener Beteiligungsformat aktiv in die Konzeptentwicklung einbezogen wurde.

Das Organigramm ist in fünf Akteursgruppen unterteilt. In der **1. Gruppe** ist die Stadtverwaltung mit den beteiligten Ämtern sowie das beauftragte Planungsbüro samt Fachbüro für Bürgerbeteiligung (Gesellschaft für Bürgergutachten) abgebildet. Projektverantwortlich auf Seiten der Stadtverwaltung Usingen ist das Haupt- und Personalamt.

Die **2. Gruppe** bilden die Stakeholder, die in Form eines projektbegleitenden Arbeitskreises in die Konzeptentwicklung einbezogen wurden. Zu den Stakeholdern gehören unter anderem die politischen Vertreter, die Polizei, der Verkehrsverband Hochtaunuskreis, der ADFC, Interessensvertretungen sowie Verbände (z.B. Seniorenverband).

Die **3. Gruppe** umfasst die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Usingen, die über verschiedene Beteiligungsformate und -wege (analog und digital) in besonderem Maße in die Konzeptentwicklung eingebunden wurden. Die Kommunikation mit der Öffentlichkeit erfolgte entweder direkt über die Stadt Usingen (Internetseite, Social Media, Flyer, Plakate) oder über die lokale und regionale Presse (**4. Gruppe**). Die Presse stellte das Bindeglied zwischen der Stadtverwaltung, dem Planungsbüro sowie der Öffentlichkeit dar.

Die **5. Gruppe** bilden der Hochtaunuskreis sowie weitere externe Akteure wie beispielsweise die ivm GmbH, die die Kommunen des Hochtaunuskreises im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements unterstützt. Insbesondere im Hinblick auf die weiterführenden Schulen sowie den ÖPNV spielt der Hochtaunuskreis eine entscheidende Rolle.

Die Organisationsstruktur diente nicht nur der stringenten Entwicklung des Konzeptes sowie der organisierten Beteiligung aller relevanten Akteure. Auch im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen sollte diese Anwendung finden, um die notwendigen Akteure hinreichend und gewinnbringend zu beteiligen sowie eine breite Akzeptanz, vor allem in der Stadtgesellschaft, zu erhalten.

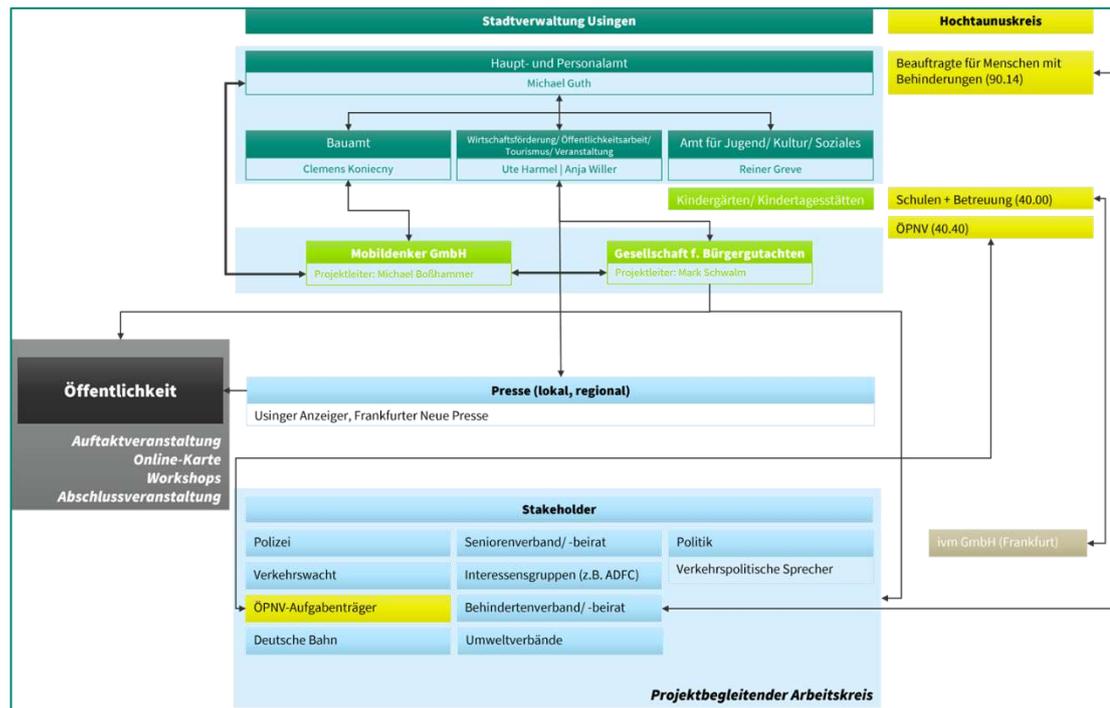


Abbildung 53: Organisationsstruktur für das Nahmobilitätskonzept für die Stadt Usingen

A 2.2 | Kommunikationsstruktur zur Öffentlichkeitsarbeit

Mit Mobilitäts- und Verkehrsplanung gehen in der Regel Veränderungen einher. Und Veränderungsprozesse sind immer auch Kommunikationsprozesse. Kommunikation ist ein integraler Bestandteil einer kommunalen und regionalen Mobilitätsentwicklung, der von Beginn an mitgedacht werden muss.

Die Art und Weise der Kommunikation, die Form ihrer Gestaltung, die Auswahl von Formaten, der Duktus und die Haltung sind entscheidend für den Erfolg. Gerade bei einem sensiblen Thema wie der Mobilitätswende, bei dem unterschiedliche Interessen vorliegen und Abwägungen vorgenommen werden müssen, und über Jahrzehnte eingefahrene Muster in Frage gestellt werden, spielt zielgerichtete Kommunikation eine wichtige Rolle.

Im Rahmen der Entwicklung des Nahmobilitätskonzeptes für Usingen wurde eine Kommunikationsstrategie entwickelt, die in erster Linie aufzeigt, auf welchem Weg und zu welchem Zeitpunkt die jeweiligen Inhalte des Mobilitätskonzeptes vermittelt werden. Von besonderer Bedeutung ist, dass sowohl im Rahmen der Konzeptphase als auch bei der Umsetzung ein positives Narrativ in der Kommunikationsstrategie entwickelt wird. Eine gute Kommunikationsstrategie von Anfang an erhöht die Chance, dass das Nahmobilitätskonzept auf breite Akzeptanz in der Bevölkerung und bei den Akteuren in der Stadt trifft. Diese Strategie kann gelingen, wenn die Öffentlichkeitsbeteiligung pressewirksam und über die Medien kommuniziert wird.

Hergestellt wurde die gelebte Öffentlichkeit durch Veranstaltungsformate, bei denen sowohl die Bevölkerung als auch lokale Akteurinnen und Akteure aus Politik, Verwaltung und Vereinen/ Verbänden beteiligt wurden.



Abbildung 54: Flyer zur Bewerbung der Auftaktveranstaltung zum Nahmobilitätskonzept

Um die Bürger/innen an der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes zu beteiligen, wurden die unterschiedlichen Bausteine der Beteiligung kontinuierlich von Presse- und Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Dieser öffentliche Diskurs half einerseits dabei Interessen der Bürgerschaft zu berücksichtigen und andererseits komplexe Zusammenhänge der Verkehrsplanung zu vermitteln sowie zu einer höheren Akzeptanz der Konzeptinhalte (Maßnahmen) beizutragen. Das ist vor allem für die anschließende Umsetzung der Maßnahmen von besonderer Bedeutung.

Die mobildenker GmbH und die Gesellschaft für Bürgergutachten haben der Stadt Usingen während der gesamten Projektlaufzeit Textbausteine, Pressemitteilungen und Fotos zu Verfügung gestellt. Geeignete Zwischenergebnisse wurden auf der städtischen Homepage veröffentlicht. Darüber hinaus wurden Flyer und Plakate zur Ankündigung der Veranstaltungen erstellt.

Kommunikationsstrategie im Rahmen der Auftaktveranstaltung/ zur Bewerbung der Online-Karte

Wen?	Wie?	Wo?	Wann?	Wer?
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung/ Einladung	Lokalzeitung	Wenige Tage vor der Veranstaltung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erstellung einer Pressemitteilung: gfb 2. Presseabteilung Stadt Usingen 3. Veröffentlichung durch Lokalzeitung
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung/ Einladung	Homepage (Stadt Usingen + Schulen) Social Media Stadt Usingen (Facebook, Instagram)	Wenige Tage vor der Veranstaltung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erstellung einer Pressemitteilung: gfb 2. Haupt- und Personalamt Stadt Usingen 3. Presseabteilung Stadt Usingen

Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Ankündigung über Flyer und Plakate	Geschäfte, öffentliche Einrichtungen etc.	1-2 Wochen vor der Veranstaltung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erstellen der Flyer und Plakate (inkl. Druck): Mobildenker 2. Abstimmung mit Haupt- und Personalamt und Presseabteilung Stadt Usingen 3. Verteilen der Flyer/ Plakate (Stadt Usingen)
Presse, Stadtverwaltung, Politik, Stakeholder	Einladungsschreiben	Per Post/ E-Mail	3-4 Wochen vor der Veranstaltung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erstellung eines Einladungsschreibens: gfb 2. Abstimmung mit Haupt- und Personalamt Stadt Usingen/ Presseabteilung Stadt Usingen 3. Versand über Büro des Bürgermeisters
Öffentlichkeit	Berichtserstattung	Lokalzeitung, Homepage, Social Media	Nach der Veranstaltung	Presseabteilung Stadt Usingen, Presse, gfb → Fortlaufend

Kommunikationsstruktur zum Bürgerworkshop

Wen?	Wie?	Wo?	Wann?	Wer?
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Einladung	Zufallsauswahl über Einwohnermeldeamt	ca. 4 Wochen vor der Veranstaltung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erstellung eines Einladungsschreibens (gfb) 2. Unterzeichnung durch BM 3. Versand der Einladungsschreiben über die gfb
Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger)	Berichtserstattung	Lokalzeitung, Internetseite der Stadt Usingen, Social Media	im Anschluss an die Veranstaltung	Presseabteilung Stadt Usingen Presse (Zeitung) gfb

Die Kommunikation im Rahmen der Abschlussveranstaltung erfolgt analog zur Auftaktveranstaltung.

A 2.3 | Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung von Versammlungen

Projektbegleitender Arbeitskreis

Eine bedeutende Rolle im Rahmen der Konzeptentwicklung (und darüber hinaus) kommt einem Projektbeirat zu. Dieser begleitet den gesamten Prozess und berät das Projektkonsortium (Verwaltung und Planungsbüro) inhaltlich. Die Einbindung der Politik

in den Beirat ist sinnvoll, weil die Vertreter/innen damit an den Diskussionsprozessen beteiligt und Ergebnisse erfahrungsgemäß stärker mitgetragen werden.

Im Projektzeitraum fand eine projektbegleitende Arbeitskreis-Sitzung statt. Der Arbeitskreis setzte sich aus Vertretern der nachfolgenden Institutionen zusammen. Die Einladung zu der Sitzung erfolgte durch die Stadt Usingen.

Stadtverwaltung Usingen	Stadtverwaltung Neu-Anspach (Ordnungsamt)	Seniorenbeirat (Stadt Usingen)	Jugendpflege (Stadt Usingen)
Fraktionen der Stadt Usingen	Hochtaunuskreis	Verkehrsverband Hochtaunuskreis	Polizeipräsidium Usingen
	ADFC Usinger Land	Caritas-Verband Hochtaunus	

Abbildung 55: Projektbegleitender Arbeitskreis

Die Sitzung des Arbeitskreises fand am 2. Juni 2022 in der Hugenottenkirche statt. An der Sitzung nahmen 17 Personen der o.g. Institutionen teil.

Nach einer kurzen Vorstellungsrunde, im Rahmen derer die Teilnehmenden erklärten, welchen Bezug sie zur Mobilität (in Usingen) haben, folgte ein Input-Vortrag zur Nahmobilität und zu Nahmobilitätskonzepten. Den Teilnehmenden wurden die vielfältigen Vorteile der Nahmobilität näher gebracht und erläutert, welche Ziele mit der Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten verfolgt werden.

Im Anschluss an den Input-Vortrag erfolgte die erste Beteiligungsphase. Die Teilnehmenden wurden anhand der nachfolgenden Leitfragen gebeten, die aus ihrer Sicht vorliegenden Probleme und Herausforderungen hinsichtlich der Nahmobilität in Usingen zu benennen. Jede Person erhielt hierfür drei rote Karteikarten. Anschließend wurden die Karten an einer Stellwand thematisch sortiert und die Teilnehmenden erhielten die Möglichkeit die genannten Probleme und Herausforderungen mit Hilfe von drei Klebepunkten zu priorisieren. Es bestand die Möglichkeit eine Nennung mit allen drei Klebepunkten zu versehen. Nachfolgend sind die vier Probleme/ Herausforderungen aufgeführt, die die meisten Bewertungen (mind. 5) erhielten.

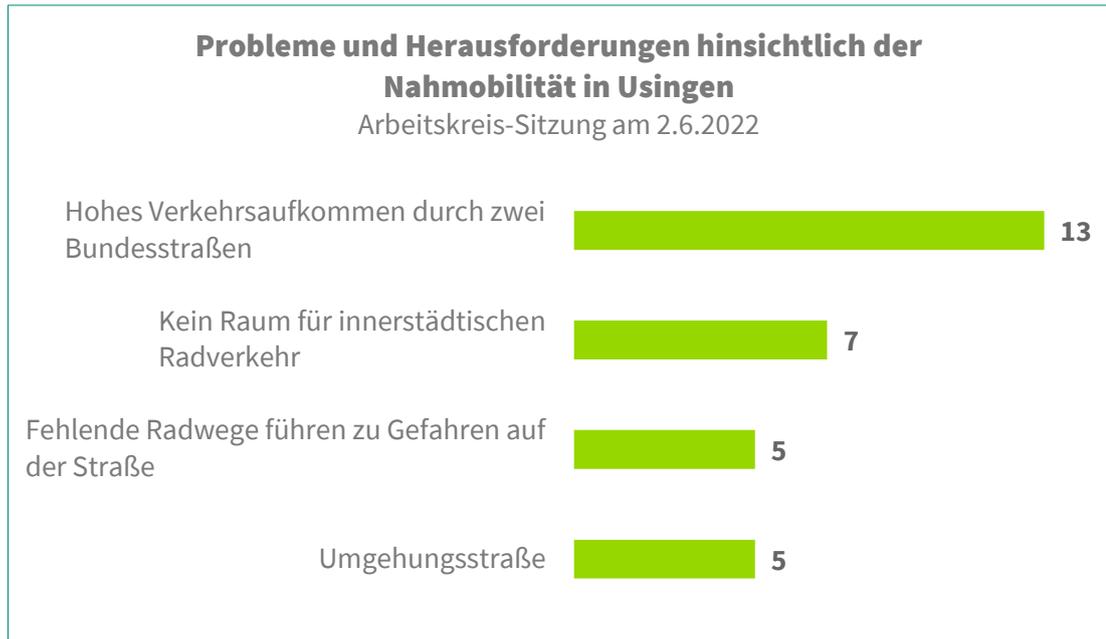


Abbildung 56: Probleme und Herausforderungen hinsichtlich der Nahmobilität in Usingen



Abbildung 57: Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 02.06.2022 in der Hugenottenkirche



Abbildung 58: Problem und Herausforderungen hinsichtlich der Nahmobilität in Usingen

In der zweiten Arbeitsphase wurden die Teilnehmenden des Projektbeirates gebeten für die drei Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Personennahverkehr jeweils ein Ziel für die Stadt Usingen zu benennen. Die Nennungen wurden anschließend thematisch sortiert an den Stellwänden zusammengetragen.

Daraufhin konnten die Teilnehmenden die Ziele priorisieren. Hierzu erhielt jeder Teilnehmer wiederum drei Abstimmungspunkte. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Fußverkehr	
Thema	Punkte
Breitere Fußwege ohne parkende Autos	6
Verkehrsberuhigter Stadtkern (weniger Lärm, mehr Verkehrssicherheit, mehr Platz)	4
Glatter, ebener Straßenbelag	2
Verkehrssicherheit	2

Hoher Fußverkehrsanteil	2
Bauliche Querungshilfen (Sicherheit)	1
Aufenthaltsqualität, breite Gehwege, Hindernisfreiheit	1
Autofreie Innenstadt	1
Mehr Ruhezeiten	0
Sichere, freie Fußwege	0
Abbau von Barrieren	0
Ausgebaute Wege	0
Förderung fußläufiger Einrichtungen	0
Sicherheit durch breite und gut beleuchtete Wege	0
Radverkehr	
Thema	Punkte
Innenstadtradwege kennzeichnen bzw. ausweisen	6
Generell deutlich höherer Stellenwert	4
Trennung vom Kfz-Verkehr	4
Radwegenetz	2
Umgehungsstraße mit Radweg	2
Sicherer Radverkehr	1
Ausreichende Radwegbreite	0
Innerstädtische, sichere, direkte Radwege	0
Gut ausgebaute Routen parallel/ getrennt vom Kfz-Verkehr	0
Verknüpfung/ Lücken schließen	0
Bus und Bahn	
Thema	Punkte
Innerstädtische Busverbindungen (ggf. alle 30 Minuten)	5
Bedarfsgerechte Ausrichtung (On-Demand)/ in den Ortsteilen	5
Regelmäßige Verbindungen/ Taktung (Tagesverlauf)	2
Radtransportkapazitäten; Von Vandalismus und Witterung geschützte Radabstellanlagen	1
Höhere Frequenz	1
Bürgerbus	1
Stadtbus mit hoher Taktung	1
Intermodale Verknüpfung	1
Attraktivität; verbesserter ÖPNV	0
Höhere Taktung im SPNV nach Frankfurt a.M. und günstigere Tarife	0

Tabelle 5: Definierte und priorisierte Ziele für die Nahmobilität in Usingen (Projektbeirat 02.06.2022)

Die Teilnehmenden des Arbeitskreises sehen im Bereich des Fußverkehrs als oberstes Ziel die Schaffung von ausreichend breiten Gehwegen ohne parkende Fahrzeuge, die ein Hindernis darstellen (6 Punkte). An zweiter Stelle wird ein verkehrsberuhigter Stadtkern mit weniger Verkehrslärm, höherer Verkehrssicherheit sowie mehr Platz für Aufenthalt

genannt (4 Punkte). Für den Radverkehr wird vor allem die Kennzeichnung innerstädtischer Radwege ausgesprochen (6 Punkte). Darauf folgen mit jeweils vier Punkten ein allgemein höherer Stellenwert des Radverkehrs in Usingen sowie die Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr.

Im Busverkehr werden sowohl die Optimierung der innerstädtischen Verbindungen (inkl. hoher Taktung) sowie die bedarfsgerechte Ausrichtung (ggf. On-Demand-Systeme) mit fünf Punkten am höchsten bewertet.



Abbildung 59: Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 2.06.2022 (1)



Abbildung 60: Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 2.06.2022 (2)

A 2.4 | Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung

Das Beteiligungsverfahren zum Nahmobilitätskonzept für die Stadt Usingen fand in drei Phasen des Projekts statt. Dies gewährleistete eine kontinuierliche Kommunikation in die Stadtgesellschaft.

Im Rahmen der Auftaktveranstaltung wurde die Bevölkerung am 28.04.2022 über Vorhaben, Ziel und zentrale Aspekte des Projektes informiert. In einer quantitativen Beteiligung konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mitteilen, wie und wo in Usingen Handlungsbedarf im Hinblick auf die Nahmobilität besteht. Mit der öffentlichen Veranstaltung wurde auch die interaktive Online-Karte vorgestellt. Mit Hilfe der Karte wurden vorhandenen Probleme/ Mängel erfasst und Ideen und Wünsche zur Verbesserung der Mobilitätssituation erfasst. In einem Stakeholder-Workshop trafen sich die Usinger Spitzenverbände, die Verwaltung, Politikerinnen und Politiker. Sie benannten die Probleme und Handlungsbedarfe im Hinblick auf die Nahmobilität und definierten Ziele für die zukünftige Mobilität im Umweltverbund in Usingen.

Kernstück des Beteiligungskonzeptes war der aleatorische Bürgerworkshop in Phase 5. Im Juli 2022 kamen rund 50 zufällig ausgewählte Teilnehmende aus ganz Usingen zusammen, um Maßnahmen für die zukünftige Nahmobilität in Usingen zu entwickeln. In der Abschlussveranstaltung, die voraussichtlich Anfang 2023 stattfinden wird, werden der interessierten Öffentlichkeit die zentralen Ergebnisse des Projektes präsentiert und erläutert.

In der nachfolgenden Grafik ist der Ablauf des Beteiligungskonzepts schematisch dargestellt.



Abbildung 61: Beteiligungsformate im Rahmen der Entwicklung des Nahmobilitätskonzeptes für Usingen

Auftaktveranstaltung

Die Auftaktveranstaltung zum Nahmobilitätskonzept für die Stadt Usingen fand am Donnerstag, den 28.04.2022 von 18:00 bis 19:15 Uhr im Saal der Christian-Wirth-Schule statt. An der Veranstaltung nahmen rund 50 Personen teil. Bürgermeister Steffen Wernard sowie der Leiter des Haupt- und Personalamtes, Herr Guth, begleiteten die Veranstaltung im Namen der Stadt und erklärten, welche Sicht die Stadt Usingen auf die Nahmobilität hat.



Abbildung 62: Auftaktveranstaltung in der Christian-Wirth-Schule am 28.04.2022

Nach einem informativen Teil, der aus Vorträgen über die Nahmobilität im Allgemeinen sowie über das Nahmobilitätskonzept für Usingen bestand, erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit sich aktiv zu beteiligen. Im Rahmen einer quantitativen Befragung konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mitteilen, wie und wo in Usingen Handlungsbedarf im Hinblick auf die Nahmobilität besteht. Auf einem Plakat konnten die Teilnehmenden ihre Bewertung abgeben. Die Frage lautete: Welche Schwerpunkte sehen Sie bezüglich der zukünftigen Mobilität in Usingen? Hierzu wurden in einer Matrix die unterschiedlichen Verkehrsmittel sowie die sieben Stadtteile Usingens dargestellt.

Die höchste Priorität wurde für den Radverkehr in der Usinger Innenstadt ermittelt (24 Punkte). Die zweitmeisten Punkte erhielt der Fußverkehr in der Innenstadt von Usingen (17 Punkte). Die Entwicklung des ÖPNV spielt für die Teilnehmenden in den einzelnen Stadtteilen eine untergeordnete Rolle. Lediglich drei Punkte wurden sowohl in der Usinger Innenstadt als auch in Wernborn für den dortigen ÖPNV vergeben. Im Hinblick auf die Entwicklung der Gesamtstadt wird der Schwerpunkt ebenfalls im Radverkehr (13 Punkte) gesehen. Die Förderung des ÖPNV folgt mit acht Punkten an zweiter Stelle.

Mit dem Start des Projekts hatten alle Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit sich digital einzubringen. Auf dieses Beteiligungsformat wird im nächsten Abschnitt näher eingegangen.



Abbildung 63: Auftaktveranstaltung zum Nahmobilitätskonzept für Usingen



Abbildung 64: Matrix zur Erfassung von Schwerpunkten für die zukünftige Mobilität in Usingen



Abbildung 65: Begrüßung durch Bürgermeister Steffen Wernard



Abbildung 66: Auftaktveranstaltung im Saal der Christian-Wirth-Schule

Bürgerbeteiligung mit Online-Karte



Abbildung 67: Online-Beteiligung mittels interaktiver Karte

In vielen Projekten kommt der Bereitstellung von Daten mit Raumbezug durch die Bevölkerung eine zentrale Bedeutung zu. Die Möglichkeit webbasiert mit anderen zu kommunizieren, sich auszutauschen oder (multimediale) Inhalte zu teilen, hat zur Ausbildung neuer Partizipationsformen geführt.

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Stakeholder (Arbeitskreis) im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse (Teil 1) wurde durch eine projektbegleitende Online-Beteiligung ergänzt. Hiermit wurde einer breiten Öffentlichkeit

die Möglichkeit einer Partizipation gegeben. Die Online-Karte wurde mit Hilfe von Plakaten und Flyern beworben. Darüber hinaus wurde auf der Internetseite der Stadt Usingen auf das Beteiligungsformat hingewiesen.

Anmerkungen der Teilnehmenden nach Kategorien

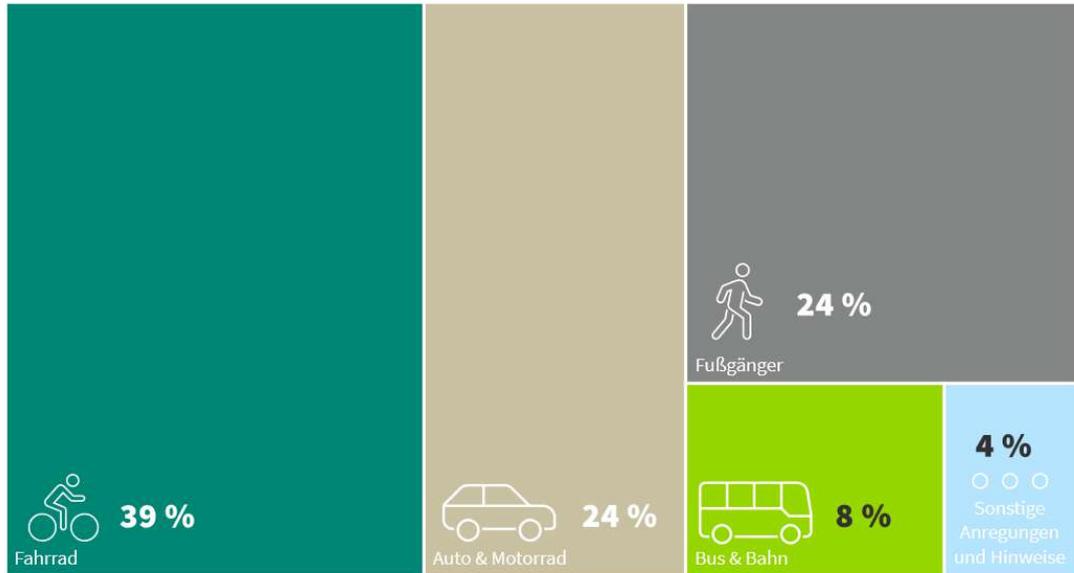


Abbildung 68: Anmerkungen der Teilnehmenden in der Online-Karte nach Verkehrsart

Die Bewohnerinnen und Bewohner Usingens konnten im Frühjahr 2022 zwei Monate lang in der Karte verkehrsbezogene Ideen, Hinweise und Anregungen verorten. Darüber hinaus konnten die Einträge von anderen Personen kommentiert und bewertet werden. Mit diesem Beteiligungsformat konnten zahlreiche Problemstellungen identifiziert und Anregungen aus der Bevölkerung gesammelt werden. Insgesamt wurden 234 Einträge vorgenommen und 864 „Likes“ registriert. Mehr als ein Drittel aller Einträge wurde zum Radverkehr vorgenommen (39 %). An zweiter Stelle folgen der Autoverkehr sowie der Fußverkehr mit jeweils 24 %. Nur 8 % der Einträge ist dem ÖPNV (Bus und Bahn) zuzuordnen.

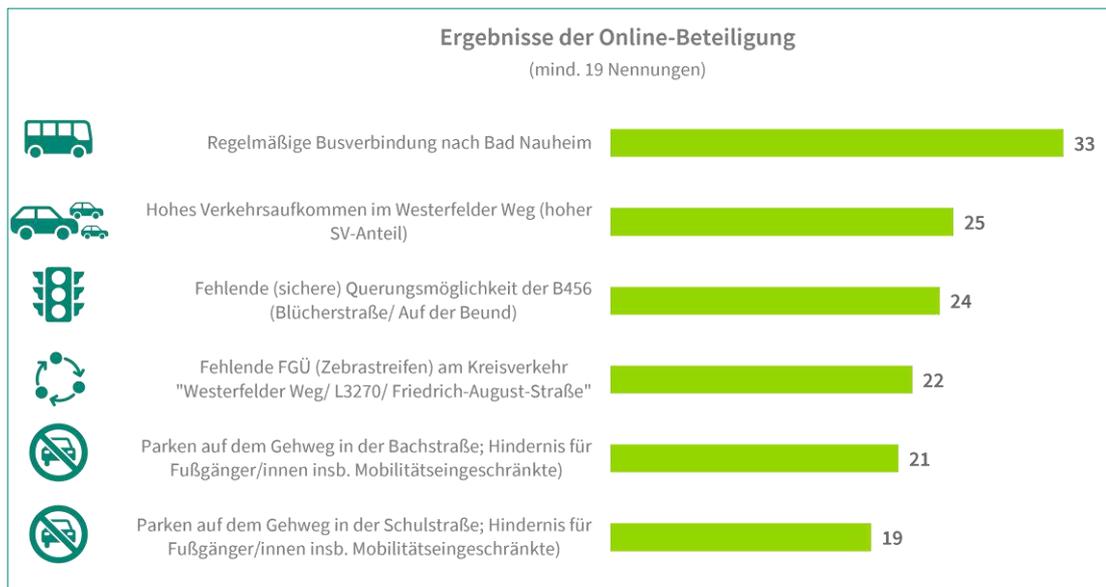


Abbildung 69: Anregungen und Hinweise der Usinger Bevölkerung in der Online-Karte

Die Auswertung der Online-Beteiligung ergab, dass insbesondere die Anmerkungen und Hinweise rund um den ÖPNV die meisten Zustimmungen (Likes) erhielt. An erster Stelle ist

dabei eine regelmäßige Busverbindung nach Bad Nauheim (33 Likes) zu nennen. Ebenfalls hohe Zustimmung erhielten der Eintrag hinsichtlich des hohen Verkehrsaufkommens im Westerfelder Weg sowie die fehlende (sichere) Querungsmöglichkeit der B456 (Blücherstraße/ Auf der Beund). In dem oben aufgeführten Diagramm sind alle Einträge mit mindestens 19 Nennungen bzw. Likes abgebildet.

Bürgerworkshop

Ein wichtiges Anliegen des Nahmobilitätskonzepts für Usingen war die Beteiligung eines repräsentativen Querschnitts der Bevölkerung. Es wurde eine besondere Methode angewandt, um die sogenannte „schweigende Mehrheit“ zu erreichen. Sie sollte zu Wort kommen und sich ins Nahmobilitätskonzept einbringen können. Mit Hilfe einer Zufallsziehung aus dem Einwohnermelderegister der Stadt konnte dies realisiert werden.

Die potentiellen Teilnehmenden wurden persönlich mit einem Brief des Bürgermeisters Steffen Wernard angeschrieben. In ihm warb der Bürgermeister für die Teilnahme am Bürgerworkshop. Dem Aufruf folgten doppelt so viele Personen als geplant war. Zur Veranstaltung erschienen 49 Usingerinnen und Usinger. Sie stellten ihre Diskussionsbereitschaft und Arbeitskraft, ihre Ideen und Kreativität in den Dienst der Gemeinschaft.

Exkurs: Teilnehmerstatistik

- Der Altersdurchschnitt der Teilnehmenden am Bürgerworkshop lag bei 55 Jahren.
- Zum Vergleich: Der Altersdurchschnitt der über 14-Jährigen in Usingen (stand 2019) lag bei 51,75 Jahren.
- Knapp die Hälfte der Teilnehmenden war weiblich (49 Prozent).
- Die Rücklaufquote des Einladungsprozesses betrug 26 Prozent.

Am Morgen des 16. Juli 2022 versammelten sich die Eingeladenen im Christian-Wirth-Saal in Usingen. Bürgermeister Steffen Wernard begrüßte die Anwesenden und dankte ihnen für die Bereitschaft sich mit Themen der zukünftigen Mobilität in Usingen zu beschäftigen.

Im ersten Teil der Veranstaltung erhielten die Teilnehmenden Informationen zur Nahmobilität im Allgemeinen sowie zum Nahmobilitätskonzept für Usingen im Speziellen. Die Fachvorträge wurden von dem Verkehrsplaner Michael Boßhammer von der mobildenker GmbH gehalten. In einem ausführlichen Vortrag berichtete er von den Ergebnissen aus der Bestandsanalyse für Usingen und referierte über Best-Practice Maßnahmen anderer Städte und Kommunen zum Thema Nahmobilität.

Der zweite Fachexperte, Prof. Dr. Hilmar Sturm, war via Live-Stream mit Studierenden von der Universität Kassel zugeschaltet. Die angehenden Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner absolvierten an dem Wochenende ein Blockseminar zum Thema Öffentlichkeitsbeteiligung. Herr Sturm referierte über Bürgerbeteiligungsverfahren in Kommunen mit speziellem Augenmerk auf die Verkehrsplanung.

Nach der Frühstückspause waren die Bürgerinnen und Bürger gefragt. In neun zufällig zusammengesetzten Kleingruppen verglichen sie die Impulse aus den Vorträgen mit ihrer

eigenen Lebenswelt und ihren Erfahrungen und Mobilitätsbedürfnissen in Usingen. Ebenfalls per Zufall zugeordnet, diskutierten sie entweder über Maßnahmen für den Fußverkehr (F), den Radverkehr (R) oder den öffentlichen Personennahverkehr (Ö). In Fünfergruppen hatten die Anwesenden eine Stunde Zeit sich zu beratschlagen. Sie entwickelten diskursiv miteinander Maßnahmen für die unterschiedlichen Verkehrsarten. Dabei mussten sie sich auf maximal fünf Aspekte einigen, die sie anschließend im Plenum präsentieren sollten.

Vorteil der Methode ist, dass in kürzester Zeit mehrere Themenfelder gleichzeitig bearbeitet werden können und alle Teilnehmenden, obwohl sie nicht an den anderen Themenfeldern gearbeitet hatten, gut über die Ergebnisse informiert wurden, um dann auch darüber abstimmen zu können.

Moderiert und begleitet durch Mark Schwalm von der Gesellschaft für Bürgergutachten (gfb) wurden die Vorschläge für die Stadt Usingen gesammelt. Die Ergebnisse wurden im Plenum präsentiert und gleich, über Eingabe in den Computer, für alle sichtbar an der Leinwand projiziert. Diese konnten mit dem/der Sitznachbar/in besprochen und bewertet werden. Jeweils zwei Personen bewerteten die vorgeschlagenen Maßnahmen gemeinsam. Hierzu durften sie bis zu fünf Punkte vergeben. Sie konnten alle Punkte auf ein oder mehrere Felder verteilen. Dabei spielte es keine Rolle, ob es ihre Ergebnisse oder die Ergebnisse von anderen Gruppen waren, die sie priorisierten.



Abbildung 70: Kleingruppenarbeit im Rahmen des Bürgerworkshops am 16.07.2022



Abbildung 71: Priorisierung der erarbeiteten Maßnahmenvorschläge mit Hilfe von Tablets

Ergebnisse des Bürgerworkshops

Die Teilnehmenden haben sich mit der Frage auseinandergesetzt: Welche Maßnahmen soll das Nahmobilitätskonzept enthalten?

Anfangs hatten die Bürgerinnen und Bürger Vorträge gehört. Sie diskutierten anschließend eine Stunde in neun zufällig gelosten fünfer Kleingruppen miteinander. Je zwei Kleingruppen hatten eine Verkehrsart zum Thema. Die Ergebnisse wurden abschließend im Plenum präsentiert und bepunktet.

Zu den drei Verkehrsarten: (F) Fuß- und (R) Radverkehr und (Ö) öffentlichen Personennahverkehr wurden 50 Vorschläge im Plenum gesammelt. Jede Person durfte 5 Punkte in der Bewertungsphase verwenden. Alle Anwesenden (49 Personen) stimmten ab. Es wurden insgesamt 245 Punkte vergeben. Bevor die Einzelaussagen und Maßnahmen im

Detail betrachtet werden, folgt erst eine übergeordnete Betrachtung. Betrachtet man die Anzahl der vergebenen Punkte je Verkehrsart zeigt sich folgende Hierarchie. Knapp 40 % aller vergebenen Punkte entfielen auf den Radverkehr. 36 % aller Punkte versammelten sich auf den Fußverkehr und 24 % der Punkte bekam der öffentliche Personennahverkehr.

Typ	Position	Welche Maßnahmen sollte das Nahmobilitätskonzept enthalten?	Punkte Typ	in Prozent
R	1	Gesamtpunkte Radverkehr	99	40,4 %
F	2	Gesamtpunkte Fußverkehr	87	35,5 %
Ö	3	Gesamtpunkte ÖPNV	59	24,1 %
Gesamt			245	100 %

Die höchste Bedeutung im Hinblick auf die Entwicklung der Nahmobilität in Usingen messen die Teilnehmenden des Workshops dem Zufußgehen und dem Radfahren bei. Der ÖPNV hingegen nimmt nur eine untergeordnete Rolle ein.

Als wichtigste Einzelmaßnahmen, die das Nahmobilitätskonzept berücksichtigen sollte, wurde eine Maßnahme im Radverkehr definiert (16 Punkte). Hierbei handelt es sich um die Errichtung einer Unter- oder Überführung der Blücherstraße zum Usatal-Radweg. Die zweitmeisten Nennungen erhielt die Querung der B 456 (Frankfurter Straße) im Fußverkehr (13 Punkte).

Den dritten Platz teilen sich mit jeweils 12 Punkten allgemeine Wünsche rund um den Radverkehr. Insgesamt solle es mehr Radwege bzw. klare Markierungen auf der Fahrbahn geben und eine räumliche Trennung vom Kfz-Verkehr (baulich) hergestellt werden. Für den ruhenden Radverkehr wünschen sich die Teilnehmenden Fahrrad-Abstellanlagen, insbesondere auch Stellplätze für Lastenräder und Anhänger, aber auch Ladestationen mit Service-Angeboten und Kamera-Überwachung am Bahnhof für die Abstellanlage.

Mit jeweils 10 Punkten wurden Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs (1x) und zur Förderung des ÖPNV (2x) bewertet. Für den Fußverkehr werden die Verbreiterung der schmalen Gehwege, vor allem auf Schulwegen, bemängelt. Vorgeschlagen wird hier, dass gegebenenfalls die betreffenden Straßen mit Einbahnstraßenregelungen versehen werden, um die Gehwege verbreitern zu können. Darüber hinaus sollen an einigen Stellen Querungsstellen ergänzt werden. Im öffentlichen Personennahverkehr wird eine Verbesserung der Erreichbarkeit des Vordertaunus und des Rhein-Main-Gebietes mit der S-Bahn gewünscht. Außerdem wird mit 10 Punkten ein Bürgerbus für Usingen gefordert.

Die Teilnehmenden wünschen sich zudem gut erkennbare Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) mit besseren Markierungen und Beleuchtungen (9 Punkte).

