



Nahmobilitäts-Check

Viernheim

Nahmobilitäts-Check Viernheim

22. April 2021

Auftraggeber

Stadt Viernheim
Amt für Stadtentwicklung und
Umweltplanung
vertreten durch:
Carsten Miller
Kettelerstr. 3
68519 Viernheim
Telefon: 06204 / 988-0
Telefax: 06204 / 988-257
stadtverwaltung@viernheim.de
www.viernheim.de

Auftragnehmer

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

Bearbeitung durch:
Dominik Königshaus, Dipl.-Ing.
Sabrina Hadwiger, M.Sc.

Hinweis:

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

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

Inhalt

1	Anlass und Aufgabenstellung	1
2	Methodisches Vorgehen	3
2.1	Ablauf	3
2.2	Beteiligungsprozess	4
3	Bestandsaufnahme und -bewertung	6
3.1	Fußverkehr	7
3.2	Radverkehr	11
3.3	ÖPNV	15
3.4	Verkehrssicherheit / Schulwege	18
3.5	Fazit Bestandsanalyse	23
4	Ziele	24
5	Handlungsempfehlungen und Maßnahmen	26
5.1	Grundlegende Strategien und Handlungsfelder	26
5.2	Maßnahmensteckbriefe	31
6	Empfehlungen zur Umsetzung	81
7	Fazit und Ausblick	82
	Verzeichnisse	83

1 Anlass und Aufgabenstellung

„Nahmobilität – ein Gewinn für alle“

Mit diesen Worten beginnt die 2017 vom Land Hessen verabschiedete Nahmobilitätsstrategie. Viele „gute Gründe“ sprechen für die Förderung der Nahmobilität in Kommunen (vgl. **Abbildung 1**): Nahmobilität ist sozial, klima- und umweltfreundlich. Sie ist flächensparsam, kostengünstig und schafft Begegnung. Sie dient damit der Mobilitäts-erhaltung und Gesundheit sowie der Lebensqualität aller Bürger. Sie fördert Urbanität und steigert die Attraktivität der städtischen Räume.¹

Die Nahmobilitätsstrategie dient dabei als Planungsgrundlage, in der die Handlungsfelder und Maßnahmen beschrieben werden, die für den Fuß- und Radverkehr in Hessen in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.



Abbildung 1: Gute Gründe für Nahmobilität²

Als ein Planungsinstrument enthält die Nahmobilitätsstrategie den „Nahmobilitäts-Check“ für Kommunen zur einfachen und gezielten Förderung des Fuß- und Radverkehrs auf kommunaler Ebene.

In Viernheim wurde beschlossen, einen solchen Nahmobilitäts-Check durchzuführen, um schließlich gezielte Ansätze zur Stärkung einer nachhaltigen Mobilität zu formulieren. Ziel der Analyse war es, einen Überblick über die

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2014): Hinweise zur Nahmobilität. Köln.

² Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2017): Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden.

Stärken und Schwächen der Nahmobilität in Viernheim zu erlangen und die Akteure für das Thema zu sensibilisieren.

Der Fokus der Betrachtungen in Viernheim lag auf der Innenstadt rund um die Fußgängerzone und dem innenstadtnahen Bereich (vgl. **Abbildung 2**). Hier wurde im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung die Situation für den Fuß- und Radverkehr überprüft. Das Untersuchungsgebiet wurde während der Bearbeitung zum Teil bedarfsgerecht erweitert. Darüber hinaus wurden die Qualität und der Zugang zum ÖPNV bewertet. Schulwege im Untersuchungsgebiet wurden besonders unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit betrachtet.

Ziel des Planungsprozesses war es, eine abgestimmte Gesamtstrategie zum zukünftigen Umgang mit Themen der Nahmobilität zu erarbeiten, um den Verkehrsmittelanteil des Umweltverbunds im gesamten Stadtgebiet zu erhöhen.

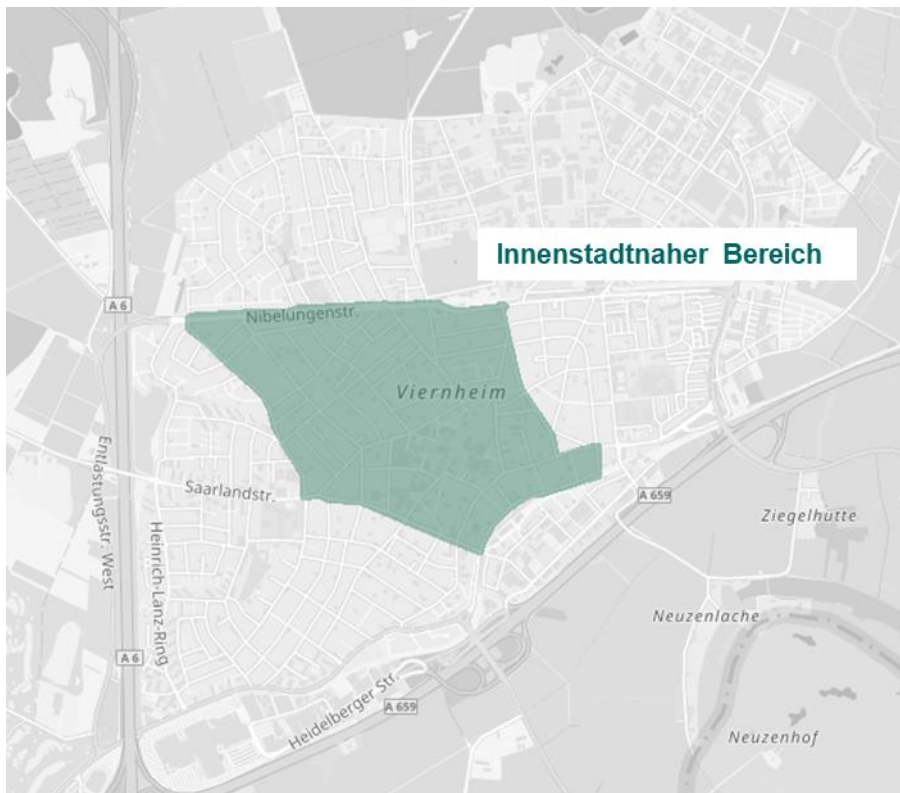


Abbildung 2: Abgrenzung Innenstadtnaher Bereich Viernheim

2 Methodisches Vorgehen

Die Durchführung des Nahmobilitäts-Checks orientierte sich an einem prototypischen Projektablauf, der die vier zentralen Arbeitsschritte des Nahmobilitäts-Checks aufgreift.

- Definition der Zielsetzung
- Bestandsaufnahme und Bewertung
- Maßnahmen identifizieren und konkretisieren
- Nahmobilitätsplan zur Ergebnisdokumentation

Der Nahmobilitätsplan beinhaltet schlussendlich für die jeweiligen Maßnahmen eine kurze Beschreibung, benennt Verantwortlichkeiten und konkretisiert die nächsten erforderlichen Schritte.

2.1 Ablauf

Der Projektablauf zur Durchführung des Nahmobilitäts-Checks war gekennzeichnet durch einen Wechsel aus Workshops bzw. Abstimmungsterminen und Arbeitsphasen (vgl. **Abbildung 3**). Im Rahmen der drei vorgesehenen Workshops wurden – gemeinsam mit der Kommune und dem ausgewählten Akteurskreis - die zentralen Inhalte für den Nahmobilitätsplan erarbeitet bzw. abgestimmt. Die jeweiligen Arbeitsphasen dienten zur Aufbereitung der erarbeiteten Ergebnisse und Vorbereitung der jeweils folgenden Workshoptermine. Anschließend an die Erarbeitung des Nahmobilitätsplans ist die Beschlussfassung im Stadtrat Viernheims vorgesehen.

Der Prozess erforderte einerseits eine intensive Zusammenarbeit zwischen der Fachverwaltung und dem bearbeitenden Fachbüro (R+T) und andererseits die Berücksichtigung anderer Fachplanungen sowie die Beteiligung der Stadtpolitik und ausgewählter Akteure.

In einem ersten Schritt wurde die aktuelle Situation sowie die allgemeine Zielsetzung der Stadt Viernheim anhand einer Checkliste (vgl. **Anlage 1**) gemäß dem Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen besprochen. Die Stärken und Schwächen der Nahmobilität in Viernheim wurden im Anschluss durch das Fachbüro und unter Beteiligung aller Akteure (vgl. **Kapitel 2.2**) für alle Verkehrsarten differenziert analysiert und bewertet. Danach wurden Planungsziele entwickelt, die als Grundlage für die weitere Erarbeitung von Maßnahmen dienten.



Abbildung 3: Ablauf Nahmobilitäts-Check Viernheim

2.2 Beteiligungsprozess

Die Workshops dienen dem Informationsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren und dem Fachbüro. Zudem boten sie einen Rahmen Inhalte abzustimmen und fachliche Empfehlungen auszusprechen. Teilnehmer der Workshops waren:

- Stadtverwaltung (Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung, Ordnungsamt, Brundtlandbüro)
- Stadtwerke (Stadtbus)
- Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung
- Polizei
- Kreisverkehrswacht Bergstraße e.V.
- Interessensverbände: ADFC, BUND
- Einzelhandelsvertreter
- Senioren- und Behinderteninteressenverbände (Beteiligungsforum Handicap) und/ oder Beauftragte der Stadtverwaltung
- Vertreter der Schulen



Abbildung 4: Impressionen Workshop 1

Im Vorlauf zum ersten Workshop hatten alle Akteure die Möglichkeit im Zuge einer Online-Befragung ihre Einschätzung des Status-Quos zum Thema Nahmobilität abzugeben. Die detaillierten Ergebnisse können in **Anlage 2** entnommen werden.

Der erste Workshop im November 2019 diente schließlich dazu, unter Berücksichtigung der Bestandsaufnahme des Fachbüros sowie der Ergebnisse der Online-Befragung, Stärken und Schwächen zu identifizieren. An Plänen wurde gemeinsam über konkrete Probleme im Untersuchungsgebiet gesprochen und darauf aufbauend Ziele formuliert. Die Teilnehmer hatten die Möglichkeit die Ziele zu bepunkteten, sodass diese folglich anhand der vergebenen Punkte vom Fachbüro angepasst und priorisiert wurden.

Die Ziele dienten in der anschließenden Arbeitsphase als Basis für die Entwicklung von Maßnahmen. Diese wurden im zweiten – online durchgeführten - Workshop im November 2020 vorgestellt und mit den Akteuren diskutiert, angepasst und priorisiert.

Die Maßnahmen wurden im Anschluss vom Fachbüro überarbeitet, mit der Stadtverwaltung abgestimmt und in diesem Nahmobilitätsplan zusammengefügt.

Der dritte Workshop diente dem finalen Abstimmen des Nahmobilitätsplans und fand ebenfalls online statt.

3 Bestandsaufnahme und -bewertung

Viernheim liegt im südhessischen Kreis Bergstraße nordöstlich von Mannheim. Rund 34.000 Einwohner wohnen in Viernheim. Die Innenstadt mit Fußgängerzone liegt sehr zentral im Stadtgebiet Viernheims und ist von Wohngebieten umgeben. Weitere Einkaufsmöglichkeiten befinden sich ganz im Süden im Rhein-Neckar-Zentrum bzw. östlich davon entlang der Heidelberger Straße. Große Gewerbe- und Industrieflächen befinden sich im Nordosten der Stadt, nördlich der Friedrich-Ebert-Straße. Kitas und Schulen sind im innenstadtnahen Bereich bzw. angrenzend zu finden (vgl. **Abbildung 5**).