Die von den Teilnehmenden entwickelten Maßnahmen sowie deren Bewertung hinsichtlich der Priorität sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Typ	Position	Welche Maßnahmen sollte das Nahmobilitätskonzept enthalten?	Punkte
R	1	Unter- oder Überführung von Blücherstraße zum Usatal-Radweg + B275 zum Musikerviertel	16
F	2	Querung der B456 (Frankfurter Straße)	13
R	3	Mehr Radwege, klare Markierungen auf der Fahrbahn, Abstand zu Pkw; räumliche Trennung von Kfz (baulich)	12
R	3	Fahrrad-Abstellanlagen -> Stellplätze auch für Lastenräder und Anhänger + Ladestation + Service-Angebote; Kamera-Überwachung am Bahnhof für Abstellanlage	12
F	4	sehr schmale Gehwege (v.a. bei Schulwegen), ggf. Einbahnstraße, um Gehwege zu verbreitern, Querungsstellen ergänzen	10
Ö	4	Verbesserung der Erreichbarkeit des Vordertaunus und des Rhein-Main-Gebietes → S-Bahn	10
Ö	4	Bürgerbus für Usingen	10
F	5	Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) sollten besser erkennbar sein (u.a. Beleuchtung und Markierung)	9
Ö	6	Verbesserung der Anbindung der Stadtteile an den Usinger Bahnhof (Taunusbahn)	8
R	6	Übersichtsplan mit Radwegen in Usingen	8
F	7	Beschilderung von "Schleichwegen" + besserer Belag und Beleuchtung	7
Ö	7	Kostenloses Schülerticket für alle (u.a. vom Wohn-/ Schulort); auch für die Freizeitwege	7
R	7	Direkte Wege zwischen den Stadtteilen	7
F	8	Fußgängerquerung R6 (Usingen - Wehrheim)	6
F	8	Beseitigung von Hindernissen auf den Gehwegen (u.a. Parken abgesenkten Bordsteinen)	6
F	8	Innenstadt einladender gestalten → zum Flanieren etc.	6
F	8	Fußgängerüberweg Zitnergasse → ungünstige Lage	6
R	8	Autofreie Sonntag für mehr Radverkehr	6
R	8	Marketing-Konzept für den Radverkehr (u.a. für Berufspendler und Schulwege)	6
F	9	Ruhebänke, Rastmöglichkeiten plus Mülleimer	5
Ö	9	Busbahnhof am Stockheimer Weg bis zur Südtangente + Busbahnhof für CWS (z.B. neben Erlenhof)	5
R	9	Bessere Beleuchtung von Radwegen (z.B. mit Solar)	5
F	10	Barrierefreiheit - Beseitigung Gehwegparken, Querneigungen auf den Gehwegen	4
F	10	Hinweise der Stadtverwaltung zur Pflege von privaten Grünanlagen (z. B. Schneiden von Hecken an Gehwegen)	4
Ö	10	Bedarfsanalyse zur Auslastung des ÖPNV in Usingen (z.B. ioki DB Bedarfsverkehre)	4
Ö	10	Elektrobusse (Stadtbus)	4
R	10	Bessere Beschilderung für Kennzeichnung der Stadtteile	4
R	10	Mehr und bessere Abstellanlagen an Supermärkten (Mindestanzahl)	4

R	10	Verbindung vom Festplatz zum Neutor (Spiegel am Knickpunkt), abgesenkter Bordstein an der Einmündung, Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung	4
R	10	Radweg an der Bundesstraße zw. Merzhausen & Innenstadt	4
F	11	Fußweg zw. Merzhausen und Usingen	3
F	11	Neubaugebiet Merzhausen berücksichtigen	3
F	11	Fehlende Gehwege + Beleuchtung auf der Blücherstraße	3
Ö	11	Mehr Komfort an den Bushaltestellen (Barrierefreiheit, Beleuchtung, Überdachung, Abstellanlagen etc.)	3
R	11	Verbesserung des Linkabbiegens an Knotenpunkten	3
F	12	Fehlende Fußverkehrsanlage "Am Dorfacker" (für Beschäftigte im Gewerbegebiet)	2
Ö	12	Erhöhung des Sicherheitsgefühls im Bahnhofsumfeld (Fußwege)	2
Ö	12	Kampagnen für alle Verkehrsmittel (Nahmobilität)	2
Ö	12	Größeres Fahrtenangebot außerhalb der Schulzeiten	2
R	12	Fahrradspur "Am Riedborn" durch Einbahnstraßenregelung	2
R	12	Reparatur-Café z.B. alle zwei Woche (Service; z.B. ehrenamtlich)	2
R	12	Konzept für den Radverkehr nach Bau der Umgehungsstraße	2
Ö	13	Bedarfsgerechter öffentlicher Verkehr (flexibel, d.h. unabhängig von Fahrplänen); auch kleine Fahrzeuge	1
Ö	13	Busbahnhöfe (2) für den Schülerverkehr (auch Grundschulen)	1
R	13	ALS-Gelände: Sicherung der Radwege (v.a. für Schüler)	1
R	13	Gleichberechtigung zwischen Verkehrsarten	1
F	14	Fehlender Fußweg "Metzgerei Emmel" Langgasse	0
Ö	14	Überprüfung der Bedienung der Haltestellen durch Busse	0
Ö	14	Kapazitätsausweitung im Schülerverkehr (vorher: Bedarfsanalyse)	0
R	14	Standorte für Fahrradreparatur-Stationen	0
Gesamtpunkte			245



Abbildung 72: Bürgerworkshop am 16.07.2022



Abbildung 73: Bürgerworkshop am 16.07.2022 (2)

Abschlussveranstaltung

Die Abschlussveranstaltung zum Nahmobilitätskonzept für die Stadt Usingen findet voraussichtlich Anfang 2023 statt.

TEIL 3 | UMSETZUNGSSTRATEGIE

Zur Bewältigung der Verkehrs- und Umweltprobleme gibt es kein Patentrezept. Für jede Kommune, jeden Kreis und jede Region bedarf es eines auf die individuellen Belange ausgerichteten Handlungskonzeptes zur Verbesserung der Verkehrssituation und zur Erhöhung der Lebensqualität in Stadt und Region. Die darin formulierten Ziele lassen sich nur durch ein Bündel an Maßnahmen erreichen, die als integrierte Konzepte im Rahmen unterschiedlicher Szenarien zu formulieren sind.

Die Bedeutung derartiger integrierter Konzepte ergibt sich aus der Definition, denn ein integriertes Konzept ist ein Katalog sich ergänzender, in der Regel abhängiger Maßnahmen, die wesentlich zur Erreichung der definierten Ziele beitragen. Die Einzelmaßnahmen können nicht isoliert betrachtet werden, da sie weitgehend komplementär sind.

Zielkonzept

Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik für Usingen und die Region erfordert ein ausgewogenes Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten innerhalb des Verkehrssystems, denn zwischen den einzelnen Verkehrsarten bestehen oftmals Nutzungskonkurrenzen, zwischen denen abgewogen werden muss. Der motorisierte Individual- und Güterverkehr (inkl. ruhender Verkehr) konkurriert oftmals mit den Ansprüchen des Fuß- und Radverkehrs.

Die Gestaltung des Verkehrssystems wirkt dabei in alle Lebensbereiche hinein und beeinflusst die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung. Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern hat eine dienende Funktion, für die mit der Formulierung von Zielen ein Rahmen für zukünftige Entwicklungen gesetzt wird.

Die Ziele der Gestaltung der Verkehrssysteme für Usingen sind auf unterschiedlichen Ebenen angesiedelt. Eine Ordnung der einzelnen Ziele zu einem (zusammenfassenden) Zielkonzept ist notwendig, um die verschiedenen Abhängigkeiten untereinander aufzuzeigen und die Zusammenhänge sowie etwaige Widersprüche/ Konkurrenzen zwischen einzelnen Zielen zu verdeutlichen.

Die anschließende Überprüfung bzw. der Abgleich des Ist-Zustandes mit den definierten Zielen ist für den Erfolg eines Konzeptes wichtig, da ohne Rahmen und ohne Ziele keine abgestimmten Handlungsempfehlungen gegeben werden können und im Anschluss auch kein Erfolg gemessen werden kann. Darüber hinaus ermöglichen sie eine etwaige Anpassung von Maßnahmen.

Bevor im vorliegenden Kapitel auf Ober- und Unterziele für die einzelnen Verkehrsarten sowie auf querschnittsorientierte Ziele eingegangen wird, werden an dieser Stelle die übergeordneten Leitziele hinsichtlich der zukünftigen Mobilität in Usingen aufgelistet. Im Rahmen des Zielkonzeptes werden diese konkretisiert, um unter Berücksichtigung der Bestandsanalyse (Abgleich) Maßnahmen entwickeln zu können.

Leitziele für die Nahmobilität in Usingen

- Förderung der Nahmobilität sowie der Inter- und Multimodalität

- Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Verbesserung der Nahmobilitätsstrukturen
- Aufbau intermodaler und vernetzter Verkehrsstrukturen
- Verbesserung der Verbindung zwischen den Stadtteilen
- Erhöhung der Schulwegsicherheit und Verbesserung der Erreichbarkeit der Schulen
- Verbesserung der Anbindung der vorhandenen Baugebiete und Einbeziehung neuer Baugebiete
- Schaffung eines nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrssystems (Ökologie, Ökonomie und Soziales)

Zielkonzept

Auf Grundlage der zuvor beschriebenen Leitziele hinsichtlich der Förderung der Nahmobilität bzw. der allgemeinen Förderung einer nachhaltigen Mobilität in Usingen wurde das nachfolgend dargestellte Zielkonzept erarbeitet. Hierbei erfolgte auch ein Abgleich mit den Zielen, die im Rahmen des 1. projektbegleitenden Arbeitskreis definiert wurden.

Leitbild				
Ein starker Umweltverbund für nachhaltige Mobilität in Usingen				
Oberziele	Einkaufswegen/ Erledigungen werden v.a. zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt	Wege über kurze Distanzen werden überwiegend zu Fuß/ mit dem Rad zurückgelegt	Wege über mittlere Distanzen werden überwiegend mit dem ÖV zurückgelegt	Geringer Pkw-Bestand unter den Bewohnerinnen und Bewohner
Unterziele	Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs (z.B. im Umkreis von ca. 500 m)	Erhöhung des Fußverkehrsanteils auf kurzen Wegen	Attraktives Linien- und Fahrtenangebot im Innenstadtverkehr	Geringe Abhängigkeit von einem eigenen PKW durch Sharing-Angebote
	Anbindung von Nahversorgungseinrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Dichtes, direktes und barrierefreies Fußwegenetz	Attraktive und verständliche Tarife	Schaffung einer Wahlfreiheit hinsichtlich des Verkehrsmittels
	Komfortable & verkehrssichere Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (v.a. im Schulumfeld/ auf Schulwegen)		Barrierefreies Verkehrssystem (Infrastruktur + Fahrzeuge)	Erhöhung der Anzahl an intermodalen Wegen (nachhaltige Mobilität) → u.a. „letzte Meile“
Indikatoren	Nahversorgung im Umkreis von 500 m (Radius)	Anteil des Fußverkehrs auf kurzen Distanzen	Anzahl an Fahrgästen (im innerstädtischen Verkehr)	Anzahl an Stationen (Netzabdeckung, Erreichbarkeit), Anzahl an Fahrzeugen + Verfügbarkeit
	Anteil des Fuß- und Radverkehrs bei alltäglichen Wegen (Einkaufen, Erledigungen)	Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern	Akzeptanz und Zufriedenheit mit den Tarifen im ÖPNV/ mit dem ÖPNV im Allgemeinen	Anzahl an Nutzern von Sharing-Angeboten Anzahl der Leihvorgänge etc.
			Anzahl barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge	
			Ausstattung der Fahrzeuge; Zufriedenheit der Fahrgäste	

Abbildung 74: Zielkonzept für die Nahmobilität in Usingen (Teil 1)

Leitbild						
Ein starker Umweltverbund für nachhaltige Mobilität in Usingen						
Oberziele		Geringe negative Auswirkungen durch den Kfz-Verkehr			Hohe Aufenthalts- und Lebensqualität	
Unterziele		Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen	Notwendige Kfz-Fahrten werden mit Elektrofahrzeugen zurückgelegt	Belebte und sichere öffentliche Räume (Frequentierung)	Begrünung des Straßenraums zur Verbesserung des Mikroklimas	
		Geringe Differenzgeschwindigkeiten zwischen Verkehrsarten → Verkehrssicherheit	Möglichst geringe Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr	Platz schaffen für Aufenthalt & Spielen		
		Hohe Verkehrssicherheit (v.a. im Fuß- und Radverkehr)		Schaffung von Sitzmöglichkeiten und Flächen für Außengastronomie		
Indikatoren		Verkehrsaufkommen im untergeordneten Verkehrsnetz (Kfz/d)	Anteil an Elektrofahrzeugen	Anzahl an Personen im öffentlichen Straßenraum (Passanten)	Temperaturen im öffentlichen Straßenraum	
		Geschwindigkeitsniveau; Anteil Tempo 20/30 Zonen/ Strecken bzw. VBB	Anzahl an öffentlichen Parkständen im Straßenraum	Aufenthalts-/ Verweildauer im öffentlichen Raum		
		Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen mit Fußgängern und Radfahrenden		Zufriedenheit/ Akzeptanz (qualitative Erhebung)		

Abbildung 75: Zielkonzept für die Nahmobilität in Usingen (Teil 2)

TEIL 4 | EINZELMAßNAHMEN (PROJEKTE)

A 4.1 | Definition von Einzelmaßnahmen

Zur Bewältigung der Verkehrs- und Umweltprobleme gibt es kein Patentrezept. Für jede Gemeinde, jeden Kreis und jede Region bedarf es eines auf die individuellen Belange ausgerichteten Handlungskonzeptes zur Verbesserung der Verkehrssituation und zur Erhöhung der Lebensqualität in Stadt und Region. Die darin formulierten Ziele lassen sich nur durch ein Bündel an Maßnahmen erreichen, die als integrierte Konzepte zu formulieren sind.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse, der SWOT-Analyse und abgeleitet aus dem Zielkonzept wurden Handlungsfelder herausgearbeitet, mit denen das Ziel einer auf Nahmobilität basierenden Mobilität in der Stadt Usingen verfolgt werden kann. Diesbezüglich steht beispielsweise das Ziel im Vordergrund den Kfz-Verkehr im Kurzstreckenverkehr zu reduzieren.

Die nachfolgenden neun Handlungsfelder wurden für die Förderung der Nahmobilität in der Stadt Usingen herausgearbeitet.

Fußverkehr	Radverkehr	Fuß- und Radverkehr	Bus und Bahn
Straßenraumgestaltung	Barrierefreiheit	Ruhender Verkehr	Elektromobilität
	Mobilitätsmanagement	Service, Kommunikation, Marketing	

Maßnahmensteckbriefe

Handlungsfeld	Fußverkehr	Maßnahmen-Nr.	F1
Maßnahmenbezeichnung	Aus- und Neubau von Fußverkehrsanlagen		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Im Erhebungsnetz des Fußverkehrs liegen vereinzelte Netzlücken vor. Dies bedeutet, dass keine Verkehrsanlage für den Fußverkehr vorhanden ist und zugleich die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 10 km/h beträgt.

Die Netzlücken im Fußverkehr der Stadt Usingen befinden sich größtenteils auf außerorts gelegenen bzw. anbaufreien Streckenabschnitten¹⁴. Nicht zuletzt hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Komforts ist an diesen Stellen der Neubau von Fußverkehrsanlagen oder die Neugestaltung des Verkehrsraums notwendig.

Des Weiteren weisen Straßen im Umfeld von Schulen Mängel hinsichtlich der Breite der Gehwege auf (z.B. Kreuzung Neutorstraße/ Wilhelm-Martin-Dienstbach-Straße). Die Kreuzung befindet sich im direkten Umfeld der Astrid-Lindgren-Schule. Sie befindet sich zudem auf dem Weg von der Bushaltestelle zur Schule. An der Kreuzung sind die Gehwegbreiten unzureichend. Die Aufstellflächen an der Lichtsignalanlage sind unterdimensioniert. Mittels einer Kette werden die Kinder und Jugendlichen daran gehindert, unkontrolliert auf die Fahrbahn zu treten.

Darüber hinaus weisen die vorhandenen Fußverkehrsanlagen stellen- bzw. abschnittsweise Mängel auf.

Maßnahmenbeschreibung

Die im Erhebungsnetz analysierten Streckenabschnitte, die gegenwärtig über keine Fußverkehrsanlagen verfügen, sollten mittel- bis langfristig mit Verkehrsanlagen für den Fußverkehr ausgestattet werden. Außerorts bzw. außerhalb bebauter Gebiete werden in der Regel gemeinsame oder getrennte Geh-/Radwege errichtet, so dass hier Synergien erzielt werden können. Der Fokus sollte allerdings auf den innerorts gelegenen bzw. angebauten Streckenabschnitten liegen (= höchste Priorität).

Neben dem Neubau von Gehwegen bzw. Geh-/Radwegen ist an mehreren Stellen im Stadtgebiet der Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur notwendig, da die Gehwegbreiten nicht den aktuellen Richtlinien und Empfehlungen entsprechen. Dies gilt sowohl für Hauptverkehrsstraßen (u.a. Bundesstraßen - z.B. Untergasse und Kreuzgasse) als auch für das untergeordnete Straßennetz (z.B. Tempo 30-Zonen | Hattsteiner Allee, An der Sporthalle (Merzhausen)). Des Weiteren sollte insbesondere der Knotenpunkt „Neutorstraße/ Wilhelm-Martin-Dienstbach-Straße“ hinsichtlich der Förderung des Fußverkehrs auf dem Schulweg optimiert werden. Hierzu gehört vor allem die Verbreiterung von Gehwegen und Aufstellflächen.

Sollte der Ausbau der Gehwege, z.B. aufgrund der begrenzten Straßenraumbreiten nicht möglich sein, kann die Einführung einer Einbahnstraßenregelegung geprüft werden. In

¹⁴ Dies bezieht sich nur auf das Erhebungsnetz.

diesem Fall kann die Fahrbahnbreite zugunsten der Seitenräume reduziert werden. Handelt es sich bereits um eine Einbahnstraße oder ist diese Maßnahme nicht ausreichend, kann der einseitige Ausbau (Verbreiterung) der Fußverkehrsinfrastruktur eine Lösung sein, um zumindest auf einer Straßenseite einen ausreichend breiten Gehweg zu schaffen. In diesem Fall sind ggf. in regelmäßigen Abständen barrierefreie Quermöglichkeiten zu schaffen. Des Weiteren kann in Abhängigkeit der Straßennetzhierarchie die Ausgestaltung des Straßenraumes als Mischverkehrsfläche eine Verbesserung für den Fußverkehr bieten. Dies ist jedoch nur in Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo 10/20) oder in verkehrsberuhigten Bereichen möglich.

Darüber hinaus weist die vorhandene Fußverkehrsinfrastruktur stellenweise weitere Mängel auf. Hierzu zählt beispielsweise eine mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit des Gehweges (Schlaglöcher, Wurzelaufrüche, lockere Gehwegplatten etc.). Diese sollten zur Erhöhung des Komforts sowie zur Gewährleistung der Barrierefreiheit ausgebessert werden.

Die einzelnen Maßnahmen zum Ausbau des Fußverkehrsnetzes zur Schließung der Netzlücken sind in den Maßnahmenplänen zum Fußverkehr dargestellt (siehe Anlage).

Abschätzung der Wirkungen

Eine verkehrssichere, komfortable und lückenlose Verkehrsinfrastruktur stellt die wichtigste Grundlage für die Nutzung eines Verkehrssystems dar. Dies gilt insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Hierbei sind die aktuellen Richtlinien und Empfehlungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere jegliche Aspekte rund um die Barrierefreiheit. Erst eine qualitativ hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur ermöglicht das Zurücklegen von Wegen zu Fuß. Sie stellt die Basis für den Aufbau eines nachhaltigen, auf den Umweltverbund ausgerichteten Verkehrssystems dar.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen	Verbindung der Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Bundes- und Kreisstraßen) Stadt Usingen
Priorität	hoch
Umsetzungshorizont	mittel- bis langfristig
Kostenkalkulation	Abhängig von Art und Umfang der jeweiligen Maßnahme
	Grobe Kostenansätze
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bau bei Neutrassierung: 150,00 € ▪ Ausbau im Straßenraum: 250,00 € ▪ Ausbau vorhandener Weg: 75,00 € ▪ Asphaltdecke instand setzen/herstellen: 60,00 €

- Flächenerwerb: 25,00 € (pro qm)

Fördermöglichkeiten

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität

- Höhe der Zuwendung: 60-90 % (abh. von Finanzkraft der Kommune)
 - Bagatellgrenze: 20.000 €
 - Honorarkosten von Planungsleistungen zur Nahmobilität sind förderfähig
 - Grunderwerb ist im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur förderfähig, soweit die Eintragung im Grundbuch nach dem 1.1.2017 erfolgt ist.
-

Handlungsfeld	Fußverkehr	Maßnahmen-Nr.	F2
Maßnahmenbezeichnung	Querungsanlagen für den Fußverkehr		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Im Erhebungsnetz des Fußverkehrs wurden mehrere Stellen eruiert, an denen Anlagen zum Queren der Fahrbahn fehlen. Hierzu zählt beispielsweise die Querung der Frankfurter Straße (B456) auf Höhe der Einmündung der Ernst-Georg-Steinmetz-Straße (Mangel Nr. 64) sowie die Querung der Neutorstraße auf Höhe des Supermarktes „Action“. Darüber hinaus sollte die Anlage einer Querungsstelle auf der Weilburger Straße (Höhe Haus-Nr. 45) geprüft werden, da der Abstand zwischen den vorhandenen Lichtsignalanlagen rund 400 m beträgt.

Des Weiteren fehlen an mehreren außerorts gelegenen Straßenabschnitten Querungsanlagen für den Fuß- (und Radverkehr). Dies betrifft sowohl Stellen an denen im Zuge von Feld-/ Wirtschaftswegen die Fahrbahn von Hauptverkehrsstraßen gequert werden muss als auch die Übergangsbereiche von außerorts auf innerorts, wenn bspw. ein außerorts einseitig geführter Geh-/Radweg am Ortseingang endet.

Fotos



Abbildung 76: Fehlende Querungsstelle auf der Neutorstraße (Höhe Supermarkt „Action“ | Mangel Nr. 32)



Abbildung 77: Weilburger Straße (Höhe Haus-Nr. 45 | Mangel Nr. 28)



Abbildung 78: Fehlende Querungsstelle Haltestelle Eschbacher Klippen (Mangel Nr. 230)



Abbildung 79: Fehlende Querungsstelle am Ortseingang Michelbach (Mangel Nr. 23)

Maßnahmenbeschreibung

Zum sicheren Queren der Fahrbahn sollten an geeigneten Stellen Querungsanlagen für den Fußverkehr errichtet werden.

Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) der FGSV stellen die möglichen Einsatzbereiche von Querungsanlagen auf der Strecke von 2-streifigen Innerortsstraßen mit einer Fahrbahnbreite von max. 8,50 m dar. Die Einsatzbereiche sind von Umfeldbedingungen und Nutzungen abhängig. Sie können aus den Verkehrsstärken der Fußgänger sowie der Geschwindigkeit und der Verkehrsstärke des Kraftfahrzeugverkehrs abgeleitet werden. Es ist grundsätzlich auf eine frühzeitige Erkennbarkeit der Querungsanlagen zu achten. Sichtbehinderungen durch Verkehrszeichen, Bepflanzung, Werbeplakate etc. sind zu vermeiden. Der ruhende Verkehr ist in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen und an anderen Querungsanlagen in den freizuhaltenen Sichtfeldern auszuschließen.

Mögliche Querungsanlagen sind:

- Mittelinseln und Mittelstreifen
- Vorgezogene Seitenräume
- Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“)
- Lichtsignalanlagen
- Über- und Unterführungen (planfrei)
- Rollsteige, Rolltreppen und Aufzüge (planfrei)

Weiterhin sind vereinzelte Straßenräume/ Knotenpunkte sehr großzügig angelegt worden, so dass die Wege, die beim Queren der Fahrbahn zurückgelegt werden müssen, sehr weit sind. Ein probates Mittel, um diese Querungswege zu verkürzen und zudem die Verkehrssicherheit für die Fußgänger zu erhöhen, ist es die Seitenräume „vorzuziehen“. Hierdurch wird der Gehweg in die Fahrbahn reingezogen und die Fahrbahnbreite verringert. Hiermit können (z.B. in Kombination mit Baumtoren) die Eingangsbereiche in Tempo 30-Zonen oder auch Ortseingangsbereiche gestaltet werden, um eine Anpassung der Fahrgeschwindigkeiten beim Übergang zwischen zwei Straßentypen und Ortslagen zu erzielen. Die Kreuzung „Johann-Sebastian-Bach-Straße/ Anton-Bruckner-Straße“ ist ein Beispiel für überdimensionierte Knotenpunkte mit langen Querungswegen für Fußgänger.

Abschätzung der Wirkungen

Verkehrsanlagen, die die Querung einer Fahrbahn für Fußgänger ermöglichen bzw. vereinfachen, stellen insbesondere aus Verkehrssicherheits- und Komfortgründen einen wichtigen Bestandteil eines integrierten, nachhaltigen Verkehrssystems dar. Dies soll dazu beitragen, dass die Fußwege möglichst umwegarm gehalten werden können, um die Attraktivität des Zufußgehens zu erhöhen. Qualitativ hochwertige Fußverkehrsnetze mit entsprechenden Querverbindungen und Durchlässen, die ausschließlich dem unmotorisierten Verkehr vorbehalten werden, tragen dazu bei, dass die Reisegeschwindigkeiten zwischen motorisiertem und unmotorisiertem Verkehr nicht zu

stark divergieren. Nur so kann der Fußverkehr im Nahbereich eine Alternative zum Kfz-Verkehr darstellen und die Potentiale zur Verkehrsverlagerung ausgeschöpft werden.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Die vorgeschlagene Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs kann mit Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs kombiniert werden, sofern auch für den Radverkehr eine Querungshilfe benötigt wird.

Es können Konkurrenzen mit dem Kfz-Verkehr entstehen, sofern die Fahrbahn- bzw. Straßenraumbreite nicht ausreicht, um eine Querungsanlage anzulegen oder zu verbreitern. In dem Fall sollten Alternativen (vorgezogene Seitenräume) geprüft werden. Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass für die Anlage von Fußgängerüberwegen bestimmte Voraussetzungen (Kfz-Verkehrsmenge und Fußverkehrsaufkommen im Querverkehr) vorliegen müssen, damit ein Fußgängerüberweg (FGÜ) angelegt werden darf. Hierbei ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass die Straßenverkehrsordnung vorgibt, dass „die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor[geht]“.¹⁵

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Bundes- und Kreisstraßen) Stadt Usingen
Priorität	hoch
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig
Kostenkalkulation	35.000 - 50.000 € für eine Querungsstelle mit Mittelinsel Die Kosten für die Errichtung einer Fußgänger/ Radfahrerfurt mit LSA liegen bei rund 50.000 €.
Fördermöglichkeiten	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Höhe der Zuwendung: 60-90 % (abh. von Finanzkraft der Kommune) ▪ Bagatellgrenze: 20.000 € ▪ Honorarkosten von Planungsleistungen zur Nahmobilität sind förderfähig ▪ Grunderwerb ist im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur förderfähig, soweit die Eintragung im Grundbuch nach dem 1.1.2017 erfolgt ist.

¹⁵ (Bundesrepublik Deutschland (Bundesamt für Justiz), 2022)

Handlungsfeld	Fußverkehr	Maßnahmen-Nr.	F3
Maßnahmenbezeichnung	Erhöhung des Komforts und der Verkehrssicherheit im Fußverkehr		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Die Gehwegbreite stellt ein wichtiges Qualitätskriterium dar, denn sie ist sowohl für den Komfort als auch für die Verkehrssicherheit im Fußverkehr von besonderer Bedeutung. Das Maß allein ist allerdings nicht aussagekräftig genug, um die Qualität der Fußverkehrsanlagen bewerten zu können. Fest installierte oder temporär auftretende Gegenstände wie zum Beispiel Rohrpfosten von Verkehrszeichen, Fahrgastunterstände, Poller, Mülltonnen und Bäume stellen punktuelle Hindernisse im Lichtraumprofil dar. Mitunter ist die Restgehwegbreite, die in der Stadt Usingen zur Verfügung steht, so gering, dass mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit Kinderwagen den Gehweg nicht nutzen können. Dies stellt nicht nur im Hinblick auf die Barrierefreiheit, sondern auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit, ein großes Problem dar. Insbesondere im Umfeld schutzbedürftiger Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Alten-/Pflegeheimen müssen die Gehwege über eine ausreichende Breite verfügen und barrierefrei ausgestaltet sein. Darüber hinaus können Gegenstände im Lichtraumprofil - insbesondere zu dunklen Tageszeiten - ein Unfallrisiko darstellen. Diese Problematik, dass fest installierte oder mobile Gegenstände Hindernisse im Lichtraumprofil von Fußgängern darstellen, konnte an mehreren Stellen des Erhebungsnetzes registriert werden.

Darüber hinaus wurde an vereinzelt Zufahrten, Einmündungen und Kreuzungen festgestellt, dass die Sichtbeziehungen für Fußgänger eingeschränkt/ unzureichend sind und Gefahrenpotentiale vorliegen. Hier sind an erster Stelle Gebäude zu nennen, die die Sichtbeziehungen für die Verkehrsteilnehmer einschränken (z.B. Einmündung Kreuzgasse/ Obergasse | Mangel Nr. 42).

Des Weiteren wurde im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse vor Ort (Bestandsanalyse) festgestellt, dass das Begehen der oftmals ohnehin sehr schmalen Gehwege zusätzlich durch Mülltonnen/ Sperrmüll erschwert wird. Stellenweise ist das Ausweichen auf die Fahrbahn notwendig; dies stellt insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein großes Hindernis dar.

Darüber hinaus liegen Mängel in der **barrierefreien Ausgestaltung** der Verkehrsanlagen im Erhebungsnetz vor. Dies betrifft nicht nur die zuvor aufgeführte Breite der Fußverkehrsanlagen, sondern auch die nachfolgenden Punkte:

- Fehlende Bordsteinabsenkungen und/ oder taktile Leitelemente (z.B. Knotenpunkt L3270/ B456 | Mangel Nr. 175)
- Fehlende taktile Leitelemente an der Einmündung „Emminghausstraße/ Frankfurter Straße (B456)“ (Mangel Nr. 102)
- Fehlender/ unzureichender Kontrast im Straßenbelag -> Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum (z.B. Bartholomäus-Arnoldi-Straße/ Emminghausstraße | Mangel Nr. 165)

- Fehlender barrierefreier, niveaugleicher Zugang (auch kein Aufzug) zum Bahnhaltelpunkt Wilhelmsdorf von der Wilhelm-Heinrich-Straße aus (Mangel Nr. 246)

Fotos



Abbildung 80: Fehlende taktile Leitelemente an der Einmündung L3270/ B456 (Mangel Nr. 175)



Abbildung 81: Fehlende taktile Leitelemente an der Einmündung „Emminghausstraße/ Frankfurter Straße (B456)“ (Mangel Nr. 102)



Abbildung 82: Fehlender Kontrast als Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum (Bartholomäus-Arnoldi-Straße/ Emminghausstraße | Mangel Nr. 165)



Abbildung 83: Fehlender barrierefreier, niveaugleicher Zugang zum Bahnhaltelpunkt Wilhelmsdorf von der Wilhelm-Heinrich-Straße aus (Mangel Nr. 246)

Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme umfasst eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen. Hierzu zählen unter anderem die Verbesserungen der Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Zufahrten durch folgende Maßnahmen:

- Grünpflege von Hecken und Sträuchern oder Veränderung der Verkehrsführung (z.B. Verschieben der Zufahrt)
- Freiräumen von Geh- und Radwegen von Gegenständen wie Strom-/Verteilerkästen o.ä., sofern die die Restgehwegbreite nicht ausreichend ist.
- Verbesserung der Oberflächenbeläge von Gehwegen, v.a. zur Herstellung einer Barrierefreiheit und zur Erhöhung des Komforts.
- Erhöhung der Kontraste bei den Bodenbelägen zur besseren Sichtbarkeit der Trennung der Verkehrsräume (v.a. für Menschen mit Seheinschränkungen)
- Borsteinabsenkungen zur Schaffung von Barrierefreiheit an Stellen, an denen z.B. die Fahrbahn zu queren ist.

- Schaffung von Sitzmöglichkeiten für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen (Mobilitätssicherung)
- Abstimmung mit dem Entsorgungsdienst über Abstellflächen für Mülltonnen und Sperrgut abseits der Gehwege

Abschätzung der Wirkungen

Diese Maßnahme stellt ein zentrales und bedeutsames Instrument zur Schaffung einer fußgängerfreundlichen Infrastruktur in Usingen dar. Mit Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen wird eine wichtige Grundlage geschaffen, damit möglichst alle Bevölkerungsgruppen gerne und häufig Wege in Usingen zu Fuß zurücklegen.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Die Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs tragen zum Teil ebenso zu einer Förderung des Radverkehrs bei (z.B. gemeinsame Verkehrsführung außerorts).

Die Maßnahme ist zudem eng mit der Siedlungsentwicklung und der Daseinsvorsorge verbunden. Die Erhöhung des Fußverkehrsanteils ist nur möglich, wenn die Rahmenbedingungen durch die Siedlungsstruktur geschaffen sind/ werden.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Bundes- und Kreisstraßen) Stadt Usingen
Priorität	hoch
Umsetzungshorizont	Sofortmaßnahme/ kurzfristig
Kostenkalkulation	Abhängig von Art und Umfang der Einzelmaßnahme
Fördermöglichkeiten	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Höhe der Zuwendung: 60-90 % (abh. von Finanzkraft der Kommune) ▪ Bagatellgrenze: 20.000 € ▪ Honorarkosten von Planungsleistungen zur Nahmobilität sind förderfähig ▪ Grunderwerb ist im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur förderfähig, soweit die Eintragung im Grundbuch nach dem 1.1.2017 erfolgt ist.

Handlungsfeld	Radverkehr	Maßnahmen-Nr.	R1
Maßnahmenbezeichnung	Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Das Erhebungsnetz des Radverkehrs weist - ebenso wie das des Fußverkehrs - vereinzelte Netzlücken auf. Dies bedeutet, dass keine Verkehrsanlage für den Radverkehr vorhanden ist und zugleich die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km/h beträgt. Wird der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, z.B. im verkehrsberuhigten Bereich oder in Tempo 30-Zonen, handelt es sich nicht um eine Netzlücke. Darüber hinaus wurden Straßenabschnitte erhoben, in denen Radfahrende sowohl die Fahrbahn als auch den Gehweg nutzen dürfen (VZ 239 + ZZ 1022-10 | Gehweg „Rad frei“). Diese Führungsform (Gehweg „Rad frei“) wurde als „untergeordnete Führung“ gekennzeichnet, da für den Radverkehr in diesen Fällen auf den Gehwegen Schrittgeschwindigkeit gilt. Des Weiteren bestehen streckenweise Fahrverbote für den Radverkehr, die durch das Verkehrszeichen 250 angeordnet oder durch eine fehlende Freigabe (z.B. in Einbahnstraßen) gekennzeichnet sind.

Die Netzlücken im Radverkehr der Stadt Usingen (nur Erhebungsnetz!) befinden sich größtenteils auf außerorts gelegenen bzw. anbaufreien Streckenabschnitten. Die Länge der Netzlücken im Radverkehr beträgt in Summe 52,0 Kilometer. Nicht zuletzt hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Komforts ist an diesen Stellen der Neubau von Radverkehrsanlagen, die Neugestaltung des Verkehrsraums oder die Änderung der verkehrsrechtlichen Anordnung (Geschwindigkeitsniveau) notwendig.

Maßnahmenbeschreibung

Bei der Wahl der Führungsform im Radverkehr sind zwingend die Klassifizierung des Straßennetzes sowie die vorhandenen Straßenraumbreiten zu berücksichtigen. Ersteres gibt einen klaren und sehr begrenzten Handlungsspielraum für die Führung des Radverkehrs vor. Im klassifizierten Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) ist grundsätzlich keine Anordnung von Tempo 30-Zonen oder eine flächendeckende Anordnung einer streckenbezogenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zulässig.

Die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite zeigt auf, welche Möglichkeiten zur Straßenraumaufteilung zur Verfügung stehen. Eine Verbreiterung des Straßenraumes ist in der Regel nur außerorts möglich. Sollte im vorhandenen Straßenraum nicht ausreichend Platz zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs zur Verfügung stehen, sollte im Einzelfall geprüft werden, ob die vorliegenden Straßennutzungen (z.B. der ruhende Verkehr) nicht anderweitig aufgeteilt werden können, so dass der unmotorisierte Verkehr gefördert werden kann. Im Rahmen dieses Abwägungsprozesses ist zu beachten, dass der Straßenraum vordergründig für den fließenden Verkehr bestimmt ist.

Die im Erhebungsnetz analysierten Streckenabschnitte, die gegenwärtig über keine Radverkehrsanlagen verfügen oder auf denen der Radverkehr untergeordnet geführt

wird, sollten mittel- bis langfristig mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Hierzu zählen beispielsweise:

- L3270 von Michelbach nach Bodenrod (siehe Abbildung 84)
- K726 von Usingen Richtung Pfaffenwiesbach
- B275 von Usingen nach Merzhausen
- K727 von Eschbach Richtung Weilburger Straße (B 456)

Bei den Streckenabschnitten auf denen der Radverkehr gegenwärtig nicht zugelassen ist, sollte geprüft werden, ob durch eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung die Freigabe ermöglicht wird. Hierbei handelt es sich u.a. um die nachfolgend aufgeführten Straßenabschnitte:

- Verlängerung des Backhausgäßchen (Merzhausen) Ri. Wilhelmsdorf
- Grundweg (Wilhelmsdorf) Ri. Kläranlage
- Verlängerung Maibacher Weg (Eschbach) Ri. Nordosten (Wald)
- Usinger Weg von Wernborn in die Usinger Innenstadt (siehe Abbildung 85)
- Am Wellenhaag (Kransberg)

Außerorts bzw. außerhalb bebauter Gebiete werden in der Regel gemeinsame oder getrennte Geh-/Radwege errichtet, so dass hier Synergien erzielt werden können. Der Fokus sollte allerdings auf den innerorts gelegenen bzw. angebauten Streckenabschnitten liegen.

Des Weiteren sollten Radverkehrsanlagen, die für den Alltagsverkehr genutzt werden, grundsätzlich asphaltiert, beleuchtet und gut einsehbar (soziale Sicherheit) sein.

Die Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes zur Schließung der Netzlücken sind im Maßnahmenplan „Radverkehr“ (siehe Anlage) dargestellt.



Abbildung 84: Netzlücke im (Fuß-) und Radverkehr zwischen Michelbach und Bodenrod (L3270)



Abbildung 85: Fehlende Freigabe für den Radverkehr auf dem Usinger Weg (von Wernborn in die Innenstadt)

Abschätzung der Wirkungen

Eine verkehrssichere, komfortable und lückenlose Verkehrsinfrastruktur stellt die Basis für den Aufbau eines nachhaltigen, auf den Umweltverbund ausgerichteten Verkehrssystems dar. Der Bau von Geh-/ Radwegen ist existentiell und ermöglicht erst das Zurücklegen von Wegen mit dem Fahrrad. Hierbei sind die aktuellen Richtlinien und Empfehlungen (Stand der Technik) zu berücksichtigen.

Der Neu- und Ausbau von Radwegen in der Stadt Usingen dient der Ergänzung des vorhandenen Radverkehrsnetzes bzw. der Schließung von Netzlücken. Dies gilt insbesondere für die außerorts gelegenen Strecken. Die Verbindungen zwischen den Stadtteilen bieten große Potentiale zur Verlagerung von Fahrten auf den Radverkehr. Dies gilt insbesondere für die Verbindung von Eschbach ins Stadtzentrum, die bereits heute im Radverkehr vergleichsweise stark frequentiert wird, wie die Daten der Aktion STADTRADELN aus dem Jahr 2020 zeigen.

In diesem Zuge ist aber nicht nur die Erreichbarkeit der Einrichtungen zur Daseinsvorsorge im Stadtzentrum, sondern auch die Erreichbarkeit der beiden Bahnhöfe zu nennen. Neben den Verbesserungen im ÖPNV, der Modernisierung der Bahnhöfe im Hinblick auf die Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr (u.a. Errichtung von hochwertigen Radabstellanlagen) ist die Infrastruktur zum Erreichen der Bahnhöfe von besonderer Bedeutung. Eine komfortable und verkehrssichere Radverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Baustein hin zu einer nachhaltigen Mobilität.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen	Verbindung der Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Bundes- und Kreisstraßen) Stadt Usingen
Priorität	hoch
Umsetzungshorizont	mittel- bis langfristig; z.T. kurzfristig (verkehrsrechtliche Anordnungen)
Kostenkalkulation	Abhängig von Art und Umfang der Einzelmaßnahme
Fördermöglichkeiten	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Höhe der Zuwendung: 60-90 % (abh. von Finanzkraft der Kommune) ▪ Bagatellgrenze: 20.000 € ▪ Honorarkosten von Planungsleistungen zur Nahmobilität sind förderfähig ▪ Grunderwerb ist im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur förderfähig, soweit die Eintragung im Grundbuch nach dem 1.1.2017 erfolgt ist.

Handlungsfeld	Radverkehr	Maßnahmen-Nr.	R2
Maßnahmenbezeichnung	Prüfung der Freigabe des Radverkehrs in Einbahnstraßen		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Im Erhebungsnetz befinden sich mehrere Straßen im untergeordneten Straßennetz (Tempo 30-Zonen), in denen eine Einbahnstraßenregelung angeordnet wurde. Diese sind gegenwärtig zum Teil nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Hierzu zählen unter anderem die nachfolgend aufgeführten Straßenabschnitte in der Usinger Innenstadt.

- Wirthstraße
- Klapperfeld
- Schulhofstraße
- Scheunengasse

Aufgrund der fehlenden Freigabe in Gegenrichtung entstehen Umwege, die nicht zuletzt aufgrund der Topografie in Usingen ein Hindernis im Radverkehr darstellen. Aus diesem Grund ist die Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu prüfen.

Maßnahmenbeschreibung

Es ist eine Einzelfallprüfung vorzunehmen, im Rahmen derer die Freigabe geprüft wird. Aufgrund der zum Teil beengten Straßenräume sind Ausweichflächen - z.B. zwischen Parkständen - zu schaffen. Gegebenenfalls ist eine Neustrukturierung des ruhenden Verkehrs notwendig. Hiermit kann eine Reduktion des öffentlichen Parkraumangebots verbunden sein.

In der Straße „Klapperfeld“ ist die Straßenraumbreite ausreichend, um den Begegnungsfall Pkw-Fahrrad zu ermöglichen.

Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen sind an allen Einmündungen mit Zeichen 220 (Einbahnstraße) und Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen) zu beschildern. Markierungen sind in der Regel nicht erforderlich.

Mögliche Ausnahmen:

- Es können Ein- und Ausfahrschleusen markiert werden.
- An unübersichtlichen und kurvigen Streckenabschnitten können Schutzräume (Ausweichstellen) für Radfahrende markiert oder baulich abgetrennt werden.
- Wenn starke Fußgängerströme für Radfahrer geöffnete Einbahnstraßen queren, können Bodenpiktogramme auf den Radverkehr aufmerksam machen.



Abbildung 86: Fehlende Freigabe für den Radverkehr in der Wirthstraße



Abbildung 87: Fehlende Freigabe für den Radverkehr im Klapperfeld

Abschätzung der Wirkungen

Mit der Freigabe der Einbahnstraßen im Gegenverkehr ist eine deutliche Erhöhung des Komforts im Radverkehr verbunden, da Umwegfahrten vermieden werden können, die nicht zuletzt aufgrund der Topografie ein Hemmnis darstellen. Der Fuß- und Radverkehr sollten durch ein engmaschiges, dichtes Verkehrsnetz gefördert werden. Zudem bieten sie ruhige Alternativstrecken zu stark befahrenen Hauptstraßen. Und nicht zuletzt schaffen offene Einbahnstraßen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, u.a. durch mehr Rücksichtnahme PKW-Rad, Vermeidung von Radverkehr auf dem Gehweg und gute Sichtbarkeit des Radverkehrs.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Bei beengten Platzverhältnissen im Straßenraum sollten die Nutzungsansprüche der einzelnen Verkehrsarten gegeneinander abgewogen werden. Im untergeordneten Straßennetz (u.a. Tempo 30-Zonen) sollten die Belange des Radverkehrs (und des Fußverkehrs) am höchsten gewichtet werden. Dies bedeutet im Einzelfall, dass Anlagen für den ruhenden Verkehr gegebenenfalls keine Berücksichtigung finden können oder der Umfang reduziert werden muss. Hierzu ist ein Abwägungsprozess hinsichtlich der unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Straßenraum durchzuführen.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Stadt Usingen
Priorität	mittel
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Kostenkalkulation	Die Öffnung für den Radverkehr ist eine einfache, kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Personalkosten (lfd. Betrieb) ▪ Kosten für Zusatzzeichen zur Freigabe des Radverkehrs: ca. 50 €/ Stk. (brutto) ▪ Kosten für etwaige Markierungsarbeiten in den Knotenpunkten (Einfahrt in die Einbahnstraße): ca. 35 € pro Meter
Fördermöglichkeiten	keine Förderung notwendig

Handlungsfeld	Radverkehr	Maßnahmen-Nr.	R3
Maßnahmenbezeichnung	Überprüfung/ Anpassung von verkehrsrechtlichen Anordnungen		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Neben den in den Maßnahmen R1 und R2 aufgeführten und beschriebenen Maßnahmen liegen im Radverkehrssystem der Stadt Usingen weitere Defizite vor, die behoben werden sollten, um den Radverkehr nachhaltig zu fördern. Hierzu zählen unter anderem die Prüfung und etwaige Anpassungen von verkehrsrechtlichen Anordnungen. Im Erhebungsnetz der Stadt Usingen konnten hinsichtlich des Radverkehrs vereinzelte Mängel bei den verkehrsrechtlichen Anordnungen erhoben werden. Hierzu zählen:

- Voraussichtlich fehlendes Verkehrszeichen zur Freigabe des Radverkehrs (z.B. im beschilderten Radverkehrsnetz des Landes Hessen)
- Schlecht erkennbare/ verdeckte oder verschmutzte Verkehrszeichen
- Fehlende oder verblasste Furtmarkierungen inkl. optionaler Piktogramme
- Untypische Beschilderung bzgl. Durchfahrtsverboten für den Kfz-Verkehr

Es handelt sich nur um wenige punktuelle Mängel, da es nur sehr wenige Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) im Erhebungsnetz gibt. Diese beschränken sich größtenteils auf die fehlende Freigabe von Straßen für den Radverkehr.



Abbildung 88: Fehlende Freigabe für den Radverkehr



Abbildung 89: Fehlendes Verkehrszeichen als Hinweis auf einen Durchlass für den Fuß- und Radverkehr

Maßnahmenbeschreibung

Auf Grundlage der Verkehrsnetzanalyse sollte eine Begutachtung des Straßen- und Wegenetzes durch die anordnende Verkehrsbehörde vorgenommen werden, um die Unklarheiten und Defizite im Radverkehrsnetz zu beseitigen. Diese Analyse sollte eine Prüfung der Kontinuität im Radverkehrsnetz sowie der Vollständigkeit, Korrektheit und Erkennbarkeit der Verkehrszeichen beinhalten, die für den Radverkehr von besonderer Bedeutung sind. Neben diesen Aspekten hinsichtlich der Beschilderung für den Radverkehr sollten zudem die Furtmarkierungen ergänzt bzw. erneuert werden und mit Piktogrammen versehen werden.

Abschätzung der Wirkungen

Die formulierten Maßnahmen können in erster Linie zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr beitragen. Darüber hinaus wird der Komfort für Radfahrende erhöht, wenn diese eine konsistente und verständliche Beschilderung vorfinden. Die Freigabe von Straßen und Wegen, die gegenwärtig noch nicht für den Radverkehr zugelassen sind, kann zudem zur Verdichtung des Radverkehrsnetzes sowie zur Verkürzung von Fahrzeiten und somit zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs beitragen. Die beschriebenen Maßnahmen sollen darüber hinaus dazu beitragen den verkehrsrechtlichen Rahmen für das Radverkehrsnetz zu bilden.

Auch kleinere Maßnahmen, wie zum Beispiel die Anpassung der Beschilderung oder das Markieren und Einfärben von Radverkehrsfurten, können maßgeblich zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs beitragen. Die Radfahrenden nehmen zudem wahr, dass sie als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden.

Der Nutzen der beschriebenen Maßnahmen ist im Verhältnis zu den einzusetzenden (finanziellen und personellen) Mitteln als sehr hoch anzusehen. Darüber hinaus können die Maßnahmen in der Regel zeitnah umgesetzt werden, so dass kurz- bis mittelfristig Wirkungen erzielt werden können.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Die vielfältigen Einzelmaßnahmen schaffen nicht nur für Radfahrende, sondern auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer Klarheit. Sie tragen somit dazu bei, dass das Verkehrssystem im Allgemeinen verbessert und vor allem verkehrssicherer wird. Es sollte zwingend darauf geachtet werden, dass verkehrsrechtliche Anordnungen nicht zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrenden führen.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Bundes- und Kreisstraßen) Stadt Usingen
Priorität	mittel bis hoch
Umsetzungshorizont	Sofortmaßnahme/ kurzfristig
Kostenkalkulation	Die finanziellen Auswirkungen, die mit der Umsetzung dieser Maßnahme verbunden sind, sind vergleichsweise gering. Sie sind davon abhängig, ob es sich um die Anpassung/ Neuinstallation von Verkehrsschildern, Markierungen oder bauliche Eingriffe handelt.
Fördermöglichkeiten	keine Förderung notwendig

Handlungsfeld	Radverkehr	Maßnahmen-Nr.	R4
Maßnahmenbezeichnung	Optimierung/ Neubau von Querungsanlagen		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Analog zu den Defiziten hinsichtlich der Querungsanlagen für den Fußverkehr wurden auch für den Radverkehr vereinzelte Mängel festgestellt. Hierbei handelt es sich sowohl um fehlende Querungsanlagen/ -hilfen als auch um vorhandene Querungsanlagen, die Defizite in Bezug auf Lage oder Ausgestaltung aufweisen.

Querungsstellen sind Bereiche, an denen der Radverkehr Straßen außerhalb von Knotenpunkten überquert. Die Überquerung kann durch plangleiche Überquerungsanlagen, Über- oder Unterführungen gesichert werden.

Punktuelle Überquerungsbedarf außerhalb von Knotenpunkten ergibt sich insbesondere

- am Beginn und Ende von einseitigen Zweirichtungsradwegen,
- bei einmündenden oder kreuzenden selbständigen Radwegen oder netzwichtigen sonstigen Wegen und
- an bedeutenden Zielen des Radverkehrs (z.B. Schulen).

Fehlende Querungsanlagen konnten insbesondere an den Ortseingängen festgestellt werden, an denen die Radverkehrsanlagen enden und der Radverkehr innerörtlich auf die Fahrbahn oder einen auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindlichen Radweg geführt werden müsste. Des Weiteren fehlen außerorts an mehreren Knotenpunkten/ Zufahrten gesicherte Querungsanlagen für den Radverkehr. Beispielhaft sind hier die Querung der Michelbacher Straße (L3270) auf Höhe der Haltestelle „Eschbacher Klippen“ sowie der Knotenpunkt „Nauheimer Landstraße (B 275)/ K 724“ zu nennen.



Abbildung 90: Fehlende Querungsanlage auf der Michelbacher Straße (Höhe Haltestelle „Eschbacher Klippen“) (Mangel Nr. 230)



Abbildung 91: Fehlende Querungsanlage am Knotenpunkt „Nauheimer Landstraße (B 275)/ K 724“ (Mangel Nr. 3)

Maßnahmenbeschreibung

In Abhängigkeit der räumlichen Lage, der Verkehrssituation sowie der Verbindungsfunktion für den Radverkehr gibt es verschiedene Möglichkeiten zur Errichtung komfortabler und verkehrssicherer Querungsstellen. Grundsätzlich ist zwischen der Anlage von plangleichen Überquerungsanlagen (innerorts) sowie Unter-

und Überführungen (i.d.R. außerorts) zu unterscheiden. Über- und Unterführungen kommen zum Überwinden von Verkehrswegen, Gewässern oder anderen linearen Hindernissen zum Einsatz. Zur Überquerung von Seitenraum zu Seitenraum eignen sich grundsätzlich alle Überquerungsanlagen, die auch zur Sicherung überquerender Fußgänger eingesetzt werden. Hierzu zählen:

- Mittelstreifen und Mittelinseln
- Vorgezogene Seitenräume zur Verbesserung des Sichtkontaktes und zur Verkürzung des Überquerungswegs
- Überquerungsstellen mit Lichtsignalanlagen
- Bevorrechtigte Überquerungsstellen über gering belastete Erschließungsstraßen (im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs)

Die Maßnahmen können auch kombiniert und mit Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung verknüpft werden. Alle Überquerungsanlagen sollen in der Regel für den Rad- und Fußgängerverkehr nutzbar sein. Kann die Mindestdiefe von 3,00 m¹⁶ nicht eingehalten werden, sollten andere Maßnahmen - z.B. das Vorziehen eines Seitenraumes (oder beider) - geprüft werden. Darüber hinaus bietet sich eine fahrdynamische Ausgestaltung der Querungsstelle (Abbildung 92) an, damit sich Radfahrende im flacheren Winkel aufstellen können.

Für die Stadt Usingen ist insbesondere die Verbesserung der Querungssituation für Radfahrende von Bedeutung, wenn im Ortseinfahrtsbereich ein Seitenwechsel von oder zu Zweirichtungsradwegen notwendig ist oder Hauptverkehrsstraßen außerorts gequert werden müssen.

In der nachfolgenden Abbildung ist beispielhaft die Ausgestaltung einer Querungsanlage dargestellt, die im Bereich eines Ortseingangs mit Anfang/ Ende eines Zweirichtungsradweges Anwendung finden kann.

¹⁶ (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2020)

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang mit Querung

Fußverkehr Übergangsbereich
außerorts/innerorts

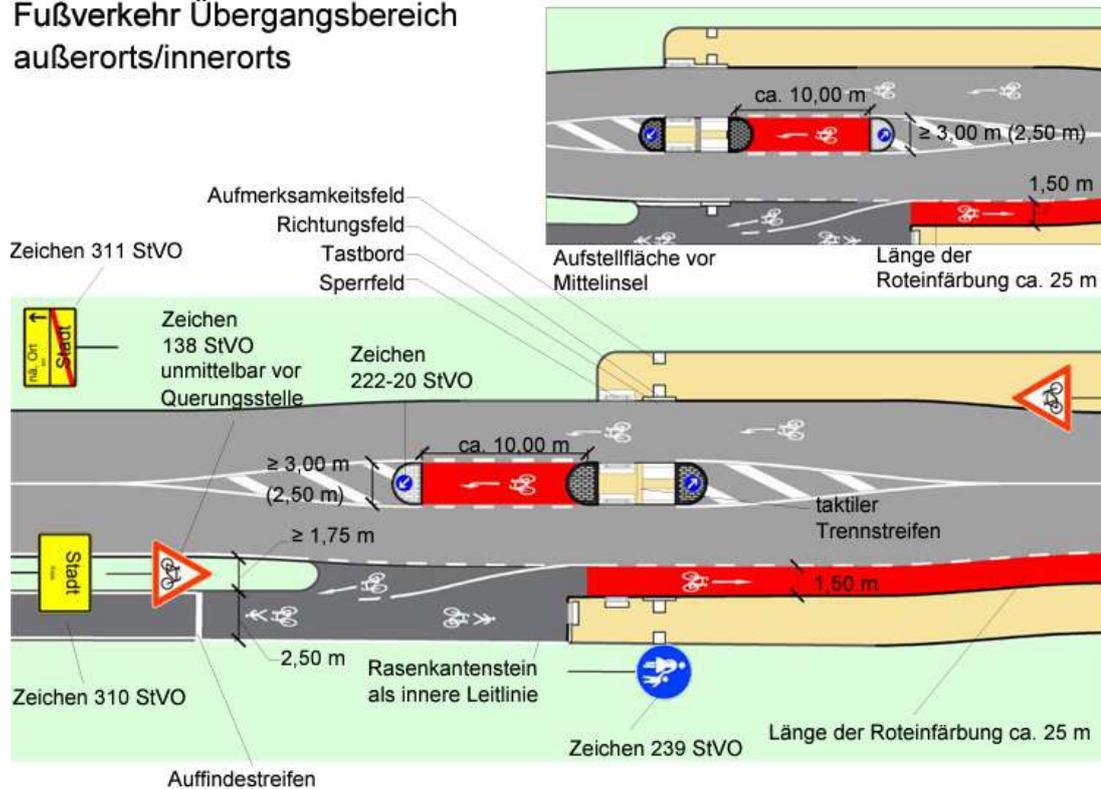


Abbildung 92: Beispielhafte Gestaltung eines Ortseingangs mit Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr¹⁷

Abschätzung der Wirkungen

Die Optimierung bestehender sowie die Errichtung neuer Querungsanlagen für den Radverkehr trägt in erster Linie dazu bei den Komfort sowie die Verkehrssicherheit im Radverkehr zu erhöhen. Diese Elemente stellen einen kleinen, aber sehr wichtigen Bestandteil eines durchgängigen Radverkehrsnetzes dar, das von allen Altersklassen angenommen wird. Innerorts sind Querungsstellen abseits von Knotenpunkten in der Regel nur an ausgewählten Stellen notwendig, da bestenfalls beidseitig Radverkehrsanlagen vorhanden sind. An den Übergängen von Außerortsstraßen auf innerorts gelegene Straßenabschnitte ist die Anlage in den meisten Fällen dringend notwendig. An diesen Bereichen tragen die Anlagen maßgeblich zur Förderung des Radverkehrs sowie zur Optimierung des Gesamtverkehrs (Verkehrsberuhigung) bei.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Querungsanlagen für den Radverkehr sollten grundsätzlich auch die Bedürfnisse von Fußgängern berücksichtigen. Dies ist insbesondere auf innerorts gelegenen Straßen von großer Bedeutung. Darüber hinaus sollten die baulichen Maßnahmen an Ortseingängen mit Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kraftfahrzeugverkehrs kombiniert werden, um die Verkehrssicherheit auf Innerortsstraßen zu erhöhen.

¹⁷ (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2020)

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Bundes- und Kreisstraßen) Stadt Usingen
Priorität	mittel bis hoch
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig
Kostenkalkulation	35.000 - 50.000 € für eine Querungsstelle mit Mittelinsel; Die Kosten für die Errichtung einer Fußgänger/ Radfahrerfurt mit LSA liegen bei rund 50.000 €.
Fördermöglichkeiten	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität <ul style="list-style-type: none">▪ Höhe der Zuwendung: 60-90 % (abh. von Finanzkraft der Kommune)▪ Bagatellgrenze: 20.000 €▪ Honorarkosten von Planungsleistungen zur Nahmobilität sind förderfähig▪ Grunderwerb ist im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur förderfähig, soweit die Eintragung im Grundbuch nach dem 1.1.2017 erfolgt ist.

Handlungsfeld	Radverkehr	Maßnahmen-Nr.	R5
Maßnahmenbezeichnung	Beseitigung von Hindernissen im Lichtraumprofil		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Das Freihalten des lichten Raumes ist für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs von grundlegender Bedeutung. Die Installation von Pollern, Umlaufsperrern oder ähnlichen Einbauten ist [...] „nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichtes die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen: Poller sind unzulässig, wo Verkehrsteilnehmer gefährdet oder der Verkehr erschwert werden kann.“¹⁸

Die ERA weisen zusätzlich darauf hin, den Zweck der Poller-Installation genauestens zu hinterfragen: „Sind bei selbständigen Radwegen bzw. im Außerortsbereich bauliche Maßnahmen zur Fernhaltung der Kraftfahrzeuge nötig, sollte zunächst die punktuelle Verengung des Weges auf 2,00 m mittels seitlicher Bordführungen, unterstützt durch seitliche Poller, geprüft werden.“¹⁹

Aus mannigfaltigen Gründen, insbesondere zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit der Radfahrenden, sollte auf den Einsatz von Pollern, Umlaufsperrern und ähnlichen Verkehrseinrichtungen generell verzichtet werden. Hierzu zählen:

- Die genannten Einbauten führen zu einer Verengung der Fahrbahn und erschweren somit die Durchfahrt der betroffenen Stelle und stören zudem die Fahrdynamik.
- Aufgrund der oftmals mangelhaften Sichtbarkeit entsteht ein zusätzliches Gefahrenpotenzial.
- Speziell für in Gruppen fahrende Radfahrer oder bei der Begegnung von Radfahrenden und Fußgängern entsteht ein Unfallrisiko, z.B. durch Kollisionsgefahr.
- Umlaufsperrern, die im Bereich von Straßenkreuzungen installiert wurden, lenken die Aufmerksamkeit des Radfahrers vom Autoverkehr ab.
- Umlaufschranken an Bahnübergängen beeinträchtigen das zügige Räumen des Gefahrenpunktes. Dies gilt speziell für Gruppen oder Radfahrende mit Anhängern bzw. Lastenfahrrädern.
- Durch die entstandene Verengung ist eine barrierefreie Nutzung des Weges nicht gewährleistet. Verschiedene Nutzergruppen (z.B. Lastenradfahrer, Handbikefahrer, Radfahrer mit Gepäck oder Kinderanhänger) werden behindert oder ausgeschlossen.

Vor jeder Installation von Pollern oder Umlaufsperrern sollte die Notwendigkeit dieser geprüft werden. Dabei sind die Gefahren, die verhindert werden sollen (z.B. unerwünschter Kfz-Verkehr) gegen die Risiken für den Radverkehr abzuwägen (Stürze durch Übersehen bei Dunkelheit oder beim Fahren in Gruppen). Sofern das Ergebnis

¹⁸ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010, S. 80)

¹⁹ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010, S. 80)

dieser Prüfung ist, dass auf die Hindernisse nicht verzichtet werden kann, müssen diese nach den anerkannten Regeln der Technik gestaltet sein.

Die Gerichte stellen bei künstlichen Hindernissen höhere Anforderungen an die Verkehrssicherung als etwa bei Fahrbahnschäden. Denn wenn eine Gefahrenstelle von der Kommune selbst geschaffen wurde, ist an die Sicherungspflicht ein besonders strenger Maßstab anzulegen.²⁰

In der Stadt Usingen wurden verschiedene Arten von Hindernissen im Lichtraumprofil des Radverkehrs erhoben. Hierzu zählen vor allem Poller, Umlaufsperrern und Mülltonnen.



Abbildung 93: 3 Poller zur Absperrung eines Geh-/Radweges im Achtzehnmorgenweg (Mangel Nr. 56)



Abbildung 94: Poller auf dem Usatalradweg auf Höhe der „Kleinmühle“ (Mangel Nr. 41)

Maßnahmenbeschreibung

Ergibt die Prüfung auf Notwendigkeit, dass auf den Einsatz von Pollern und Umlaufsperrern nicht verzichtet werden kann, sind folgende Empfehlungen zu beachten, um die Gefahren bestmöglich zu minimieren.

Empfehlungen zur Installation von Pollern, Sperrpfosten oder ähnlichen Einbauten

- Die baulichen Mindestmaße müssen zwingend eingehalten werden. Es wird eine Minstdurchfahrtsbreite von 1,30 m empfohlen, damit auch für Radfahrende mit Gepäcktaschen, mit Anhängern oder Spezialfahrrädern eine Durchfahrt weitestgehend unbehindert möglich ist.
- Die Einbauten sind mit auffälligen farblichen Markierungen zu versehen, damit sie bei Dunkelheit gut erkennbar sind. Gemäß ERA wird zusätzlich eine nach beiden Seiten retroreflektierende Ausstattung gefordert.²¹
- Auf die Verkehrseinrichtungen muss durch geeignete, frühzeitige Warnhinweise aufmerksam gemacht werden; z.B. durch einen Wechsel der Fahrbahnoberfläche, farbliche Markierungen oder ein Verkehrszeichen.

²⁰ Bundesgerichtshof NJW 1991, 2824

²¹ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010, S. 81)

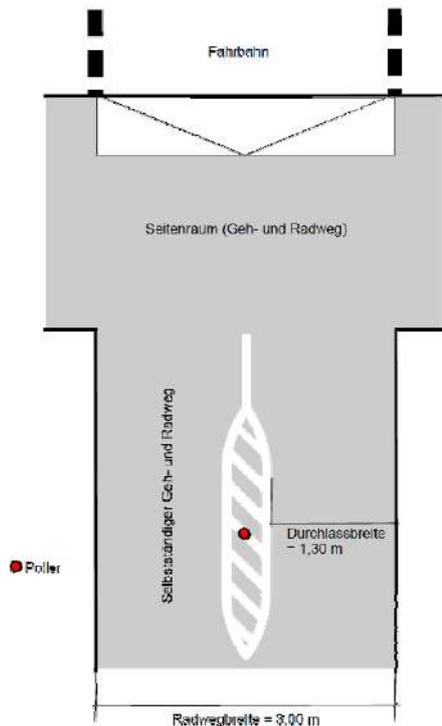


Abbildung 96: Beispiel für eine effektive Absperrung eines Radweges vor dem Kfz-Verkehr und gleichzeitige Fahrbahnteilung²²

Abbildung 95: Installation eines Pollers gemäß ERA (FSGV)

Handelt es sich bei dem abzusperrenden Weg um einen Wirtschaftsweg, der für landwirtschaftliche Fahrzeuge zugänglich sein muss, muss der Poller entweder abmontiert/ umgeklappt werden können oder die Durchfahrtssperre auf der Strecke errichtet werden. Die erste Option ist bei häufigen Ein- und Ausfahrten sehr aufwendig. Bei der zweiten Option können die Nutzfahrzeuge aus zwei Richtungen in die Wirtschaftswege einfahren, aber die Durchfahrt mit Pkw wird unterbunden. In solchen Fällen spricht man von Modalfiltern oder modalen Filtern, da sie die Durchfahrt nur für bestimmte Verkehrsmittel (Modi) ermöglichen.

Empfehlungen zur Installation von Umlaufsperrern

Für die Installation von Umlaufsperrern stellen die ERA folgende Anforderungen:

- Die Gitter/ Querverbindungen sind so zu installieren, dass sie sich nicht überlappen.
- Der Abstand zwischen den Gittern muss mindestens 1,50 m betragen.
- Damit Radfahrende rechtzeitig vor einer Kreuzung oder einer Gefahrenstelle zum Stehen kommen, sollte zwischen Umlaufsperrung und dem zu querenden Verkehrsweg eine Fläche von 3,00 m Länge vorhanden sein.
- Auf die Verkehrseinrichtungen muss durch geeignete, frühzeitige Warnhinweise aufmerksam gemacht werden; z.B. durch einen Wechsel der Fahrbahnoberfläche, Farbmarkierungen oder ein Schild.²³

²² (Qimby, 2022)

²³ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010, S. 81)

Aus den genannten Anforderungen ergibt sich eine Mindestbreite von Radwegen bei der Installation von Pollern und Umlaufsperrn. Laut ERA sind je nach Wegbreite bestimmte Einfahrtsbreiten einzuhalten. Bei einer notwendigen Einfahrtsbreite von 1,50 m muss die Wegbreite mindestens 2,50 m betragen, damit eine regelkonforme Installation möglich ist. Alternativ können die Gitter auch schräg angeordnet werden. Die baulichen Mindestmaße sind auch in dem Fall zu berücksichtigen.

Es gibt Alternativen zur Errichtung von Umlaufsperrn, die geeignet sind, um Radfahrende bspw. auf das Ende von Radwegen oder querende Straßen aufmerksam zu machen (siehe Abbildung 97). Mit Hilfe von Fahrbahnverschwenkungen, -aufpflasterungen und -markierungen kann in der Regel ebenso gut die Aufmerksamkeit der Radfahrenden erhöht werden. Darüber hinaus sollten Hinweisschilder rechtzeitig auf die Kreuzungssituation hinweisen.



Abbildung 97: Gute Absicherung einer Querung außerorts: 'Rüttelinsel' statt Umlaufsperrn²⁴

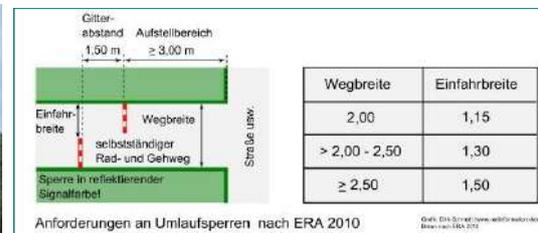


Abbildung 98: Anforderungen an Umlaufsperrn nach ERA 2010²⁵

Abschätzung der Wirkungen

Die beschriebenen Maßnahmen bilden einen wichtigen Baustein zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr. Von den 396 Radfahrenden, die im Jahr 2014 im Straßenverkehr in Deutschland ums Leben kamen, starben 100 durch Alleinunfälle. Dies zeigt, dass Stürze von Radfahrenden durch Fahrbahnschäden oder Hindernisse längst nicht immer harmlos enden. Insbesondere in der Dunkelheit oder bei entsprechender Witterung (z.B. Nebel) stellen Hindernisse und Schäden an der Infrastruktur (Schlaglöcher, Rillen etc.) ein großes Gefahrenpotenzial dar.

²⁴ (Qimby, 2022)

²⁵ (Qimby, 2022)

Im Vergleich zu Infrastrukturmaßnahmen - wie dem Bau eines neuen Radweges - handelt es sich bei diesen Maßnahmen in der Regel um kleine Baumaßnahmen. Diese können aufgrund des geringen Planungsaufwandes und der vergleichsweise niedrigen finanziellen Auswirkungen oftmals kurzfristig umgesetzt werden. Dies bedeutet, dass kurz- bis mittelfristig kleine, aber wirkungsvolle Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur erzielt werden können.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Aufgrund der konkurrierenden Nutzungsansprüche von Radfahrenden sowie Agrar- und Forstbetrieb müssen ortsspezifische Lösungen gefunden werden, die die Zugänglichkeit der landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie die Verkehrssicherheit und den Komfort im Radverkehr gleichermaßen gewährleisten.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Stadt Usingen
Priorität	hoch
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Kostenkalkulation	abhängig vom Umfang der Einzelmaßnahme
Fördermöglichkeiten	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität <ul style="list-style-type: none">▪ Höhe der Zuwendung: 60-90 % (abh. von Finanzkraft der Kommune)▪ Bagatellgrenze: 20.000 €▪ Honorarkosten von Planungsleistungen zur Nahmobilität sind förderfähig▪ Grunderwerb ist im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur förderfähig, soweit die Eintragung im Grundbuch nach dem 1.1.2017 erfolgt ist.

Handlungsfeld	Radverkehr	Maßnahmen-Nr.	R6
Maßnahmenbezeichnung	Errichtung von Radabstellanlagen		
Räumlicher Bezug	Zielpunkte im Alltagsradverkehr (Gesamtstadt)		

Ist-Zustand

Wer im Alltag Rad fährt, wünscht sich vor allem beim längeren Abstellen Wetter- und Diebstahlschutz für sein Fahrzeug. Beim Kurzzeitparken ist die Möglichkeit zum Anschließen an einen Fahrradständer wichtiger als eine Überdachung. Die Auswertung der Fahrradklima-Tests des ADFC belegt, dass Fahrraddiebstahl als eines der gravierendsten Probleme angesehen wird und dass sicheres Fahrradparken ein wichtiges Handlungsfeld kommunaler Radverkehrspolitik ist.

An Bahnhöfen lassen „wild“ abgestellte Fahrräder erkennen, dass ausreichende Abstellmöglichkeiten fehlen. Dies gilt in Usingen für den Bahnhof in der Innenstadt. Dort konnten im Rahmen der Erhebung mehrere wild abgestellte Fahrräder erfasst werden. Am Bahnhof in Wilhelmsdorf wurden keine Fahrräder vorgefunden. Die Anlage, deren Unterhalt und Pflege offensichtlich vernachlässigt wird, ist lediglich vom Parkplatz über den Bahnsteig erreichbar. Aufgrund der geringen Entfernungen aus den Wohngebieten in Wilhelmsdorf zum Bahnhof ist davon auszugehen, dass nur sehr wenige Bahnfahrer den Weg zum Bahnhof mit dem Fahrrad zurücklegen.

An vielen Schulen fehlen Fahrradabstellanlagen in guter Qualität und mit ausreichender Kapazität, obwohl dort die Diebstahlgefahr besonders groß ist. Dies gilt auch für Schulen in Usingen. Als Beispiel ist die Buchfinkenschule in Eschbach zu nennen, bei der weder die Art der Abstellanlage noch der Ausbaustandard (fehlende Überdachung) den Anforderungen an Langzeitparkplätze gerecht wird. Am Familienzentrum „Hand in Hand“ in der Löwenzahnstraße fehlen ebenfalls diebstahl- und witterungsgeschützte Radabstellanlagen für Langzeitparker. Hier stehen lediglich Vorderradhalter (Felgenkiller) zur Verfügung.

An den Hochtaunus-Kliniken stehen überdachte Radabstellanlagen zur Verfügung. Diese bieten für Langzeitparker (Beschäftigte) keinen ausreichenden Diebstahlschutz. Des Weiteren ist hinsichtlich des Witterungsschutzes zu bemängeln, dass es keine Rück- und Seitenwände gibt, so dass die Fahrräder trotz Überdachung nass werden können.

Rund um den Usinger Marktplatz stehen mehrere Rahmenhalter zum Abschließen von Fahrrädern zur Verfügung, die optisch gut in das umliegende Stadtbild integriert sind. Zum Erhebungszeitpunkt wurde nur eine sehr geringe Auslastung registriert. Es handelt sich hierbei jedoch lediglich um eine Momentaufnahme, so dass keine Aussagen zur tatsächlichen Auslastung getätigt werden können.

Im Umfeld des Rathauses wurden lediglich drei Rahmenhalter auf dem Mitarbeiterparkplatz erfasst. Es stehen keine (wahrnehmbaren) Abstellanlagen für Besucher zur Verfügung.



Abbildung 99: Radabstellanlagen an der Buchfinkenschule in Eschbach



Abbildung 100: Radabstellanlagen am Marktplatz



Abbildung 101: Radabstellanlage am Bahnhof Wilhelmsdorf



Abbildung 102: „Wild“ abgestellte Fahrräder am Bahnhof Usingen

Maßnahmenbeschreibung

Empfehlenswerte Fahrradständer geben dem Fahrrad sicheren Halt und sorgen dafür, dass es nicht wegrollt. Sie verhindern auch das ungewollte Umschlagen der Lenkung. Rahmen und Laufrad sind mit einem einzigen Schloss anschließbar. Bloße Vorderradhalter („Felgenkiller“) scheiden deshalb aus.

Die Rad fahrende Kundschaft von Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsbetrieben legt meist Wert auf sichere Fahrradabstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zum Ladenlokal. Die Stadt Usingen sollte daher (mobile) Fahrradständer vor Ladenlokalen durch großzügige Genehmigungen oder Genehmigungsfreiheit ermöglichen. Die Abstellanlagen sollten in regelmäßigen Abständen im direkten Umfeld der Einzelhandelsgeschäfte errichtet werden, so dass die Fußwege möglichst kurz sind.

An Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs, an denen Fahrräder über einen längeren Zeitraum abgestellt werden, sollten grundsätzlich diebstahlsichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen zum Einsatz kommen. Dies gilt unter anderem für Schulen, Kindertageseinrichtungen und Krankenhäuser sowie für alle Abstellanlagen für Beschäftigte der Einrichtungen. Hierzu bieten sich Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen an.

An kleineren Haltepunkten eignen sich Sammelschließanlagen oder Fahrradboxen für den Bedarf von Pendler*innen. Diese Radabstellanlagen sollten am Bahnhof Usingen errichtet werden, um die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zum Bahnhof zu fördern. Die Buchung und Nutzung der Fahrradboxen und Schließanlagen sollte über eine Online-Plattform ermöglicht werden. ÖPNV-Stammkundinnen und -kunden sollten einen Rabatt erhalten. Ein gewisser Anteil der Stellplätze (z.B. 50 %) sollte für Kurzzeitmieten mit einer Dauer von bis zu einer Woche zur Verfügung stehen, um möglichst vielen Menschen eine flexible Nutzung zu ermöglichen.

Zur Ermittlung des Bedarfs sollten mehrere Erhebungen im ruhenden Radverkehr durchgeführt werden. Hierbei sollten auch explizit die „wild“ abgestellten berücksichtigt werden. Hilfe bei Planung und Bau sowie finanzielle Förderung bietet die Bike&Ride-Offensive der DB.²⁶

Finanziell unterstützt werden die Aufstellung von Fahrradbügeln, auch mit Überdachung, und die Errichtung von Sammelschließanlagen ab zehn Stellplätzen.

Bauämter sollten bei Neubauten auf die Qualität der notwendigen Stellplätze achten, besonders auf ihre leichte Erreichbarkeit. Das gilt für Wohngebäude, aber auch für Arbeits- und Einkaufsstätten. Nachträglich lassen sich Fahrradstellplätze oft nur mit großem Aufwand einrichten.



Abbildung 103: Beispiel für eine doppelstöckige Fahrradbox²⁷



Abbildung 104: Abschließbare Sammelschließanlage mit integrierten Gepäckschließfächern am Bahnhofsteilpunkt Selm-Beifang²⁸

Abschätzung der Wirkungen

Gute Abstellplätze im oder am Wohnhaus und nah am Fahrtziel tragen zur verstärkten Nutzung des Fahrrads bei. Eine durch Fahrradständer verbesserte Radinfrastruktur macht das Fahrradfahren unter anderem für Pendler*innen attraktiver und erleichtert den Umstieg aufs Rad. Indem das Angebot für eine klimafreundliche Mobilität ausgebaut wird, wird ein wichtiger Beitrag dazu geleistet, das motorisierte Verkehrsaufkommen zu reduzieren und Treibhausgasemissionen einzusparen.

²⁶ Die Bike+Ride-Offensive ist eine Kooperation des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz und der Deutschen Bahn (DB).

²⁷ Quelle: BikeTec GmbH

²⁸ Quelle: mobildenker GmbH

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Der systematische Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen an Geschäften, öffentlichen Einrichtungen, Bahnhöfen und weiteren Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs kann maßgeblich dazu beitragen, dass das Kfz-Verkehrsaufkommen und somit die Parkraumnachfrage (Kfz) reduziert werden. Damit können Flächen anderweitig, effizienter und nachhaltiger genutzt werden. Investoren/ Bauunternehmer können die Investitionskosten reduzieren, sofern mit Hilfe der geplanten Radabstellanlagen eine geringere Anzahl an Kfz-Parkplätzen errichtet und nachgewiesen werden kann. Hierzu sollte eine kommunale Stellplatzsatzung auch Angaben zum Fahrradparken (Quantität und Qualitätsstandards) sowie Minderungsmöglichkeiten zum Nachweis von Kfz-Parkplätzen enthalten.