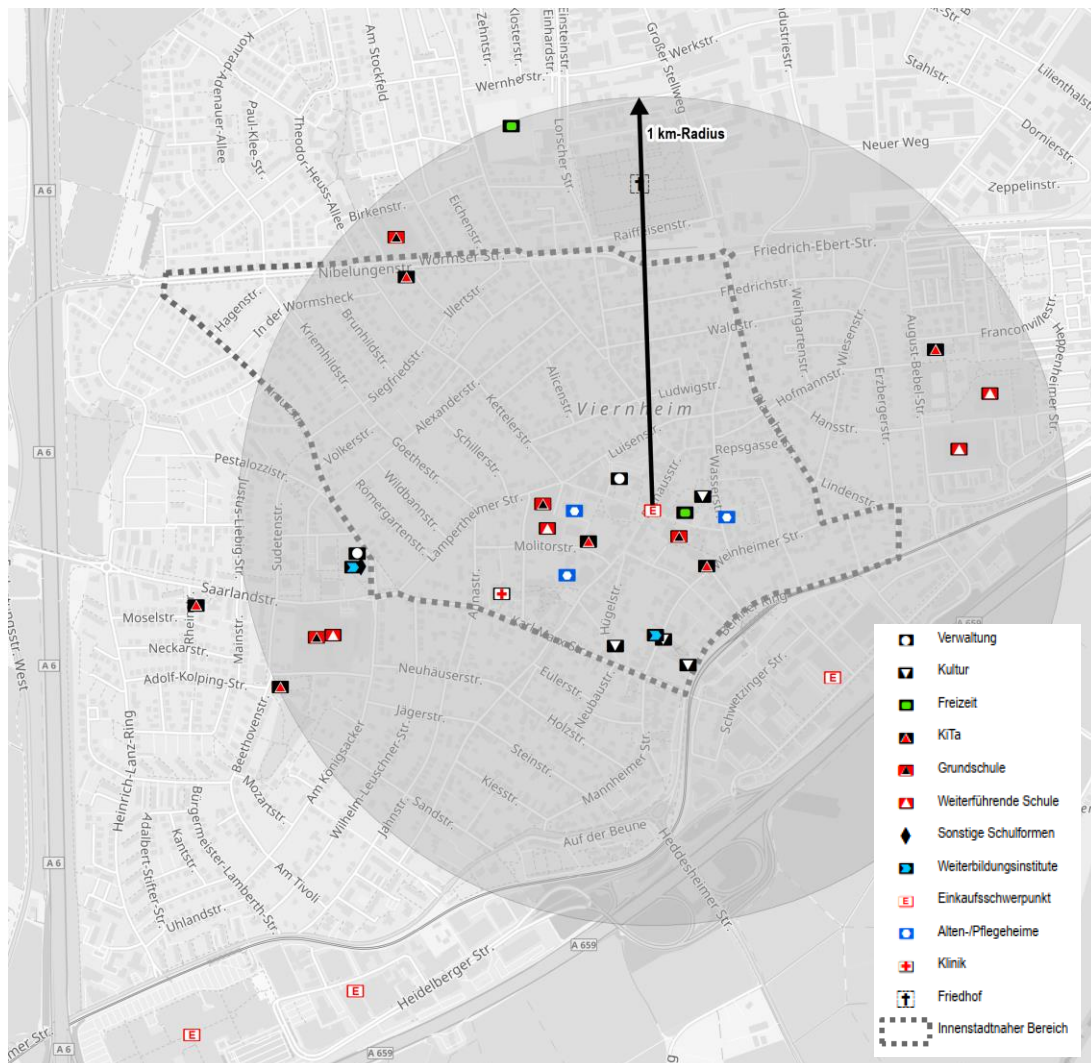


Abbildung 5: Wichtige Ziele in Viernheim

Grundkarte: Omniscale 2019 – Map Data: OpenStreetMap (Licence ODbL)

Die Voraussetzungen für die Nahmobilität in Viernheim sind grundsätzlich sehr gut. Die Siedlungsfläche ist sehr kompakt und topographisch eben. Demnach sind Distanzen innerhalb der Stadt in der Regel gut zu Fuß oder mit dem

Fahrrad zu bewältigen (vgl. **Abbildung 5**). An vielen Stellen stellt die vorhandene Infrastruktur, z.B. zu schmale Gehwege oder fehlende Radverkehrsanlagen jedoch ein Problem dar. Die Infrastruktur bzw. die Mobilitätsangebote für mobilitätseingeschränkte oder Personen mit Handicap sind zudem vielerorts verbesserungsbedürftig.

Aktivitäten zur Verbesserung der Nahmobilität gibt es in Viernheim bisher nur im Rahmen einzelner Projekte, z.B. wird gerade ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept gibt es bisher nicht. Die Betreuung des Nahmobilitäts-Checks wurde im Amt für Stadtentwicklung und Umweltplanung (Abteilung Verkehrsplanung) angesiedelt.

Bisher spielt die Nahmobilität in der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Viernheim noch keine Rolle. Bürger oder Besucher können sich z.B. auf der Homepage der Stadt Viernheim bisher nicht zum Thema informieren. Eine verstärkte Information mittels Veranstaltungen oder auf der Homepage wäre wünschenswert, um auf das Thema Nahmobilität aufmerksam zu machen und die Bürger für das Thema zu sensibilisieren.

3.1 Fußverkehr

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

Das Zufußgehen stellt für viele Bevölkerungsgruppen eine Chance dar, sich selbständig mobil in der Stadt zu bewegen. Es entstehen keine Kosten, zudem fördert das Zufußgehen die Gesundheit und belebt die Stadt. Das Zufußgehen ist die natürlichste Art des Menschen sich fortzubewegen. Fast jede Wegekette beginnt und endet zu Fuß – der Weg zum Stellplatz oder zur Haltestelle ist fast immer ein Fußweg.

Die Infrastruktur für den Fußverkehr wurde in Viernheim lange Zeit vernachlässigt. Parken von Pkw auf Gehwegen ist in einigen Straßen angeordnet und wird in vielen anderen Straßen geduldet. Die Breite vorhandener Gehwege entspricht baulich häufig nicht den Regelwerken. Durch Gehwegparken oder andere Hindernisse wird die nutzbare Gehwegbreite weiter reduziert. Eltern mit Kinderwagen, Personen mit Rollator oder Rollstuhlfahrer sind an vielen Stellen gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Dies birgt ein großes Konfliktpotential.



Abbildung 6: zu schmale Gehwege

Oben: kaum nutzbare Gehwege durch Gehwegparken
Unten: baulich sehr schmale Gehwege (< 1,50m)

Die Barrierefreiheit für den Fußverkehr ist in Viernheim bisher ebenfalls nur an wenigen Stellen ausgebaut worden. Dabei ist das Vorhandensein einer vollständig barrierefreien Infrastruktur für Personen mit Handicap sowie ältere Menschen die Grundvoraussetzung für eine eigenständige Mobilität. Im Zuge der Nahmobilitätsförderung spielt demnach der Ausbau der Barrierefreiheit eine essenzielle Rolle.

Neben fehlenden Bordsteinabsenkungen und taktilen Leitsystemen an Querungsstellen (vgl. **Abbildung 7**) stellen insbesondere die fehlenden taktilen Leitsysteme vor allem auf großen Plätzen wie z.B. dem Apostelplatz ein großes Problem für sehbehinderte Personen dar.



Abbildung 7: fehlende Barrierefreiheit

Oben: fehlende taktile Leitsysteme an wichtigen Querungsstellen
Unten: fehlende Bordsteinabsenkung und taktile Leitsysteme

Im zentralen Innenstadtbereich Viernheims, rund um die Fußgängerzone, wird dem Fußverkehr mit Hilfe von Informationsstelen die Orientierung vereinfacht. Abseits der Fußgängerzone sind verschiedene Wegweisungssysteme zu finden, die teilweise schwer zu lesen oder schwer aufzufinden sind. Damit ist die Orientierung besonders für Ortsunkundige schwierig (vgl. **Abbildung 8**).



Abbildung 8: Informationsstelen Fußgängerzone und Wegweiser außerhalb der Fußgängerzone

Positiv hervorzuheben ist, dass im innenstadtnahen Bereich bereits vielerorts Rast- bzw. Verweilmöglichkeiten vorhanden sind (vgl. **Abbildung 9**). Für ältere Personen sind diese wichtig, um ihre eigenständige Mobilität erhalten zu können. Darüber hinaus ist der Zustand der vorhandenen Gehwege größtenteils gut. Es sind kaum beschädigte, zugewachsene oder vermüllte Gehwege zu finden.



Abbildung 9: Sitzmöglichkeiten im Innenstadtbereich

Querungshilfen sind ebenfalls auf den meisten wichtigen Fußwegeachsen vorhanden. Hauptverkehrsstraßen verursachen so i.d.R. keine Trennwirkung und können sicher überwunden werden. Kritisch zu bewerten ist jedoch z.B. die Fußgängerschutzanlage (FSA) Wormser Straße (Höhe Nibelungenschule): Kurz vor der Signalanlage wird der Radverkehr in den Seitenraum geleitet. Im Bereich der Signalanlage müssen Fußgänger den Radweg queren. Zusätzlich gibt es einen Verschwenk im Verlauf des Radweges. Diese Führung ist ungünstig und birgt ein Konfliktpotential zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Besonders kritisch ist dies vor dem Hintergrund, dass die FSA Teil des Schulweges zur Nibelungenschule ist.

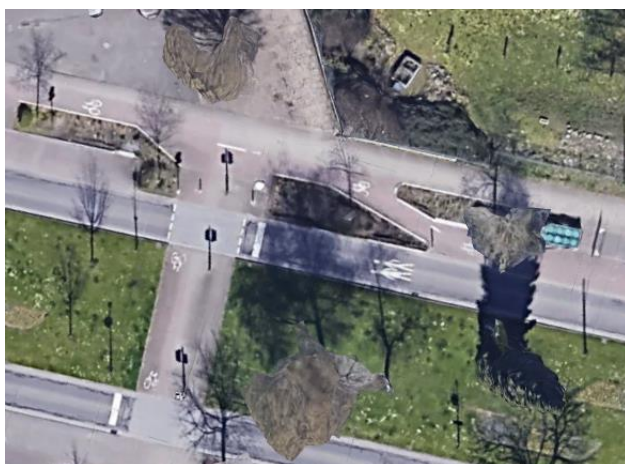


Abbildung 10: Fußgängerschutzanlage Wormser Straße (Höhe Nibelungenschule)

In **Tabelle 1** sind die Stärken und Schwächen des Fußverkehrs zusammengefasst.