Mit dem Auf-/ Ausbau von hochwertigen Radabstellanlagen an Bahnhöfen/ Bahnhaltedpunkten sowie Bushaltestellen mit Potenzial zum Umstieg auf den Bus (z.B. bei Regionalbuslinien) kann die Intermodalität maßgeblich gefördert werden. Dies bedeutet, dass mit der Maßnahme zugleich der ÖPNV gestärkt wird. Mit Hilfe von Bike&Ride-Anlagen wird insbesondere das Zurücklegen der letzten Meile erleichtert.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Hochtaunuskreis (z.B. Schulen, Bushaltestellen) Stadt Usingen Deutsche Bahn
Priorität	mittel
Umsetzungshorizont	kurz- mittelfristig
Kostenkalkulation	Abhängig von Art und Umfang der Maßnahme

Grobe Kostenansätze (ohne Montage)

- Anlehnbügel aus Stahl mit Querholm zum Einbetonieren: ca. 150,- € pro Stück (netto)
- Fahrradparker mit Anlehnbügel zum Einbetonieren für 1 Fahrrad: ca. 250,- € (netto)
- Doppelstockparker: Preis abhängig von Ausführung und Größe der Anlage

Fördermöglichkeiten	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Höhe der Zuwendung: 60-90 % (abh. von Finanzkraft der Kommune) ▪ Bagatellgrenze: 20.000 € ▪ Honorarkosten von Planungsleistungen zur Nahmobilität sind förderfähig ▪ Grunderwerb ist im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur förderfähig, soweit die Eintragung im Grundbuch nach dem 1.1.2017 erfolgt ist.
----------------------------	--

Klimaschutz durch Radverkehr (NKI)²⁹ → nur in Kombination mit anderen investiven Einzelmaßnahmen³⁰

- 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben; Die Mindestzuwendung pro Vorhaben beträgt vorbehaltlich entgegenstehender beihilferechtlicher Vorgaben 200.000 Euro. In jedem Teilvorhaben eines Verbundprojektes sollen Gesamtausgaben entstehen, die eine Zuwendung von mindestens 50.000 Euro ergeben.

Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)³¹

- Höhe der Zuwendung: mind. 70 % der förderfähigen Gesamtausgaben, Mindestzuwendungsbetrag: 5.000 €

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz → für den Neu-/ Ausbau von Bike&Ride-Anlagen (Bahnhöfe + Bushaltestellen)

- Höhe der Zuwendung: 70-85 % der zuwendungsfähigen Ausgaben; mind. 50.000 € (Gesamtsumme)
-

²⁹ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

³⁰ Maßnahmenbündel = Kombinationen aus unterschiedlichen investiven Einzelmaßnahmen, die in der Summe ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen generieren und Bürger*innen zum Fahrradfahren animieren. Ein solches Bündel kann etwa der Ausbau von Fahrradachsen in Kombination z.B. mit Fahrradabstellanlagen, Lade- und Reparaturstationen sein. Einzelmaßnahmen sind nicht zuwendungsfähig.

³¹ Die Anlagen müssen sich innerhalb eines Radius von 100 Metern von einem Bahnhof oder einem Haltepunkt einer Bahnanlage befinden.

Handlungsfeld	Fuß-/Radverkehr	Maßnahmen-Nr.	FR1
Maßnahmenbezeichnung	Verbesserung der Sichtbeziehungen		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr spielen insbesondere die Sichtbeziehungen zwischen den Fußgängern und Radfahrenden sowie dem Kfz-Verkehr an Kreuzungen, Zufahrten und Querungsstellen eine wichtige Rolle. Kreuzungen und Zufahrten sollten, insbesondere wenn ein Radweg im Seitenraum angelegt ist, von sämtlichen Gegenständen freigehalten werden, um die Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Hierzu gehören beispielsweise Litfaßsäulen, Werbetafeln, Strom-/Verteilerkästen, hohe Bepflanzung und der ruhende Verkehr. Im Hinblick auf den ruhenden Verkehr ist darauf zu achten, dass keine Parkstände im Kreuzungsbereich oder vor/ hinter Zufahrten angelegt sind. Die dort abgestellten Fahrzeuge können die Sicht auf dahinter passierende Fußgänger oder Radfahrende versperren. Es sind daher grundsätzlich die in der RAST 06 (FGSV) definierten Sichtfelder freizuhalten.

Im Rahmen der Verkehrsnetzanalyse vor Ort wurden insbesondere die folgenden Mängel in Bezug auf Sichtbehinderungen erfasst:

- Sichtbehinderung durch Bewuchs (z.B. Hecken, Bäume, Sträucher)
- Sichtbehinderungen durch Fahrzeuge (Ruhender Verkehr)
- Sichtbehinderungen durch Immobilien (z.B. Einmündung Kreuzgasse/ Obergasse | Mangel Nr. 42)



Abbildung 105: Sichtbehinderung durch Bewuchs (Mangel Nr. 25 | Am Müllergarten/ Hohlstraße/ Bachstraße)



Abbildung 106: Sichtbehinderung an der Einmündung „Hauptstraße/ Haingasse“ (Mangel Nr. 143)



Abbildung 107: Sichtbehinderung auf den FGÜ durch Bepflanzungen und ruhenden Verkehr (Westerfelder Weg/ Blücherstraße | Mängel Nr. 46 & 254)



Abbildung 108: Sichtbehinderung durch ruhenden Verkehr (Supermarkt am neuen Marktplatz | Mangel Nr. 40)

Maßnahmenbeschreibung

Kreuzungsbereiche und Zufahrten entlang von Fuß- und Radwegen sowie Querungsstellen müssen grundsätzlich freigehalten werden, um die Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-Verkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten. In der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen wird darauf hingewiesen, dass Mindestsichtfelder zwischen 0,80 m und 2,50 m Höhe von ständigen Sichthindernissen, parkenden Kraftfahrzeugen und sichtbehinderndem Bewuchs freigehalten werden müssen. Innerhalb der Sichtfelder darf weder die Sicht auf Kinder noch die Sicht von Kindern auf Fahrzeuge beeinträchtigt werden (siehe Mangel Nr. 40). Dies bedeutet, dass auch die Installation von Radabstellanlagen (z.B. in Form von Rahmenhaltern) im Einzelfall zu prüfen ist, da die Sicht auf/ für Kleinkinder versperrt werden könnte. Durch gegenseitiges Sehen und Erkennen der Verkehrsteilnehmer kann das Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers besser abgeschätzt werden, was zur Vermeidung von gefährlichen Situationen führen kann.

Handelt es sich um Kreuzungen/ Einmündungen bei denen der Fußgänger/ Radfahrer über die Zufahrt einer untergeordneten Straße (z.B. Tempo 30-Zone) geführt wird, so besteht die Möglichkeit, dass der Einmündungsbereich aufgepflastert wird. Die Aufpflasterung sorgt dafür, dass Kraftfahrzeugführer ihre Fahrgeschwindigkeit beim Abbiegen reduzieren müssen und ihre Aufmerksamkeit auf querende Radfahrende/ Fußgänger legen können.

Abschätzung der Wirkungen

Die Sichtbeziehungen spielen eine besondere Rolle, wenn es darum geht, die Verkehrssicherheit im Radverkehr zu erhöhen. Nach Erkenntnissen der Unfallforschung der Versicherer (UDV) ereignen sich Unfälle mit abbiegenden Kfz und geradeausfahrenden Radlern zu zwei Dritteln beim Rechtsabbiegen des motorisierten Fahrzeugs.

Die Verbesserung der Sichtbeziehungen an Kreuzungen, Zufahrten und Querungsstellen kann maßgeblich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr

beitragen. Hiermit kann nicht nur die Unfallrate gesenkt, sondern zugleich die subjektiv empfundene Verkehrssicherheit erhöht werden.

Die Statistiken zeigen, dass Unfälle insbesondere für ältere Menschen mit schwerwiegenderen Folgen verbunden sind. Daher sollte unter Berücksichtigung des demografischen Wandels ein Fokus auf die Verkehrssicherheit älterer Menschen im Radverkehr gelegt werden. Die zunehmenden Anteile an Elektrofahrrädern, insbesondere in den höheren Altersklassen, wird diese Problematik weiter verschärfen.

Die Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Verhältnis zu den eingesetzten Mitteln als (sehr) hoch einzuschätzen.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Die Verbesserungen der Sichtbeziehungen für den Fuß- und Radverkehr kommen auch Fußgängern, und hier insbesondere Kindern und Jugendlichen, zugute. Die jüngsten Verkehrsteilnehmer/innen werden aufgrund unzureichender Sichtbeziehungen an Kreuzungen, Zufahrten und Querungsstellen in besonderer Weise gefährdet. Daher sollten insbesondere im Bereich von Kindertageseinrichtungen und Schulen, aber auch im Umfeld weiterer schutzbedürftiger Einrichtungen, die Sichtverhältnisse geprüft und gegebenenfalls verbessert werden.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Bundes- und Kreisstraßen) Stadt Usingen
Priorität	hoch
Umsetzungshorizont	Sofortmaßnahme/ kurzfristig
Kostenkalkulation	Abhängig von Art und Umfang der Maßnahme
Fördermöglichkeiten	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität <ul style="list-style-type: none"> ▪ Höhe der Zuwendung: 60-90 % (abh. von Finanzkraft der Kommune) ▪ Bagatellgrenze: 20.000 € ▪ Honorarkosten von Planungsleistungen zur Nahmobilität sind förderfähig ▪ Grunderwerb ist im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur förderfähig, soweit die Eintragung im Grundbuch nach dem 1.1.2017 erfolgt ist.

Handlungsfeld	Bus und Bahn	Maßnahmen-Nr.	ÖV1
Maßnahmenbezeichnung	Verbesserungen im Linien- und Fahrtenangebot		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse konnte festgestellt werden, dass insbesondere die Verbindungen zwischen den Stadtteilen sowie in vereinzelte umliegende Kommunen (z.B. Pfaffenwiesbach, Butzbach und Friedberg) mit öffentlichen Verkehrsmitteln unzureichend sind. Der Busverkehr ist sehr stark auf die Usinger Innenstadt sowie den Bahnhof ausgerichtet (Radialverbindungen). Es gibt keine Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen. Dieser Zustand wurde ebenso im Rahmen der breit aufgestellten Bürger- und Stakeholder-Beteiligung vermehrt kritisiert. Des Weiteren beschränkt sich das Angebot des öffentlichen Busverkehrs überwiegend auf die Hauptverkehrszeiten und ist sehr stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Die Vielzahl an Erläuterungen, die es für die Verständlichkeit des Fahrplans bedarf, führen dazu, dass es noch unverständlicher wird. Hierunter leidet die Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV sehr stark. Darüber hinaus gibt es ein Anrufsammeltaxi-Angebot in Usingen.

Maßnahmenbeschreibung

Es gibt mehrere Möglichkeiten das ÖPNV-Angebot in der Stadt Usingen zu verbessern, um die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu sichern sowie eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den ÖPNV zu erzielen.

Die **erste Möglichkeit** ist das reguläre Linien- und Fahrtenangebot auszuweiten, damit die einzelnen Stadtteile von Usingen besser miteinander verbunden werden und die Anschlüsse in die Nachbarkommunen optimiert werden. Diese Maßnahme ist jedoch in Abhängigkeit des Ausbaustandards mit hohen Kosten verbunden.

Der Vorteil eines regulären Busverkehrs besteht darin, dass es feste Linienwege gibt und die Busse nach Fahrplan verkehren. Mit einem netzabdeckenden Linienangebot sowie einem attraktiven Takt können die Bedürfnisse vieler Personengruppen (Schüler, Berufstätige, Senioren) bestmöglich abgedeckt werden. Darüber hinaus bietet dieses System die niedrigste Eintrittsschwelle in den ÖPNV, da beispielsweise keine Buchung per Telefon oder App notwendig ist.

Die zweite Möglichkeit ist die Etablierung eines Bürgerbus-Systems für die Gesamtstadt Usingen. Das Hauptmerkmal eines Bürgerbus-Systems ist, dass Bürger für Bürger fahren. Sie verbessern die Mobilität und werden ehrenamtlich geplant und betrieben. Bürgerbusse verkehren dort, wo es genügend Freiwillige für die Aufgabe gibt und wo eine Lücke im Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs besteht. Mit ihrer Ortskenntnis und Verankerung in der Region wissen die Bürgerbus-Betreiber sehr gut, wo Bedarf besteht. Sie leisten mit ihrem „Nahverkehr von unten“ einen Beitrag, den typischerweise „von oben“ geplanten ÖPNV zu verbessern. Ein Bürgerbus ist oftmals „nicht nur ein Verkehrsangebot, sondern auch ein Projekt, das den Zusammenhalt vor Ort stärkt und Gelegenheit für Kontakte bietet“³². Es ist so zu planen, dass es aus Nutzersicht attraktiv,

³² (Schiefelbusch, 2020)

betrieblich praktikabel und wirtschaftlich ist. Das Ziel ist es den bestehenden ÖPNV sinnvoll zu ergänzen.

Die dritte Möglichkeit ist der Aufbau eines On-Demand-Systems für den Busverkehr. Flexible Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxen und Taxibusse sind im kommunalen ÖPNV seit vielen Jahren weit verbreitet. Sie zählen hierzulande mittlerweile zum Instrumentarium einer effizienten ÖPNV-Gestaltung in ländlichen und suburbanen Regionen. Aktuell werden unter dem Namen „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren, aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen sowie Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden.

On-Demand-Angebote verkehren vollständig flexibilisiert, d.h.

- es gibt keine Fahrplan- und keine Linienwegbindung,
- Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt und
- Kleinbusse oder Pkw kommen zum Einsatz.

Darüber hinaus sind die Angebote weitgehend digitalisiert:

- Die Systeme verwenden eine digitale Buchungsmöglichkeit (i.d.R. per Smartphone-App)
- Die Kund*innen geben in der App ihren Start- und Zielort ein und die Fahrtwünsche aller Kund*innen werden über einen Algorithmus miteinander kombiniert („Ride-Pooling“)
- Per App oder telefonisch erhält der Fahrgast den Fahrpreis, den Abholort und die Abholzeit
- Die Bezahlung der Fahrt erfolgt bargeldlos (meist per App)
- „Haltestellen“ bestehen virtuell, sind also nur in der Smartphone-App sichtbar, wodurch eine sehr große Anzahl an Start- und Zielpunkten möglich wird.

Im Optimalfall ergänzen On-Demand-Verkehre das vorhandene ÖPNV-Angebot in Stadtteilen, in nachfrageschwachen Zeiten oder in der Fläche. Gerade für die Feinerschließung in Stadtteilen und die Bedienung der letzten Meile im ländlichen Raum können On-Demand-Verkehre einen Beitrag zur Mobilitätssicherung leisten. Ein großer Vorteil gegenüber den herkömmlichen flexiblen Bedienformen wie AST oder TaxiBus ist bei den neuen On-Demand-Angeboten der hohe Grad der Digitalisierung. Er ermöglicht kurze Dispositionszeiten und effektives Ride-Pooling. Durch die universelle Verfügbarkeit von Smartphones wird die Kommunikation mit dem On-Demand-Anbieter erleichtert und auch junge Menschen („digital natives“) angesprochen.

Bei allen Angeboten wäre die Verknüpfung der Stadtteile untereinander, eine Anbindung in die Nachbarkommunen sowie eine Anbindung an die zwei Bahnhaltdepunkte in Usingen von besonderer Bedeutung.

Beispiel für ein Projekt im ländlichen Raum (NRW)

Seit September 2020 ist das On-Demand-Angebot „LOOP“ im Süden von Münster unterwegs. Das Pilotprojekt wird durch das Land NRW³³ sowie durch die Stadt Münster gefördert und durch die Stadtwerke Münster betrieben. Das Konzept und die

³³ Landeswettbewerb „mobil.nrw – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“

Routensteuerung wurden von door2door entwickelt. Der Bedienungszeitraum orientiert sich wochentags an den ÖPNV-Betriebszeiten und am Wochenende findet die Bedienung rund um die Uhr statt. Eingesetzt werden London-Taxen. LOOP ist in den örtlichen Tarif integriert, kann also mit einem gültigen Abo oder Ticket des WestfalenTarifs ohne Aufpreis genutzt werden. Tickets sind über die Smartphone-App oder an den üblichen Verkaufsstellen im Stadtgebiet erhältlich.³⁴

Abschätzung der Wirkungen

Die unterschiedlichen Betriebsformen im ÖPNV weisen jeweils unterschiedliche Vor- und Nachteile auf. Während beim klassischen ÖPNV ein festes Linien- und Fahrtenangebot vorliegt und nach Fahrplan gefahren wird, bieten On-Demand-Systeme deutlich mehr Flexibilität. Das klassische ÖPNV-Angebot hat sich in den letzten Jahrzehnten etabliert und ist, sofern es gut ausgestaltet ist, für jedermann verständlich und ohne allzu große Hürden nutzbar. Die größte Hürde, die auch von vielen Personen bemängelt wird, ist die Verständlichkeit der Tarife. Der „klassische“ ÖPNV spricht daher grundsätzlich nahezu alle Bevölkerungsgruppen an, wobei dieser insbesondere für ältere Menschen aus Gewohnheitsgründen attraktiv ist. Junge Bevölkerungsgruppen werden eher von den neuen, innovativen Mobilitätsangeboten (On-Demand-Systemen) angesprochen. Die Frequentierung des klassischen bzw. regulären ÖPNV-Angebotes hängt entscheidend vom Leistungsangebot in der Stadt Usingen ab.

Ein Bürgerbus-System basiert auf ehrenamtlichem Engagement der Bevölkerung. Bürgerbusse sind ein allgemein zugängliches Verkehrsangebot. Der Umfang des Fahrplans ist abhängig von den verfügbaren Mitteln (v.a. Zahl der Aktiven) und Interessen vor Ort. Vorrang haben aber meist Einkaufs- und Erledigungswege. In Einzelfällen werden sie auch im Schüler-/Kindergartenverkehr oder zu Freizeitzielen eingesetzt. Bei einem derartigen System sollte es sich nur um eine sinnvolle Ergänzung des regulären Linienverkehrs, vor allem in den Nebenverkehrszeiten, handeln.

On-Demand-Angebote sind insbesondere dann sinnvoll, wenn sie eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw darstellen und den ÖPNV ergänzen. In solchen Fällen bieten On-Demand-Verkehre die Möglichkeit, insbesondere Zubringerverkehre zum Bus- und Bahnverkehr effizienter zu organisieren und so die gesamte Wegeketten besser abzudecken. Der gesamte ÖPNV kann damit an Attraktivität gewinnen.

Eine detaillierte Abschätzung der Wirkungen dieser Maßnahmen ist an dieser Stelle nicht möglich, da diese insbesondere von der Betriebsform und dem Umfang des Angebotes abhängig sind. Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes hinsichtlich des Leistungsangebotes für o.g. Fälle ist grundsätzlich sehr zu empfehlen, da der ÖPNV das Rückgrat einer umweltfreundlichen, multimodalen Mobilität bildet. Nur, wenn dieser über eine ausreichende Qualität verfügt, liegen die Voraussetzungen für eine auf dem Umweltverbund basierende Mobilität in Usingen vor. Erst im Anschluss ist eine etwaige Erweiterung der Mobilitätsangebote (z.B. Sharing-Systeme) zu empfehlen. Es ist davon auszugehen, dass eine Verbesserung des lokalen Busverkehrs zu einer Förderung des

³⁴ (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, 2022)

Schienenverkehrs beitragen kann. Hierbei spielt insbesondere die Anbindung der Bahnhaltdepunkte im Busverkehr eine besondere Rolle.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Mit der Förderung des ÖPNV geht eine grundsätzliche Stärkung des gesamten Umweltverbundes und somit einer nachhaltigen Mobilität einher. Es werden die Multi- und Intermodalität gefördert, da die Abhängigkeit vom eigenen Pkw reduziert werden kann. Es werden zudem die notwendigen Voraussetzungen zum Aufbau und zur Etablierung von Car- und Bikesharing-Systemen geschaffen. Menschen können nur ohne eigenen Pkw leben, wenn Sie über eine breite Palette an Mobilitätsangeboten verfügen, wobei der ÖPNV das Rückgrat bildet.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit

Stadt Usingen
Hochtaunuskreis
Verkehrsverband Hochtaunuskreis
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Priorität

Die Förderung des ÖPNV stellt aus vorgenannten Gründen einen zentralen Baustein zur Förderung der Nahmobilität in Usingen dar. Darüber hinaus leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätssicherung aller Bevölkerungsgruppen. Aus diesem Grund ist die Maßnahme mit einer hohen Priorität zu versehen.

Umsetzungshorizont

Die beschriebenen Maßnahmen hinsichtlich der Verbesserung des Leistungsangebotes (regulärer Linienverkehr) sind zunächst in der Stadt Usingen politisch zu beraten und zu beschließen. Anschließend könnten diese über den Hochtaunuskreis als ÖPNV-Aufgabenträger in die nächste Fassung des Nahverkehrsplans aufgenommen werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass auch unabhängig vom Nahverkehrsplan Maßnahmen über den Aufgabenträger beantragt und umgesetzt werden. In diesem Fall wäre eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglich. Eine Planungs- und Genehmigungsphase mit einer Dauer von rund einem Jahr sollte einkalkuliert werden.

Für die Umsetzung eines Bürgerbus-Systems kann kein genauer Umsetzungshorizont angegeben werden, da dies in erster Linie vom ehrenamtlichen Engagement der Usinger Bevölkerung abhängig ist. Darüber hinaus sind Fördermittel für die Anschaffung der Fahrzeuge einzuwerben und die Stadt Usingen müsste ebenso finanzielle Mittel zur Unterstützung des Systems bereitstellen.

Der zeitliche Rahmen hinsichtlich der Umsetzung eines On-Demand-Systems ist in erster Linie von der Betriebsform, dem Betreiber (z.B. Verkehrsunternehmen, Stadtwerke oder sonstiger Betreiber) sowie der finanziellen und personellen Kapazitäten (u.a. Fahrer) abhängig.

Kostenkalkulation

Eine fundierte Kostenschätzung ist an dieser Stelle nicht möglich. Hierzu sind Informationen hinsichtlich der Wahl der Betriebsform sowie des Leistungsumfangs notwendig.

Fördermöglichkeiten

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz

Beschaffung von elektrisch angetriebenen Personenkraftwagen und Kraftomnibussen (Fahrzeuge)

- Anteilig gefördert wird die Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb mit mindestens fünf Sitzplätzen für Fahrgäste zum Einsatz in Hessen im ÖPNV hessischer Aufgabenträger.
 - Die Förderung betrifft sowohl Fahrzeuge im Linienverkehr als auch im Gelegenheitsverkehr sowie die flexiblen Bedienformen Anrufsammeltaxi, Anruflinientaxi, Ruftaxi und Anruf- und Rufbus. Zu der Anschaffung gehört auch die Modernisierung von E-Bussen. Zuwendungsfähig ist auch die Schulung des Fachpersonals für den Umgang mit Elektrobussen.
 - Bagatellgrenze: 100.000 €
 - Der Fördersatz nach dem MobFöG beträgt 70 Prozent und aus dem Kommunalen Finanzausgleich (KFA) grundsätzlich 5 Prozent. Weitere Zuwendungen von bis zu 10 Prozent können ggf. entsprechend der finanziellen Leistungsfähigkeit der Antragstellerin oder des Antragstellers und ihrer oder seiner diesbezüglichen Stellung im Finanz- und Lastenausgleich gewährt werden.
-

Handlungsfeld	Bus und Bahn	Maßnahmen-Nr.	ÖV2
Maßnahmenbezeichnung	Anbindung der Bahnhaltepunkte im Fuß- und Radverkehr		
Räumlicher Bezug	Bahnhöfe Usingen und Wilhelmsdorf sowie deren Umfeld		

Ist-Zustand

Die Anbindung der beiden Bahnhaltepunkte im Fuß- und Radverkehr weist gegenwärtig vereinzelte Mängel auf und sollte optimiert werden, damit mehr Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Weg zum Bahnhof zurücklegen.

Bahnhof Usingen

Die Erreichbarkeit des **Usinger Bahnhofs** aus Richtung der Innenstadt ist über die Bahnhofstraße insofern in Ordnung, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort 30 km/h beträgt und der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. Die Gehwege auf der Bahnhofstraße sind mit abschnittsweise 1,60 - 2,20 m unterdimensioniert. Der geradlinige Verlauf der Bahnhofstraße sowie die fehlende Nutzungsmischung (Geschäfte) führen zudem dazu, dass der Fußweg von der Innenstadt zum Bahnhof monoton/ langweilig ist. Darüber hinaus besteht eine Fußwegeverbindung von dem neuen Markplatz bis zur Straße „An der Riedwiese“, die parallel zur Bahnhofstraße verläuft. Es handelt sich um einen eigenständig verlaufenden Fußweg mit einer Breite von rund 2,0 m. Der Weg ist abschnittsweise nicht beleuchtet und zudem ist die soziale Sicherheit aufgrund der fehlenden Einsehbarkeit als gering einzustufen.

Der Weg aus dem Nordwesten der Usinger Innenstadt Richtung Bahnhof führt durch das Gewerbegebiet (Stockheimer Weg). Radfahrende werden bei Tempo 50 im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Für Fußgänger stehen beidseitig 1,30 breite Gehwege zur Verfügung.

Die Erreichbarkeit des Bahnhofs aus Süden kommend (Gewerbegebiet „Am gebackenen Stein“) ist im Fußverkehr gegeben. Aufgrund der fehlenden Über- oder Unterführung der Bahnanlage im Bereich des Bahnhofs ist allerdings ein Umweg über die Straße „Achtzehnmorgen“ zurückzulegen. Dieser Weg, der parallel zu den Bahngleisen verläuft, ist aufgrund der geringen Breite (~ 1,20 m) für den Radverkehr nicht freigegeben.

Der **Bahnhof Wilhelmsdorf** ist im Fußverkehr sowohl über die Wilhelm-Heinrich-Straße (Treppe) als auch über den P+R-Parkplatz (Herrengarten) zu erreichen. Barrierefrei ist der Bahnhaltepunkt nur über letztgenannte Zuwegung zu erreichen. Zum Abstellen des Fahrrads an der Radabstellanlage müssen die Bahngleise überquert und das Fahrrad bis zur anderen Seite des Bahnhofs geschoben werden. Dies stellt einen erheblichen Qualitätsmangel dar.



Abbildung 109: Fußweg vom Bahnhof Usingen zum Achtzehnmorgenweg (Gewerbegebiet)



Abbildung 110: "Trampelpfad von "An der Riedwiese" zum Bahnhof Usingen



Abbildung 111: Fußweg zwischen "Am Riedborn" und "An der Riedwiese"



Abbildung 112: Aufgang zum Bahnhof Wilhelmsdorf

Maßnahmenbeschreibung

Die Anbindung des Bahnhofs Usingen im Fuß- und Radverkehr sollte über mehrere Einzelmaßnahmen verbessert werden. Die Verbindung von der Straße „An der Riedwiese“ sollte für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut werden, damit der Umweg über die Bahnhofstraße entfällt. Sollte der Umbau des Weges (Trampelpfad) für den Radverkehr nicht möglich sein, sollte dieser zumindest für den Fußverkehr ausgebaut werden.

Des Weiteren ist die Errichtung eines Brückenbauwerks über die Bahnanlage zum Gewerbegebiet zu prüfen, um eine direkte Fußwegeverbindung (ggf. auch Radverkehr) zu schaffen. Dies würde insbesondere für die Arbeitswege der dort ansässigen Beschäftigten zu einer deutlichen Aufwertung des SPNV führen.

Am Bahnhof Wilhelmsdorf sind Möglichkeiten zur barrierefreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs von der Wilhelm-Heinrich-Straße aus (vom Ortskern) zu prüfen. Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Radabstellanlage sind zunächst Untersuchungen durchzuführen, ob eine Verknüpfung des Radverkehr und des SPNV in Wilhelmsdorf notwendig ist. Dies kann beispielsweise über Befragungen ermittelt werden. Gegebenenfalls ist die

Errichtung einer Bike&Ride-Anlage auf dem P&R-Parkplatz an der Straße „Herrengarten“ zu prüfen. Diese sollte über einen hohen Diebstahlschutz sowie über einen ausreichenden Witterungsschutz verfügen.

Maßnahmen zum Aufbau von Bike&Ride-Anlagen sind bereits in Maßnahme R7 beschrieben worden.

Abschätzung der Wirkungen

Durch die Verbesserungen in der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur kann die nachhaltige Mobilität auf dem Weg zu den Bahnhöfen gefördert werden. In erster Linie ist hierbei die barrierefreie Zuwegung der Bahnhöfe (insbesondere Wilhelmsdorf) zu nennen, um allen Personengruppen den Zugang zum Bahnverkehr zu ermöglichen.

Weiter unterstützt werden könnte dies durch ein entsprechend gestaltetes Parkraummanagement (push-Maßnahmen).

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Die Optimierung der Radverkehrsverbindungen zu den Bahnhaltetpunkten kann zu einer sinkenden Parkraumnachfrage an den Haltepunkten (Kfz-Verkehr) führen.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit

Stadt Usingen
ggf. Verkehrsverband Hochtaunuskreis
Deutsche Bahn (DB Station & Service)

Priorität

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch die Optimierung der Infrastruktur stellt einen zentralen Baustein zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Stadt Usingen dar. Sie ist eine wichtige Voraussetzung für eine multi- und intermodale Mobilität (Verknüpfung Fahrrad & Bahn). Insbesondere im Berufsverkehr liegt ein großes Potenzial zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund vor. Aus diesem Grund ist die Maßnahme mit einer hohen Priorität zu versehen.

Umsetzungshorizont

Aufgrund der notwendigen Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie der finanziellen Aufwendungen für den Umbau von Straßenräumen und den Neubau von Fuß- und Radwegen sowie einen etwaigen Brückenbau ist für diese Maßnahme ein mittel- bis langfristiger Zeithorizont (mind. 5-10 Jahre) vorzusehen.

Kostenkalkulation

In Abhängigkeit der Art und des Umfangs der Maßnahme.

Fördermöglichkeiten

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität

- Höhe der Zuwendung: 60-90 % (abh. von Finanzkraft der Kommune)
- Bagatellgrenze: 20.000 €
- Honorarkosten von Planungsleistungen zur Nahmobilität sind förderfähig
- Grunderwerb ist im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur förderfähig, soweit die Eintragung im Grundbuch nach dem 1.1.2017 erfolgt ist.

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem
Mobilitätsfördergesetz

- Höhe der Zuwendung: 60-80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben; i.d.R. 70 %; einschließlich Planungskosten
 - Bagatellgrenze: 50.000 € (Einzelmaßnahme)
-

Handlungsfeld	Bus und Bahn	Maßnahmen-Nr.	ÖV3
Maßnahmenbezeichnung	Aufwertung von Bushaltestellen		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Im Rahmen der Mängel-/Defizitanalyse wurden die Bushaltestellen und Bahnhöfe untersucht, die sich im Erhebungsnetz befanden. Dabei konnte insbesondere nachfolgende Mängel festgestellt werden.

- Mehrere Bushaltestellen sind noch nicht barrierefrei ausgebaut (Hochbord, taktile Elemente)
- Mehrere Haltestellen (auch im Zentrum) verfügen nicht über einen Fahrgastunterstand und/ oder eine Sitzmöglichkeit (z.B. Marktplatz und Schlossplatz)
- Die Warteflächen für die Fahrgäste sind bei vereinzelt Haltestellen zu klein dimensioniert (v.a. Haltestelle „Mozartstraße“ → Schülerverkehr)

Maßnahmenbeschreibung

Haltestellen des ÖPNV sollten grundsätzlich barrierefrei ausgebaut und sicher erreichbar sein. Hierzu gehören ebenso eine barrierefreie, beleuchtete und gut einsehbare Zuwegung sowie Querungsanlagen.

Des Weiteren sollten verkehrssichere Warteflächen für die Fahrgäste geschaffen werden. Hierzu gehört, dass Konflikte zwischen wartenden Fahrgästen und passierenden Fußgängern und Radfahrenden möglichst ausgeschlossen werden. Dies kann mit ausreichend großen Warteflächen erreicht werden, die abseits der Gehwege und etwaigen Radverkehrsanlagen errichtet werden.

Der Ein- und Ausstieg sollte an allen Türen des Fahrzeugs barrierefrei möglich sein. Dies bedeutet, dass Hochborde errichtet werden müssen, die einen niveaugleichen Ein- und Ausstieg ermöglichen. Zur Erhöhung des Komforts und der Sicherheit für die Fahrgäste sollten alle Haltestellen und Bahnhaltepunkte über eine ausreichende Anzahl an überdachten Sitzmöglichkeiten verfügen. Darüber hinaus sollten die Haltestellen mit Mülleimern ausgestattet werden. Haltestellen sollten zudem raucherfreie Zonen sein, um insbesondere Kinder und Jugendliche zu schützen. Mit Hilfe von Hinweisschildern und Kampagnen sollten die Fahrgäste hierauf hingewiesen werden.

Der Ein- und Ausstiegspunkt sollte zudem beleuchtet sein und sauber gehalten werden. Die Anlagen sollten daher in regelmäßigen Abständen geprüft und gereinigt werden.

Abschätzung der Wirkungen

Bushaltestellen und Bahnhaltepunkte stellen das Eingangstor in den ÖPNV dar und sollten daher attraktiv gestaltet werden. Darüber hinaus stellen Aspekte - wie z.B. die Barrierefreiheit - die Voraussetzung dafür dar, dass das Verkehrsmittel von allen Personengruppen genutzt werden kann. Damit eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund gelingt, wird ein Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln benötigt, der einladend, komfortabel und frei von Hindernissen ist.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Eine komfortable, sichere und barrierefreie Haltestelle ist nur zielführend, wenn die Wege dorthin ebenfalls über eine entsprechende Qualität verfügen. Es bestehen daher Verknüpfungspunkte zwischen dem ÖPNV und der Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Bessere Fuß- und Radwege in der Stadt stärken den ÖPNV, da die Wege zur Haltestelle oder zum Bahnhofpunkt in der Regel zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies gilt insbesondere für nahegelegene Haltestellen.

„Wie Fußwege gestaltet sind, entscheidet darüber, ob der öffentliche Nahverkehr überhaupt genutzt wird. Hinzu kommt, dass die Eindrücke auf dem Weg zur Haltestelle die Erfahrung der Gesamtreise stark prägen: Ist der Weg zur Haltestelle angenehm, wird auch die gesamte Fahrt als positiv bewertet.“³⁵

Der fußgängerfreundlich gestaltete Weg zur Haltestelle fördert zudem das Zuzußgehen und steigert zusätzlich die Lebens- und Aufenthaltsqualität eines Ortes.

Die Schaffung einer qualitativ hochwertigen Haltestelle oder eines Haltepunkts erfordert eine entsprechende Flächenverfügbarkeit. Diese ist in historisch gewachsenen Städten mit schmalen Straßenräumen nur selten gegeben oder anderen Verkehrsarten vorbehalten. Im Hinblick auf die Förderung des ÖPNV als Rückgrat einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität müssen gegebenenfalls die Prioritäten verschoben werden, um Raum und finanzielle Mittel zu schaffen. Im Konkreten bedeutet dies, dass ggf. die Fahrbahnbreite reduziert oder ein Parkstand entfallen muss, um die notwendige Fläche für die Errichtung einer Haltestelle zu gewinnen.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Stadt Usingen Hochtaunuskreis Verkehrsverband Hochtaunuskreis
--	---

Priorität

Die Förderung des ÖPNV stellt einen zentralen Baustein zur Förderung der Nahmobilität in Usingen dar. Sie ist eine wichtige Voraussetzung für eine multi- und intermodale Mobilität. Darüber hinaus leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätssicherung aller Bevölkerungsgruppen in Usingen. Insbesondere im Berufsverkehr liegt ein großes Potenzial zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund vor. Die Maßnahme wird mit einer mittleren Priorität versehen.

Umsetzungshorizont

Die aufgeführten Maßnahmen sollten kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden, um den ÖPNV als notwendiges Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität in Usingen zu stärken. Die Stadt Usingen sollte den eingeschlagenen Weg hinsichtlich des barrierefreien Umbaus der ÖV-Haltestellen konsequent fortführen.

Kostenkalkulation

Allein für den barrierefreien Umbau einer Bushaltestelle können zwischen 50.000 € und 100.000 € pro Haltestelle einkalkuliert werden. Die genauen Kosten sind in erster Linie von der Länge der Haltestelle und der damit verbundenen Baufläche abhängig. Darüber

³⁵ (VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., 2022)

hinaus spielen weitere Faktoren wie Breite des Fußweges, etwaige Überwege und zu verlegende Leitungen eine Rolle. Im Einzelfall können die Kosten für den Umbau großer Haltestellen (> 50 m Länge) auch über 100.000 € pro Haltestelle betragen.

Die Kosten für weitere Ausstattung und Installation (Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung etc.) sowie Planungskosten sind in diesen Kosten nicht enthalten.

Fördermöglichkeiten

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz

Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfe

- Höhe der Zuwendung: bis zu 85 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Fördersatz nach dem MobFöG beträgt 70 Prozent und aus dem Kommunalen Finanzausgleich (KFA) grundsätzlich 5 Prozent. Weitere Zuwendungen von bis zu 10 Prozent können ggf. entsprechend der finanziellen Leistungsfähigkeit der Antragstellerin oder des Antragstellers und ihrer oder seiner diesbezüglichen Stellung im Finanz- und Lastenausgleich gewährt werden.
 - Bagatellgrenze: 100.000 €
 - Planungsleistungen nach Teil B IV 4. können gefördert werden, wenn die beantragten zu-wendungsfähigen Ausgaben 5.000 Euro überschreiten.
-

Handlungsfeld	Straßenraumgestaltung	Maßnahmen-Nr.	EBB1
Maßnahmenbezeichnung	Einheit von Bau und Betrieb		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Straßen und deren Umfeld sind so zu gestalten, dass Fehler der Verkehrsteilnehmer keine fatalen Folgen haben. Dies liegt nicht in der Kompetenz des einzelnen Verkehrsteilnehmers, sondern ist vielmehr Aufgabe der Behörden und der Politik. Die Aufgabe der Streckencharakteristik besteht darin, durch eine gleichgerichtete, harmonische Abstufung aller wahrnehmbaren Straßenmerkmale deutlich erkennbare Straßentypen zu schaffen und beim Verkehrsteilnehmer ein für den jeweiligen Straßentyp intuitiv richtiges Fahrverhalten zu erzeugen.

In der Stadt Usingen liegen stellen-/ abschnittsweise Defizite in der Straßenraumgestaltung vor, die mitunter mit einer fehlenden „Einheit von Bau und Betrieb“ beschrieben werden können. Diese wurden im Kapitel Räumliche Schwachstellen-/ Defizitanalyse vor Ort näher beschrieben.

Maßnahmenbeschreibung

Am Ortseinfahrtsbereich müssen Kraftfahrzeugführer die außerorts höheren Geschwindigkeiten auf die innerorts zugelassene Höchstgeschwindigkeit (i.d.R. 50 km/h) reduzieren. Diese Übergänge müssen dem Verkehrsteilnehmer verdeutlichen, dass das Fahrverhalten an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen ist. Dies gilt ebenso für Übergänge zwischen Hauptverkehrsstraßen und den untergeordneten Straßen (z.B. Tempo 30-Zone).

Hierzu gehört eine deutlich erkennbare Verkehrsregelung gegebenenfalls ergänzt durch Geschwindigkeitstrichter (Ortseingang). Weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sollen aus der jeweiligen örtlichen Situation abgeleitet werden. Hierzu bieten sich unter anderem folgende Möglichkeiten für Ortseinfahrtbereiche an:

- Mittelinseln mit beidseitigem Versatz
- Kleiner Kreisverkehr (soweit städtebaulich und verkehrlich integrierbar)

Für den innerörtlichen Übergang zwischen Hauptverkehrsstraßen und dem untergeordneten Straßennetz kommen zum Beispiel nachfolgende Maßnahmen in Frage:

- Vorgezogene Seitenräume (mit Querungsmöglichkeit im Knotenpunkt)
- (Teil-)Aufpflasterungen des Knotenpunktes
- Baumtore mit Fahrbahneinengung (einseitig oder beidseitig)

Abschätzung der Wirkungen

Die zuvor beschriebenen Maßnahmen sollen in erster Linie zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit (objektiv und subjektiv) beitragen, in dem das Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr an die örtlichen Verkehrsverhältnisse angepasst wird. Darüber hinaus können durch die Maßnahmen die Lärm- und Schadstoffemissionen

reduziert und somit die Aufenthalts- und Wohnqualität gesteigert werden. Die Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus wirkt sich zudem positiv auf den Fuß- und Radverkehr aus.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Im Zuge der Optimierung der Ortseingangsbereiche bestehen Synergien hinsichtlich der Überleitung des (Fuß-) und Radverkehrs von den Außerortsstrecken auf den innerörtlichen Bereich. Die Umgestaltungen bieten die Möglichkeit hochwertige Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr einzurichten, die den Komfort und die Verkehrssicherheit im unmotorisierten Verkehr maßgeblich steigern.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Bundes- und Kreisstraßen) Hochtaunuskreis Stadt Usingen
--	--

Priorität

Aufgrund der Synergien hinsichtlich der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Beitrags zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können die Maßnahmen einen kleinen, aber wichtigen Beitrag zur Förderung der Nahmobilität in Usingen beitragen.

Die Maßnahme weist eine niedrige Priorität auf, da die Wirkungen hinsichtlich der Förderung der Nahmobilität als vergleichsweise gering zu bewerten sind.

Umsetzungshorizont

Aufgrund der Tatsache, dass die Ortseingangsbereiche in der Hand mehrerer Straßenbaulastträger liegen, ergibt sich ein erhöhter Abstimmungsbedarf. Darüber hinaus bedürfen die Planungen einer Abstimmung aller Beteiligten. Für die Maßnahmen müssen zudem Finanzen in den Haushalt eingeplant werden. Mit Hilfe einer Prioritätenliste sollten die Ortseingangsbereiche in den kommenden Jahren (mittel- bis langfristig) umgebaut werden.

Bei den innerorts gelegenen Übergängen ist die Stadt Usingen als Baulastträger für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen verantwortlich. Die Maßnahmen werden voraussichtlich im Zuge von anderweitigen Baumaßnahmen (z.B. Erneuerung von Ver- und Entsorgungsleitungen) umgesetzt, wodurch sich ein langfristiger Umsetzungshorizont ergibt.

Kostenkalkulation

Die Kosten für Umgestaltungen von Straßenräumen hängen maßgeblich von der Größe der Baumaßnahme (Fläche) sowie des Typs der Baumaßnahme ab (Mittelinsel, Baumtor, vorgezogener Seitenraum etc.).

Für den Umbau eines Ortseingangsbereiches können Bau- und Planungskosten in Höhe von ca. 25.000 - 75.000 € anfallen. Die tatsächlichen Kosten sind maßgeblich vom Umfang der Maßnahme sowie der zu berücksichtigenden Bauelemente abhängig.

Handlungsfeld	Barrierefreiheit	Maßnahmen-Nr.	BF1
Maßnahmenbezeichnung	Barrierefreie Infrastruktur		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Es liegen flächendeckend Mängel/ Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit vor. Dies umfasst insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

- Barrierefreiheit an den Bushaltestellen
- Barrierefreie Straßeninfrastruktur (insbesondere Knotenpunkte und Querungsstellen | Bordsteinabsenkungen, taktile Elemente, kontrastreiche Gestaltung des Straßenraums etc.)
- Hindernisse im Lichtraumprofil der Gehwege (z.B. Mülltonnen)
- Ausreichend dimensionierte Gehwege und Unterbindung des Parkens auf Gehwegen, sofern die Mindestgehwegbreite unterschritten wird)



Abbildung 113: Unzureichender Kontrast in der Straßenraumgestaltung (Kirchhofgasse)



Abbildung 114: Mülltonnen auf dem Gehweg (Am Marstall)



Abbildung 115: Fehlende Barrierefreiheit am FGÜ (Einmündung B 456/ L 3270)



Abbildung 116: Parken auf Gehwegen (Bartholomäus-Arnoldi-Straße); Unzureichende Restgehwegbreite

Maßnahmenbeschreibung

Hinsichtlich der Förderung einer nachhaltigen, barrierefreien Mobilität sollten die o.a. Mängel (siehe Mängelplan) kontinuierlich behoben werden. Die Barrierefreiheit ist dabei auf sämtlichen Ebenen sowie für alle Personengruppen (u.a. Personen mit Seh- und Gehbehinderungen) zu berücksichtigen.

Bei der Gestaltung des Straßenraums bzw. bei der Wahl der Oberflächenbeläge ist auf einen starken Kontrast zu achten, damit Personen mit Seheinschränkungen die Übergänge zwischen einzelnen Straßenraumelementen - z.B. Fahrbahn und Gehweg - wahrnehmen können. Dies gilt gleichermaßen für Treppenanlagen und Haltestellen des ÖPNV. Die Herstellung der Barrierefreiheit der Bushaltestellen sollte weiterhin kontinuierlich erfolgen, um in den nächsten Jahren den Zielzustand erreichen zu können.

Im Hinblick auf das Abstellen der Mülltonnen auf den Gehwegen sollte gemeinsam mit dem Entsorgungsdienst Lösungen gefunden werden, damit die Einschränkungen für den Fußverkehr deutlich minimiert werden. Hier könnte die Einrichtung von Abstellflächen geprüft werden, sofern die Gehwege so schmal dimensioniert sind, dass Behinderungen für den Fußverkehr entstehen.

Das ordnungswidrige Parken von Kraftfahrzeugen auf Gehwegen ist in Usingen ein sehr weit verbreitetes Problem. Dies konnte nahezu flächendeckend über das ganze Erhebungsnetz beobachtet werden. Zur Unterbindung des Gehwegparkens sollte zunächst eine Kampagne ins Leben gerufen werden, um die Verkehrsteilnehmer über das ordnungswidrige Verkehrsverhalten zu informieren. Erst im nächsten Schritt sollten Bußgelder verhängt werden.

Abschätzung der Wirkungen

Die Herstellung einer Barrierefreiheit auf allen Ebenen (Infrastruktur, Fahrzeuge, Information/ Buchung/ Zahlung von Mobilitätsangeboten) ist ein sehr wichtiger Baustein hin zu einem nachhaltigen, nutzerorientierten Mobilitäts- und Verkehrssystem. Sie ermöglicht eine nahezu eigenständige Mobilität und somit die Teilhabe aller Menschen am öffentlichen Leben.

Das Freihalten der Gehwege vom ruhenden Verkehr trägt maßgeblich zur Steigerung des Komforts im Fußverkehr bei. Darüber hinaus ist es wichtig für die Verkehrssicherheit (v.a. Kindern) sowie zur Gewährleistung der Barrierefreiheit.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Die Umsetzung der beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen kann mit anderen Umbaumaßnahmen verbunden werden. Die Verbesserungen im Mobilitäts- und Verkehrssystem kommen außerdem nicht nur mobilitätseingeschränkten Personen zugute, sondern tragen allgemein zu einer Erhöhung des Komforts für alle Personen.

Konkurrenzen können bei der Berücksichtigung unterschiedlicher Anforderungen/ Ansprüche an eine barrierefreies Mobilitäts- und Verkehrssystem entstehen. Dies betrifft in bestimmten Aspekten beispielsweise die Seh- und Gehbehinderten. Hierzu werden beispielsweise zweigeteilte Querungsanlagen (Nullabsenkung ggü. 3 cm Bord) errichtet, um den Ansprüchen beider Personengruppen gerecht zu werden.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Bundes- und Kreisstraßen) Hochtaunuskreis Stadt Usingen
--	--

Priorität

Die Umsetzung dieser Maßnahme sollte mit hoher Priorität angegangen werden, um allen Personengruppen eine möglichst eigenständige Mobilität zu ermöglichen.

Umsetzungshorizont

Die Umsetzung eines barrierefreien Mobilitäts- und Verkehrssystems ist eine kontinuierliche Aufgabe aller Institutionen. Viele der genannten Maßnahmen werden voraussichtlich erst im Zuge weiterer geplanter Straßenumbaumaßnahmen (z.B. Erneuerung von Ver- und Versorgungsleitungen) vorgenommen. Im Umfeld von schutzbedürftigen Einrichtungen sollte unabhängig von anderen Straßenbaumaßnahmen mittelfristig die Barrierefreiheit der Infrastruktur erreicht werden.

Kostenkalkulation

Die Kosten für die Umsetzung dieser Maßnahme ist maßgeblich von Art und Umfang der Einzelmaßnahme abhängig.

Fördermöglichkeiten

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität

- Höhe der Zuwendung: 60-90 % (abh. von Finanzkraft der Kommune)
 - Bagatellgrenze: 20.000 €
 - Honorarkosten von Planungsleistungen zur Nahmobilität sind förderfähig
-

Handlungsfeld	Ruhender Verkehr	Maßnahmen-Nr.	PM1
Maßnahmenbezeichnung	Parkraummanagement		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Die Stadt Usingen verfügt über ein vergleichsweise großes Angebot an öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt. Diese sind dezentral auf mehrere Standorte verteilt und befinden sich größtenteils in fußläufiger Entfernung zum ansässigen Einzelhandel sowie weiteren Einrichtungen. Hierzu zählen unter anderem die in der Bestandsanalyse dargestellten Parkplätze (vgl. Bestandsaufnahme und -analyse).

Darüber hinaus stehen öffentliche Parkstände im Straßenraum zur Verfügung. Diese sind in den zentralen Lagen mit einer Parkscheibenregelung (Höchstparkdauer 2 Std. Mo.-Fr. 9-18 Uhr und Sa 8-14 Uhr) versehen. Eine Parkraumbewirtschaftung ist in der Stadt Usingen (öffentlicher Straßenraum) nicht vorhanden.



Abbildung 117: Parken im öffentlichen Straßenraum in der Usinger Innenstadt



Abbildung 118: Legales Parken auf dem Gehweg (Bahnhofstraße)

Maßnahmenbeschreibung

Als Anreiz zur Nutzung von Alternativen zum Pkw (= Förderung der Nahmobilität) wird die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung empfohlen. Diese sollte insbesondere die zentralen Parkstände im öffentlichen Straßenraum umfassen. Mit Hilfe einer Preisstaffelung könnte die Nutzung der Parkplätze im Vergleich zu den Parkständen im öffentlichen Straßenraum attraktiver gestaltet und somit eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs erzielt werden. Hierdurch würden Flächen für den unmotorisierten Verkehr sowie für die Einrichtung von Lade-/ Lieferzonen geschaffen. Alternativ wäre im ersten Schritt auch eine Verkürzung der Parkzeiten denkbar. Hinsichtlich der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt könnte eine Abstimmung innerhalb des Hochtaunuskreis sinnvoll sein, um auf regionaler Ebene eine einheitliche Vorgehensweise zu wählen.

Es sollte die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen überprüft werden, damit Lieferfahrzeuge nicht auf der Fahrbahn oder auf Fuß- und Radverkehrsanlagen abgestellt werden. Hierzu können gegenwärtig frei verfügbare Parkstände umgewidmet werden. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und die Einrichtung von Liefer-/Ladezonen sind mit einer kontinuierlichen Überwachung des Parkraums (Ordnungsamt) zu

begleiten. Darüber hinaus sind entsprechende Verkehrszeichen aufzustellen sowie Parkscheinautomaten zu installieren. Die Bereitstellung von digitalen Möglichkeiten zum Erwerb von Parkscheinen (Handyparken) wird empfohlen.

Des Weiteren können die freigewordenen Flächen auch für den Aufenthalt im öffentlichen Raum attraktiv gestaltet werden. Hiermit können Flächen für die Außengastronomie, zum Verweilen oder Spielen geschaffen werden.

Das Gehwegparken sollte zukünftig mit Hilfe einer gezielten Parkraumüberwachung unterbunden werden. Aufgrund der voraussichtlich bislang getätigten Duldung dieser Ordnungswidrigkeit sollten die Verkehrsteilnehmer zunächst über ihr Fehlverhalten informiert werden. Ein Bußgeld sollte erst im nächsten Schritt verhängt werden.

Abschätzung der Wirkungen

Parkraummanagement soll die Nachfrage nach Parkständen lenken und so die Verkehrsbelastung in den Städten reduzieren. Diese Maßnahmen sind aber nur dann wirksam, wenn gleichzeitig das Zufußgehen, Fahrradfahren und der öffentliche Verkehr attraktiver gestaltet werden (Push & Pull).

Zahlreiche Beispiele zeigen, welchen Nutzen Parkraummanagement stiften kann. Es macht Städte grüner, sorgt für weniger Parksuchverkehr, für bessere Luft, erhöht die Sicherheit und lässt Geschäfte von mehr Fuß- und Radverkehr profitieren. Der Parkdruck und die Parksuchzeiten verringern sich.

Das Freihalten der Gehwege vom ruhenden Verkehr trägt maßgeblich zur Steigerung des Komforts im Fußverkehr bei. Darüber hinaus ist es wichtig für die Verkehrssicherheit (v.a. Kindern) sowie zur Gewährleistung der Barrierefreiheit.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Mit Hilfe eines gezielten und strukturieren Parkraummanagements können vielfältige Vorteile verbunden sein. Der Umweltverbund kann gefördert werden, in dem Flächen im Straßenraum umgewidmet werden. Darüber hinaus können die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung für die Stärkung des Umweltverbundes eingesetzt werden.

Des Weiteren wird der Einzelhandel gestärkt und die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Straßenraums führt wiederum zu einer Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität.

Im Zuge der Neuordnung des ruhenden Verkehrs müssen insbesondere die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigt werden. Daher müssen zwingend Parkstände für Menschen mit Gehbehinderung sowie ggf. Flächen zum Ein- und Aussteigen (z.B. Kurzzeitparkplätze im Umfeld von Arztpraxen) berücksichtigt werden. Des Weiteren sind die Belange von Bewohnern zu berücksichtigen und ggf. Bewohnerparkausweise anzubieten.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit	Stadt Usingen (ggf. in Abstimmung mit dem Hochtaunuskreis)
--	--

Priorität

Zu einer stringenten, zielgerichteten und wirksamen Förderung des Umweltverbundes gehört auch die Umsetzung von push-Maßnahmen, d.h. von Maßnahmen, die Restriktionen im Kfz-Verkehr beinhalten. Parkraummanagement stellt einen zentralen und wirksamen Baustein im Zuge der Förderung einer nachhaltigen, innerstädtischen Mobilität dar. Eine gleichzeitige Förderung des Umweltverbundes und des Kfz-Verkehrs ist weder sinnvoll noch zielführend. Aus diesen Gründen ist die Bedeutsamkeit dieses Maßnahmenpaketes als hoch einzustufen.

Umsetzungshorizont

Mit der Umsetzung sollte parallel zu den pull-Maßnahmen im Umweltverbund, also kurzfristig, begonnen werden.

Kostenkalkulation

Die Kosten für die Umsetzung des Parkraummanagements sind abhängig vom Umfang sowie der Ausgestaltung der Maßnahme. Im Vergleich zu infrastrukturellen Maßnahmen im Bereich des Kfz-Verkehrs sind diese als eher gering einzustufen. Es muss zudem bedacht werden, dass mit einer Parkraumbewirtschaftung Einnahmen erzielt werden.

Nachfolgend sind die einzelnen Positionen aufgelistet:

- Kosten für Anschaffung und Unterhalt der Parkscheinautomaten (ca. 10.000 € für 10 Jahre pro Stück)³⁶
- Beschilderung (Aufbau und Lieferung): ca. 25-30 € pro Stellplatz³⁷
- Kosten für die Überwachung des ruhenden Verkehrs (v.a. Personalkosten)
- Ggf. Kosten für die Erstellung und Ausgabe von Bewohnerparkausweisen

Fördermöglichkeiten

Förderung smarter Kommunen und Regionen im Programm Starke Heimat Hessen

- Smart Mobility (unter anderem Steuerung von Verkehrsflüssen, digitale Parkraumbewirtschaftung, Vermeidung von motorisierten Individualfahrten, effiziente und zuverlässige Nahversorgung und Paketzustellung, Überwindung der Schnittstellen von Stadt und Land)
- Die Höhe des Zuschusses beträgt 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.
- 100.000 - 2,50 Mio. € für bis zu 2 Jahre.

³⁶ (Heinrichs & Janus, 2009)

³⁷ (Heinrichs & Janus, 2009)

Handlungsfeld	Elektromobilität	Maßnahmen-Nr.	EM1
Maßnahmenbezeichnung	Aufbau von Ladeinfrastruktur		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Die Stadt Usingen verfügt gegenwärtig über vier öffentlich zugängliche Ladesäulen mit insgesamt sieben Ladepunkten. Diese befinden sich in der Usinger Innenstadt.

Maßnahmenbeschreibung

Im Hinblick auf die dynamische Entwicklung der Elektromobilität bedarf es eines kontinuierlichen Ausbaus der Ladeinfrastruktur in Usingen. Der Stadt Usingen kommt dabei die Aufgabe des Projektkoordinators und -initiators zu. Sie sollte in Kooperation mit den Stadtwerken, Wohnungsgesellschaften, Investoren für Bauvorhaben und Unternehmen etc. das Ziel verfolgen, ein flächendeckendes Ladeinfrastrukturnetz zu schaffen.

Im Zuge des strategischen und stringenten Aufbaus der Ladeinfrastruktur ist grundsätzlich zwischen der Errichtung von Ladesäulen auf privatem Grund (nur privat zugänglich) und öffentlich zugänglichen Ladesäulen zu unterscheiden. Bei den öffentlich zugänglichen Ladesäulen muss es sich nicht zwingend um Grundstücksflächen der öffentlichen Hand handeln. Diese sollen jedoch öffentlich zugänglich (am besten 24/7) sein. Hierauf ist insbesondere dann zu achten, wenn es sich um öffentlich geförderte Ladeinfrastruktur handelt.

Im Hinblick auf die Errichtung von Ladeinfrastruktur an Wohnstandorten ist zwischen Wohngebäuden mit Stellplätzen (z.B. Einfamilienhäuser) und ohne Stellplätze zu unterscheiden. Im Geschosswohnungsbau (v.a. Altbau) bestehen oftmals keine Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge auf dem privaten Grundstück, so dass die Pkw im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden müssen.

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur sollte daher insbesondere im Umfeld von Geschosswohnungsbauten errichtet werden. Bei Einfamilienhäusern mit Stellplätzen/Garagen ist i.d.R. die Errichtung einer Wallbox möglich. Hier bieten sich Möglichkeiten hinsichtlich der Förderung der Anschaffung und Installation der Wallbox durch die Kommune/ Stadtwerke. Dies gilt ebenso für Arbeitsplatzstandorte/ Unternehmen.

Darüber hinaus sind Einrichtungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur auszuwählen, an denen die Verkehrsteilnehmer eine gewisse Zeit Verweilen. Hinsichtlich der Verweildauer ist die Ladeleistung entscheidend. Eine Ladeleistung von 22 - 50 kW ist zum Bereich in Wohngebieten vorzusehen, in denen die Nutzer vorwiegend über einen längeren Zeitraum laden (über Nacht). An Standorten, an denen sich die Nutzer nur über einen kurzen Zeitraum aufhalten, sollten Ladeleistungen von mindestens 50 kW angeboten werden. Hierzu zählen beispielsweise Tankstellen, Supermärkte und das Rathaus. Hier sollten Kooperationen mit dem Einzelhandel eingegangen werden, um die Ladeinfrastruktur Schritt für Schritt auszuweiten.

Abschätzung der Wirkungen

Diese Maßnahme stellt einen wichtigen Beitrag zur lokalen Reduktion der Schadstoff- und Lärmemissionen bei. Mit der Maßnahme können jedoch keine Kfz-Fahrten reduziert, sondern nur umweltfreundlicher (lokal) abgewickelt werden.³⁸ Sie stellt somit auf das Handlungsziel einer verträglichen Abwicklung des (notwendigen) Kfz-Verkehrs ab.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Konkurrenzen bestehen in erster Linie im Hinblick auf die Bereitstellung öffentlichen Parkraums sowie der mit dem Aufbau der Ladeinfrastruktur verbundenen Reduktion des öffentlichen Parkraumangebots. Parkraum, der mit Ladeinfrastruktur ausgestattet wird, wird in der Folge nur für einen eingeschränkten Nutzerkreis zur Verfügung stehen. Im Gegensatz zur heutigen Situation werden mit den Parkständen, die über Ladeinfrastruktur verfügen, jedoch Umsätze erwirtschaftet.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit Stadt Usingen

Priorität

Im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Mobilität in Usingen weist diese Maßnahme eine mittlere Priorität auf, weil in erster Linie der Umweltverbund gestärkt werden soll. Es werden aber zukünftig weiterhin viele Fahrten mit dem Pkw zurückgelegt werden. Aufgrund der gegenwärtig sehr dynamischen Entwicklung und der anhaltenden Förderung der Elektromobilität sollten die Voraussetzungen auf kommunaler Ebene geschaffen werden. Hiermit ist ein schrittweiser und systematischer Aufbau der Ladeinfrastruktur verbunden.

Umsetzungshorizont

Die Umsetzung sollte parallel zu den pull-Maßnahmen im Umweltverbund, also kurz- bis mittelfristig, erfolgen.

Kostenkalkulation

- Elektroauto-Ladestation (22 kW) mit zwei Ladepunkten: 8.000 - 12.000 € (brutto); plus Kosten für Wartung/ Instandhaltung/ Betrieb³⁹
- Elektroleitungen inkl. Verkabelung: abhängig vom Standort und der Länge der Leitungen
- Beschilderung und Markierung der Ladesäule (Verkehrszeichen): ca. 250 - 500 € (ohne Personalkosten)
- Optional: Markierung und etwaige Sicherung der Ladesäule durch Poller

Fördermöglichkeiten

Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland

Fördergeber: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Förderberechtigte: Unternehmen, Kommune, Privatperson, Verband/Vereinigung, Öffentliche Einrichtung

Fördergebiet: bundesweit

³⁸ Hierbei werden keine Emissionen berücksichtigt, die im Zuge der Herstellung und der Entsorgung von Elektrofahrzeugen erzeugt werden.

³⁹ (Stadt Aachen, 2021)

Gefördert werden

- Beschaffung und Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur an neuen Standorten mit
 - Normal-Ladepunkten mit 3,7 bis einschließlich 22 Kilowatt und
 - Schnell-Ladepunkte größer als 22 Kilowatt,
 - dies können AC-Ladepunkte – Alternating Current zum Laden mit Wechselstrom oder DC-Ladepunkte – Direct Current zum Laden mit Gleichstrom sein,
- Aufrüstung oder Ersatzbeschaffung von Ladeinfrastruktur und die Ertüchtigung des Netzanschlusses an vorhandenen Standorten, die bisher nicht gefördert wurden und einen Mehrwert nachweisen, beispielsweise ein verbesserter Ladekomfort,
- Netzanschluss für neu zu errichtende Ladeinfrastruktur an das Nieder- oder Mittelspannungsnetz sowie die Kombination aus Netzanschluss und einem Pufferspeicher.

Die Höhe der Förderung beträgt für

- Normal-Ladepunkte (AC und DC) bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, maximal EUR 2.500 pro Ladepunkt,
 - DC-Schnell-Ladepunkte mit mehr als 22 Kilowatt und weniger als 100 Kilowatt bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, maximal bis zu EUR 10.000 pro Ladepunkt,
 - DC-Schnell-Ladepunkte mit mehr als 100 Kilowatt bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, maximal bis zu EUR 20.000 pro Ladepunkt,
 - den Netzanschluss an das Niederspannungsnetz pro Standort höchstens EUR 10.000,
 - den Netzanschluss an das Mittelspannungsnetz pro Standort höchstens EUR 100.000.
-

Handlungsfeld	Mobilitätsmanagement	Maßnahmen-Nr.	MM1
Maßnahmenbezeichnung	Mobilitätsmanagement		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Es wird derzeit kein systematisches Mobilitätsmanagement in der Stadt Usingen betrieben.

Maßnahmenbeschreibung

Die Beeinflussung des Verkehrsgeschehens durch Managementsysteme soll dazu beitragen die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren.

„Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings.“⁴⁰

Mobilitätsmanagement setzt bereits vor der Entstehung des Verkehrs an und bietet den Verkehrsteilnehmer/innen durch Information, Beratung und Motivation Optionen für eine Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens.

Mit diesem Ansatz sollen Alternativen zum eigenen Pkw, wie der öffentliche Verkehr, das Radfahren und das Zufußgehen, gestärkt werden. Darüber hinaus tragen auch Carsharing und Fahrgemeinschaften auf unterschiedliche Weise zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens bei. Insgesamt wird der Personenverkehr dadurch effizienter, umwelt- und sozialverträglicher, also nachhaltiger.

Eine wichtige Rolle im Mobilitätsmanagement spielen Akteure wie private und öffentliche Betriebe, Krankenhäuser, Wohnungsunternehmen oder Schulen, die durch geeignete Angebote, Aktionen und Regelungen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer jeweiligen Zielgruppen wie der Beschäftigten, Mieter, Kunden, Schüler oder Eltern nehmen können. Diese Akteure können sich daran beteiligen die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen. Auch Angebote anderer Akteure wie Verkehrsunternehmen und -verbände oder anderer Mobilitätsdienstleister sowie von Verbänden oder Krankenkassen schaffen Optionen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Beim Mobilitätsmanagement übernehmen Akteure Verantwortung für den von ihrem Standort ausgehenden Verkehr und kooperieren miteinander. Kommunen sollten dabei die Rolle des Initiators und Motivators übernehmen und auf gesamtstädtischer Ebene verkehrsmittelunabhängige Mobilitätsberatungen anbieten. Ebenso gehören die Einrichtung und der Betrieb von Mobilitätszentralen zu den kommunalen Handlungsfeldern.

Mögliche Handlungsfelder des kommunalen Mobilitätsmanagements sind:

⁴⁰ (Konsortium MOMENTUM und MOSAIC, 2000)



Abbildung 119: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements

Nachfolgend werden drei Handlungsfelder für die Stadt Usingen näher beschrieben.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein wesentlicher Ansatz zur Förderung nachhaltiger, umweltfreundlicher Mobilität liegt auf dem Arbeitsweg und auf betrieblicher Ebene. Dies gilt im Hinblick auf die zahlreichen Pendlerverkehre in besonderem Maße für die Stadt Usingen.

Unter betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) werden die Erstellung und die Umsetzung von betriebsspezifischen Mobilitätskonzepten mit der Zielsetzung nachhaltiger, umweltverträglicher betrieblicher Mobilität und Transportrationalisierung verstanden. Darüber hinaus kann es zur Lösung konkreter Verkehrsprobleme am Standort beitragen bzw. im Voraus versuchen sie zu verhindern.

Das BMM umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen, mit denen sich Verbesserungen der betrieblichen Mobilität erzielen lassen. Das Mobilitätsmanagement verfolgt dabei einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz und orientiert sich stark an den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer. Für die Entwicklung einzelner Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ist zwingend eine Analyse des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsbedürfnisse der Zielgruppen (Beschäftigte und Besucher/ Gäste) relevant. Zu Beginn der Entwicklung eines unternehmensspezifischen Mobilitätskonzeptes sollte sowohl eine Wohnstandortanalyse als auch eine Analyse der verkehrlichen Erreichbarkeit des Unternehmensstandortes durchgeführt werden. Darauf aufbauend kann ein Konzept entwickelt werden, welches idealerweise ein Paket an Maßnahmen beinhaltet.

Mögliche Themenfelder sind:

- Förderung des Radverkehrs (u.a. Abstellanlagen, Spinde, Duschen, Umkleiden)
- Förderung der Nahmobilität (u.a. Erreichbarkeit im Fußverkehr, Radverkehrsanlagen)
- Förderung der Bus- und Bahnnutzung (z.B. Jobtickets)
- Informationen zu Mobilitätsangeboten

Im ersten Schritt sollten die größten Arbeitgeber⁴¹ der Stadt Usingen (z.B. im Gewerbegebiet „Am gebackenen Stein“) in den Prozess des BMM einbezogen werden, da bei diesen aufgrund der Unternehmensgröße in der Regel die größten Potenziale zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens vorliegen. Es kann zudem eine räumliche Fokussierung vorgenommen werden, um Anpassungen in der Infrastruktur oder dem ÖPNV-Angebot besser mit den Mobilitätsmanagement-Maßnahmen verknüpfen zu können. Hier bieten sich Industrie- und Gewerbegebiete besonders an.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Vor den Toren vieler Schulen im ganzen Land stauen sich die sogenannten „Elterntaxis“. Verkehrsteilnehmer/innen im Schulumfeld behindern sich gegenseitig, und vor allem die Schülerinnen und Schüler, auf gefährliche Weise. Dabei fahren viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, damit diese ihren Schulweg sicher zurücklegen. Dass sie dadurch alle anderen Schülerinnen und Schüler gefährden, die ihren Schulweg (selbständig) zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, ist womöglich nicht allen Eltern bewusst. Sie tragen somit selbst dazu bei, dass der Verkehr für Kinder schwieriger zu beherrschen und unsicherer wird.

„Diesem Trend kann durch schulisches Mobilitätsmanagement (SMM) entgegengewirkt werden, indem Schulen einen Beitrag leisten, Kinder und Jugendliche auf eine intelligente und verantwortliche Verkehrsmittelwahl vorzubereiten und den „hausgemachten“ Pkw-Verkehr von Eltern und Lehrer/innen zur Schule einzudämmen.“ Die Lehrerinnen und Lehrer spielen dabei eine wichtige Rolle, da diesen - ebenso wie den Eltern - eine wichtige Vorbildfunktion zukommt.

Es gibt vielfältige Gründe und Motive für Kommunen und Kreise sich systematisch mit der Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu beschäftigen. Der Schulweg ist dabei nur als ein Teil der Gesamtmobilität zu betrachten. Im Vordergrund stehen allgemeine bildungs-, verkehrs-, umwelt- und gesundheitspolitische Zielsetzungen, zu denen auch kommunale Gebietskörperschaften ihren Beitrag leisten können und müssen.



Abbildung 120: Motivationen für schulisches Mobilitätsmanagement

Für die Einführung und Etablierung von Maßnahmen des SMM bieten sich aktuelle Anlässe und Probleme (z.B. Hinweise von Eltern zur Schulwegsicherheit und Verkehrsunfälle) sehr gut an. Ein aktueller Anlass, insbesondere Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen, schärft die Sensibilität für das Thema und erhöht die Bereitschaft der maßgebenden Akteure, sich zu engagieren. Wichtig im Sinne eines wirksamen Mobilitätsmanagements ist es, das anlassgebende Problem nicht isoliert zu betrachten, sondern in einem breiteren Ansatz zu lösen.

Die konkreten Aktivitäten/ Maßnahmen, die die Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg beeinflussen sollen, lassen sich in drei Handlungsfelder einordnen.

1. Infrastruktur und Verkehrsregelung
2. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung
3. Organisation und Information

⁴¹ in Bezug auf die Anzahl der Beschäftigten

Die wichtigsten Gruppen von Akteuren sind die Kommunen und Kreise, die Schulen und Schulbehörden, die Polizei sowie Verbände und Institutionen.

Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement (WMM)

Rund 80 % aller Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl werden zu Hause getroffen. Am häufigsten fällt die Wahl auf das eigene Auto. Das hat unterschiedliche Gründe. Ein wichtiger und häufig zutreffender Grund ist die Pkw-Verfügbarkeit. Der eigene Pkw steht in der Regel im direkten Wohnumfeld, bei Einfamilienhäusern sogar meist auf dem eigenen Grundstück.

Das wohnstandortbezogene Mobilitätsmanagement beschäftigt sich mit der Verknüpfung der Themenfelder „Wohnen“ und „Mobilität“. Das Ziel ist es den Zugang zu energieeffizienten Verkehrsmitteln am Wohnstandort zu erleichtern und durch die Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote, Wahlfreiheit in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl am Wohnstandort zu fördern.

Das Handlungsfeld umfasst Maßnahmen, die für Bewohner bestimmter Quartiere oder Mieter bestimmter Wohnungsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern entwickelt werden und über die herkömmliche Dienstleistung hinaus einen spezifischen Nutzen für die Adressaten beinhalten.

„Durch die wohnstandortnahe Bereitstellung eines vielfältigen Verkehrsangebotes (ÖV-Anbindung/ Bedienung, Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr) in Verbindung mit flankierenden wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen wie Mietertickets, wohnstandortnahes Carsharing [...] oder umfassende Information über das Angebot am Wohnort, kann die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele unabhängig vom Besitz eines Autos bzw. der Verfügbarkeit über ein solches erleichtert werden.“⁴²

Das Management-System kann sowohl auf bestehende als auch auf neu geplante Wohnsiedlungen angewendet werden. Im Hinblick auf Neubauten sollten insbesondere die Neubaugebiete in Eschbach und Merzhausen in Betracht gezogen werden.

Abschätzung der Wirkungen

Mobilitätsmanagement ist ein flexibler Ansatz, der dynamisch verlaufenden Entwicklungen unterliegt und in verschiedenen Situationen zum Einsatz kommen kann. Dies bedeutet auch, dass es nicht den „einen richtigen Ansatz/ Weg“ gibt, sondern immer die Situation vor Ort analysiert werden muss und die Maßnahmen zielgruppen- und ortsspezifisch zugeschnitten werden müssen. Hiervon sind auch die Wirkungen/ Erfolge der umgesetzten Maßnahmen abhängig.

Synergieeffekte/ Konkurrenzen

Im Bereich des Mobilitätsmanagements besteht eine Vielzahl an Synergien, die genutzt werden können, um die Mobilität im Ganzen umweltfreundlicher, zukunftsorientiert und nutzerfreundlich zu gestalten. Die Optimierung der Mobilität eines jeden Einzelnen trägt zur Verbesserung des Gesamtsystems bei. Dies bedeutet, dass Alle von den Maßnahmen des Mobilitätsmanagements partizipieren.

⁴² (ILS, FGM et al., o.J.)

Mehrere Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements umfassen Maßnahmen mit Bezug zum öffentlichen Personenverkehr. Hierzu zählt beispielsweise die Bereitstellung von Jobtickets. Eine wichtige Voraussetzung für die Bewerbung des ÖPNV wäre daher zunächst der Ausbau des Busverkehrs in Usingen.

Zuständigkeit/ Verantwortlichkeit

Stadt Usingen
Verkehrsverband Hochtaunuskreis
Wohnungsunternehmen
Schulen/ Schulträger
Arbeitsgeber, IHK

Priorität

Die Priorität dieser Maßnahme ist als sehr hoch einzustufen, da insbesondere für den Berufsverkehr ein sehr großes Potenzial zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund prognostiziert wird. An dieser Stelle sollte ein betriebliches Mobilitätsmanagement eingeführt werden, dessen Fokus auf der Mobilität der Beschäftigten auf ihrem Arbeitsweg liegt. Des Weiteren können im Hinblick auf die geplanten Neubaugebiete die ersten Ansätze zum Aufbau von Sharing-Systemen umgesetzt werden, um den Bewohnern eine Vielfalt an Mobilitätsoptionen anzubieten.

Umsetzungshorizont

Beim Mobilitätsmanagement handelt es sich um einen langfristigen Prozess, der von Seiten der Stadtverwaltung zu koordinieren und anzutreiben ist. Es handelt sich um eine Daueraufgabe der Kommune, diesen mit Leben zu füllen und zielführend zu begleiten.

Kostenkalkulation

Die Kosten für die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen können nicht pauschal kalkuliert werden, da diese maßgeblich vom Maßnahmenumfang abhängen. Darüber hinaus entstehen die Kosten nicht nur auf Seiten der Kommune, sondern ggf. bei einem Unternehmen (Jobtickets) oder einem anderen Akteur.

Auf Seiten der Kommune sind Personalkosten für die Koordination des kommunalen Mobilitätsmanagements, z.B. in Form eines Mobilitätsmanagers, einzuplanen.

Fördermöglichkeiten

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität

- Beratungsleistungen für Mobilitätsmanagement an Schulen und öffentlichen Einrichtungen
 - Höhe der Zuwendung: 5.000 Euro
 - Es werden pauschal 100 % der Ausgaben als förderfähig anerkannt.
 - Für die Bemessung der Zuwendung gilt daher: 100 % der Ausgaben für Beratungsleistungen * Fördersatz des Antragsstellers = Zuwendung
-

Handlungsfeld	Service, Information und Kommunikation	Maßnahmen-Nr.	SIK1
Maßnahmenbezeichnung	Service, Information und Kommunikation		
Räumlicher Bezug	Gesamtstadt		

Ist-Zustand

Informationen rund um die Mobilität und den Verkehr in der Stadt Usingen sind gegenwärtig unter der Rubrik „Mobilität“ innerhalb der übergeordneten Rubrik „Bürger-Service“ zu finden. Dies erschwert die Suche nach mobilitätsrelevanten Themen, da die Informationen nicht ausschließlich Bürgerinnen und Bürgern, sondern auch Besuchern und Gästen einen Mehrwert bieten sollen.

Es stehen gegenwärtig Informationen zu den nachfolgenden Themen zur Verfügung:

- Öffentlicher Personennahverkehr
- Anrufsammeltaxi (AST)
- Pendlerservice Hessen
- E-Ladestationen/E-Tankstellen-Finder
- Stadtpläne und Straßenverzeichnis
- Parken in Usingen

Darüber hinaus findet man aktuelle Berichterstattungen unter der Rubrik „Aktuelles“. Diesbezüglich sind beispielhaft die Informationen über die Aktion „STADTRADELN“, den ADFC-Fahrradklimatest sowie über das Nahmobilitätskonzept zu nennen.

Auf der Internetseite der Stadt Usingen findet man aktuell keine Informationen zur Anreise mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie bspw. zum Parkraumangebot. Es ist lediglich eine Verlinkung zu Informationen über den öffentlichen Personenverkehr (inkl. Verbindungsauskunft beim RMV) vorhanden.

Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen der Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes und der Einleitung einer Mobilitäts-/ Verkehrswende in der Stadt Usingen spielen Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation eine wichtige Rolle.

Dabei stellt eine gezielte Kommunikationsstrategie ein Zusammenspiel zwischen reiner Information (z.B. Umsetzungsstand), sachlicher Wissensvermittlung sowie emotionaler Überzeugung dar. Die Bürgerinnen und Bürger sollen auf der einen Seite sachlich über Projektergebnisse und Umsetzungsstände sowie verkehrsrelevante Themen informiert werden. Auf der anderen Seite geht es aber auch darum die Bürgerinnen und Bürger auf einer emotionalen Schiene für die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote zu motivieren. Die Kommunikationsstrategie soll somit dazu dienen, die Potenziale der Öffentlichkeit als Verursacher von Mobilität bzw. Nutzer von Mobilitätsangeboten zu aktivieren. Öffentlichkeitsarbeit und Öffentlichkeitsbeteiligung sollen dazu beitragen, eine möglichst hohe Akzeptanz für das Thema „umweltfreundliche Mobilität“ hervorzurufen. Öffentlichkeitsarbeit basiert auf einem Zusammenspiel von Information, Mitwirkung, Werbung und Kundenbindung.

Im Folgenden werden beispielhaft Einzelmaßnahmen für das Handlungsfeld „Service, Information und Kommunikation“ beschrieben, die dazu dienen sollen die Bürgerinnen und Bürger, aber auch Gäste (u.a. Pendler und Touristen) über Mobilität und Verkehr in der Stadt Usingen zu informieren und zu einer nachhaltigen Mobilität anregen.