Stärken Fußverkehr	Schwächen Fußverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Kurze Wege • Unbewegte Topographie • Rast- und Verweilmöglichkeiten vorhanden • Gehwege größtenteils in gutem Zustand • Querungshilfen auf vielen wichtigen Wegeverbindungen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Zu schmale Gehwege (geringe bauliche Breite, weiter eingeschränkt durch geduldetes oder angeordnetes Gehwegparken,...) • Fehlende Barrierefreiheit (fehlende taktile Leitsysteme, fehlende Bordsteinabsenkungen,...) • Schwierige Orientierung im Stadtgebiet • Fuß- und Radverkehrsführung an FSA Wormser Straße (Höhe Nibelungenschule)

Tabelle 1: Stärken und Schwächen des Fußverkehrs

3.2 Radverkehr

In den Entfernungsbereichen von 1-2 km (vgl. **Abbildung 5**) sind alle Ziele innerhalb Viernheims zu erreichen. Hier stellt das Fahrrad das ideale innerörtliche Verkehrsmittel dar und eignet sich für alle Wegezwecke gleichermaßen – Alltagsverkehr und Freizeitverkehr. Somit nimmt der Radverkehr eine wichtige Rolle der Nahmobilität in Viernheim ein. Das Fahrrad ist für viele Fahrten im Stadtgebiet ähnlich schnell, aber flexibler einsetzbar als der Pkw. Zusätzlich leistet der Radverkehr einen Beitrag zum aktiven Klima-, Lärm- und Umweltschutz und dient der eigenen Gesundheit. Im Bereich des Radverkehrs sind Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Abbau vorhandener Hemmnisse zur Nutzung des Fahrrades besonders wichtig.

Abbildung 11 zeigt das aktuelle Radroutennetz des Radroutenplaners in Viernheim.³ Radverkehrsanlagen sind nur auf den wenigsten Streckenabschnitten im Routennetz vorhanden (vgl. **Abbildung 12**):

- Mannheimer Str.: Radfahrstreifen / gemeinsamer Geh- und Radweg
- Nibelungenstr. / Wormser Str.: Radfahrstreifen / getrennter u. gemeinsamer Geh- und Radweg
- Karl-Marx-Straße: getrennter Geh- und Radweg
- L3111: Mehrzweckstreifen

³ In der Zwischenzeit wurde ein Radverkehrskonzept für die Stadt Viernheim erarbeitet. In diesem Zuge wurde ein Zielnetz sowie weitergehende Maßnahmen erarbeitet. Das Konzept wurde im Oktober 2020 fertiggestellt.

- Kriemhildstr. – Goethestr.- Annastr. – Jahnstr.: Fahrradstraße

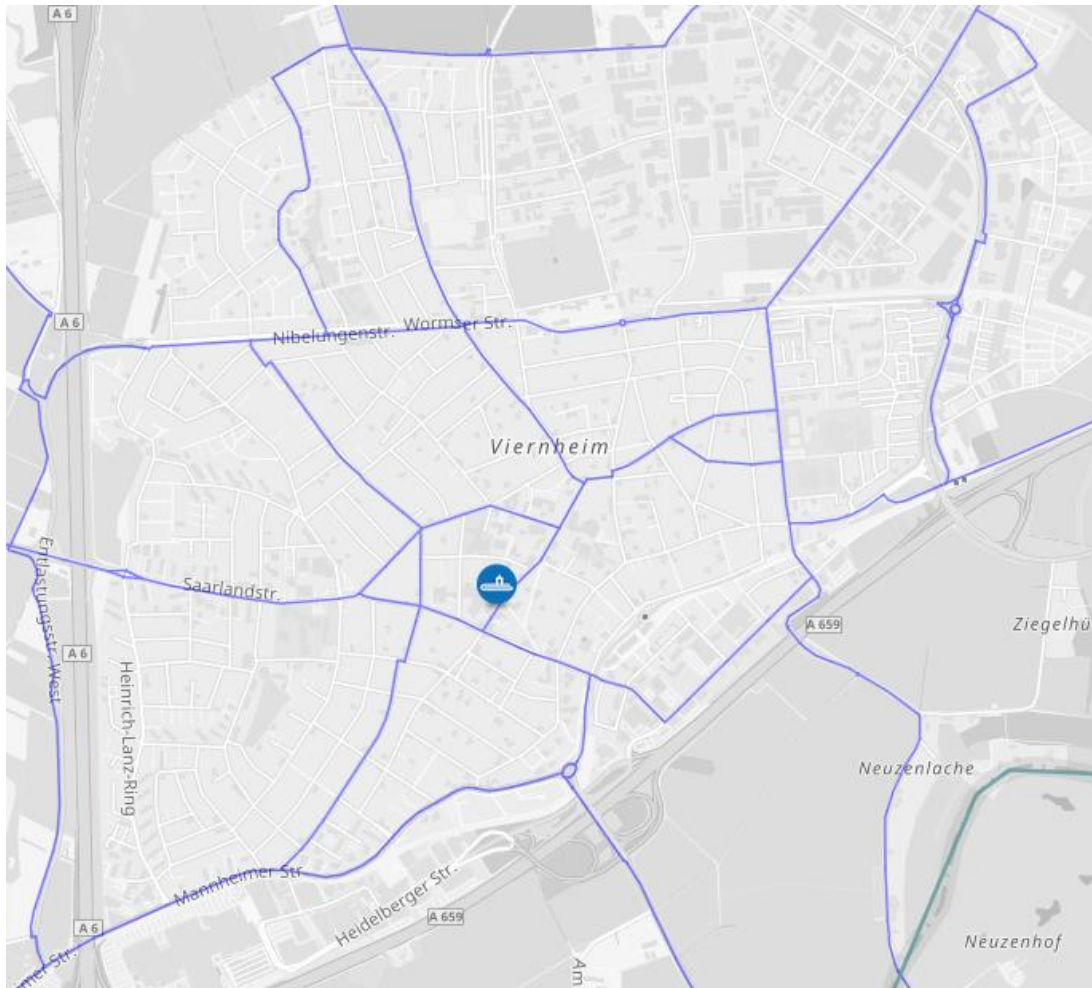


Abbildung 11: Radroutennetz Viernheim

Quelle: Radroutenplaner Hessen

Der Zustand der vorhandenen Radverkehrsanlagen ist sehr unterschiedlich, der Belag teilweise in schlechtem Zustand.

In Tempo 30-Zonen oder Straßen ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in der Regel ausreichend und es kann auf die Herstellung von Radverkehrsanlagen verzichtet werden. Dies ist jedoch z.B. stark von der örtlichen Situation und der Verkehrsbelastung abhängig. Hierzu muss jeder Einzelfall separat betrachtet werden.

Bereits in den 1990er Jahren wurde in Viernheim die erste Fahrradstraße eingerichtet. Diese stellt eine Nord-Süd-Achse für den Radverkehr dar, jedoch fehlen Anknüpfungsstellen an die Fahrradstraße. Die Fahrradstraße ist sehr dezent gestaltet und daher kaum als solche wahrnehmbar. Der Vorrang des

Radverkehrs in der Fahrradstraße ist faktisch nicht gegeben. Autofahrer fahren teilweise rücksichtslos und halten sich nicht an die geltenden Regeln.

Insgesamt muss das Radroutennetz in Viernheim als nicht durchgängig gut und sicher befahrbar bewertet werden. Die Radverkehrsanlagen sind teilweise zu schmal.



Abbildung 12: vorhandene Radverkehrsanlagen

Aufgrund der gemeinsamen Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr kommt es im Seitenraum darüber hinaus zu Konflikten. Die Akzeptanz von Radfahrern auf der (Kfz-)Fahrbahn in Viernheim ist sehr gering, was ebenfalls häufig Konflikte verursacht.

Im zentralen Innenstadtbereich stellt besonders das Gehwegparken für radfahrende Kinder/ Schüler ein Problem dar. Diese müssen häufig auf die Fahrbahn ausweichen, was insbesondere auch aufgrund fehlender Bordsteinabsenkungen ein Unfallrisiko birgt.

Die Radverkehrsführung innerhalb des Radroutennetzes ist z.B. durch Einbahnstraßen, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind, nicht durchgängig. Dies stellt ein großes Hemmnis dar, da der Radverkehr sehr umwegeempfindlich ist, so aber teilweise große Umwege gefahren werden müssen.

Neben guten und ausreichenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Rathaus, in der Fußgängerzone, am Bahnhof und am RNZ, fehlen an anderen wichtigen Zielen (z.B. Bahnhaltepunkte Viernheim-Ost / Walter-Gropius-Allee, Krankenhaus, Bürgerhaus) ausreichend Abstellmöglichkeiten, die den aktuellen Qualitätsstandards entsprechen. Moderne Radabstellanlagen sollten sicher (gute Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen) sowie bequem zugänglich sein. Überdachte Fahrradabstellanlagen verbessern darüber hinaus den Komfort und schützen das abgestellte Fahrrad vor Witterung.



Abbildung 13: fehlende/ unzureichende Radabstellanlagen

Die in Viernheim vorhandene Radwegweisung ist zwar in vielen Bereichen der Innenstadt und auch darüber hinaus vorhanden, jedoch sind die Angaben teilweise ungenau oder unklar und größtenteils ohne Entfernungsangaben (vgl. **Abbildung 14**). Hier gibt es deutliches Optimierungspotential, um dem Radverkehr die Orientierung zu erleichtern.



Abbildung 14: wegweisende Beschilderung Radverkehr

Während der Erstellung des Nahmobilitätsplans wurde parallel ein Radverkehrskonzept für das Stadtgebiet Viernheim erstellt und im November 2020 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Stärken Radverkehr	Schwächen Radverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Kurze Wege • Unbewegte Topographie • Fahrradstraße als Nord-Süd-Achse • Gute Abstellmöglichkeiten am Rathaus, in der Fußgängerzone, am Bahnhof und am RNZ • Gute Radwegweisung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • kein geschlossenes, gut befahrbares Radroutennetz vorhanden • Anschlüsse an die regionalen Radrouten verbesserungsbedürftig • Konflikte mit Fußverkehr bei gemeinsamer Führung im Seitenraum • Geringe Akzeptanz des Radverkehrs auf der Fahrbahn (im Mischverkehr); sogar auch in der Fahrradstraße! • Sichere Abstellmöglichkeiten nicht an allen wichtigen Zielen vorhanden

Tabelle 2: Stärken und Schwächen Radverkehr

3.3 ÖPNV

Die Anforderungen an den ÖPNV im Stadtgebiet Viernheims werden im Nahverkehrsplan (NVP) für den Kreis Bergstraße definiert. Wesentliche Kriterien sind die Erschließungs- und Bedienungsqualität, Reisezeiten und Umstiege sowie die Haltestellen- und Fahrzeugausstattung.

Für eine ausreichende Erschließung sieht der NVP für Bushaltestellen einen Einzugsradius von 300 m und für Bahnhaltepunkte einen Radius von 1.000 m vor. Das Stadtgebiet Viernheims ist mit den zugrunde gelegten Einzugsradien somit grundsätzlich flächendeckend mit dem ÖPNV erschlossen (vgl. **Abbildung 15**).

Die zentralen Bereiche, insbesondere die Innenstadt, sollten zudem gut angebunden sein. Die Erreichbarkeit von Einzelhandels- bzw. Versorgungsschwerpunkten und anderen wichtigen Zielen im Stadtgebiet sollte sichergestellt sein. Dies ist in Viernheim jedoch nur in Teilen gegeben. Der Einzelhandelschwerpunkt entlang der Heidelberger Straße (östlich des RNZ) ist mit dem ÖPNV schwierig zu erreichen. Der Stadtbus bindet lediglich das Stadtgebiet nördlich der Gleise an.

Insgesamt ist die Erschließung des Stadtgebietes mit dem Stadtbus (Linie 611 und 612) im 30 Minuten-Takt positiv zu bewerten. Die Bedienungszeiten sind Montag bis Freitag von 5:30 bis 20:00 Uhr, samstags von 7:00 bis 20:00 Uhr

und Sonn- und feiertags von 9:00 bis 17:00 Uhr. Nach den planmäßigen Zeiten der Stadtbusse kann bis ca. 00:30 Uhr ein Ruf-Taxi genutzt werden. Demnach kann die Bedienungsqualität als gut und ausreichend bewertet werden.

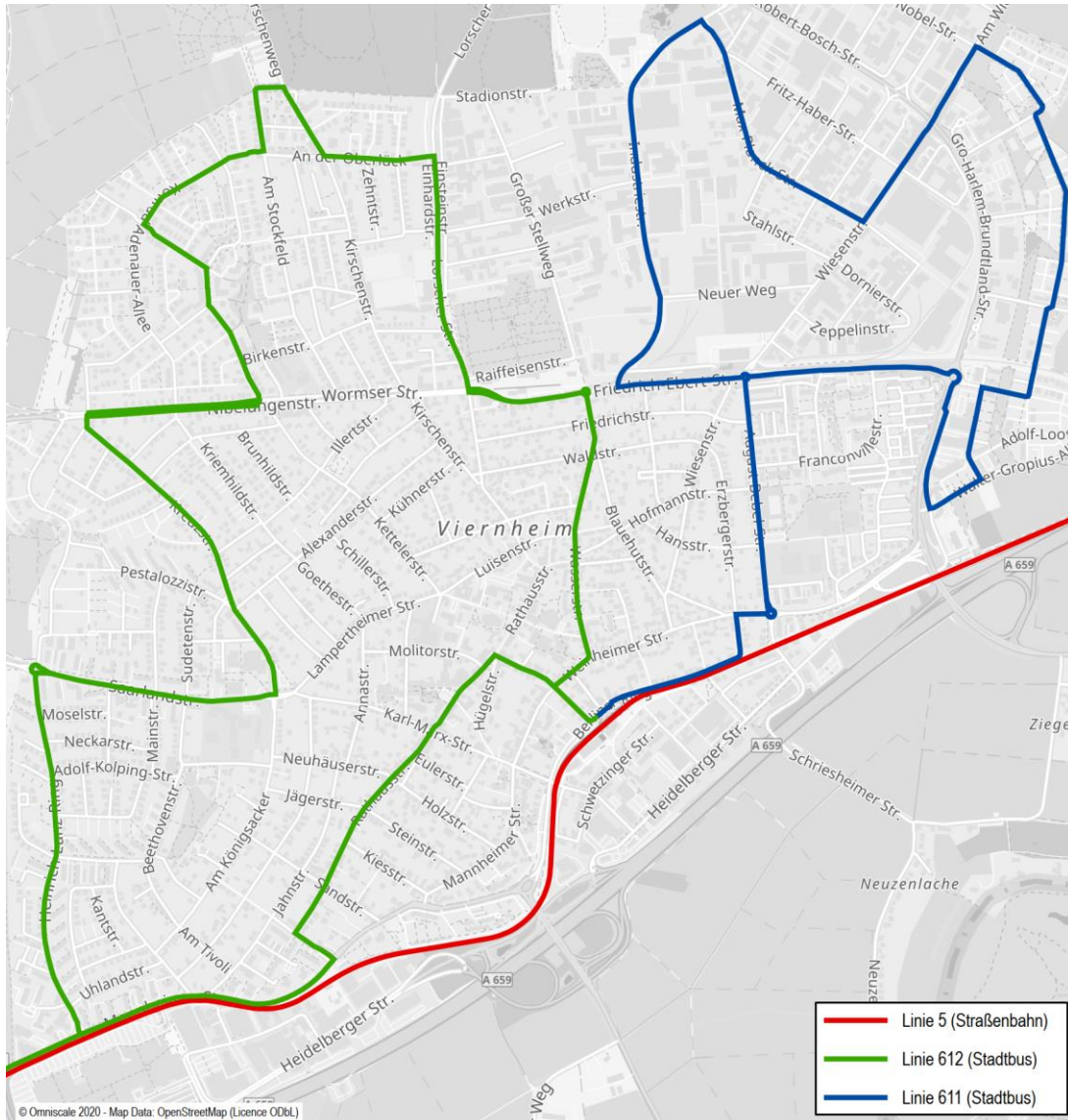


Abbildung 15: Liniennetzplan Stadtbus Viernheim

Die Anschlüsse zwischen dem Stadtbus und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des RNV sind kritisch zu bewerten. In den meisten Fällen sind die Umsteigezeiten zu kurz (< 3 Minuten) oder sehr lang (> 13 Minuten). Dies betrifft sowohl die Stadtbahn Linie 5 in Richtung Mannheim, als auch die Linie 5 in Richtung Weinheim.

Der Zugang zum ÖPNV (Zuwege, Haltestellen, Fahrzeuge) soll, gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz bis 2022 barrierefrei gestaltet sein. Zudem sollten Haltestellen standardgemäß mit Witterungsschutz, Fahrplanauskünften, ausreichend großer Wartefläche und je nach Bedeutung der Haltestelle mit dynamischen Anzeigen, Sitzgelegenheiten etc. ausgestattet sein.

In Viernheim sind bisher die wenigsten Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. Ebenfalls gibt es keine dynamischen Anzeigen oder Angaben zu Verspätungen etc. durch dynamische Fahrgastinformationen an zentralen Haltestellen.

Die Bushaltestellen liegen häufig in Tempo-30 Zonen, in denen i.d.R. keine gesonderte Querungshilfe für den Fußverkehr erforderlich ist. Vielerorts sind dennoch Mittelinseln oder Fußgängerschutzanlagen nahe der Haltestellen zu finden. Dies kann als sehr positiv bewertet werden. Die Querungshilfen sind jedoch überwiegend nicht barrierefrei ausgebaut.



Abbildung 16: nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen

Sowohl an den Bushaltestellen als auch an den OEG-Bahnhaltepunkte gibt es i.d.R. keine Radabstellmöglichkeiten. Diese wären besonders für Pendler an den Bahnhalten von großer Bedeutung. Lediglich am OEG-Bahnhof gibt es überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten, die jedoch häufig sehr hoch ausgelastet sind. Abstellmöglichkeiten, wie z.B. Fahrradboxen oder Fahrradgaragen für hochwertige Fahrräder (Pedelects, E-Bikes, etc.) gibt es nicht.

Stärken ÖPNV	Schwächen ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> • Gute Erschließung der Wohngebiete innerhalb des Stadtgebietes durch den Stadtbus • 30-Minuten-Takt (Mo-So) • Ausreichende Bedienzeiten • Ruf-Taxi-Angebot bis 00:30 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Anbindung Heidelberger Str. • Fehlende Barrierefreiheit • Ausstattung der Haltestellen teilweise nicht ausreichend • Fehlende oder überlastete Fahrradabstellmöglichkeiten an Bushaltestellen / Bahnhaltepunkten • Schlechte Verknüpfung zum SPNV

Tabelle 3: Stärken und Schwächen ÖPNV

3.4 Verkehrssicherheit / Schulwege

Verkehrssicherheit ist ein hohes soziales Gut. Denn eine mangelnde Verkehrssicherheit schränkt auch die freie Entfaltung insbesondere von Kindern, älteren und Menschen mit Handicap ein, wenn diese sich nicht auf die Straße trauen oder sich dort nicht bewegen dürfen bzw. können.

Die Verkehrssicherheit wird u.a. auf der Grundlage des Unfallgeschehens in 2019 betrachtet. Unfallhäufungsstellen sind definiert als Kreuzungen, Ausfahrten oder Abfahrten, die in einem Jahr mindestens fünf Unfälle an der entsprechenden Stelle aufweisen. Eine Unfallhäufungsstelle in der Kernstadt Viernheims liegt demnach nur im Kreuzungsbereich Ladenburger Straße / Karl-Marx-Straße / Berliner Ring vor. Aufgrund der Gleise und der Geometrie des Knotenpunktes ist dieser nicht aus allen Richtungen gut einsehbar.

Aufgrund der besonderen Schutzbedürftigkeit kommt dem Fuß- und Radverkehr bei der Gestaltung und Planung von Knotenpunkten und der Streckenführung eine hohe Bedeutung zu. Konflikte und somit Verkehrssicherheitsprobleme entstehen hauptsächlich zwischen dem Fuß-/ Radverkehr und dem Kfz-Verkehr, an Querungsstellen, Knotenpunkten und bei Abbiegevorgängen.

Zusätzlich behindern in Viernheim parkende Fahrzeuge häufig den Fußverkehr auf seinen Wegen und können somit durch Ausweichvorgänge zu Verkehrssicherheitsproblemen führen. Aber auch Konflikte zwischen dem Fußverkehr und dem Radverkehr, bei gemeinsamer Führung (z.B. Gehweg, Radfahrer frei) und an gemeinsamen Aufstellflächen an Querungsbereichen lassen sich im Stadtgebiet beobachten.

Verkehrssicherheit spielt besonders auch auf Schulwegen eine bedeutende Rolle. „Da Kinder alle Verkehrsmittel, mit Ausnahme des Autos, auch selbständig nutzen, sollten besonders Fußgänger- und Radverkehrsnetze engmaschig, direkt, geschlossen, komfortabel, attraktiv und sicher sein. Dabei sollten

die wichtigen Ziele von Kindern und Jugendlichen (Schulen, etc.) eingebunden sein. Die Querungsstellen von Fahrbahnen sollen eine entsprechende Sicherheit und Qualität aufweisen. Die Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV sollten ebenfalls gesichert sein.“⁴

In der folgenden Tabelle sind die Anforderungen an die Ausgestaltung von Netzen aus der Sicht von Kindern und Jugendlichen aufgeführt:

Dimensionierung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichend breite Gehwege, auf denen Kinder nebeneinander laufen bzw. bis zum vollendeten 8. bzw. 10. Lebensjahr gefahrlos Radfahren können • Ausreichend breite Radwege, auf denen Kinder auch nebeneinander fahren können
Nutzungsüberlagerung / Konkurrenzen	<ul style="list-style-type: none"> • Abbau des Gehwegparkens • An Hauptverkehrsstraßen Anlage von baulichen Radwegen • Bei geringen Belastungen Gehwege für den Radverkehr freigeben
Vernetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen an Stellen, an denen Kinder erfahrungsgemäß häufig kreuzen (Mittelinseln, Einengungen, Fußgänger-Überwege, Lichtsignalanlagen) • Gesicherte Querungsmöglichkeiten durch Lichtsignalanlagen an Stellen mit häufigen Konflikten
Signalisierung	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen
Kfz-Geschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Geschwindigkeiten (durch flächenhafte Anordnung von Tempo 30-Zonen, Anlage verkehrsberuhigter Bereiche in Wohngebieten, abschnittsweise Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen bei häufiger Querung durch Kinder bzw. in Bereichen mit sensibler Nutzung (z.B. Schulen))

Tabelle 4: Merkmale attraktiver Netze und Netzelemente aus Sicht von Kindern⁴

Letztendlich ergeben sich durch die Umsetzung der Kriterien nicht nur Verbesserungen für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen, sondern ebenfalls Verbesserungen der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Allgemeinen. „Es ist somit im Interesse der Kinder und Jugendlichen, aber

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in der Verkehrsplanung. Köln.

auch im Interesse der Allgemeinheit, sich an der kindgerechten Dimensionierung von Verkehrsnetzen und Verkehrsnetzelementen zu orientieren.“⁵