Information

Es sollten zunächst die wesentlichen Informationen zum Themenfeld „Mobilität und Verkehr“ auf der Internetseite platziert werden, damit sich Bürgerinnen und Bürger sowie Einpendler und Gäste über die Verkehrssituation und die Mobilitätsangebote informieren zu können. Hierzu zählen unter anderem Informationen über die Anreise (alle Verkehrsarten), sowie die Angebote im öffentlichen Personennahverkehr.

Des Weiteren sollte nicht nur auf der Internetseite der Stadt Usingen, sondern auch über weitere Kanäle (z.B. Facebook, Twitter und Instagram) über Mobilitätsangebote, Verkehrsinformationen (z.B. Baustellen), Veranstaltungen rund um das Thema sowie Aktionen und Kampagnen informiert werden.

Werbemittel wie Flyer, Plakate und Broschüren werden auch weiterhin bedeutsam sein und sollten ansprechend aufbereitet und gestaltet sein. Zudem ist auf die klimaneutrale Herstellung sowie die Nutzung umweltfreundlicher Materialien zu achten.

In der Umsetzungsphase sollte die Öffentlichkeit kontinuierlich über den Fortschritt des Nahmobilitätskonzeptes (sowie sonstiger Mobilitätsmaßnahmen) informiert werden. Da sich die Informationen grundsätzlich an alle Menschen in Usingen (sowie Pendler und Gäste) richten, ist die Verbreitung über die etablierten Medien (Tageszeitungen, Wochenblätter, Radio und TV) sowie über die sozialen Medien (Facebook, Instagram, WhatsApp, Twitter, YouTube etc.) sinnvoll und zu empfehlen. Diese Vorgehensweise stellt sicher, dass alle Zielgruppen angesprochen und erreicht werden. Dies ermöglicht zudem eine mehrfache Ansprache einzelner Personen auf unterschiedlichen Wegen, was ggf. zu einer verstärkten Übernahme der Informationen in die eigenen Verhaltensweisen beiträgt. Mit Hilfe der unterschiedlichen Kommunikationskanäle kann zudem eine zielgruppenspezifische Ansprache gewählt werden. Darüber hinaus sollten einzelne Umsetzungsschritte öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Aktionen/ Kampagnen

Eine etablierte und beliebte Aktion zur Bewerbung umweltfreundlicher Mobilität stellt der **Wettbewerb „STADTRADELN“** dar. Bei diesem geht es darum innerhalb von 21 Tagen möglichst viele Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Das Ziel dieser Aktion ist insbesondere die Ansprache von Personen, die heute noch nicht so viele Wege im Alltag mit dem Fahrrad zurücklegen. Der Wettbewerbs-Charakter dient dabei als Motivator und Ansporn möglichst viele Kilometer für sein Team zu sammeln.

Die **Europäische Mobilitätswoche** ist eine Kampagne der Europäischen Kommission. Sie bietet Kommunen aus ganz Europa die perfekte Möglichkeit ihren Bürgerinnen und Bürgern die komplette Bandbreite nachhaltiger Mobilität vor Ort näher zu bringen. Jedes Jahr, immer vom 16. bis 22. September, werden im Rahmen der Aktionswoche innovative Verkehrslösungen ausprobiert oder mit kreativen Ideen für eine nachhaltige Mobilität in den Kommunen geworben: So werden beispielsweise Parkplätze und Straßenraum

umgenutzt, neue Fuß- und Radwege eingeweiht, Elektro-Fahrzeuge getestet, Schulwettbewerbe ins Leben gerufen und Aktionen für mehr Klimaschutz im Verkehr durchgeführt. Das Ziel ist es den Bürgerinnen und Bürgern zu zeigen, dass nachhaltige Mobilität möglich ist, Spaß macht und praktisch gelebt werden kann.

Der **Parking Day** ist ein international jährlich wiederkehrender Aktionstag zur Re-Urbanisierung von Innenstädten: In der Regel am dritten Freitag des Septembers werden Parkstände im öffentlichen Straßenraum modellhaft kurzfristig umgewidmet und einer anderen Nutzung zugeführt, etwa als grüne Oase bzw. Pflanzinsel, als Gastronomie- und Sitzfläche, als Fahrradabstellfläche usw.. Der Aufwand für die Durchführung dieser Aktion ist überschaubar. Es bedarf jedoch einer Organisation durch interessierte Personen sowie einer Anmeldung der Veranstaltung. Darüber hinaus muss ein (kleines) Budget für Materialien wie z.B. Rollrasen, Blumentöpfe und Blumen, Sitzgelegenheiten und Tische sowie Straßenkreide eingeplant werden. Mit derartigen Aktionen sollen insbesondere Passanten, Radfahrende, Anwohner und Ladenbesitzer angesprochen werden.

Mittels eines Mottos und einer darauf aufgebauten Kampagne können die Bürger*innen der Stadt für nachhaltige Mobilität begeistert und dazu bewegt werden in ihrem Alltag regelmäßig auch nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen. Plakate in der ganzen Stadt, Social Media-Beiträge, Postkarten und eine Website können auf derartige Aktionen aufmerksam machen.

Sich klimafreundlich und gesund bewegen und dafür auch noch etwas bekommen. Wer Wege zu Fuß, mit dem Rad oder Bus und Bahn zurücklegt, kann sogenannte "**Klima-Taler**" verdienen. Die Wege werden dabei mit Hilfe einer App und GPS aufgezeichnet. Anschließend werden die zurückgelegten Wegstrecken in eingespartes CO₂ umgerechnet. Die Klima-Taler können online gegen Prämien eingetauscht werden. Eine solche App, wie sie derzeit unter anderem in der Stadt Aachen zur Verfügung steht, soll Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel schaffen.

Service

Fahrradreparatur-Stationen

Servicestationen zur Selbsthilfe (Luft, Fahrradschlauchautomat, Reparaturstellen etc.) sollten ergänzend zu privaten Servicebetrieben/ Fahrradgeschäften angeboten werden. Insbesondere an zentralen Abstellanlagen sowie entlang touristischer Rad(fern)wege sind solche Einrichtungen zu empfehlen. Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder können in Kooperation mit den örtlichen Energieversorgern, aber auch mit den Gastronomiebetrieben und Arbeitgebern eingerichtet werden.

Winterdienst-Plan für das Radwegenetz

Von immer mehr Menschen wird das Fahrrad als ganzjähriges Verkehrsmittel genutzt. Damit dies auch im Winter ohne Gefahr erfolgen kann, ist ein gründlicher Winterdienst - zumindest auf dem Hauptradrouthenetz - unabdingbar. Der Räum- und Streuvorgang sollte vor der Hauptverkehrszeit (Berufs- und Schülerverkehr) abgeschlossen sein. Abgeräumte Schneemassen dürfen nicht auf den Radverkehrsanlagen gelagert werden. Radfahrende können mit Hilfe eines Winterdienst-Räumplans über das Streckennetz informiert werden, welches für den Winterdienst vorgesehen wird.

Mobilitätszentrale

Mobilitätszentralen sind umfassende Serviceeinrichtungen, die Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität anbieten und verkehrsmittelübergreifend bündeln, um ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot zu schaffen. Sie sind Anlaufstellen für alle Fragen rund um die Mobilität für Bürgerinnen und Bürger. In kleineren Städten wie Usingen können solche Mobilitätszentralen in andere Einrichtungen eingegliedert werden. Hierzu bietet sich zum Beispiel eine Touristeninformation/ Tourismuszentrale oder ein Stadtteilbüro an.

Lastenrad-Verleih

Lastenfahrräder werden immer beliebter; insbesondere mit elektrischer Unterstützung. Die Bewältigung des täglichen Arbeitsweges, das Abholen der Kinder, der wöchentliche Großeinkauf - all das lässt sich zusammen erledigen, auch ohne Auto. Viele Menschen können allerdings ein Lastenrad Zuhause nicht sicher und wettergeschützt abstellen oder ihnen reicht es aus, wenn sie es ab und zu leihen können. Hierfür bietet sich ein unkompliziertes Verleihsystem in der Nähe der Zielgruppe an. Darüber hinaus können Bürgerinnen und Bürger ein solches Fahrrad testen und gegebenenfalls vom Kauf eines Lastenrads überzeugt werden.

Der Verleih könnte beispielsweise über die Kommune selbst (z.B. am Rathaus) oder über einen Einzelhändler koordiniert werden. Das Angebot sollte beworben werden. Hierzu bietet sich beispielsweise ein Wochenmarkt an.

Kommunikation

Wer die Mobilitätswende erfolgreich gestalten will, muss vor allem die Menschen Schritt für Schritt mitzunehmen und für das Thema zu begeistern. Denn kontinuierliche Kommunikation ist der Schlüssel, um kommunale Veränderungsprozesse erfolgreich voranzutreiben, mit Bürgern in den Dialog zu treten und die Mobilitätswende im öffentlichen Raum positiv erlebbar zu machen. Die Wirksamkeit effektiver Kommunikation wird dabei oft unterschätzt. Es geht aber auch darum für ein gemeinschaftliches Miteinander im Straßenverkehr zu werben.

Die Art und Weise der Kommunikation, die Form ihrer Gestaltung, die Auswahl von Formaten, der Duktus und die Haltung sind entscheidend für den Erfolg. Denn erst wenn Ideen und Maßnahmen die Bürger/innen auch erreichen, kann die Stadt Usingen eine dauerhafte Veränderung des Mobilitätsverhaltens bewirken. Gerade bei einem sensiblen Thema wie der Mobilitätswende, bei dem unterschiedliche Interessen zu verhandeln sind und über Jahrzehnte eingeschliffene Muster in Frage gestellt werden, spielt eine zielgerichtete Kommunikation eine wichtige Rolle. Hierzu bedarf es einer Kommunikationsstrategie, in der ein positives Narrativ entwickelt wird.

Darüber hinaus sollte der gesamte Umsetzungsprozess des Mobilitätskonzeptes sowie alle sonstigen Mobilitätsmaßnahmen regelmäßig an die Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Abschätzung der Wirkungen

Die Wirkungen der einzelnen Maßnahmen dieses Maßnahmenpaketes können nicht abgeschätzt werden.

TEIL 5 | ZEITPLANUNG

Das Maßnahmenkonzept beinhaltet eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen und Maßnahmenpaketen. Sie verfolgen das Ziel die Voraussetzungen für die Nahmobilität in Usingen zu schaffen bzw. ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten zu unterstützen. Für diese Maßnahmen wurden bereits Prioritäten im Hinblick auf das Potential zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität definiert. Diese Prioritäten beziehen sich nur auf die einzelne Maßnahme und berücksichtigen keine weiteren Maßnahmen des Konzeptes sowie etwaige Synergien und Konkurrenzen.

Die Einzelmaßnahmen müssen daher nun in eine Planungsreihenfolge (Prioritätenliste) gebracht werden, die als Arbeits-/Auswahlhilfe für Politik und Verwaltung dienen soll. Auf diese Weise wird ein grober Handlungsrahmen für die kommenden Jahre vorgegeben. Die Priorisierung richtet sich dabei nach unterschiedlichen Kriterien wie Potential, Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsmöglichkeit. Unter dem Aspekt der Umsetzungsmöglichkeit sind Kriterien wie Planungs- und Abstimmungsaufwand, etwaige Genehmigungsverfahren bzw. notwendige politische Beschlüsse und der Kostenaufwand zusammenfassend bewertet worden.

Grundsätzlich muss im Hinblick auf die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes unterschieden werden zwischen Maßnahmen, die über eine hohe Priorität verfügen, deren kurz- bis mittelfristige Umsetzung aber nicht möglich ist (z.B. Bau von Verkehrsinfrastruktur) und Maßnahmen, deren Umsetzung nicht prioritär angegangen werden muss, die aber mit einem vergleichbar geringen Aufwand umzusetzen wären (z.B. verkehrsrechtliche Anordnungen). Hierbei steht die Beurteilung von Verlagerungseffekten im Verkehrssystem (vom MIV auf den Umweltverbund) im Mittelpunkt.



Abbildung 121: Umsetzungsstrategie für das Nahmobilitätskonzept der Stadt Usingen

Im Rahmen der **1. Umsetzungsphase** sollten die Maßnahmen umgesetzt werden, die über eine hohe Priorität verfügen und zudem kurzfristig umgesetzt werden können, weil beispielsweise der Planungs- und Genehmigungsaufwand sowie die Kosten im Vergleich zu anderen Maßnahmen gering sind. Darüber hinaus sollten möglichst alle Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden, die dazu beitragen werden die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu gehört unter anderem die Beseitigung von Hindernissen im Lichtraumprofil. Die Maßnahme zur Neustrukturierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs (Parkraummanagement) sollte aufgrund der wichtigen Eigenschaft als „push-Maßnahme“ kurzfristig umgesetzt werden. Eine alleinige Förderung des Umweltverbundes wird nicht ausreichen, um nachhaltige Effekte hinsichtlich der Verlagerung von Fahrten im MIV auf den Umweltverbund zu erzielen.

In der **2. Umsetzungsphase** sollten die ersten kleineren Infrastrukturmaßnahmen als wichtige Grundlage für ein nachhaltiges Verkehrssystem umgesetzt werden. Hierzu zählen beispielsweise die Neuanlage und der Umbau von Querungsanlagen. Mit der höchsten

Priorität hinsichtlich der Notwendigkeit und der zu erzielenden Wirkungen werden die Querungsanlagen für den Fußverkehr sowie die Verbesserungen im ÖPNV-Leistungsangebot gesehen. Aufgrund der sehr hohen Bedeutung des ÖPNV im Hinblick auf die Nahmobilität in Usingen sollte eine Verbesserung des Leistungsangebotes in den nächsten ca. fünf Jahren angestrebt werden. Eine Vielzahl weiterer Maßnahmen (u.a. Mobilitätsmanagement) hängt maßgeblich von Verbesserungen im öffentlichen Verkehr ab, so dass hier erhöhter Handlungsbedarf besteht.

Trotz der hohen Priorität hinsichtlich der Notwendigkeit und der möglichen Wirkungen im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen können einige Maßnahmen erst mittel- bis langfristig (**3. Umsetzungsphase**) umgesetzt werden. Hierzu zählen in erster Linie größere Infrastrukturvorhaben wie der Neu- und Ausbau von Fuß- und Radverkehrsanlagen. Hiermit sind ein größerer Planungs- und Genehmigungsaufwand sowie ein vergleichsweise hoher finanzieller Aufwand verbunden.

Die Gewährleistung der Einheit von Bau und Betrieb im vorhandenen Straßennetz stellt eine Daueraufgabe der Kommune dar. Im Hinblick auf die Förderung der Nahmobilität ist diese mit einer vergleichsweise geringen Priorität gesehen. Diese wird voraussichtlich im Zuge weiterer Straßenumbaumaßnahmen (z.B. Erneuerung von Versorgungsleitungen) und somit über einen längeren Zeitraum (**4. Umsetzungsphase**) umgesetzt.

Darüber hinaus wurden zwei Maßnahmen(-pakete)

- Mobilitätsmanagement
- Service, Information und Kommunikation

für die Stadt Usingen ausgearbeitet, die parallel zu den zuvor beschriebenen Maßnahmen kontinuierlich umgesetzt werden sollten.

FAZIT UND AUSBLICK

Hinsichtlich der Bewertung der Voraussetzungen für ein nachhaltiges Mobilitäts- und Verkehrssystem in Usingen muss grundsätzlich zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen von Usingen unterschieden werden. Die Innenstadt verfügt über eine vergleichsweise gute Nahversorgung und ist durch eine kompakte Siedlungsstruktur geprägt. Diese Aspekte stellen wichtige Voraussetzungen für die Nahmobilität dar.

Defizite liegen insbesondere im Busverkehr, in den Radverkehrsverbindungen zwischen den Stadtteilen sowie in die umliegenden Gemeinden vor. Darüber hinaus bestehen auch innerorts Netzlücken im Radverkehr, die es zu beseitigen gilt. Diesbezüglich stellt das überörtliche Straßennetz eine besondere Hürde dar, da die damit verbundenen Restriktionen (u.a. kein flächendeckendes Tempo 30) eine Einschränkung hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs darstellen.

Im Fußverkehr sind in erster Linie die unzureichenden Gehwegbreiten, das Parken von Kfz auf Gehwegen und fehlende Querungsstellen als Defizite zu benennen. Die Behebung dieser Mängel wird eine kontinuierliche, langfristige Aufgabe für die Stadt Usingen darstellen. Hiermit verbunden sind Abwägungsprozesse hinsichtlich der Aufteilung der Straßenräume.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Defizite und der Ziele hinsichtlich der Förderung der Nahmobilität (Zielkonzept) sollte daher in den kommenden Jahren der Fokus auf der Schließung von Netzlücken im Fuß- und Radverkehr sowie im Ausbau des lokalen und regionalen Busverkehrs liegen. Darüber hinaus sollte kurzfristig eine Kampagne zur Unterbindung des Gehwegparkens gestartet werden, um die Seitenräume für den Fuß- und ggf. Radverkehr freizuräumen.

Eine mögliche Ortsumfahrung Usingens und eine damit einhergehende Umstrukturierung des Verkehrsnetzes würde weitere Möglichkeiten zur nachhaltigen Förderung der Nahmobilität bieten. Aufgrund der aktuell vorliegenden Probleme und Herausforderungen (u.a. Klima- und Umweltschutz) müssen jedoch heute Lösungen für eine nachhaltigere Mobilität von morgen gefunden werden. Die Planung, Genehmigung und der Bau einer Ortsumfahrung würden hingegen Jahrzehnte dauern. Aus diesem Grund gilt es - unabhängig von der Ortsumfahrung - kurz- bis mittelfristig wirkungsvolle Maßnahmen umzusetzen, um Verbesserungen hinsichtlich der Nahmobilität in Usingen zu erzielen.

Für den Berufsverkehr werden große Potentiale zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund (insbesondere den SPNV) vorhergesagt. Der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen stellt einen wichtigen Bestandteil eines nachhaltigen und nutzerfreundlichen Verkehrssystems dar und sollte in den kommenden Jahren kontinuierlich weiter vorangetrieben werden. Darüber hinaus gilt es die punktuellen Mängel unter Berücksichtigung der Priorität und des Umsetzungshorizontes zu beheben, um insbesondere die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Im Hinblick auf die hohe Bedeutung der Stadt Usingen als Schulstandort sollte ein Schwerpunkt auf der Schulwegsicherheit und der Erreichbarkeit der Schulstandorte

liegen. Hierzu wurden Maßnahmen zur Anpassung der Verkehrsinfrastruktur im Schulumfeld vorgeschlagen. Parallel hierzu sollte sich intensiv mit den Möglichkeiten des schulischen Mobilitätsmanagements auseinandergesetzt werden.

Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens beginnt im Kopf. Daher kommt neben den zuvor beschriebenen, überwiegend infrastrukturellen Maßnahmen, den vielfältigen Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements sowie der Information und Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit eine hohe Bedeutung zu. Den Menschen müssen attraktive Alternativen zum Pkw geboten werden, die einfach und barrierefrei zu nutzen sind. Eine Mobilitätswende kann allerdings nicht allein durch die Bereitstellung von pull-Maßnahmen (z.B. Förderung des Radverkehrs) erreicht werden. Für eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens und somit des Verkehrsgeschehens in Usingen sind zugleich Restriktionen im motorisierten Individualverkehr notwendig (push-Maßnahmen).

Die Entwicklung des Nahmobilitätskonzeptes war über den gesamten Projektzeitraum von einer breit angelegten Bürgerbeteiligung geprägt. Diese begann im Rahmen der Bestandsaufnahme und -analyse und setzte sich im Rahmen des Bürgerworkshops im Juli 2022 fort. Das große Interesse und die vielfältigen und wichtigen Hinweise der Bürgerinnen und Bürger haben entscheidend zur Entwicklung des Nahmobilitätskonzeptes beigetragen.

Vielen Dank an alle Bürgerinnen und Bürger, die politischen Vertreter/innen sowie alle weiteren Akteure für die Unterstützung im Rahmen der Konzeptentwicklung!

ANHANG

Pläne

A: Bestandsanalyse

- A1: Zentrale Orte nach dem Landesentwicklungsplan Hessen
- A2: Siedlungsstruktur und Bevölkerungsdichte
- A3: Pendlerverflechtungen in umliegende Städte und Gemeinden
- A4: Quell- und Zielpunkte im Alltagsverkehr – Heatmap
- A5: Verkehrsmengen auf Bundes- und Landesstraßen
- A6: Klassifiziertes Straßennetz
- A7: Verkehrsmengen Stadtradeln (2020)
- A8: Radnetze
- A9: ÖPNV-Linienangebot und Haltestellen
- A10: Erreichbarkeit der Stadtteilzentren im Fußverkehr
- A11: Erreichbarkeit des Stadtzentrums im Radverkehr
- A12: Erreichbarkeit der Bushaltestellen
- A13: Einträge Onlinebeteiligung

B: Analyse von Verkehrsunfällen

- B1: Verkehrsunfälle in Usingen (2018-2020)
- B2: Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung (2018-2020)
- B3: Verkehrsunfälle in Usingen – Unfallschwere (2018-2020)

C: Räumliche Schwachstellen-/ Defizitanalyse vor Ort

- C1: Erhebungsnetz für die Bestandsaufnahme vor Ort
- C2: Ungesicherte Führung im Fußverkehr
- C3: Dimensionierung der Fußverkehrsanlagen
- C4: Mängelanalyse Fußverkehr- Oberfläche
- C5: Ungesicherte und untergeordnete Führungsform im Radverkehr
- C6: Mängelanalyse Radverkehr - Oberfläche
- C7: Punktuelle Mängel/Defizite im Verkehrsnetz
- C8: Verkehrsnetz Kfz-Verkehr
- C9: Defizite in der Gestaltung des Straßenraums

D: Maßnahmenkonzept

- D1: Maßnahmenplan Fußverkehr - Oberfläche
- D2: Maßnahmenplan ruhender Verkehr
- D3: Maßnahmenplan Radverkehr - Oberfläche

- D4: Maßnahmenplan Radverkehr – lineare Maßnahmen
- D5: Maßnahmenplan punktuelle Mängel
- D6: Umsetzungsprioritäten punktuelle Maßnahmen

Listen

- E1: Punktuelle Mängel im Verkehrsnetz

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Usingen im Hochtaunuskreis (Eigene Darstellung).....	4
Abbildung 2: Projektablauf	7
Abbildung 3: Usinger Schulen und Anzahl der Schüler/innen (Stand: März 2022)	12
Abbildung 4: Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis 2020 (Auszug Maßnahmenplan Usinger Innenstadt).....	14
Abbildung 5: Darstellung der Radverkehrsmengen aus dem Wettbewerb "STADTRADELN 2020" (Quelle: Eigene Darstellung)	15
Abbildung 6: Zentrale Orte im Umkreis von Usingen	16
Abbildung 7: Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur in Usingen.....	16
Abbildung 8: Quell- und Zielpunkte im Alltagsverkehr in der Stadt Usingen	17
Abbildung 9: Pendlerverflechtungen der Stadt Usingen (Karte) (Datengrundlage: (Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main, 2018)	17
Abbildung 10: Pendlerverflechtungen der Stadt Usingen	18
Abbildung 11: Modal Split Regionalverband RheinMain	19
Abbildung 12: Modal Split für Ländliche Regionen - Mittelstadt, städtischer Raum	19
Abbildung 13: Erreichbarkeit der Stadtteilzentren im Fußverkehr in 5/10/15 Minuten	20
Abbildung 14: Erreichbarkeit der Stadtteilzentren im Fußverkehr in 5/10/15 Minuten (Quell- und Zielpunkte im Alltagsverkehr)	20
Abbildung 15: Erreichbarkeit der Usinger Innenstadt mit dem Fahrrad	21
Abbildung 16: Klassifiziertes Straßennetz in der Stadt Usingen (Datengrundlage: Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement).....	22
Abbildung 17: Verkehrsmengen im klassifizierten Straßennetz 2015.....	23
Abbildung 18: Parkraumangebot und Nutzungsbedingungen in der Usinger Innenstadt. 24	
Abbildung 19: Einbindung der Stadt Usingen in das regionale und landesweite Radverkehrsnetz	25
Abbildung 20: Einzugsgebiete der Bushaltestellen im Fußverkehr	26
Abbildung 21: ÖPNV-Linien- und Fahrtenangebot in Usingen	27
Abbildung 22: Anzahl der Verkehrsunfälle in Usingen (2018 bis 2020)	30
Abbildung 23: Ursachen für Verkehrsunfälle in Usingen (2018 - 2020)	31
Abbildung 24: Unfalltypen in der Stadt Usingen (2018 - 2020).....	32
Abbildung 25: Unfallhäufungsstellen in Usingen (2018 - 2020).....	33
Abbildung 26: Schwere der Verkehrsunfälle in Usingen (2018 - 2020).....	34
Abbildung 27: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrenden (2018 - 2020)	35
Abbildung 28: Unfalltypen in der Stadt Usingen (Radfahrende).....	36
Abbildung 29: Unfalltypen in der Stadt Usingen (Fußgänger/innen).....	36

Abbildung 30: Erhebungskriterien für die Verkehrsnetzanalyse	37
Abbildung 31: Führungsformen im Radverkehr	40
Abbildung 32: Fehlender Gehweg an der Weilburger Straße (B 456)	42
Abbildung 33: Fehlender Gehweg an der Friedrichsthaler Straße	42
Abbildung 34: Netzlücken im Fußverkehr innerhalb des Erhebungsnetzes	43
Abbildung 35: Unzureichende Gehwegbreiten in der Wirthstraße	43
Abbildung 36: Unzureichende Gehwegbreiten in der Usinger Straße (Eschbach)	43
Abbildung 37: Dimensionierung der Gehwege im Erhebungsnetz.....	44
Abbildung 38: Fehlende Barrierefreiheit am Knotenpunkt „Usinger Straße/ Schulstraße“ in Eschbach	44
Abbildung 39: Unzureichender Kontrast und fehlende taktile Elemente zwischen Fahrbahn und Seitenraum (Emminghausstraße./ Bartholomäus-Arnoldi-Str.).....	44
Abbildung 40: Netzlücken im Radverkehr in Usingen.....	46
Abbildung 41: Fehlende Querungsstelle am südlichen Ortseingang Michelbach (L 3270)	47
Abbildung 42: Poller auf dem Geh-/ Radweg (Achtzehnmorgenweg).....	47
Abbildung 43: Hindernis im Lichtraumprofil (Am Füllgarten)	47
Abbildung 44: Durchfahrt verboten für den Radverkehr (Maibacher Weg).....	47
Abbildung 45: Fehlende Sitzmöglichkeit und fehlender Fahrgastunterstand an der Haltestelle „Johann-Sebastian-Bach-Straße“	51
Abbildung 46: Unterdimensionierte Wartefläche an der Haltestelle „Mozartstraße“	51
Abbildung 47: Fehlende Barrierefreiheit und fehlender Fahrgastunterstand an der Haltestelle „Alter Markplatz“	51
Abbildung 48: Fehlende Barrierefreiheit und fehlender Fahrgastunterstand an der Haltestelle „Schloßplatz“	51
Abbildung 49: Südlicher Ortseingang Michelbach (L 3270)	52
Abbildung 50: Südlicher Ortseingang Wilhelmsdorf (L 3063)	52
Abbildung 51: Unzureichende Gestaltung des Eingangs in die Tempo 30-Zone (Beethovenstraße)	53
Abbildung 52: Unzureichende Gestaltung des Eingangs in die Tempo 30-Zone (Egerländer Straße)	53
Abbildung 53: Organisationsstruktur für das Nahmobilitätskonzept für die Stadt Usingen	58
Abbildung 54: Flyer zur Bewerbung der Auftaktveranstaltung zum Nahmobilitätskonzept	59
Abbildung 55: Projektbegleitender Arbeitskreis.....	61
Abbildung 56: Probleme und Herausforderungen hinsichtlich der Nahmobilität in Usingen	62

Abbildung 57: Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 02.06.2022 in der Hugenottenkirche	62
Abbildung 58: Problem und Herausforderungen hinsichtlich der Nahmobilität in Usingen	62
Abbildung 59: Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 2.06.2022 (1).....	64
Abbildung 60: Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises am 2.06.2022 (2).....	64
Abbildung 61: Beteiligungsformate im Rahmen der Entwicklung des Nahmobilitätskonzeptes für Usingen.....	65
Abbildung 62: Auftaktveranstaltung in der Christian-Wirth-Schule am 28.04.2022.....	66
Abbildung 63: Auftaktveranstaltung zum Nahmobilitätskonzept für Usingen	67
Abbildung 64: Matrix zur Erfassung von Schwerpunkten für die zukünftige Mobilität in Usingen.....	67
Abbildung 65: Begrüßung durch Bürgermeister Steffen Wernard	67
Abbildung 66: Auftaktveranstaltung im Saal der Christian-Wirth-Schule	67
Abbildung 67: Online-Beteiligung mittels interaktiver Karte	67
Abbildung 68: Anmerkungen der Teilnehmenden in der Online-Karte nach Verkehrsart .	68
Abbildung 69: Anregungen und Hinweise der Usinger Bevölkerung in der Online-Karte ..	68
Abbildung 70: Kleingruppenarbeit im Rahmen des Bürgerworkshops am 16.07.2022.....	70
Abbildung 71: Priorisierung der erarbeiteten Maßnahmenvorschläge mit Hilfe von Tablets	70
Abbildung 72: Bürgerworkshop am 16.07.2022	73
Abbildung 73: Bürgerworkshop am 16.07.2022 (2)	73
Abbildung 74: Zielkonzept für die Nahmobilität in Usingen (Teil 1)	75
Abbildung 75: Zielkonzept für die Nahmobilität in Usingen (Teil 2)	76
Abbildung 76: Fehlende Querungsstelle auf der Neutorstraße (Höhe Supermarkt „Action“ Mangel Nr. 32)	81
Abbildung 77: Weilburger Straße (Höhe Haus-Nr. 45 Mangel Nr. 28)	81
Abbildung 78: Fehlende Querungsstelle Haltestelle Eschbacher Klippen (Mangel Nr. 230)	81
Abbildung 79: Fehlende Querungsstelle am Ortseingang Michelbach (Mangel Nr. 23)	81
Abbildung 80: Fehlende taktile Leitelemente an der Einmündung L3270/ B456 (Mangel Nr. 175)	85
Abbildung 81: Fehlende taktile Leitelemente an der Einmündung „Emminghausstraße/ Frankfurter Straße (B456)“ (Mangel Nr. 102).....	85
Abbildung 82: Fehlender Kontrast als Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenraum (Bartholomäus-Arnoldi-Straße/ Emminghausstraße Mangel Nr. 165).....	85
Abbildung 83: Fehlender barrierefreier, niveaugleicher Zugang zum Bahnhofpunkt Wilhelmsdorf von der Wilhelm-Heinrich-Straße aus (Mangel Nr. 246)	85

Abbildung 84: Netzlücke im (Fuß-) und Radverkehr zwischen Michelbach und Bodenrod (L3270)	88
Abbildung 85: Fehlende Freigabe für den Radverkehr auf dem Usinger Weg (von Wernborn in die Innenstadt)	88
Abbildung 86: Fehlende Freigabe für den Radverkehr in der Wirthstraße	91
Abbildung 87: Fehlende Freigabe für den Radverkehr im Klapperfeld	91
Abbildung 88: Fehlende Freigabe für den Radverkehr	92
Abbildung 89: Fehlendes Verkehrszeichen als Hinweis auf einen Durchlass für den Fuß- und Radverkehr	92
Abbildung 90: Fehlende Querungsanlage auf der Michelbacher Straße (Höhe Haltestelle „Eschbacher Klippen“) (Mangel Nr. 230)	94
Abbildung 91: Fehlende Querungsanlage am Knotenpunkt „Nauheimer Landstraße (B 275)/ K 724“ (Mangel Nr. 3)	94
Abbildung 92: Beispielhafte Gestaltung eines Ortseingangs mit Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr	96
Abbildung 93: 3 Poller zur Absperrung eines Geh-/Radweges im Achtzehnmorgenweg (Mangel Nr. 56)	99
Abbildung 94: Poller auf dem Usatalradweg auf Höhe der „Kleinmühle“ (Mangel Nr. 41)	99
Abbildung 95: Installation eines Pollers gemäß ERA (FSGV)	100
Abbildung 96: Beispiel für eine effektive Absperrung eines Radweges vor dem Kfz-Verkehr und gleichzeitige Fahrbahnteilung.....	100
Abbildung 97: Gute Absicherung einer Querung außerorts: 'Rüttelinsel' statt Umlaufsperrre	101
Abbildung 98: Anforderungen an Umlaufsperrre nach ERA 2010.....	101
Abbildung 99: Radabstellanlagen an der Buchfinkenschule in Eschbach	104
Abbildung 100: Radabstellanlagen am Marktplatz.....	104
Abbildung 101: Radabstellanlage am Bahnhof Wilhelmsdorf.....	104
Abbildung 102: „Wild“ abgestellte Fahrräder am Bahnhof Usingen.....	104
Abbildung 103: Beispiel für eine doppelstöckige Fahrradbox.....	105
Abbildung 104: Abschließbare Sammelschließanlage mit integrierten Gepäckschließfächern am Bahnhofpunkt Selm-Beifang	105
Abbildung 105: Sichtbehinderung durch Bewuchs (Mangel Nr. 25 Am Müllergarten/ Hohlstraße/ Bachstraße)	108
Abbildung 106: Sichtbehinderung an der Einmündung „Hauptstraße/ Haingasse“ (Mangel Nr. 143).....	108
Abbildung 107: Sichtbehinderung auf den FGÜ durch Bepflanzungen und ruhenden Verkehr (Westerfelder Weg/ Blücherstraße Mängel Nr. 46 & 254)	109
Abbildung 108: Sichtbehinderung durch ruhenden Verkehr (Supermarkt am neuen Marktplatz Mangel Nr. 40)	109

Abbildung 109: Fußweg vom Bahnhof Usingen zum Achtzehnmorgenweg (Gewerbegebiet).....	117
Abbildung 110: "Trampelpfad von "An der Riedwiese" zum Bahnhof Usingen.....	117
Abbildung 111: Fußweg zwischen "Am Riedborn" und "An der Riedwiese".....	117
Abbildung 112: Aufgang zum Bahnhof Wilhelmsdorf	117
Abbildung 113: Unzureichender Kontrast in der Straßenraumgestaltung (Kirchhofgasse)	125
Abbildung 114: Mülltonnen auf dem Gehweg (Am Marstall)	125
Abbildung 115: Fehlende Barrierefreiheit am FGÜ (Einmündung B 456/ L 3270).....	125
Abbildung 116: Parken auf Gehwegen (Bartholomäus-Arnoldi-Straße); Unzureichende Restgehwegbreite	125
Abbildung 117: Parken im öffentlichen Straßenraum in der Usinger Innenstadt	128
Abbildung 118: Legales Parken auf dem Gehweg (Bahnhofstraße).....	128
Abbildung 119: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements	135
Abbildung 120: Motivationen für schulisches Mobilitätsmanagement.....	136
Abbildung 121: Umsetzungsstrategie für das Nahmobilitätskonzept der Stadt Usingen	145

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Datengrundlagen für die Erarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes	8
Tabelle 2: Ergebnisse des Fahrradklima-Tests 2020 für Usingen	15
Tabelle 3: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Usingen (Stand: Oktober 2022)	29
Tabelle 4: Definierte und priorisierte Ziele für die Nahmobilität in Usingen (Projektbeirat 02.06.2022)	63

LITERATURVERZEICHNIS

- Bundesrepublik Deutschland (Bundesamt für Justiz). (9. August 2022). *Gesetze im Internet*. Von Straßenverkehrsordnung: www.gesetze-im-internet.de abgerufen
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. Köln: FGSV-Verlag.
- Heinrichs, D.-I., & Janus, P. (2009). *Wirtschaftliches Parkraummanagement. Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 7 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben "ParkenBerlin"*. Berlin.
- Hessen Mobil | Straßen- und Verkehrsmanagement. (10. April 2022). *Mobil.Hessen.de*. Von Netzknotenkarten Hessen: www.mobil.hessen.de abgerufen
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. (2020). *Radnetz Hessen - Qualitätsstandards und Musterlösungen*. Wiesbaden.
- ILS, FGM et al. (o.J.). *Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement - Projektdokumentation des EU-Projektes ADD HOME*.
- Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main. (2018). *Pendler im IHK-Bezirk Frankfurt am Main*. Frankfurt am Main.
- infas, DLR, IVT und infas 360. (2019). *Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)*.
- Konsortium MOMENTUM und MOSAIC. (2000). *Mobilitätsmanagement Handbuch*. (I. f. Aachen), Hrsg.) Aachen/ Dortmund.
- Planungsbüro RV-K. (2021). *Radverkehrskonzept Hochtaunuskreis | Abschlussbericht*. Frankfurt am Main.
- Qimby. (12. August 2022). *Qimby*. Von www.qimby.net abgerufen
- Regionalverband FrankfurtRheinMain. (2020). *FrankfurtRheinMain in Bewegung - Die Mobilitätsstrategie für die Region*. Frankfurt am Main.
- Schiefelbusch, M. (Januar 2020). *Bürgerbusse in Fahrt bringen*. (N. -N.-W. mbH, Hrsg.) Stuttgart. Abgerufen am 30.. April 2022 von www.buergerbus-bw.de
- Shell Deutschland Oil GmbH. (2014). *Shell PKW-Szenarien bis 2040 - Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität*. Von Prognos: <https://www.prognos.com> abgerufen
- Stadt Aachen. (30. Juni 2021). *Ratsinformationssystem*. Von Ladesäulen für Elektroautos am Parplatz Vaals Grenze Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen in der Bezirksvertretung Laurensberg vom 28.10.2020: www.ratsinfo.aachen.de abgerufen
- VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (12. Juni 2022). *VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.* Von Ein starker Nahverkehr braucht gute Wege zur Haltestelle: www.vcd.de abgerufen
- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH. (17. Mai 2022). *Infoportal mobil.NRW*. Von On-Demand-Verkehr: www.infoportal.mobil.nrw abgerufen
- werk-plan und KOBRA-Beratungszentrum. (2019). *Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept "Kernstadt Usingen"*. Kaiserslautern/ Landau i.d. Pfalz.