Die Bedeutung des Themas Mobilität von Kindern und Jugendlichen geht noch weit über Sicherheitsaspekte hinaus: die Art und Weise, wie Kinder unterwegs sind, nimmt Einfluss auf ihre motorische und kognitive Entwicklung, auf ihre Gesundheit und auf die Entwicklung ihres Sozialverhaltens. Begleitetes und erst recht selbstständiges Mobilsein eröffnet ihnen vielfältige Optionen für Bildung und Freizeitgestaltung. Hierbei spielt der Schulweg eine wichtige Rolle, denn hier können erste eigenständige Erfahrungen im Verkehr gesammelt werden. Den Kindern verschiedene Mobilitätsoptionen näher zu bringen und so Alternativen zum klassischen Hol- und Bringverkehr mit dem Pkw durch die Eltern aufzuzeigen, ist von grundlegender Bedeutung. Und langfristig bestimmen die im Kindes- und Jugendalter erworbenen Mobilitätskompetenzen und geprägten Mobilitätsmuster schon früh, wie sie als Erwachsene in der Zukunft mobil sein werden.⁶

Leider werden an den meisten Schulen viele Kinder mit dem Elterntaxi zur Schule gebracht. Häufig, weil die Schule für die Eltern auf dem (Arbeits-)Weg liegt oder weil das Schulumfeld von Eltern so unsicher eingestuft wird, dass sie ihre Kinder den Schulweg nicht zu Fuß bewältigen lassen möchten. Manchmal ist es aber auch die Unwissenheit über andere Mobilitätsangebote, weshalb Eltern ihre Kinder mit dem Auto fahren. Durch steigende Zahlen von Elterntaxis im Schulumfeld fühlen sich laufende oder mit dem Fahrrad fahrende SchülerInnen unsicherer, weshalb sich Eltern ermutigt fühlen, ihre Kinder selbst auch mit dem Pkw zur Schule zu bringen. Dieser Teufelskreis kann dazu führen, dass das Umfeld der Schulen als immer unsicherer empfunden wird und nicht mehr selbständig von den Schülern aufgesucht wird.

Im Zuge eines schulischen Mobilitätsmanagement können Probleme dieser Art betrachtet und behandelt werden. Ziel eines schulischen Mobilitätsmanagements muss es sein, nicht nur Schüler, sondern auch deren Eltern über die Folgen ihres Verkehrs-/ Mobilitätsverhaltens aufzuklären und Alternativen aufzuzeigen. Das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen wird maßgeblich durch deren (verkehrliches) Umfeld geprägt.⁶

Im Zuge der Verkehrserziehung stellen Schulwegpläne ein wichtiges Instrument besonders für Grundschulen dar. In Viernheim verfügen alle Grundschulen Viernheims seit dem Schuljahr 2016/17 über einen Schulwegplan (vgl. **Abbildung 17**).

⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Forschungs-Informationssystem – Mobilitätsanforderungen von Kindern und Jugendlichen. <<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/197115/>>, abgerufen am 10.09.2019.

⁶ Main-Taunus-Kreis (2019): Zu Fuß zur Schule – Mein Kind kann das! <https://www.mtk.org/sta-tics/ds_doc/downloads/Flyer_ZuFusszurSchule.pdf>, abgerufen am 10.09.2019.

Die Schulen sind grundsätzlich gut zu erreichen, jedoch muss die Verkehrssicherheit an einigen Stellen verbessert werden. Die meisten Schulen verfügen über ausreichend dimensionierte Radabstellanlagen. Häufig fehlt an Grundschulen die Möglichkeit Tretroller sicher anzuschließen.

Auf dem Zuweg zur Nibelungenschule besteht auf der östlichen Straßenseite der Lärchenstraße kein befestigter, alltagstauglicher Gehweg. Diese Straßenseite ist indes der Schule zugewandt und wird daher intensiv genutzt, sodass ein Trampelpfad auf dem Grünstreifen entstanden ist. Die Prüfung einer sicheren Wegeföhrung für die SchülerInnen ist wichtig, zumal die Lärchenstraße ein empfohlener Schulweg laut Schulwegplan ist.



Abbildung 17: Beispiel Schulwegplan Nibelungenschule
Quelle: Stadt Viernheim



Abbildung 18: Trampelpfad an Nibelungenschule und Querungshilfe auf Schulweg

3.5 Fazit Bestandsanalyse

Die Ausgangslage für die Nahmobilität in Viernheim ist grundsätzlich gut. Aufgrund des sehr kompakten Stadtgebietes und keinen nennenswerten Steigungen ist Viernheim sehr geeignet für das Zufußgehen und das Fahrradfahren. Aufgrund teilweise fehlender oder mangelhafter Infrastruktur wird jedoch nicht das vorhandene Potential ausgeschöpft.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind überwiegend in einem guten Zustand, jedoch fehlt es an einem zusammenhängenden Radverkehrsnetz, welches auch an das regionale Netz angeschlossen ist. Hindernisse für den Radverkehr, wie z.B. nicht in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen verursachen häufig Umwege, welche für den Radverkehr unangenehm sind.

In weiten Teilen Viernheims dominiert geduldetes Gehwegparken im Straßenraum, welches die nutzbare Breite der Gehwege stark reduziert und teilweise Gefahren für Zufußgehende und besonders mobilitätseingeschränkte Personen verursachen.

Mit dem Stadtbus und den OEG-Bahnhaltepunkte ist Viernheim hinsichtlich des ÖPNV gut erschlossen und an die Region angebunden. Die Randslage der OEG-Bahnhaltepunkte ist dennoch ungünstig für deren Erreichbarkeit. Darüber hinaus ist die Abstimmung der Takte / Abfahrtszeiten mangelhaft, wodurch teilweise sehr lange Wartezeiten entstehen.

Bisher gibt es in Viernheim keine Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Nahmobilität. Es sollte dringend angestrebt werden das Thema in der Bevölkerung zu verbreiten und die BürgerInnen für die Nutzung des Umweltverbunds zu sensibilisieren.

4 Ziele

Aus der Bestandsanalyse heraus (inkl. 1. Workshop) ergaben sich folgende Zielsetzungen für den Nahmobilitätsplan. Die Ziele bildeten die Basis im Zuge der Maßnahmenarbeit.

Fußverkehr

- Umsetzung zeitgemäßer Standards im Fußverkehr,
- Gewährleistung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, als ein „Design für alle“
- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Orientierung für den Fußverkehr verbessern.

Radverkehr

- Geschlossenes Radverkehrsnetz schaffen,
- Hindernisse im Radverkehrsnetz minimieren,
- Radachsen schaffen,
- Orientierung für den Radverkehr verbessern,
- Erforderliche Infrastruktur (Radverkehrsanlagen, Radabstellanlagen, ...) herstellen.

ÖPNV

- Hindernisse für den ÖPNV minimieren,
- Optimierung von Verbindungen und Anschlüssen (besonders zwischen Stadtbus und Bahn),
- Barrierefreier Zugang zum ÖPNV (Haltestellen / Fahrzeuge), barrierefreie Nutzung des ÖPNV (akustische Durchsagen in den Bussen / an Haltestellen)
- Erreichbarkeit von Haltestellen zu Fuß/ mit dem Fahrrad gewährleisten,
- Verbesserung der Haltestellenausstattung und Erhöhung der sozialen Sicherheit,
- Herstellung sicherer Abstellanlagen an Haltestellen für hochwertige Fahrräder,

Information und Kommunikation

- Ausbau von verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsberatung und Verkehrserziehung (gezieltes Marketing),
- Aufklärung über Nahmobilität (z.B. Regeln Fahrradstraße, negative Auswirkungen Elterntaxis,...), Akzeptanz des Fuß-/Radverkehrs stärken (mehr Bewusstsein bei Verkehrsteilnehmern schaffen),
- sichere und nachhaltige Mobilität von Schülern fördern.

5 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen


5.1 Grundlegende Strategien und Handlungsfelder


Hinweise zu Maßnahmenliste und Maßnahmensteckbriefen


Die in Steckbriefen aufbereiteten Maßnahmen, wurden teilweise gebündelt. Für die jeweiligen Maßnahmenbündel wurden Ziele, Handlungsansätze, Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen und die verantwortlichen Akteure benannt. Weiterhin wurden Angaben zum Umsetzungshorizont sowie zur Priorisierung und der Kosten gemacht. Nachstehend werden die einzelnen Felder kurz erläutert:


- Die jeweiligen **Umsetzungshorizonte** sollen eine Orientierung angeben, sind aber letztlich abhängig von Planungs- und Verwaltungsaufwand.
 - kurzfristig: < 1 Jahr Umsetzungsfrist
 - mittelfristig: 1-3 Jahre Umsetzungsfrist
 - langfristig: > 3 Jahre Umsetzungsfrist
- Die **Maßnahmenprioritäten** wurden im 2. Beratungs- und Workshop-termin gemeinsam festgelegt.
 - +: niedrige Priorität
 - ++: mittlere Priorität
 - +++ : hohe Priorität
- Hinsichtlich der **Kosten** handelt es sich lediglich um eine grobe Abschätzung, da die Kosten stark abhängig von der Ausgestaltung der jeweiligen Maßnahmen sind.
 - €: bis 10.000 €
 - €€: bis 25.000 €
 - €€€: bis 100.000 €
 - €€€€: bis 250.000 €
 - €€€€€: über 250.000 €

In den folgenden Tabellen sind die Maßnahmenbündel differenziert nach Handlungsfeld in Kurzform dargestellt. Zudem sind verortbare Maßnahmen im **Plan 1** dargestellt.

Radverkehr Weitergehende Maßnahmen und Analysen sind dem aktuellen Radverkehrskonzept der Stadt Viernheim aus Oktober 2020 zu entnehmen. 				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M1	Lückenloses Radverkehrsnetz herstellen	Stadt Viernheim / Kreis Bergstraße	+++/ kurz- bis langfristig	€€€€€
M2	Öffnung von Einbahnstraßen / Sackgassen für den Radverkehr	Stadt Viernheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M3	Radverkehrsanlagen prüfen/ optimieren	Stadt Viernheim / Stadtwerke Viernheim	+++/ mittel- bis langfristig	€€€€€
M4	Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten	Stadt Viernheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M5	Radabstellanlagen verbessern / erweitern	Stadt Viernheim / Stadtwerke Viernheim / RNV GmbH	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M6	Hindernisse für den Radverkehr minimieren	Stadt Viernheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M7	Radwegweisung optimieren (regionale FGSV-Wegweisung)	Stadt Viernheim / Kreis Bergstraße	+/ mittelfristig	€€€€€
M8	Radsituation zu / an Schulen verbessern (Radabstellanlagen, Zuwegung, ...)	Stadt Viernheim / Schulträger	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€

Fußverkehr				
				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M9	Angemessene Fußwegequalität sicherstellen	Stadt Viernheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M10	Angemessene Gehwegbreiten gewährleisten	Stadt Viernheim/ Ordnungsamt/ Polizei	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M11	Sichere Querungen herstellen	Stadt Viernheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M12	Barrierefreiheit im öffentlichen Raum herstellen	Stadt Viernheim / Beteiligungs- forum Handi- cap Viernheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M13	Straßenraum- und Aufenthaltsqualität verbessern	Stadt Viernheim	++/ mittel- bis langfristig	€€€€€
M14	Einheitliche Wegweisung / Beschilderung wichtiger Ziele	Stadt Viernheim	+/ mittelfristig	€€€€€

ÖPNV				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M15	Barrierefreiheit im ÖPNV herstellen	Stadtwerke Viernheim / Stadt Viernheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M16	Verknüpfung Stadtbus / Bahn verbessern	Stadtwerke Viernheim / RNV GmbH	++/ mittel- bis langfristig	€€€€€
M17	Erreichbarkeit von Haltestellen / OEG-Bahnhaltepunkten zu Fuß / mit dem Rad verbessern	Stadt Viernheim / Stadtwerke Viernheim / RNV GmbH	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M18	Marketing verbessern (vorhandene Angebote besser kommunizieren, z.B. Ruftaxi)	Stadtwerke Viernheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M19	Optimierung des ÖPNV-Angebotes (Stadtbus)/ Reduzierung von Hindernissen	Stadtwerke Viernheim	++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€

Information und Kommunikation				
Nr.	Maßnahme	Akteure	Priorität/ Umsetzungs- frist	Kosten
M20	Kampagne „Nahmobilität in Viernheim“	Stadt Viernheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M21	Internetauftritt „(Nah-)mobilität“	Stadt Viernheim	+++/ kurz- bis mittelfristig	€€€€€
M22	Stärkung Mobilitätsmanagement	Stadt Viernheim / Betriebe /	+++/ kurz- bis	€€€€€

		Schulen / ADFC / Poli- zei, etc.	mittelfristig	
M23	Mobilitätspunkt am OEG-Bahnhof	Stadt Viern- heim/ Stadt- werke Viern- heim/ RNV GmbH	++ / mittelfristig	€€€€€

5.2 Maßnahmensteckbriefe

M1 Lückenloses Radverkehrsnetz herstellen



Kosten

€€€€€

Zeithorizont

kurz- bis
langfristig

Priorität

+++

Zielsetzung	Herstellung eines zusammenhängenden, gut und sicher befahrbaren Radroutennetzes innerhalb Viernheims unter Berücksichtigung der Anschlüsse an das regionale Radroutennetz.
Handlungsansätze	<p>Gesamtstädtisch wird ein flächendeckendes Radverkehrsnetz angestrebt, das sicheres und attraktives Radfahren nicht nur auf separaten Wegen und in Wohnquartieren, sondern prinzipiell in allen Straßen ermöglicht.</p> <p>Innerhalb eines konzipierten Radroutennetzes sollen alle Ziele des Radverkehrs innerhalb Viernheims und im Umland gut und sicher erreichbar sein. Im besten Fall gibt es Vorrangrouten für den Radverkehr auf denen mit keinen bis wenigen Behinderungen gerechnet werden muss.</p> <p>Eine Route im Radverkehrsnetz bedeutet nicht zwangsläufig, dass sie Radverkehrsanlagen aufweist oder eine solche erforderlich ist (üblicherweise z.B. in Tempo-30-Zonen). In Bereichen, wo die zulässige Geschwindigkeit jedoch 50 km/h oder mehr beträgt, sollte über geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr nachgedacht werden. Dies können jedoch auch nicht bauliche Maßnahmen sein, wie z.B. Schutzstreifen.</p> <p>Grundsätzlich sind für die Bewertung von Radverkehrsanlagen folgende Aspekte von zentraler Bedeutung:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheit (insbesondere bedingt durch Sichtbeziehungen und Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer), • Kontinuität des Angebots (Vermeidung von häufig wechselnden Führungsformen, möglichst geradlinige und zügige Trassierung), • Qualität des Angebots (angemessene Breite und Beschaffenheit).
Maßnahmen	<p>M1.1 Erstellung eines innerstädtisches Radverkehrskonzepts unter Berücksichtigung der Belange des Alltags- und des Freizeitverkehrs (→ bereits umgesetzt)</p> <p>M1.2 Sicherstellung der Anschlüsse an das regionale Radroutennetz</p> <p>M1.3 Einbindung Radschnellverbindung</p>
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Die Herstellung eines gut befahrbaren und sicheren Radnetzes beinhaltet die Umsetzung der folgenden Maßnahmen (M2-M8). • Radverkehrskonzept Stadt Viernheim aus Oktober 2020
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • Kreis Bergstraße • ADFC, Kreisverkehrswacht,... • Schulen • externes Fachbüro
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Ein kommunales Radverkehrskonzept wurde im Rahmen der Erstellung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes erarbeitet und im Oktober 2020 fertiggestellt. Eine Verknüpfung der Netze ist damit gegeben. Festgelegte Maßnahmen müssen nun umgesetzt werden.

M2 Öffnung von Einbahnstraßen / Sackgassen für den Radverkehr



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielsetzung	Da der Radverkehr sehr umwegeempfindlich ist, sollten nach Möglichkeit direkte Verbindungen geschaffen werden. Die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung und Sackgassen für den Radverkehr stellt eine Möglichkeit dar, Umwege zu vermeiden
Handlungsansätze	<p>Das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr bedeutet i.d.R. ein Vermeiden von Umwegen und ist darüber hinaus häufig eine sehr einfache (und kostengünstige) Maßnahme, den Radverkehr zu fördern. In Viernheim gibt es bereits einige Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind.</p> <p>Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) können Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h für den Radverkehr mit den StVO Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“), 1000-32 („Radfahrer von links und rechts“) und 1000-33 („Radfahrer im Gegenverkehr“) in Gegenrichtung freigegeben werden. Fahrgassen ab einer Breite von 3,00 m Breite eignen sich bei ausreichend Ausweichmöglichkeiten. Bei Linienbusverkehr sollte die Fahrgassenbreite mind. 3,50 m betragen.</p> <p>Zudem sollten Sackgassen, wenn möglich, für den Radverkehr durchlässig sein und keine Hindernisse aufweisen.</p>
Maßnahmen	<p>Prüfung der Öffnung folgender Einbahnstraßen:</p> <p>M2.1 Karl-Marx-Straße</p> <p>M2.2 Luisenstraße</p> <p>Prüfung der Öffnung der Sackgasse:</p> <p>M2.3 Wiesenstraße</p>
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> M1 (Zusammenhängendes Radroutennetz herstellen)

	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrskonzept Stadt Viernheim aus Oktober 2020
<p>Akteure</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim
<p>Best-Practice- Beispiele</p>	<div data-bbox="552 456 1003 770" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1011 745 1278 775">Andernach, Foto: R+T</p> <div data-bbox="552 804 1003 1117" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1011 1093 1302 1122">Rüsselsheim, Foto: R+T</p>

M3 Radverkehrsanlagen prüfen/ optimieren












Kosten	Zeithorizont	Priorität
€€€€€	<i>mittel- bis langfristig</i>	+++

Zielsetzung	Um eine sichere und möglichst umwegfreie Verkehrsführung des Radverkehrs zu gewährleisten, sollen Radverkehrsanlagen auf wichtigen Routen geprüft oder optimiert werden.
Handlungsansätze	<p>Das Angebot eines lückenlosen Radverkehrsnetzes mit geeigneten und den Richtlinien entsprechenden Anlagen stellt einen wichtigen Baustein der Radverkehrsförderung dar. Der Radverkehr kann über verschiedene Führungsformen, wie z.B. auf gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder im Mischverkehr/ auf Fahrradstraßen geführt werden. Die Wahl der geeigneten Führungsform hängt hierbei jeweils von den örtlichen Gegebenheiten (Straßenraumbreiten, Verkehrsbelastungen etc.) ab und muss im Einzelfall geprüft werden.</p> <p>Der Regelfall einer Radverkehrsführung ist die Führung im Mischverkehr auf der Straße. Der Bau von Radverkehrsanlagen kommt im Allgemeinen nur dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.⁷ Sie werden mit den Verkehrszeichen 237, 240 und 241 ausgeschildert und müssen damit von Radfahrenden benutzt werden.</p> <p>Im Sinne eines stadtverträglichen Verkehrs sollte das Miteinander der Verkehrsarten im Straßenraum gefördert werden, soweit dies angesichts der Verkehrsbelastungen vertretbar ist. Eine Mischung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr ist in den meisten Fällen verträglicher als eine Mischung mit dem Fußverkehr und soll entsprechend der heutigen Rechtslage die Regel sein. Entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ist Radverkehr auf der Fahrbahn bei höheren Kfz-Belastungen nur in Verbindung mit Radfahr- oder</p>

⁷ VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2

Schutzstreifen und / oder reduzierten Geschwindigkeiten verträglich (siehe folgende Abbildung).

Bauliche Maßnahmen, wie z.B. die Herstellung von (separaten) **Radwegen** sollten im Hinblick auf folgende empfohlene Mindestbreiten der ERA und der StVO geprüft werden.

Angebotsform StVO- Zeichen		Schutz- streifen	Radfahr- streifen	Radweg	Radweg (Zwei- Richtungs- verkehr)		getrennter Geh- und Radweg	gemeinsamer Geh- und Radweg		Gehweg, Freigabe für den Rad- verkehr
		 Z 340	 Z 295	 Z 237	 Z 237	 Z 237	 Z 241	 Z 240	 Z 239	 Z 1022-10
Maße					ZZ 1000-33					
					einseitig	beidseitig	(Radweg-Anteil)	innerorts	außerorts	
Bauliche Breite nach ERA	Regelbreite [m]	1,50	1,85	2,00	3,00	2,50	2,00	≥ 2,50	2,50	≥ 2,50
	Mindestbreite [m]	1,25	-	1,60	2,50	2,00	1,60	-	-	-
Lichte Breite nach StVO	Regelbreite [m]	-	1,85	2,00	2,40	2,40	2,00	-	-	-
	Mindestbreite [m]	-	1,50	1,50	2,00	2,00	1,50	2,50	2,00	-

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

Abbildung 19: Radverkehrsanlagen – Angebotsformen und erforderliche Breiten

Zudem sind im Allgemeinen je nach Situation folgende nicht-bauliche Maßnahmen denkbar:

- **Radfahrstreifen** sind für den Radverkehr benutzungspflichtig und dürfen, anders als Schutzstreifen, nicht vom Kfz-Verkehr befahren werden. Sie sind durch einen Breitstrich von der restlichen Fahrbahn abgetrennt und sollen bei hohen Kfz-Verkehrsmengen und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mind. 2,00 m breit sein. Die Regelbreite für angrenzende Fahrstreifen entspricht nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 3,25 m. Damit ist bei beidseitigen Radfahrstreifen eine Gesamtfahrbahnbreite von ca. 10,50 m erforderlich.
Für beidseitige **Schutzstreifen** muss die Fahrbahn nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) dagegen lediglich mindestens 7,00 m breit sein. Schutzstreifen sind i.d.R. 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit. Nach geltender Rechtslage sind Schutzstreifen nur innerorts möglich.
- Wenn Radfahrstreifen und Schutzstreifen nicht möglich sind, können Fahrradpiktogramme am rechten

Fahrbahnrand (Piktogrammspur) verdeutlichen, dass Fahrräder in diesem Bereich die Fahrbahn nutzen. Dies bietet sich z.B. auf Strecken an, in deren Verlauf teilweise Radverkehrsanlagen vorhanden sind, aber auf einem bestimmten Streckenabschnitt nicht weitergeführt werden können. Es ist nicht erforderlich, dass die Fahrradpiktogramme im gesamten Verlauf der Strecke angebracht werden. Auch in den Übergangsbereichen zwischen Radverkehrsanlage und Mischverkehr sind sie sehr hilfreich.