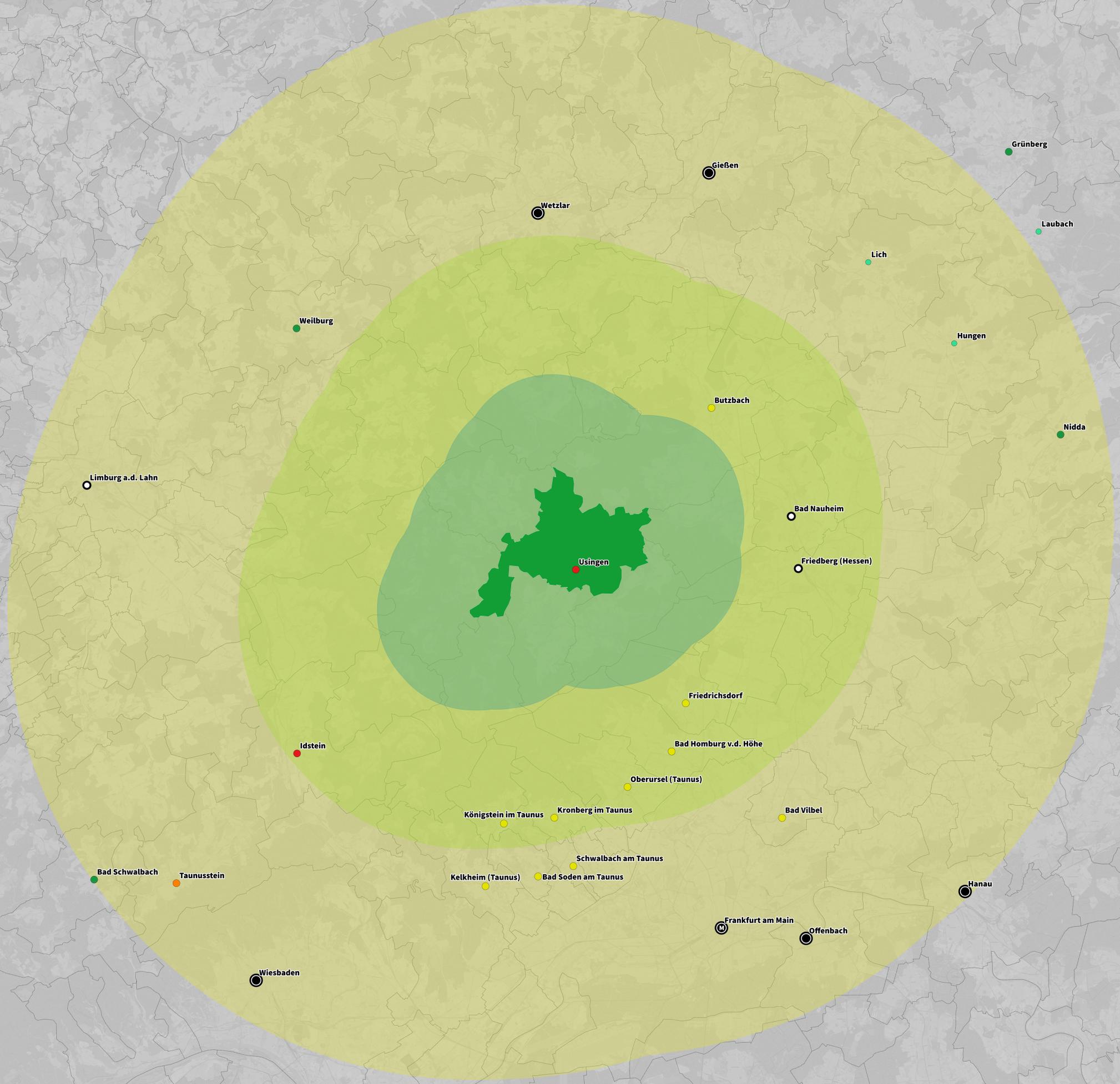
Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A1: Zentrale Orte nach dem Landesentwicklungsplan Hessen

Legende

- Zentrale Orte**
 - LI MZ Plus
 - ⊙ Metropole
 - Mittelzentrum Teil OZ
 - ⦿ Oberzentrum
 - VI MZ Plus
 - VII MZ
 - VG Polyzentrale MZ
 - L III MZ in Kooperation im ländl. Raum
- Isochronen**
 - 10 km
 - 25 km
 - 50 km
 - Stadtgebiet Usingen



Maßstab 1:150.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A2: Siedlungsstruktur und Bevölkerungsdichte

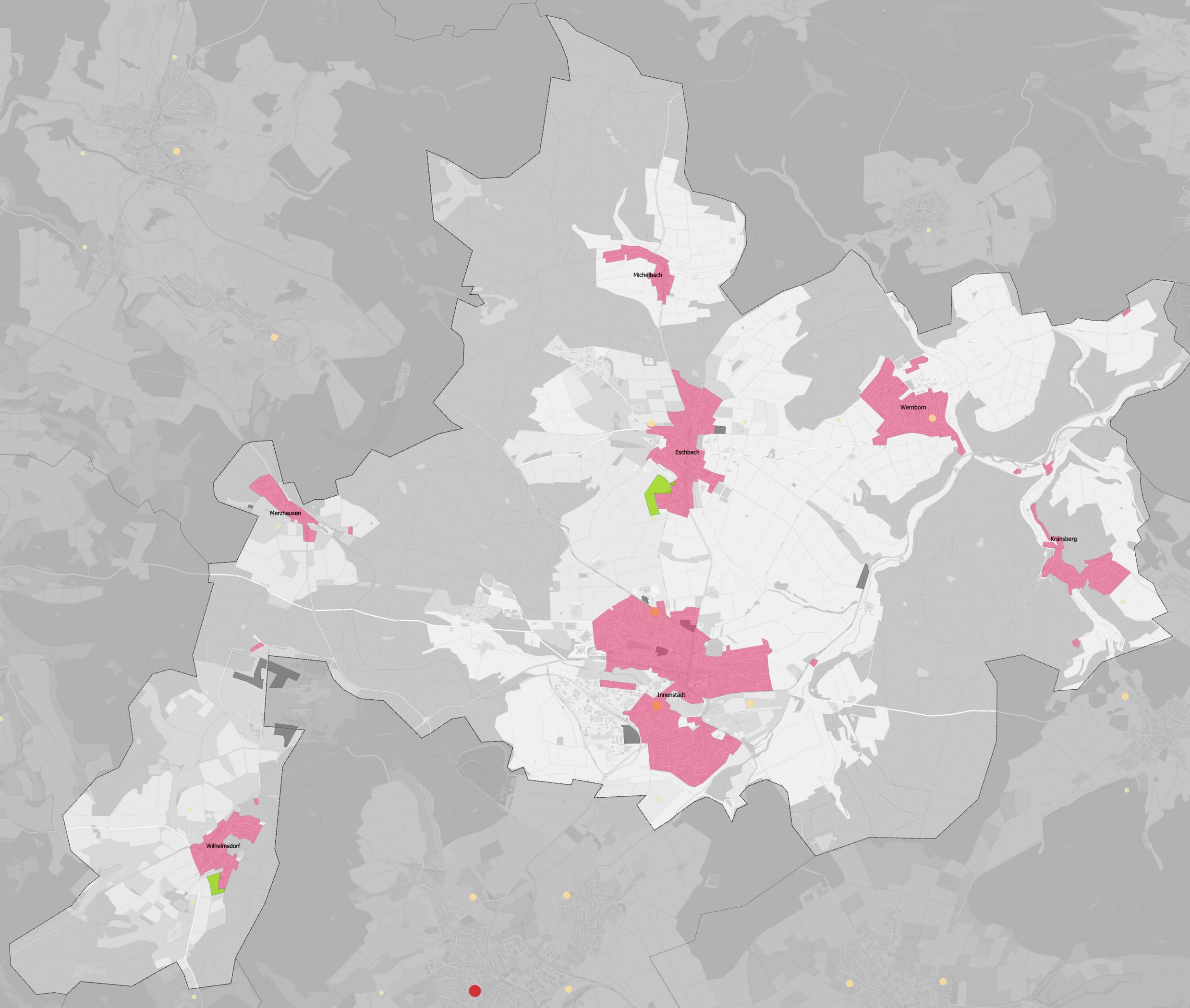
Legende

Bevölkerungsdichte [Zensus Hochtaunuskreis]

- sehr niedrig
- niedrig
- mittel
- hoch
- sehr hoch

Landnutzung

- Industrie/Gewerbe
- Wohnen
- Neubaubereich



Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors

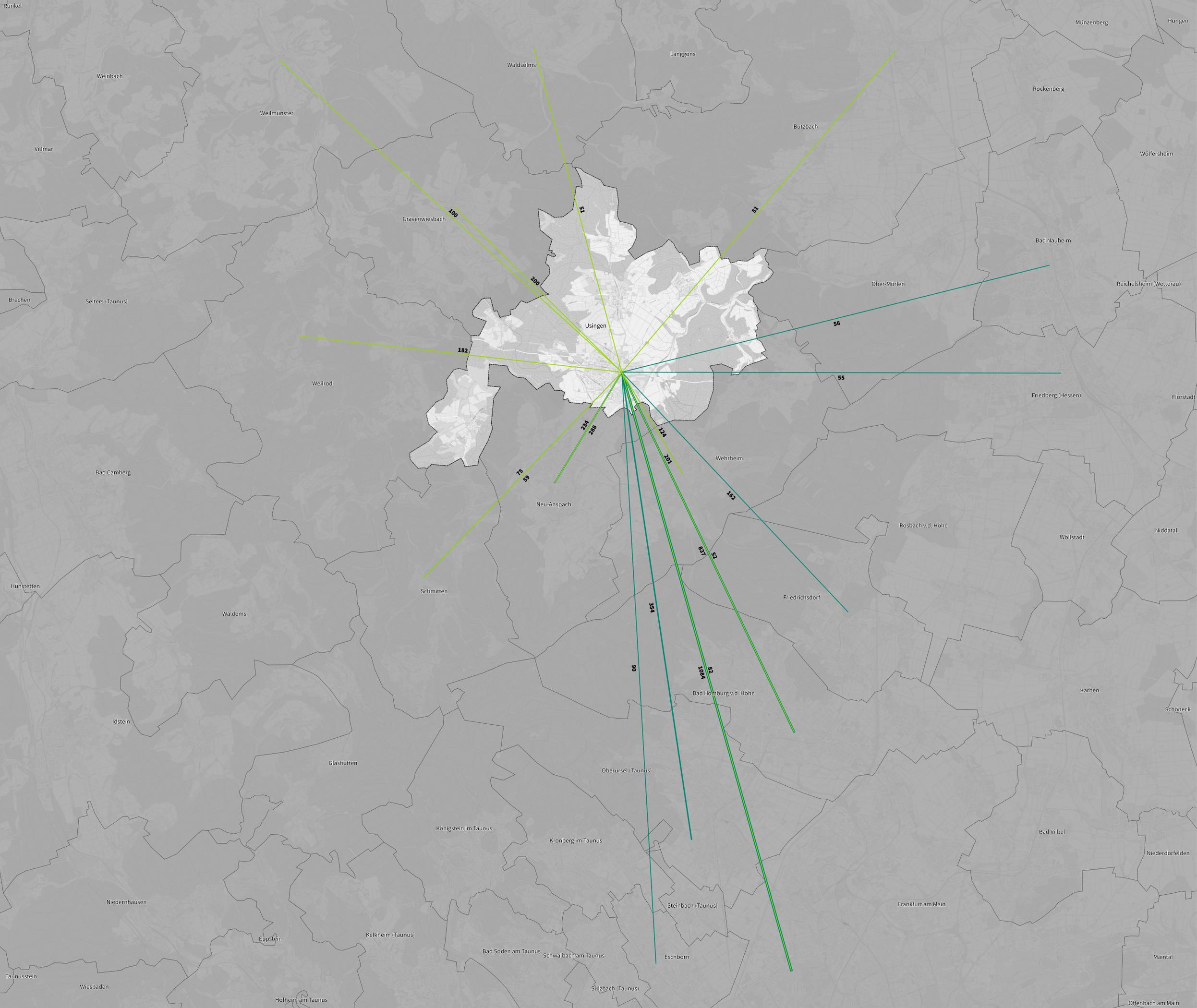
Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A3: Pendlerverpflichtungen in umliegende Städte und Gemeinden

Legende

- Eipendeler**
 - < 250
 - 250 - 500
 - 500 - 1000
 - > 1000
- Auspender**
 - < 250
 - 250 - 500
 - 500 - 1000
 - > 1000



Maßstab 1:65.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

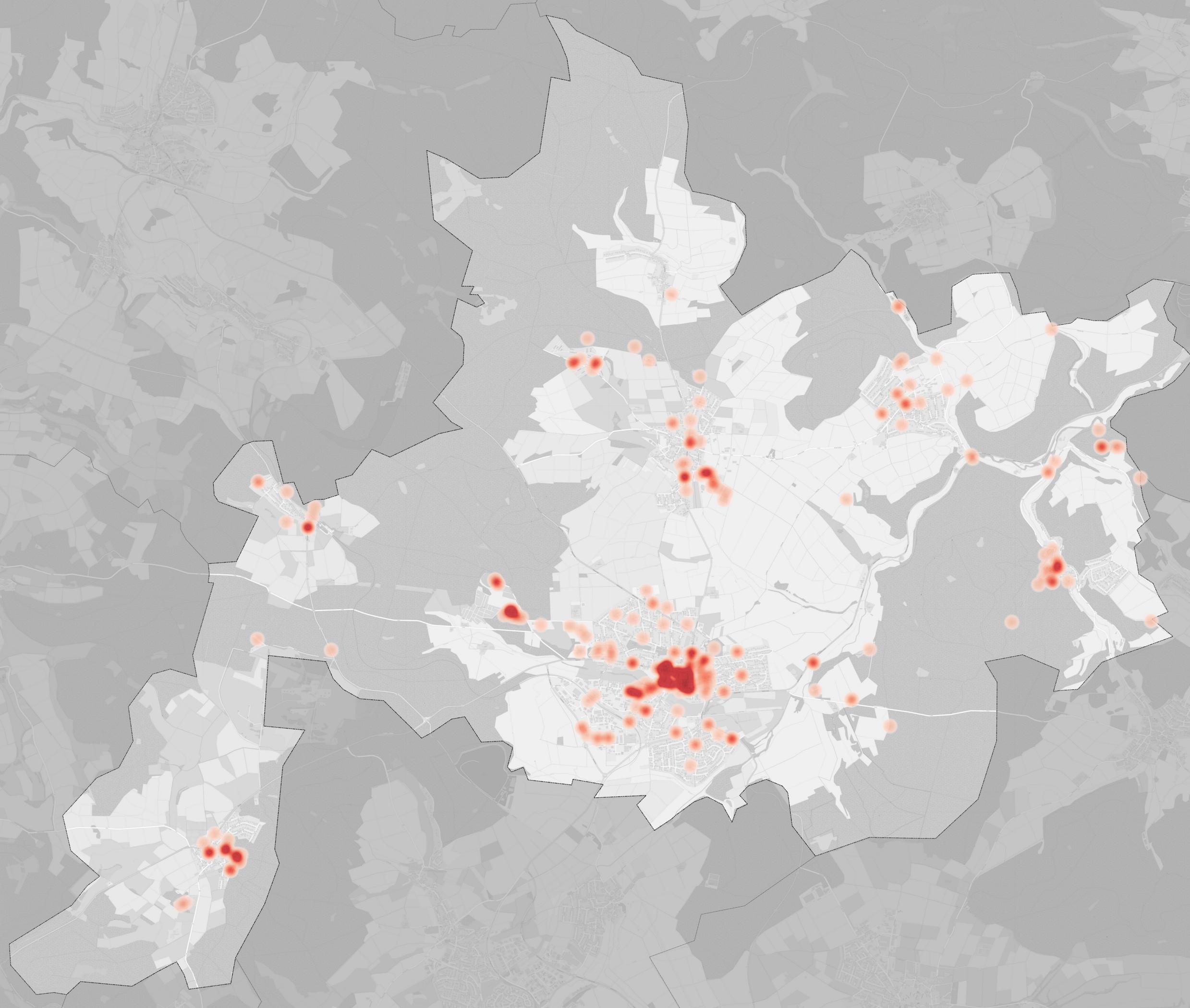
A4: Quell- und Zielpunkte im Alltagsverkehr - Heatmap

Legende

Points of Interest

niedrige Konzentration

hohe Konzentration



Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A5: Verkehrsmengen auf Bundes- und Landesstraßen

Legende

Verkehrsmengen im Jahr 2015 (Kfz/24 Std.)

- < 5.000 Kfz/d
- 5.000 - 10.000 Kfz/d
- 10.000 - 15.000 Kfz/d
- > 15.000 Kfz/d

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A6: Klassifiziertes Straßennetz

Legende

Klassifizierte Straße

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraßen

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen
T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A7: Verkehrsmengen Stadtradeln (2020)

Legende

Anzahl erfasster Fahrten

- 1 - 20
- 20 - 40
- 40 - 60
- 60 - 80
- 80 - 100
- 100 - 120
- 120 - 140

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A8: Radverkehrsnetze

Legende

Landesnetze Hessen

— Überregionale Verbindung (Kat. I)

Radverkehrsnetz Hochtaunuskreis

— Nahräumliche Verbindung (Kat. II)

- - - Alternative Verbindung (Kat. II)

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A9: ÖPNV Linienangebot und Haltestellen

Legende

ÖPNV-Fahrtenangebot

- AST
- Linienverkehr
- - - - - Nachtbus
- 🚉 Bahnhof
- SPNV (RB 15)

Anzahl Abfahrten werktags (Bus)

- 2 - 20
- 20 - 40
- 40 - 60
- 60 - 80
- 80 - 100
- 100 - 110

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A10: Erreichbarkeit der Stadtteilzentren im Fußverkehr

Legende

Erreichbarkeit im Fußverkehr

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten

Flächennutzung

- Wohngebiet

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A11: Erreichbarkeit des Stadtzentrums im Radverkehr

Legende

— Landesnetz Hessen

Erreichbarkeit in ...

- 10 min
- 20 min
- 30 min

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A12: Erreichbarkeit der Bushaltestellen

Legende

Werktäglichlicher Busverkehr

- AST
- Linienverkehr
- Bushaltestelle

Einzugsbereich Bushaltestelle

- 300 m
- 500 m

Flächennutzung

- Wohngebiet

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

A13: Einträge Online-Beteiligung

Legende

Kategorie

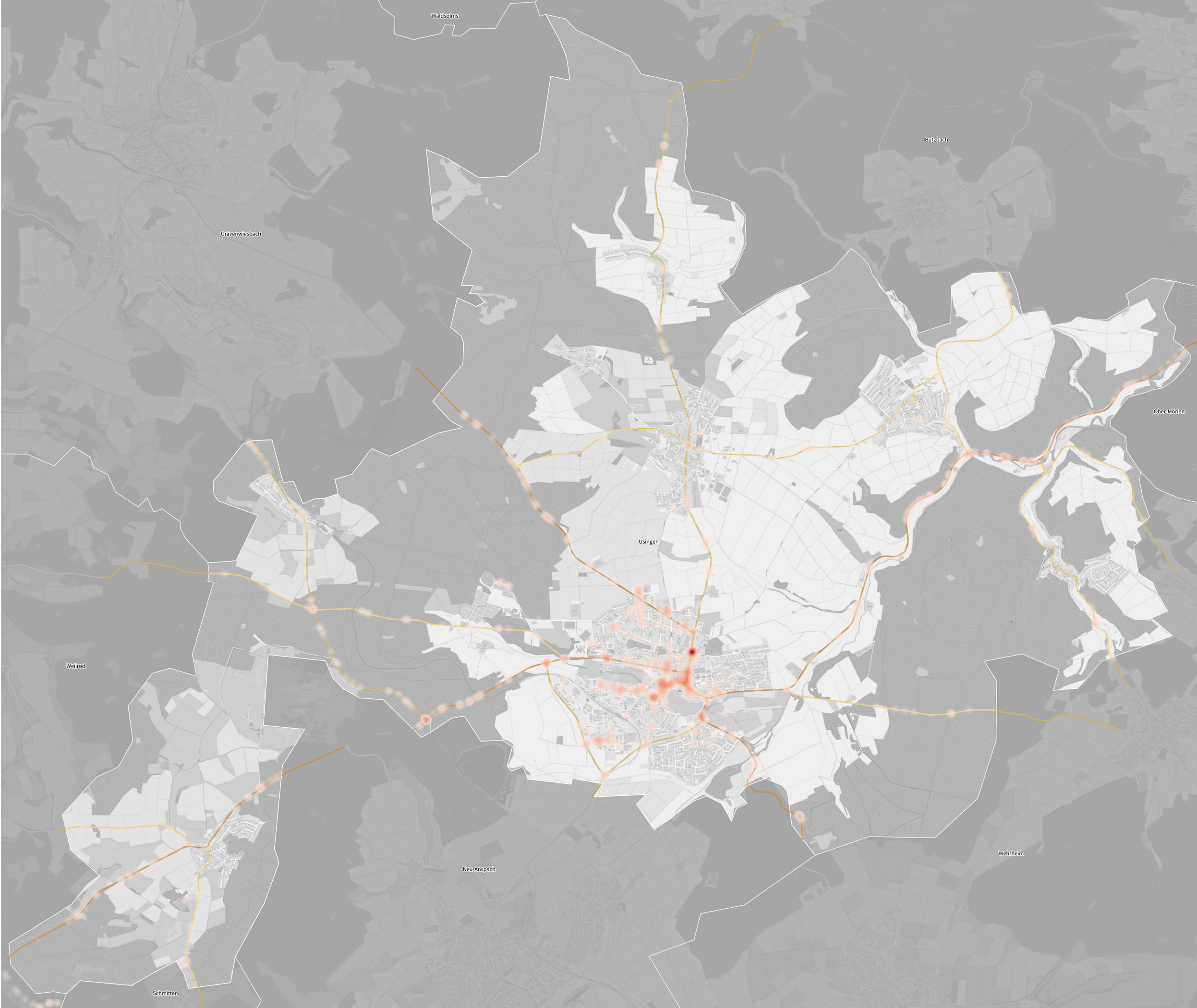
-  Auto
-  Bus & Bahn
-  Fahrrad
-  Fußgänger
-  Sonstiges

Maßstab 1:20.000 | Stand: 13.10.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

B1: Verkehrsunfälle in Usingen (2018-2020) - Gesamtstadt

Legende

Häufung von Verkehrsunfällen



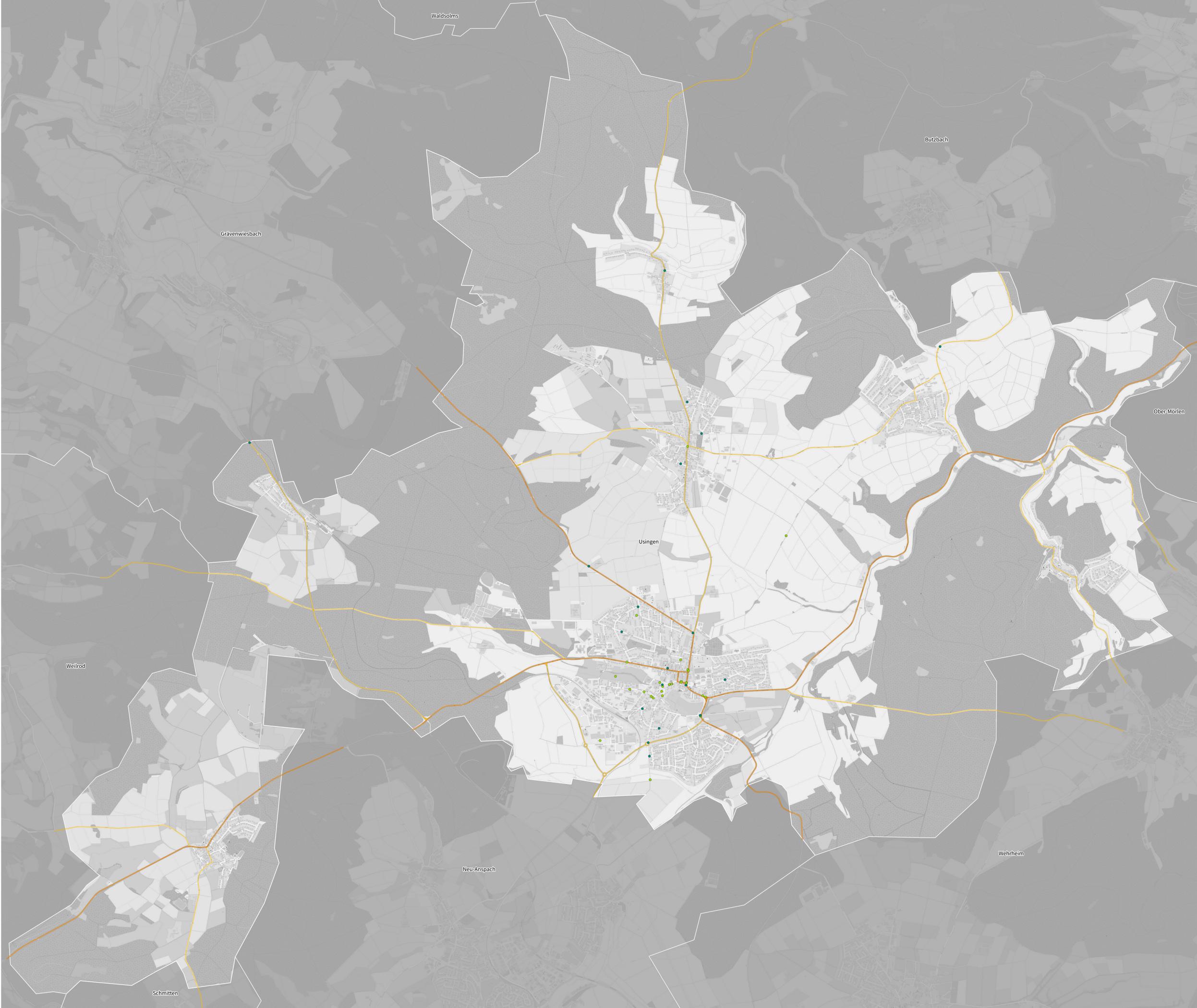
Klassifiziertes Straßennetz

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Maßstab 1:20.000 | Stand: 25.05.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen
T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

B2: Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung (2018-2020) - Gesamtstadt

Legende

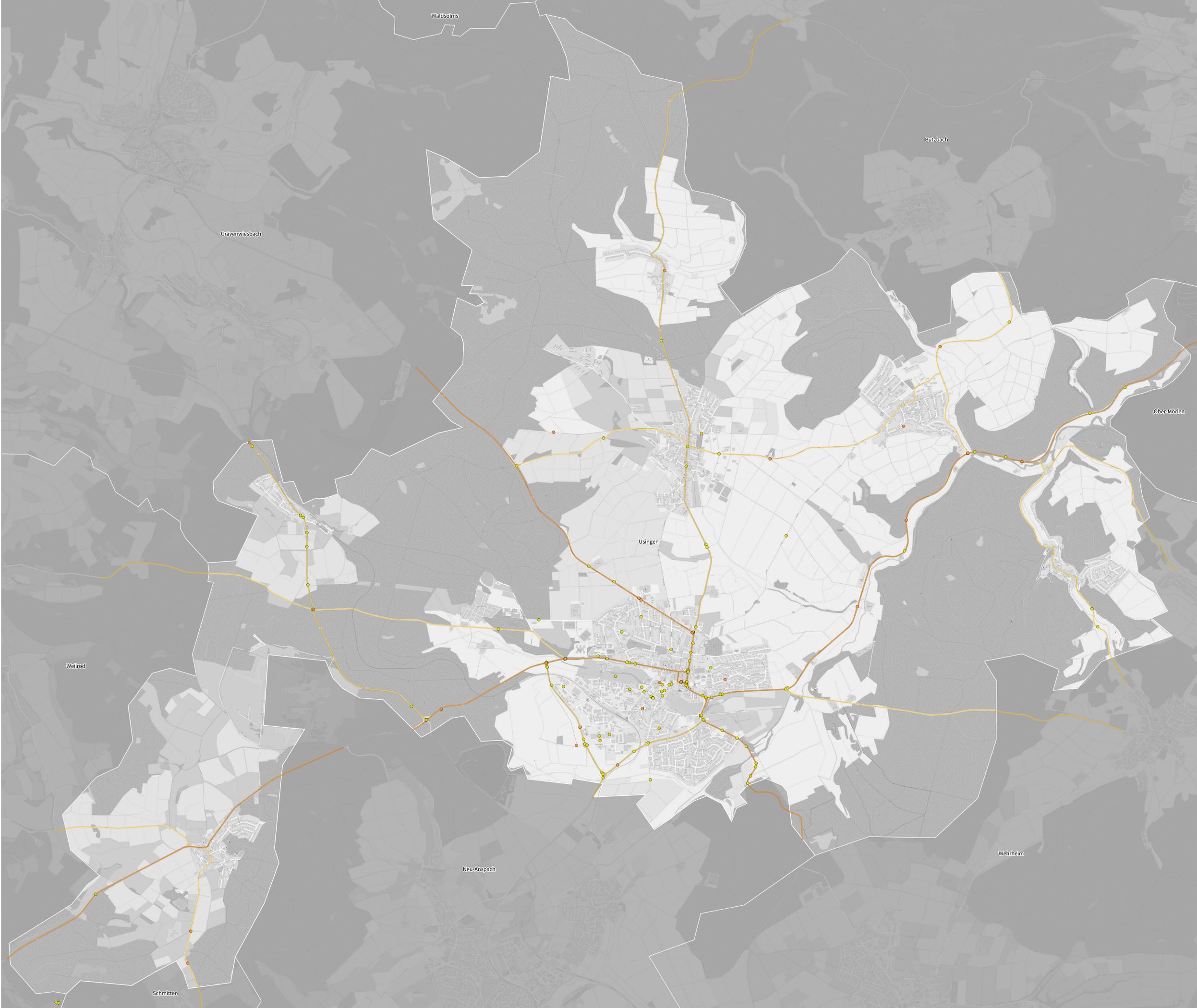
- Unfallbeteiligte**
 - Radfahrende
 - Fußgänger/innen
- Klassifiziertes Straßennetz**
 - Bundesstraße
 - Landesstraße
 - Kreisstraße

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
 Birkenstraße 3g
 42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
 M info@mobildenker.de
 W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

B3: Verkehrsunfälle in Usingen (2018-2020) - Gesamtstadt

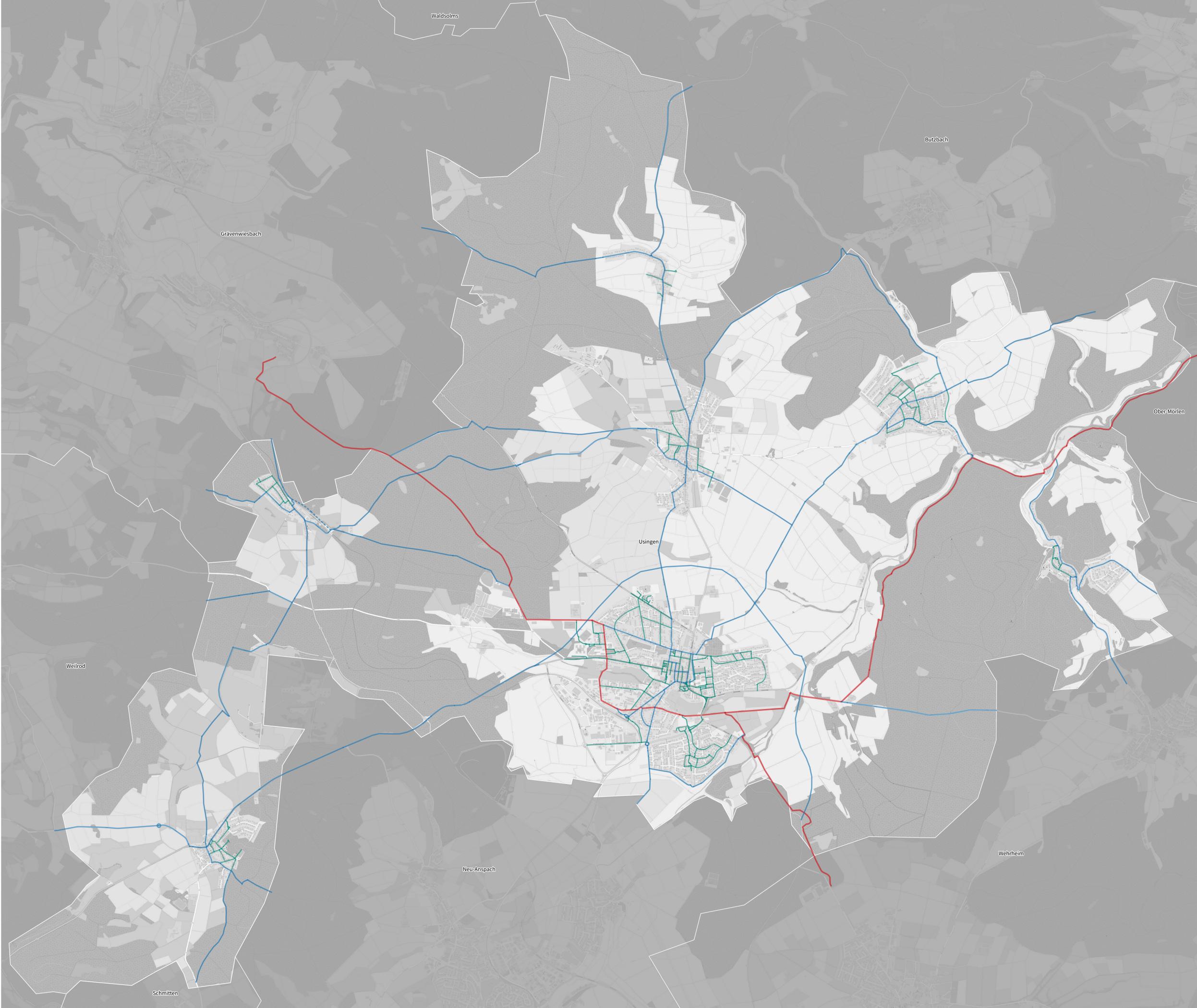
Legende

- Unfallschwere**
- Unfall mit Getöteten
 - Unfall mit Schwerverletzten
 - Unfall mit Leichtverletzten
- Klassifiziertes Straßennetz**
- Bundesstraße
 - Landesstraße
 - Kreisstraße

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen
T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

C1: Erhebungsnetz für die Bestandsaufnahme vor Ort - Gesamtstadt

Legende

- Erhebungsnetz**
- Innerörtliches Netz
- Radhauptnetz Hessen
- Radnetz Hochtaunuskreis

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

C2: Ungesicherte Führung im Fußverkehr - Gesamtstadt

Legende

Netzlücke im Fußverkehr

--- Kein Gehweg vorhanden und Tempo >10 km/h

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

C3: Dimensionierung der Fußverkehrsanlagen - Gesamtstadt

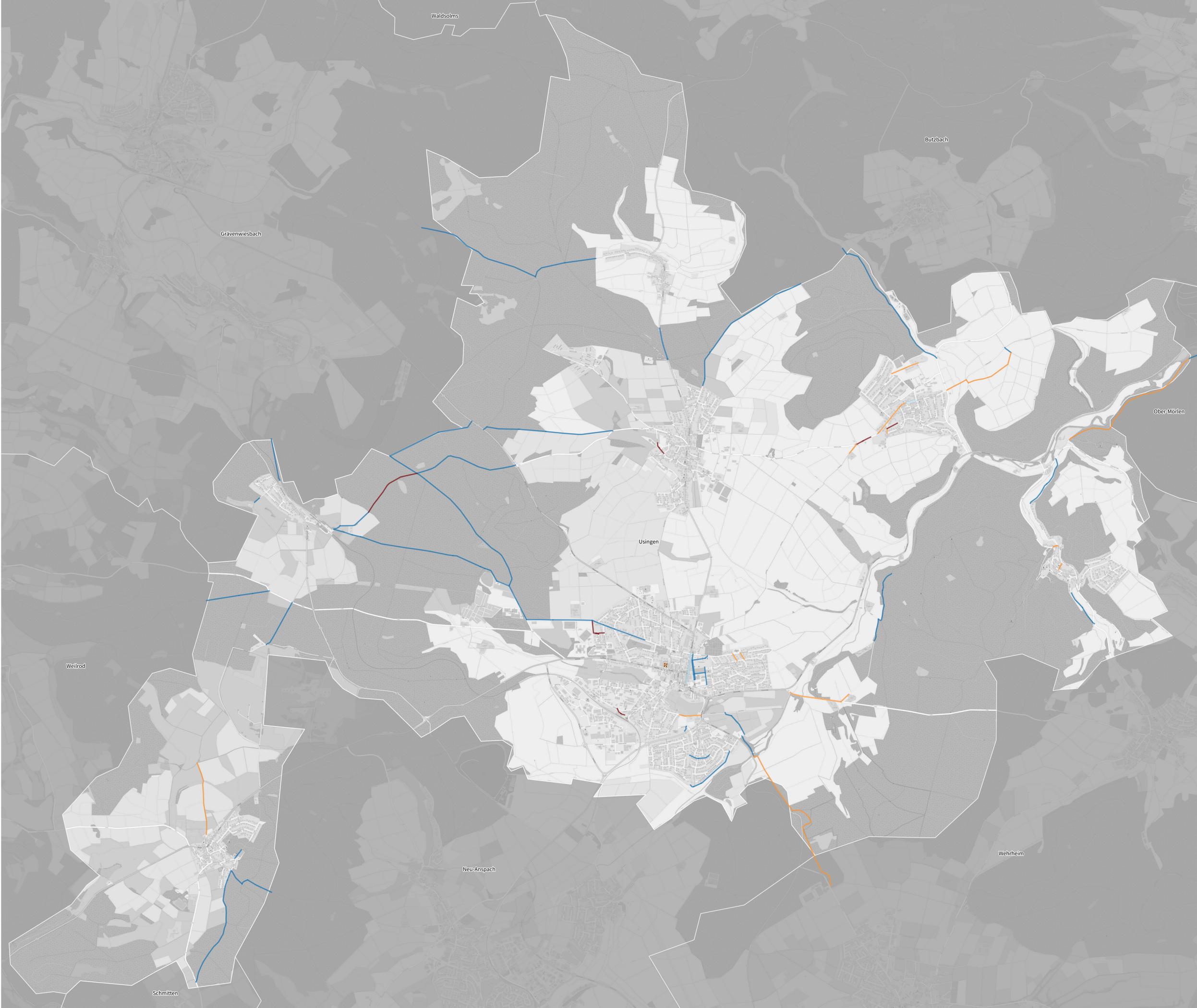
Legende

- Dimensionierung**
- Gehweg beidseitig unter 2,5m
 - Gehweg beidseitig; einseitig unter 2,5 m und einseitig über 2,5 m
 - Einseitiger Gehweg unter 2,5 m
 - Einseitiger Gehweg über 2,5 m

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

C4: Mängelanalyse Fußverkehr - Oberfläche - Gesamtstadt

- Legende
- Oberfläche Mangel**
- Asphalt [schlechter Zustand]
 - Kopfsteinpflaster
 - Pflaster, Betonsteine [schlechter Zustand]
 - wassergebundene Decke
 - Schotter, Kies / unbefestigter Pfad