- Weiterhin wäre zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung (T30) möglich ist. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verbessert die Verträglichkeit von gemeinsamer Nutzung der Fahrbahn. Die Geschwindigkeitsreduzierung kann auch mit Schutzstreifen oder Fahrradpiktogrammen kombiniert werden.
- Eine **Fahrradstraße** kommt nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Eine Fahrradstraße ist zunächst ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten (VZ 244.1 und 244.2). Kfz-Verkehr ist zunächst nicht zugelassen, kann aber bei einer Freigabe die Fahrbahn nachrangig mitbenutzen. Eine Freigabe des Kfz-Verkehrs ist vollständig (ZZ 1024-10) möglich oder kann auf einzelne Verkehrsmittel (z. B. ZZ 1020-12) oder Anlieger (ZZ 1020-30) beschränkt werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für den Fahrverkehr 30 km / h, der Radverkehr bestimmt jedoch Verkehrsfluss und Fahrgeschwindigkeit, da mehrere Radfahrer auf der Fahrbahn auch nebeneinander fahren dürfen. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Für die Anordnung einer Fahrradstraße müssen die Anforderungen des Kfz-Verkehrs sowie des ÖPNV ausreichend berücksichtigt werden, d. h. es müssen geeignete alternative Verkehrsführungen zur Verfügung stehen.

Maßnahmen	<p>Prüfung/ Optimierung einer Radverkehrsanlage</p> <p>M3.1 Friedrich-Ebert-Straße (ab Wiesenstraße über die L311 in Richtung Osten auf alter Bahntrasse)</p> <p>M3.2 Wiesenstraße</p> <p>M3.3 L311</p> <p>M3.4 Karl-Marx-Straße</p> <p>M3.5 Mannheimer Straße</p> <p>M3.6 Heddesheimer Straße</p> <p>Überprüfung und ggf. Ausweisung folgender Straßen als Fahrradstraßen</p> <p>M3.7 Lampertheimer Straße – Luisenstraße – Hofmannstraße</p> <p>M3.8 Lorsche Straße⁸</p> <p>M3.9 Ketteler Straße⁸</p> <p>M3.10 Am Königsacker⁸</p> <p>M3.11 Rathausstraße⁹</p> <p>M3.12 Sandstraße</p> <p>Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr im Seitenraum</p> <p>3.13 Querung Wormser Straße (Höhe Nibelungenschule)</p> <p>Erreichbarkeit mit dem Fahrrad verbessern</p> <p>M3.14 Heidelberger Straße</p> <p>M3.15 Rhein-Neckar-Zentrum</p>
-----------	---

⁸ Die bestehende Fahrradstraße Kriemhildstraße – Goethestraße – Annastraße – Jahnstraße soll vorrangig gestärkt werden und erst dann ggf. mögliche Alternativen (Kettelerstraße, Lorsche Straße und Am Königsacker) geprüft werden.

⁹ Die Rathausstraße wird von Bussen befahren, da sie jedoch auch eine sehr wichtige Fahrradverbindung darstellt, soll in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken eine mögliche Umsetzung geprüft werden.

<p>Abhängigkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • M1 (Zusammenhängendes Radroutennetz herstellen) • Radverkehrskonzept Stadt Viernheim aus Oktober 2020
<p>Akteure</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • Stadtwerke Viernheim
<p>Umsetzungs- stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bereits in den 1990er Jahren wurde die erste Fahrradstraße in Viernheim (Kriemhildstr. – Goethestr. – Annastr. – Jahnstr.) als Nord-Süd-Achse eingerichtet.  <p style="text-align: right;">Viernheim, Foto: R+T</p>
<p>Best-Practice- Beispiele</p>	 <p style="text-align: right;">Waghäusel, Foto: R+T</p>  <p style="text-align: right;">Darmstadt, Foto: R+T</p>

M4 Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielsetzung	Da besonders an Knotenpunkten ein erhöhtes Gefährdungspotential für den Radverkehr darstellt, sind diese Bereiche möglichst sicher zu gestalten.
Handlungsansätze	<p>Durch die Verlegung des Radverkehrs aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn erhöht sich vor allem an den signalisierten Knotenpunkten der Bedarf an einer Verbesserung der Radverkehrsführung. Dabei spielt vor allem das Linksabbiegen eine bedeutende Rolle für ein zügiges Vorankommen im Alltagsverkehr. Während eine Führung im Seitenraum häufig mit dem sogenannten „Inselhüpfen“ verbunden ist, ermöglicht eine Führung auf der Fahrbahn in der Regel ein direkteres Linksabbiegen. Hierbei kommen häufig aufgeweitete Radaufstellstreifen bzw. vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr zum Einsatz.</p> <p>Kreisverkehre als Minikreisel (Außendurchmesser 13,00-22,00 m) bzw. als sogenannte kleine Kreisverkehre (26,00-40,00 m) sind für den Radverkehr auf der Fahrbahn grundsätzlich gut nutzbar und können zur Senkung der Kfz-Geschwindigkeit beitragen. Durch ihre geschwindigkeitsreduzierende Wirkung erhöhen sie oft wirkungsvoll die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr. Die Führung des Radverkehr kann sowohl in der Kreisfahrbahn als auch mit abgesetzten Furten erfolgen. Es wird jedoch die Führung mit dem Kfz-Verkehr empfohlen. Um die Aufmerksamkeit der Autofahrer zu erhöhen, ist hierbei in Kreisverkehren die Markierung von Fahrradpiktogrammen am rechten Fahrbahnrand möglich und zu empfehlen.</p> <p>Eine besonders kritische Situation besteht in Viernheim aktuell am Knotenpunkt Kettelerstraße / Lampertheimer Straße. Der Knotenpunkt ist aufgrund seiner fünf Arme sehr unübersichtlich. Zudem sind die Vorfahrtsregeln aufgrund des Belagwechsels in der Kettelerstraße nicht ein-</p>

	<p>deutlich. In diesem Fall wird eine Optimierung des Knotenpunktes für alle Verkehrsteilnehmer empfohlen. Die Verkehrssituation soll für alle eindeutig zu erkennen sein.</p>
Maßnahmen	<p>Knotenpunkte hinsichtlich der Radverkehrsführung prüfen und optimieren</p> <p>M4.1 Saarlandstraße / Kreuzstraße</p> <p>M4.2 Karl-Marx-Straße / Weinheimer Straße</p> <p>M4.3 Friedrich-Ebert-Straße / Wiesenstraße</p> <p>M4.4 Alte Mannheimer Straße / Entlastungsstraße West</p> <p>Kreisverkehre für den Radverkehr optimieren / markieren</p> <p>M4.5 Weinheimer Straße / August-Bebel-Straße</p> <p>M4.6 Berliner Ring / Heddesheimer Straße</p> <p>M4.7 Saarlandstraße / Heinrich-Lanz-Ring</p> <p>M4.8 Knotenpunkt Kettelerstraße / Lampertheimer Straße übersichtlich gestalten</p> <p>M4.9 Übergang / Anschluss Fahrradstraße (Jahnstraße) an Mannheimer Straße verbessern</p>
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M1 (Zusammenhängendes Radroutennetz herstellen) • Radverkehrskonzept Stadt Viernheim aus Oktober 2020
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim
Best-Practice-Beispiele	 <p>Kaiserslautern, Foto: R+T</p>




Weiden, Foto: R+T

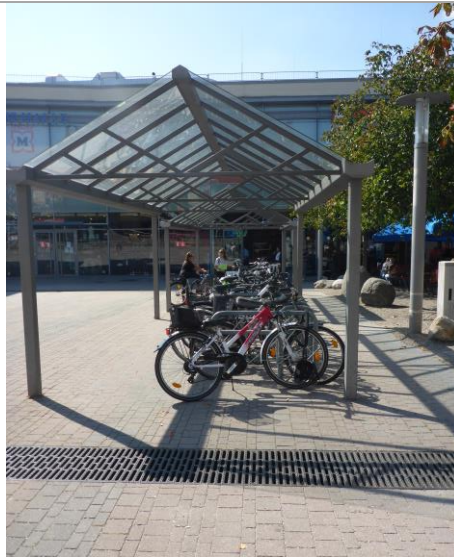
M5 Radabstellanlagen verbessern / erweitern



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielsetzung	Um die Attraktivität des Fahrrades zu steigern ist es unerlässlich, geeignete und sichere Radabstellanlagen zu anbieten.
Handlungsansätze	<p>Moderne Radabstellanlagen sollten schnell und bequem zugänglich, sicher (gute Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen) und witterungsgeschützt sein. Überdachte Fahrradabstellanlagen verbessern darüber hinaus den Komfort und schützen das abgestellte Fahrrad vor Witterung. Auch Fahrradboxen („Minigaragen für Fahrräder“) sind an geeigneten Stellen, wie z.B. Verknüpfungspunkten denkbar. Diese bieten optimalen Schutz vor Wetter, Diebstahl und Vandalismus.</p> <p>Eine Erweiterung von Fahrradboxen stellen Fahrradparkhäuser bzw. Bike+Ride-Anlagen dar. Diese eignen sich vor allem für Bahnhöfe sowie an wichtigen Zielen und Wohnquartieren. Sie sind in der Regel überdacht und aufgrund der geschlossenen Räume können die Fahrräder diebstahlsicher abgestellt werden. Darüber hinaus werden häufig weitere Serviceleistungen, wie z.B. Service-Stationen angeboten. Diese Stationen können mit Personal oder als Self-Service-Stationen betrieben werden. Hierbei wird dann bspw. Werkzeug für kleinere Reparaturen zur Verfügung gestellt.</p>
Maßnahmen	<p>Herstellung von sicheren und ausreichenden Radabstellmöglichkeiten an folgenden Standorten:</p> <p>M5.1 Rathaus</p> <p>M5.2 Bahnhofpunkt Viernheim Ost</p> <p>M5.3 Bahnhofpunkt Walter-Gropius-Allee</p> <p>M5.4 Bahnhofpunkt Kapellenberg</p> <p>M5.5 Rhein-Neckar-Zentrum</p> <p>M5.7 Bürgerhaus</p> <p>M5.8 St Josef Krankenhaus</p>

	<p>M5.9 Spitalplatz</p> <p>M5.10 Erweiterung der Radabstellanlage am OEG Bahnhof um Fahrradboxen (→ bereits umgesetzt)</p> <p>M5.11 Prüfung und Installation von Service-Stationen inkl. Lademöglichkeit für E-Bikes an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet</p>
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrskonzept Stadt Viernheim aus Oktober 2020
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • RNV GmbH • Stadtwerke Viernheim
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • In Viernheim sind bereits an einzelnen Standorten, wie z.B. in der Rathausstraße oder am Rhein-Neckar-Zentrum den aktuellen Standards entsprechende Radabstellanlagen installiert. • Während der Erstellung des Konzeptes wurden am OEG Bahnhof Fahrradboxen errichtet.
	 <p>Viernheim, Foto: R+T</p>