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

C5: Ungesicherte und untergeordnete Führungsform im Radverkehr - Gesamtstadt

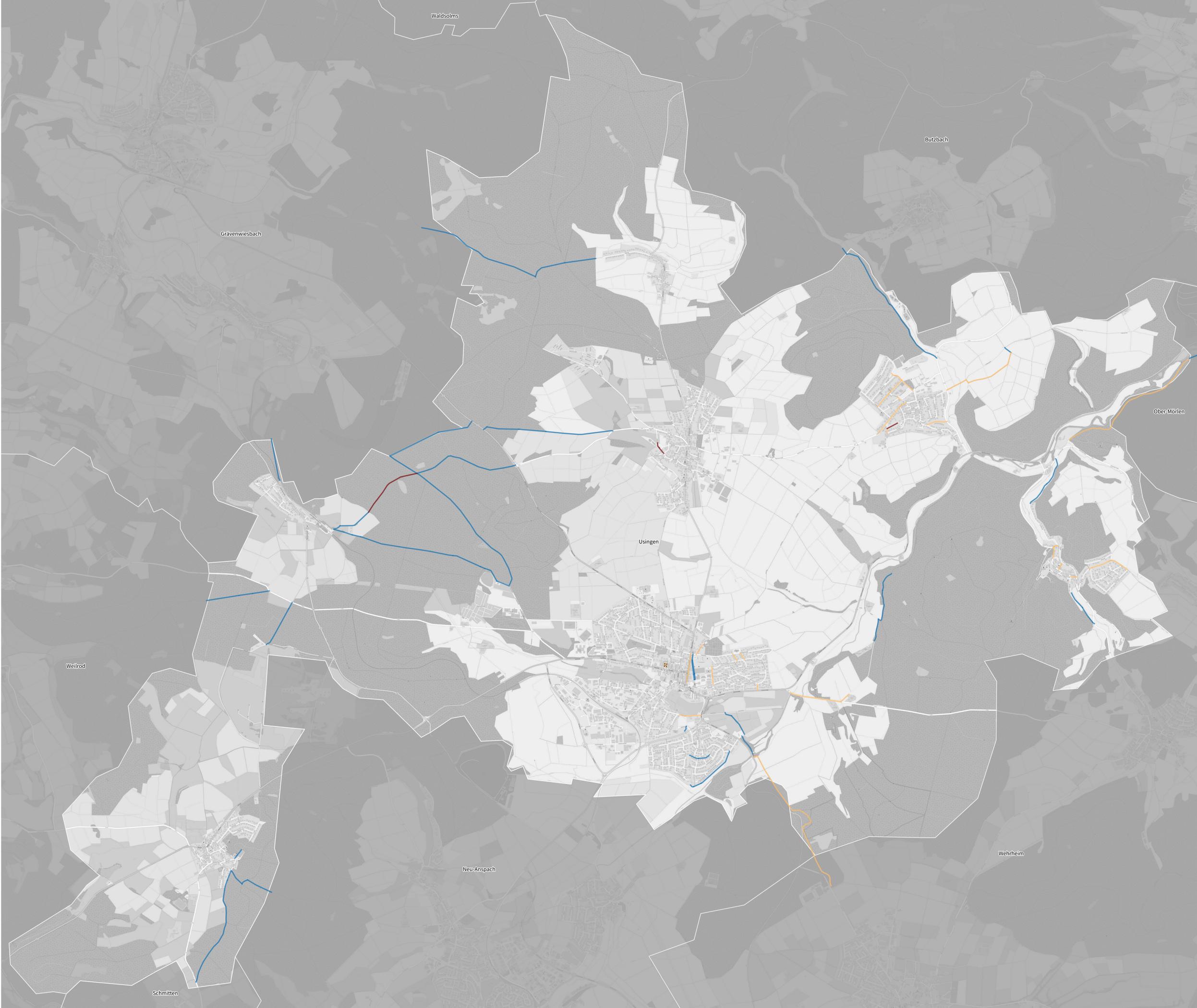
Legende

- Führung des Radverkehrs**
- Beidseitig ungesichert
 - Einseitig ungesichert
 - Gehweg (Radverkehr frei)
 - Radverkehr verboten
 - Radverkehr in eine Richtung verboten
 - kein Weg vorhanden

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

C6: Mängelanalyse Radverkehr - Oberfläche - Gesamtstadt

- Legende**
- Oberfläche Mangel**
- Asphalt [schlechter Zustand]
 - Kopfsteinpflaster
 - Pflaster, Betonsteine [schlechter Zustand]
 - wassergebundene Decke
 - Schotter, Kies / unbefestigter Pfad
 - Aluminium Riffelblech

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen
T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

C7: Punktuelle Mängel/ Defizite im Verkehrsnetz - Gesamtstadt

- Legende**
- Punktuelle Mängel nach Mangelart (ohne ÖPNV)**
- ✚ Kreuzungen/ Einmündungen
 - ✚ Fehlende, unzureichende Querungsstelle
 - ✚ Lichtsignalanlagen (Ampel)
 - ✚ Konfliktstelle/ Gefahrenstelle
 - ▶ Engstellen
 - Schäden im Bodenbelag
 - Hindernisse im Lichtraumprofil
 - Markierungen
 - Einschränkung des Komforts
 - Fehlende Barrierefreiheit
 - ★ Soziale Sicherheit
 - ★ Sichtbehinderungen
 - ★ Bewuchs
 - ★ Mangelhafte oder fehlende Beleuchtung
 - Fehlende Einheit von Bau & Betrieb
 - Verkehrsrechtliche Anordnungen (Beschilderung)

Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
 Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
 Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
 42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

C8: Verkehrsnetz Kfz-Verkehr - Gesamtstadt

Legende

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit**
- Kfz-freier Weg
 - Verkehrsberuhigter Bereich (7 km/h)
 - Tempo 30-Zone
 - Streckenbezogenes Tempo 30
 - 50 km/h
 - 70-80 km/h
 - 100 km/h

Maßstab 1:20.000 | Stand: 25.05.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

C9: Defizite in der Gestaltung des Straßenraums - Gesamtstadt

Legende

- Gestaltung Straßenraum**
- + breiter Kreuzungsbereich
 - lange Querungswege
 - △ fehlende Einheit von Bau und Betrieb



Maßstab 1:20.000 | Stand: 04.07.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen
T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

D1: Maßnahmenplan Fußverkehr - Oberfläche - Gesamtstadt

Legende

- Maßnahme**
- Verbesserung des Oberflächenbelags

Maßstab 1:20.000 | Stand: 13.10.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

D2: Maßnahmenplan ruhender Verkehr - Gesamtstadt

Grundlage: Mängelliste zum Erhebungsnetz

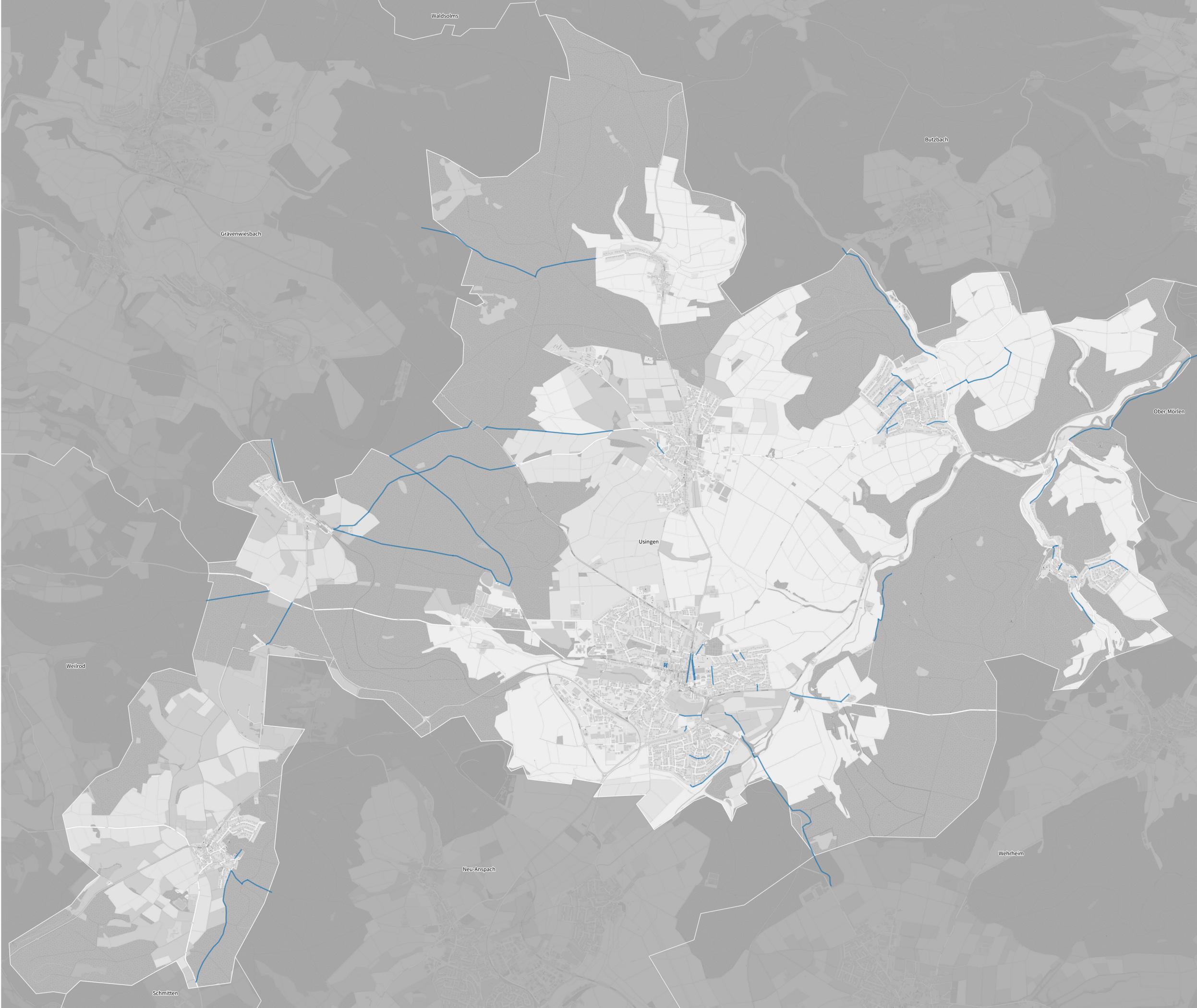
Legende

- Maßnahme ruhender Verkehr**
- ▲ (aufgeschultertes) Parken auf dem Gehweg/ im Seitenraum unterbinden
 - Sichtbeziehung verbessern, Einrichten von Parkverboten prüfen, ruhenden Verkehr neu ordnen

Maßstab 1:20.000 | Stand: 13.10.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

D3: Maßnahmenplan Radverkehr - Oberfläche - Gesamtstadt

Legende

- Maßnahme**
- Verbesserung des Oberflächenbelags

Maßstab 1:20.000 | Stand: 13.10.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

D4: Maßnahmenplan Radverkehr - lineare Maßnahmen- Gesamtstadt

Legende

- Lineare Maßnahme**
- Neubau eines Geh-/Radweg
 - Verbreiterung und Ausweisung als Geh-/Radweg
 - Prüfung der Anlage von Schutzstreifen
 - Prüfung der Anlage von Schutzstreifen (einseitig bergauf)
 - Prüfung Einrichtung einer Fahrradstraße
 - Umwidmung zu einem Geh-/Radweg
 - Umwidmung Parallelweg zu einem Geh-/Radweg
 - Verlängerung der T30-Zone bis Knotenpunkt (max. 30 km/h)
 - Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (max. 30 km/h)
 - Ausweisung "Verbot Kfz" (lw. frei)
 - Anpassung verkehrsrechtliche Anordnung
 - Prüfung der Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung
 - keine Maßnahme möglich

Maßstab 1:20.000 | Stand: 13.10.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

D5: Maßnahmenplan punktuelle Mängel - Gesamtstadt

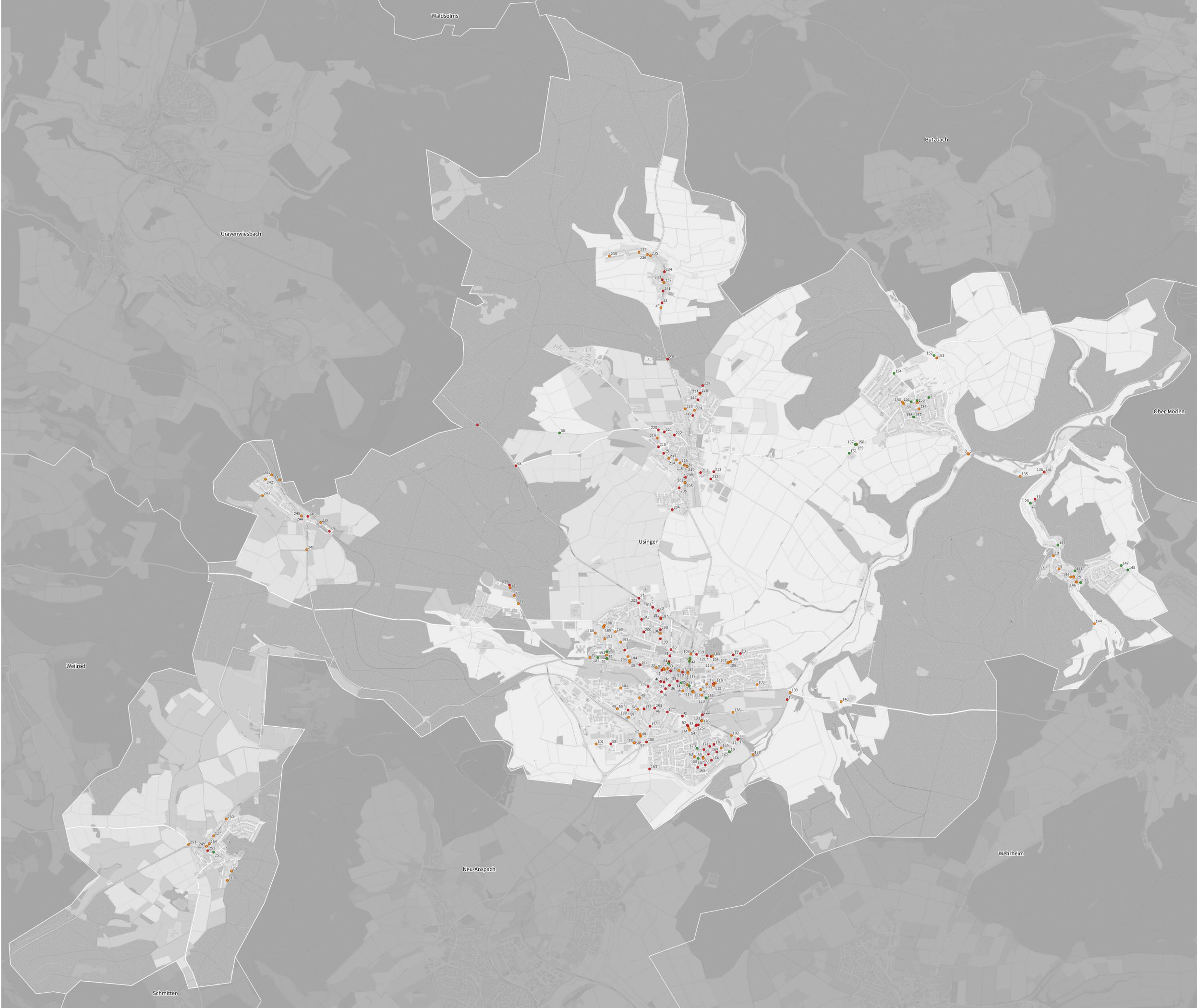
Legende

- Punktuelle Maßnahmen**
- + Kreuzungen/ Einmündungen sichern
 - + Querungsstelle einrichten/ausbauen
 - + Situation an Lichtsignalanlagen (Ampel) verbessern
 - + Konfliktstelle/ Gefahrenstelle beheben
 - ▶ Engstellen beseitigen
 - ▲ Bodenbelag ausbessern
 - ▲ Hindernisse im Lichtraumprofil entfernen
 - Markierungen ergänzen/erneuern
 - Komforteinschränkung beseitigen
 - Barrierefreiheit herstellen
 - ★ Soziale Sicherheit erhöhen
 - ★ Sichtbeziehung verbessern
 - ★ Bewuchs entfernen
 - ★ Beleuchtung reparieren/ergänzen
 - Einheit von Bau & Betrieb herstellen
 - Verkehrsrechtliche Anordnungen (Beschilderung) prüfen/anpassen

Maßstab 1:20.000 | Stand: 13.10.2022
 Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH | T 02175 668 809 0
 Birkenstraße 3g | M info@mobildenker.de
 42799 Leichlingen | W www.mobildenker.de



Nahmobilitätskonzept

Stadt Usingen

D6: Umsetzungsprioritäten punktuelle Maßnahmen - Gesamtstadt

Legende

- Priorität**
- niedrig
 - mittel
 - hoch

Maßstab 1:20.000 | Stand: 13.10.2022
Karte: © OpenStreetMap contributors



mobildenker GmbH
Birkenstraße 3g
42799 Leichlingen

T 02175 668 809 0
M info@mobildenker.de
W www.mobildenker.de

Nr.	Stadtteil	Verkehrsart	Kategorie	Mangel	Beschreibung	Priorität	Umsetzung
1	Wernborn	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	Hindernis	Engstelle durch Haus	niedrig	mittelfristig
2	Wernborn	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	Beschilderung	Wegweiser Landesnetz zerstört	mittel	Sofortmaßnahme
3	Wernborn	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	mittel	mittelfristig
4	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Lichtsignalanlage	lange Wartezeit an LSA	niedrig	kurzfristig
5	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Hindernis	Treppen vor Haus	niedrig	langfristig
6	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlende Barrierefreiheit (Treppe)	mittel	mittelfristig
7	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlende Barrierefreiheit (Treppe)	mittel	mittelfristig
8	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlende Barrierefreiheit (Treppe)	mittel	mittelfristig
9	Kransberg	Radverkehr	Komfort	Hindernis	Umlaufsperr	mittel	mittelfristig
10	Kransberg	Fußverkehr	Komfort	Hindernis	Schild auf schmalen Gehweg	mittel	mittelfristig
11	Kransberg	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
12	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
13	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
14	Innenstadt	ÖV	Komfort	Wartefläche	wartende Schüler blockieren gesamten Gehweg	mittel	mittelfristig
15	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Hindernis	Hecke	mittel	kurzfristig
16	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
17	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
18	Innenstadt	Fußverkehr/Radverkehr	Komfort	Querungsstelle	hohes Verkehrsaufkommen erschwert Querung	niedrig	mittelfristig
19	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
20	Kransberg	Fußverkehr/Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	Beschilderung als gem. G+R	hoch	kurzfristig
21	Kransberg	Kfz-Verkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	Ortstafel	niedrig	kurzfristig
22	Innenstadt	Kfz-Verkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	Sackgasse (Rad Fuß frei)	niedrig	kurzfristig
23	Michelbach	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	hoch	mittelfristig
24	Michelbach	Fußverkehr/Radverkehr	Komfort/Infrastruktur	Bewuchs	Randbewuchs	mittel	Sofortmaßnahme
25	Eschbach	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Sicht durch Hecke eingeschränkt	hoch	Sofortmaßnahme
26	Eschbach	alle Verkehrsteilnehmer	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	mangelhafter Kontrast	hoch	mittelfristig
27	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Lichtsignalanlage/Barrierefreiheit	fehlende/mangelhafte akustische Zusatzeinrichtung für Sehbehinderte an LSA	hoch	Sofortmaßnahme
28	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	hoch	mittelfristig
29	Innenstadt	Fußverkehr/Radverkehr	Komfort/Infrastruktur	Bewuchs	Randbewuchs	mittel	Sofortmaßnahme
30	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Querungsstelle	Querungsweg 20 m	mittel	mittelfristig
31	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Sichtbehinderung durch parkende Kfz	hoch	Sofortmaßnahme
32	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	mittel	mittelfristig
33	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	hoch	mittelfristig
34	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Hindernis	Engstelle durch Außengastronomie	niedrig	mittelfristig
35	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Markierung	Furt verblasst	mittel	kurzfristig
36	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Beleuchtung	FGÜ vsl. nicht ausreichend beleuchtet	hoch	kurzfristig
37	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	hoch	mittelfristig
38	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Beleuchtung	unzureichende Beleuchtung am FGÜ	hoch	kurzfristig
39	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Parken behindert Sicht auf querende Fußgänger	hoch	mittelfristig
40	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Sicht am FGÜ durch parkende Kfz behindert	hoch	kurzfristig
41	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	hoch	kurzfristig
42	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Sicht durch Häuser eingeschränkt	mittel	kurzfristig
43	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	taktile Leitelemente fehlen, fehlende Bordsteinabsenkung	mittel	mittelfristig
44	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit/Komfort	Sichtbehinderung	Sicht durch Häuser eingeschränkt	mittel	mittelfristig
45	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Angsträum (subjektiv)	dunkel und mangelhafte Einsehbarkeit des Gehweges	mittel	mittelfristig
46	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Sichtbehinderung durch parkende Kfz	hoch	kurzfristig
47	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Angsträum (subjektiv)	Angsträum (subjektiv)	mittel	mittelfristig
48	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Bewuchs	Randbewuchs	mittel	Sofortmaßnahme
49	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	mittel	mittelfristig
50	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Sichtbehinderung durch Bewuchs	mittel	mittelfristig

Nr.	Stadtteil	Verkehrsart	Kategorie	Mangel	Beschreibung	Priorität	Umsetzung
51	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
52	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
53	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
54	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	wenige Meter weiter bestehende Brücke zur Querung der HVS	mittel	mittelfristig
55	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	hoch	mittelfristig
56	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
57	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
58	Innenstadt	Fußverkehr/Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	Markierung	fehlende Furt bei G/R	hoch	Sofortmaßnahme
59	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	mittel	kurzfristig
60	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	mittel	kurzfristig
61	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	mittel	kurzfristig
62	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	mittel	kurzfristig
63	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Bewuchs	Randbewuchs	niedrig	Sofortmaßnahme
64	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	hoch	mittelfristig
65	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig
66		Fußverkehr/Radverkehr	Komfort	Bewuchs	Randbewuchs	niedrig	kurzfristig
67		Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	neue Wegeverbindung notwendig, um Querungsstelle zu schaffen	hoch	mittelfristig
68		Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	hoch	mittelfristig
69	Wilhelmsdorf	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Gefahrenstelle	unbeschränkter Bahnübergang	hoch	mittelfristig
70	Innenstadt	Radverkehr	Komfort	Komfort	Bodenschwellen ohne Lücken zum Passieren mit dem Fahrrad	mittel	mittelfristig
71	Innenstadt	Radverkehr	Komfort	Komfort	Bodenschwellen ohne Lücken zum Passieren mit dem Fahrrad	mittel	mittelfristig
72	Innenstadt	Radverkehr	Komfort	Komfort	Bodenschwellen ohne Lücken zum Passieren mit dem Fahrrad	mittel	mittelfristig
73	Wilhelmsdorf	alle Verkehrsteilnehmer	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	Verbot Kfz (lw. Fzg./ Forst frei)	mittel	Sofortmaßnahme
74	Merzhausen	alle Verkehrsteilnehmer	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	fehlendes VZ (Kfz-frei)	mittel	Sofortmaßnahme
75	Innenstadt	Fußverkehr	Infrastruktur	ruhender Verkehr	Überhangstreifen zu gering dimensioniert (0,4 m)	niedrig	mittelfristig
76	Innenstadt	Fußverkehr	Infrastruktur	fehlende/ zu kleine Aufstellbereich	fehlende/ zu kleine Aufstellbereiche	hoch	kurzfristig
77	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Lichtsignalanlage	lange Wartezeit an LSA	niedrig	kurzfristig
78	Innenstadt	Radverkehr/Kfz-Verkehr	Verkehrssicherheit	unklare Verkehrsführung	unklare Verkehrsführung (Kfz/Rad) am Jarltech-Platz	mittel	kurzfristig
79	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Behinderung durch ruhenden Verkehr	mittel	kurzfristig
80	Innenstadt	Radverkehr	Komfort/Verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	fehlende Freigabe Radverkehr entgegen Einbahnstraße	hoch	Sofortmaßnahme
81	Innenstadt	Radverkehr	Komfort/Verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	fehlende Freigabe Radverkehr entgegen Einbahnstraße	hoch	Sofortmaßnahme
82	Innenstadt	Radverkehr	Komfort/Verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	fehlende Freigabe Radverkehr entgegen Einbahnstraße	hoch	Sofortmaßnahme
83	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	mangelhafter Kontrast zwischen Fahrbahnbelag und Belag im Seitenraum	mittel	mittelfristig
84	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	Hindernis	unzureichende Gehwegbreite wegen Hauseingang (Treppe)	niedrig	mittelfristig
85	Innenstadt	ÖV	Komfort/Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlendes Hochbord	hoch	kurzfristig
86	Innenstadt	ÖV	Komfort/Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlende taktile Leitelement	hoch	kurzfristig
87	Innenstadt	ÖV	Komfort	Ausstattung	fehlender Fahrgastunterstand	mittel	mittelfristig
88	Innenstadt	ÖV	Komfort/Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlendes Hochbord	hoch	kurzfristig
89	Innenstadt	ÖV	Komfort/Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlende taktile Leitelement	hoch	kurzfristig
90	Innenstadt	ÖV	Komfort	Ausstattung	fehlender Fahrgastunterstand	mittel	mittelfristig
91	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken im Seitenraum zugelassen	hoch	Sofortmaßnahme
92	Innenstadt	Radverkehr	Komfort/Verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	fehlende Freigabe des Radverkehrs	hoch	Sofortmaßnahme
93	Innenstadt	Radverkehr	Komfort/Verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	fehlende Freigabe Radverkehr entgegen Einbahnstraße	hoch	Sofortmaßnahme
94	Innenstadt	ÖV	Komfort/Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlendes Hochbord	hoch	kurzfristig
95	Innenstadt	ÖV	Komfort/Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlende taktile Leitelement	hoch	kurzfristig
96	Innenstadt	ÖV	Komfort	Ausstattung	fehlender Fahrgastunterstand	mittel	mittelfristig
97	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit/Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	mangelhafter Kontrast an Treppenanlage	mittel	kurzfristig
98	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Querungsstelle	Langer Querungsweg über "An der Riedwiese"; großer Abbiegeradius -> hohe Fahrgeschwindigkeiten	mittel	mittelfristig
99	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsmöglichkeiten zum Erreichen des Bahnhofs	mittel	kurzfristig
100	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Hindernis	Poller	hoch	kurzfristig

Nr.	Stadtteil	Verkehrsart	Kategorie	Mangel	Beschreibung	Priorität	Umsetzung
101	Innenstadt	Fußverkehr/Radverkehr	Verkehrssicherheit/Barrierefreiheit	Verkehrssicherheit	fehlender Trennstreifen G/R	mittel	mittelfristig
102	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlende Barrierefreiheit an Querungsstelle	mittel	mittelfristig
103	Innenstadt	Fußverkehr	Infrastruktur	Markierung	Furt an Überweg LSA verblasst	mittel	mittelfristig
104	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Sicht durch Hecke eingeschränkt	hoch	kurzfristig
105	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Hindernis	Engstelle durch Baum	mittel	mittelfristig
106	Innenstadt	ÖV	Komfort	Ausstattung	fehlender Fahrgastunterstand, fehlende Radabstellanlage	mittel	mittelfristig
107	Innenstadt	ÖV	Komfort	Ausstattung	fehlender Fahrgastunterstand, fehlende Radabstellanlage	mittel	mittelfristig
108	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Querungsstelle	Bushaltestelle in der Nähe, Gestaltung T30Z ohne Hindernisse, etc. erschwert Querung	mittel	mittelfristig
109	Innenstadt	Fußverkehr	Infrastruktur	Querungsstelle	Kreuzungsbereich sehr weit aufgeweitet	mittel	mittelfristig
110	Innenstadt	ÖV	Komfort	Ausstattung	fehlender Fahrgastunterstand, fehlende Radabstellanlage	mittel	mittelfristig
111	Innenstadt	Fußverkehr/Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	Z 357-50 statt 357	hoch	kurzfristig
112	Innenstadt	ÖV	Komfort	Ausstattung	fehlender Fahrgastunterstand, fehlende Radabstellanlage	mittel	mittelfristig
113	Innenstadt	Radverkehr	Komfort	Hindernis	Umlaufsperr	mittel	mittelfristig
114	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Hindernis	Engstelle durch Haus	mittel	mittelfristig
115	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Hindernis	Engstelle durch Haus	mittel	mittelfristig
116	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Querungsstelle	hohes Verkehrsaufkommen erschwert Querung	mittel	mittelfristig
117	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Querungsstelle	erschwerter Querung	mittel	mittelfristig
118	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Lichtsignalanlage	lange Wartezeit an LSA	niedrig	mittelfristig
119	Innenstadt	Kfz-Verkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	Beschilderung Geschwindigkeit prüfen, T50 prüfen	hoch	Sofortmaßnahme
120	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Hindernis	Treppen vor Haus	niedrig	langfristig
121	Innenstadt	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	Gehweg beidseitig für den Radverkehr freigegeben?	hoch	Sofortmaßnahme
122	Innenstadt	Kfz-Verkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	Tempo 100 prüfen	hoch	Sofortmaßnahme
123	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Markierung	FGÜ verblasst	mittel	mittelfristig
124	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Beleuchtung	Mittelbeleuchtung an FGÜ sinnvoll	hoch	kurzfristig
125	Innenstadt	ÖV	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	Hochbord und taktile Leitelemente fehlen	hoch	kurzfristig
126	Innenstadt	ÖV	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	Hochbord und taktile Leitelemente fehlen	hoch	kurzfristig
127	Merzhausen	ÖV	Komfort	Ausstattung	fehlender Fahrgastunterstand, fehlende Radabstellanlage	mittel	mittelfristig
128	Innenstadt	Fußverkehr/Radverkehr	Verkehrssicherheit	Oberfläche	Rutschgefahr auf Brücke	mittel	kurzfristig
129	Kransberg	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	Hindernis	Engstelle durch Haus	mittel	mittelfristig
130	Kransberg	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	Hindernis	Engstelle durch Haus	mittel	mittelfristig
131	Kransberg	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	es wird aufgeschultet auf dem GW geparkt, nicht angeordnet	niedrig	kurzfristig
132	Kransberg	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	SR wird zum Parken genutzt, Fußgänger gezwungen die FB bei T30 zu nutzen	niedrig	kurzfristig
133	Wernborn	Fußverkehr	Komfort	Barrierefreiheit	fehlende Barrierefreiheit (Treppe)	mittel	mittelfristig
134	Wernborn	Fußverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Seitenräume/Gehwege zugeparkt	mittel	mittelfristig
135	Kransberg	Radverkehr	Verkehrssicherheit	Hindernis	Poller	mittel	kurzfristig
136	Kransberg	ÖV	Verkehrssicherheit/Komfort/Barrierefreiheit	Barrierefreiheit/Infrastruktur	Hochbord und taktile Leitelemente fehlen, fehlender Fahrgastunterstand, fehlende Radabstellanlage, Zugänglichkeit erschwert	niedrig	kurzfristig
137	Wernborn	ÖV	Verkehrssicherheit/Komfort/Barrierefreiheit	Barrierefreiheit/Infrastruktur	Hochbord und taktile Leitelemente fehlen, fehlender Fahrgastunterstand, fehlende Radabstellanlage, Zugänglichkeit erschwert, Wartefläche	niedrig	kurzfristig
138	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	ruhender Verkehr	pakende Kfz halb auf FB (3,0m)	mittel	mittelfristig
139	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	mittel	kurzfristig
140	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	mittel	kurzfristig
141	Kransberg	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	hoch	kurzfristig
142	Kransberg	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	niedrig	Sofortmaßnahme
143	Kransberg	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Sicht durch Häuser eingeschränkt	mittel	mittelfristig
144	Kransberg	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	mittel	mittelfristig
145	Kransberg	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	Hindernis	Engstelle durch Haus	mittel	mittelfristig
146	Kransberg	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	Hindernis	Engstelle durch Haus	mittel	mittelfristig
147	Kransberg	ÖV	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	Hochbord und taktile Leitelemente fehlen	niedrig	kurzfristig

Nr.	Stadtteil	Verkehrsart	Kategorie	Mangel	Beschreibung	Priorität	Umsetzung
148	Kransberg	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	niedrig	Sofortmaßnahme
149	Wernborn	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	niedrig	Sofortmaßnahme
150	Wernborn	Fußverkehr	Komfort	Hindernis	Engstelle durch Baum	mittel	mittelfristig
151	Wernborn	Radverkehr	Komfort	Hindernis	Baum	niedrig	langfristig
152	Wernborn	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	niedrig	Sofortmaßnahme
153	Wernborn	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	mittel	mittelfristig
154	Wernborn	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	niedrig	Sofortmaßnahme
155	Wernborn	ÖV	Komfort	Ausstattung/Infrastruktur	fehlender Fahrgastunterstand, fehlende Radabstellanlage, Zugänglichkeit erschwert	mittel	mittelfristig
156	Wernborn	Radverkehr	Komfort	Hindernis	Baum	niedrig	langfristig
157	Wernborn	Radverkehr	Komfort	Hindernis	Baum	niedrig	langfristig
158	Wernborn	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	mittel	kurzfristig
159	Wernborn	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	niedrig	Sofortmaßnahme
160	Wernborn	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	niedrig	Sofortmaßnahme
161	Wernborn	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	niedrig	Sofortmaßnahme
162	Innenstadt	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	niedrig	Sofortmaßnahme
163	Innenstadt	Kfz-Verkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	Beschränkung der Durchfahrt, T100 prüfen	hoch	Sofortmaßnahme
164	Merzhausen	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Sicht durch Häuser eingeschränkt	mittel	mittelfristig
165	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlende Barrierefreiheit im Knotenpunkt	mittel	mittelfristig
166	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	Sofortmaßnahme
167	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	Sofortmaßnahme
168	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	Sofortmaßnahme
169	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	Sofortmaßnahme
170	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	Sofortmaßnahme
171	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	Sofortmaßnahme
172	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort/Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	Sofortmaßnahme
173	Innenstadt	Fußverkehr/Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	Zusatzzeichen Durchlass Fuß-/Radverkehr fehlt	niedrig	Sofortmaßnahme
174	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (Eingangssituation T30-Zone)	mittel	mittelfristig
175	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlende Barrierefreiheit der Verkehrsanlage	mittel	mittelfristig
176	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Markierung	Furt FGÜ verblasst	mittel	kurzfristig
177	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
178	Innenstadt	Radverkehr/Kfz-Verkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	Beschilderung	verdecktes Verkehrszeichen durch Bewuchs	hoch	Sofortmaßnahme
179	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	Sofortmaßnahme
180	Innenstadt	Kfz-Verkehr	Verkehrssicherheit/Infrastruktur	Oberfläche	Schäden in der Fahbanoberfläche	hoch	Sofortmaßnahme
181	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Hindernis	Engstelle durch Baum	mittel	mittelfristig
182	Innenstadt	Radverkehr	Verkehrssicherheit	Hindernis	Umlaufsperrung ohne Hinweis (VZ + Markierung)	hoch	kurzfristig
183	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	hoch	mittelfristig
184	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (Eingangssituation T30-Zone)	mittel	mittelfristig
185	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Bewuchs	Randbewuchs	niedrig	Sofortmaßnahme
186	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Bewuchs	fehlender Oberflächenbelag (sofern Weg nutzbar sein soll)	mittel	kurzfristig
187	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
188	Innenstadt	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Beleuchtung	fehlende Beleuchtung des FGÜ	mittel	kurzfristig
189	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
190	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
191	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
192	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig

Nr.	Stadtteil	Verkehrsart	Kategorie	Mangel	Beschreibung	Priorität	Umsetzung
193	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
194	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
195	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
196	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
197	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
198	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
199	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
200	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
201	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
202	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
203	Innenstadt	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
204	Eschbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
205	Eschbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Hindernis	DIXI-Toilette (Baustelle) auf dem Gehweg platziert	hoch	Sofortmaßnahme
206	Eschbach	Fußverkehr	Verkehrssicherheit/Komfort	Querungsstelle	lange Querungswege (Fahrbahn)	mittel	langfristig
207	Eschbach	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (Eingangssituation T30-Zone)	mittel	mittelfristig
208	Eschbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
209	Eschbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlende Barrierefreiheit im Knotenpunkt	mittel	mittelfristig
210	Eschbach	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (Eingangssituation T30-Zone)	mittel	mittelfristig
211	Eschbach	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Sichtbehinderungen durch ein-/ausparkende Kfz direkt vor der Schule	hoch	kurzfristig
212	Eschbach	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	ruhender Verkehr	mögliche Konflikte durch Wendevorgänge der Kfz und der Kinder	hoch	kurzfristig
213	Eschbach	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ggf. ZZ 1022-10	hoch	Sofortmaßnahme
214	Eschbach	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	ruhender Verkehr	Kfz werden im Seitenraum der Mischverkehrsfläche abgestellt; Fußgänger müssen auf die "Fahrbahn" ausweichen"	mittel	kurzfristig
215	Eschbach	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	ruhender Verkehr	Kfz werden im Seitenraum der Mischverkehrsfläche abgestellt; Fußgänger müssen auf die "Fahrbahn" ausweichen"	mittel	kurzfristig
216	Eschbach	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	ruhender Verkehr	Kfz werden im Seitenraum der Mischverkehrsfläche abgestellt; Fußgänger müssen auf die "Fahrbahn" ausweichen"	mittel	kurzfristig
217	Eschbach	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	ruhender Verkehr	Kfz werden im Seitenraum der Mischverkehrsfläche abgestellt; Fußgänger müssen auf die "Fahrbahn" ausweichen"	mittel	kurzfristig
218	Eschbach	alle Verkehrsteilnehmer	Komfort/Barrierefreiheit	Oberfläche	Sehr grober Schotter; schlecht zu begehen und zu befahren	hoch	kurzfristig
219	Eschbach	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit/Komfort	Oberfläche	Schlagloch, Wurzelaufbruch, Trennfugen, Bodenwelle etc.	mittel	kurzfristig
220	Eschbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
221	Eschbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
222	Eschbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
223	Eschbach	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	Querungsstelle/ Überleitung auf Radweg fehlt	mittel	mittelfristig
224	Eschbach	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
225	Eschbach	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
226	Eschbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
227	Eschbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
228	Eschbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
229	Eschbach	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	hoch	Sofortmaßnahme
230	Michelbach	Fußverkehr	Verkehrssicherheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle	hoch	mittelfristig
231	Michelbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
232	Michelbach	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Oberfläche	Schlagloch, Wurzelaufbruch, Trennfugen, Bodenwelle etc.	mittel	mittelfristig
233	Michelbach	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	hoch	kurzfristig

Nr.	Stadtteil	Verkehrsart	Kategorie	Mangel	Beschreibung	Priorität	Umsetzung
234	Michelbach	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
235	Michelbach	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (Eingangssituation T30-Zone)	mittel	mittelfristig
236	Michelbach	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
237	Michelbach	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
238	Michelbach	alle Verkehrsteilnehmer	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
239	Wilhelmsdorf	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	mittel	kurzfristig
240	Wilhelmsdorf	Kfz-Verkehr	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Gestaltung des Ortseingangsbereichs (z.B. Versatz)	mittel	mittelfristig
241	Wilhelmsdorf	Kfz-Verkehr	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Gestaltung des Ortseingangsbereichs (z.B. Versatz)	mittel	mittelfristig
242	Wilhelmsdorf	Radverkehr	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Einheit von Bau und Betrieb (gerader Straßenverlauf, keine Einengungen etc.)	mittel	langfristig
243	Wilhelmsdorf	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	mittel	kurzfristig
244	Wilhelmsdorf	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Hindernis	Engstelle durch Haus	mittel	mittelfristig
245	Wilhelmsdorf	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Querungsstelle	fehlende Querungsstelle wegen Einengung (Haus)	mittel	mittelfristig
246	Wilhelmsdorf	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	fehlende Barrierefreiheit (Treppe)	hoch	mittelfristig
247	Innenstadt	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	hoch	kurzfristig
248	Merzhausen	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	mittel	kurzfristig
249	Merzhausen	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	mittel	kurzfristig
250	Merzhausen	Kfz-Verkehr	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Gestaltung des Ortseingangsbereichs (z.B. Versatz)	mittel	mittelfristig
251	Merzhausen	Radverkehr	verkehrsrechtliche Anordnung	verkehrsrechtliche Anordnung	ZZ 1022-10	niedrig	kurzfristig
252	Merzhausen	Fußverkehr	Barrierefreiheit	ruhender Verkehr	Parken auf dem Gehweg	hoch	kurzfristig
253	Merzhausen	Kfz-Verkehr	Infrastruktur	Straßenraumgestaltung	fehlende Gestaltung des Ortseingangsbereichs (z.B. Versatz)	mittel	mittelfristig
254	Innenstadt	alle Verkehrsteilnehmer	Verkehrssicherheit	Sichtbehinderung	Sichtbehinderung durch Baum	hoch	kurzfristig
255	Innenstadt	Fußverkehr	Komfort	Lichtsignalanlage	Grünanforderung notwendig (Taster)	niedrig	mittelfristig
256	Innenstadt	Fußverkehr	Infrastruktur	Querungsstelle	große Kreuzung mit langen Querungswegen	mittel	langfristig