Viernheim, Foto: R+T

**Best-Practice-
Beispiele**



Bensheim, Foto: R+T



Hockenheim, Foto: R+T

M6 Hindernisse für den Radverkehr minimieren



Kosten

€€€€€

Zeithorizont

kurz- bis
mittelfristig

Priorität

+++


Zielsetzung	Um den Fahrradfahrenden den Weg möglichst angenehm und sicher zu gestalten, sollten Hindernisse beseitigt werden.
Handlungsansätze	An einigen Stellen innerhalb Viernheims sind für die Fahrradfahrer Hindernisse, wie z.B. fehlende Bordsteinabsenkungen oder Schwellen für den Kfz-Verkehr zu finden. Diese Hindernisse sollen flächendeckend identifiziert und nach Möglichkeit beseitigt werden.
Maßnahmen	M6.1 Entfernen von Hindernissen für den Radverkehr ¹⁰
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M1 (Zusammenhängendes Radroutennetz herstellen) • Radverkehrskonzept Stadt Viernheim aus Oktober 2020
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim

¹⁰ Der Stadt Viernheim liegt eine vollständige Liste aller Hindernissen des ADFC aus 2020 vor. Diese sollten geprüft und wenn möglich beseitigt werden

M7 Radwegweisung optimieren (regionale FGSV-Wegweisung)



Kosten €€€€€ **Zeithorizont** mittelfristig **Priorität** +

Zielsetzung	Um die Orientierung für den Radverkehr innerhalb Viernheims und im Umland zu vereinfachen, soll die Wegweisung optimiert und erweitert werden.
Handlungsansätze	Wichtige Ziele im Stadtgebiet und in der umliegenden Region sollen von den innerstädtischen Fahrradrouten aus leicht auffindbar sein. Dafür ist eine einheitliche Wegweisung erforderlich. Diese sollte sich an der regionalen FGSV Wegweisung orientieren und nach Möglichkeit Entfernungsangaben enthalten. Zudem können Themenrouten mithilfe von Einschüben ausgewiesen werden.
Maßnahmen	M7.1 innerstädtische Wegweisung optimieren M7.2 Einbindung in die regionale Wegweisung
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M1 (Zusammenhängendes Radroutennetz herstellen) • Radverkehrskonzept Stadt Viernheim aus Oktober 2020
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • Kreis Bergstraße
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Aktuell ist in Viernheim eine Beschilderung vorhanden, diese enthält jedoch nur ungefähre Richtungsangaben und keine wichtigen Ziele und Entfernungsangaben.
	 <p>Viernheim, Foto: R+T</p>

Best-Practice- Beispiele



Rhein-Neckar-Kreis, Foto: R+T

M8 Radsituation zu / an Schulen verbessern (Radabstellanlagen, Zuwegung, ...)



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielsetzung	Der Weg zur Schule soll für alle SchülerInnen sicher sein. Um die Attraktivität des Radfahrens zu erhöhen, sollen zudem alle Voraussetzungen, wie z.B. ausreichend Radabstellmöglichkeiten an der Schule geschaffen werden.
Handlungsansätze	<p>An den Schulen in Viernheim sind Fahrradabstellanlagen vorhanden, diese entsprechen jedoch nicht alle dem aktuellen Standard. Des Weiteren sind die Zuwegungen mit dem Fahrrad nicht an jeder Schule optimal ausgestaltet.</p> <p>Es ist wichtig, Schüler zum Fahrradfahren zu motivieren, denn langfristig bestimmen die im Kindes- und Jugendalter erworbenen Mobilitätskompetenzen und geprägten Mobilitätsmuster schon früh, wie sie als Erwachsene in der Zukunft mobil sein werden.</p> <p>Das Fahrrad spielt auf dem Schulweg vor allem an weiterführenden Schulen eine wichtige Rolle. Jedoch sollen auch an Grundschulen optimale Voraussetzungen geschaffen werden. An Grundschulen spielt in den jüngeren Klassen zunehmend der Tretroller eine wichtige Rolle, für welche bestenfalls auch ausreichend und gut erreichbare Abstellmöglichkeiten geschaffen werden sollen.</p> <p>Zusätzlich zu den Radabstellmöglichkeiten sollten an den (weiterführenden) Schulen auch die Installation von Self-Service Stationen (vgl. M5) als Reparaturstation in Erwägung gezogen werden. Hierzu ist jedoch zunächst zu prüfen, ob die jeweilige Schule ggf. schon über eine Fahrradwerkstatt verfügt.</p>
Maßnahmen	<p>Die Rad- bzw. Tretrollerabstellsituation soll an folgende Schulen überprüft und ggf. verbessert werden:</p> <p>M8.1 Albert-Schweitzer-Schule</p>

	<p>M8.2 Alexander-von-Humboldt Schule M8.3 Albertus-Magnus-Schule M8.4 Friedrich-Fröbel-Schule M8.5 Goetheschule M8.6 Nibelungenschule M8.7 Schillerschule</p>
<p>Abhängigkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • M5 (Radabstellanlagen verbessern / erweitern) • M7 (Hindernisse für den Radverkehr minimieren) • M22 (Stärkung Mobilitätsmanagement)
<p>Akteure</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • Schulträger
<p>Best-Practice- Beispiele</p>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;">  <p>Rüsselsheim, Foto: R+T</p>  <p>Hattersheim, Foto: R+T</p> </div>

M9 Angemessene Fußwegequalität sicherstellen



Kosten

€€€€€

Zeithorizont

*kurz- bis
mittelfristig*

Priorität

+++

<p>Zielsetzung</p>	<p>Alle Gehwege sollten qualitativ hochwertig gestaltet sein, um die Sicherheit im Fußverkehr zu gewährleisten und die Attraktivität zu erhöhen.</p>
<p>Handlungsansätze</p>	<p>Der Fußverkehr gewinnt in der Nahmobilität angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen zunehmend an Bedeutung. Viernheim hat aufgrund seiner kompakten Siedlungsstruktur günstige Voraussetzungen dafür, dass viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dies gilt es zu nutzen und zu stärken.</p> <p>Der Fußverkehr ist besonders empfindlich gegenüber Umwegen und Steigungen. Dies sowie die gruppenspezifischen Anforderungen von Kindern, älteren Menschen, mobilitätseingeschränkten Personen, Menschen mit Kinderwagen, etc. sind bei der Planung besonders zu beachten. Hierbei sollte besonders der barrierefreie Ausbau von Querungsstellen und die soziale Kontrolle der Infrastruktur berücksichtigt werden. Auf den Hauptfußwegeverbindungen ist eine hohe funktionale und gestalterische Qualität von besonderer Bedeutung. Die Hauptfußwege sind die wichtigsten Verbindungen zwischen den Wohngebieten, den Ortszentren, den Kindergärten und Schulen, den sonstigen öffentlichen Einrichtungen, den Nahversorgungsgebieten, den Sport- und Freizeitanlagen, den Gewerbegebieten und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.</p> <p>Die Qualität der Fußwege in Viernheim ist durch Hindernisse teilweise gemindert. Diese sollten identifiziert und beseitigt werden. Mögliche Stolperfallen, wie z.B. schadhafter Belag sollte ausgebessert werden.</p>
<p>Maßnahmen</p>	<p>M9.1 Beseitigung von Hindernissen im Bereich der Gehwege</p> <p>M9.2 Überprüfen und Ausbessern des Bodenbelages auf Gehwegen</p>

	M9.3 Herstellung eines Gehweges im Lärchenweg (östliche Straßenseite) prüfen
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M10 (Angemessene Gehwegbreiten) • M12 (Barrierefreiheit im öffentlichen Raum herstellen)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim

M10 Angemessene Gehwegbreiten gewährleisten



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielsetzung	Nach Möglichkeit sollen die Gehwege eine solche Mindestbreite haben, dass zwei Fußgänger sich nebeneinander bewegen können. Konflikte und Gefahrensituationen im Seitenraum sollen vermieden werden.
Handlungsansätze	<p>Wie andere Verkehrsteilnehmer stellen Fußgänger Flächenansprüche an die Straßeninfrastruktur. Regelwerke definieren Standardmaße für angemessene Fußverkehrsanlagen. In der Praxis verbleiben jedoch für den Fußverkehr insbesondere in innerstädtischen Lagen nur Restflächen zu Gunsten von Flächen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind Fußgänger auf attraktive und sichere Fußgängerwege angewiesen. Standards attraktiver Fußverkehrsinfrastruktur umfassen u. a. ausreichende Gehwegbreiten, sichere Querungsmöglichkeiten, die Schaffung einer höheren Priorität für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen und flächendeckende Barrierefreiheit im Fußwegenetz.</p> <p>Entsprechend den FGSV Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) soll entlang wenig befahrener Straßen eine Mindestbreite von 2,10 m bemessen werden. Geringer als 2,10 m ist eine Seitenraumbreite aber in keiner angebauten Straße als ausreichend anzusehen. Bei höheren Verkehrsstärken mit höherer Bebauungsdichte sollte die Breite sogar über 3,00 m betragen.</p> <p>Häufig ist es aufgrund der baulichen Situation nicht möglich die optimalen Gehwegbreiten zu gewährleisten. In diesem Fall sollten die vorhandenen schmalen Gehwege jedoch nicht noch zusätzlich durch parkende Fahrzeuge oder Mülltonnen verengt werden.</p> <p>In Viernheim ist das Gehwegparken in vielen Straßen Ursache für deutlich zu schmale Gehwege. An einigen Stellen müssen Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen, Rollatoren etc. sogar auf die Fahrbahn ausweichen.</p>

	<p>Durch die dicht zugeparkten Gehwege werden zuzußgehende und querende Kinder zudem häufig schlecht gesehen. Gefahrensituationen werden so geschaffen.</p> <p>Nach Aussagen des Ordnungsamtes Viernheim wird das Gehwegparken aktuell bis zu einer Gehwegrestbreite von einem Meter toleriert.</p> <p>Um Sicherheit und Attraktivität im Fußverkehr zu schaffen und damit die Nahmobilität zu stärken, sollte das Gehwegparken an vielen Stellen kritisch hinterfragt werden. Das Parken, besonders im Kernbereich Viernheims, sollte bestenfalls neu geordnet werden.</p>
Maßnahmen	<p>M10.1 Herstellung der Mindestbreitem im Hauptfußwegenetz</p> <p>M10.2 Erstellung eines Parkraumkonzeptes (Neuordnung des Parkens und Reduzierung des Gehwegparkens mindestens im Kernbereich Viernheims)</p> <p>M10.3 Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung des Themas</p> <p>M10.4 Befreien zunächst einer Straße vom Gehwegparken mit Presse und Stadtvertretern, um den Dialog mit den Bürgern zu fördern¹¹</p>
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M9 (Angemessene Fußwegequalität sicherstellen) • M12 (Barrierefreiheit im öffentlichen Raum herstellen)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • Ordnungsamt • Polizei
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Einige Gehwege in Viernheim weisen bereits heute eine angemessene Breite auf.

¹¹ Weitere Ideen zu M 10.4 aus 3. Workshop: Gehwegparken zunächst nur in einer Straße aufheben / nicht mehr tolerieren. Dies soll ein Zeichen setzen, dass das Thema nun öffentlich, mit allen Vor- und Nachteilen diskutiert wird; Festlegung der ersten Straße ggf. als Wettbewerb und Straßenfest als Belohnung.



Viernheim, Foto: R+T

M11 Sichere Querungen herstellen



Kosten

€€€€€

Zeithorizont

*kurz- bis
mittelfristig*

Priorität

+++

Zielsetzung	An allen für den Fußverkehr relevanten Stellen soll dieser die Fahrbahn sicher queren können.
Handlungsansätze	<p>Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln, etc. bieten dem Fußverkehr als Querungsstellen die Möglichkeit des sicheren Überquerens der Fahrbahn und führen somit ebenfalls zu einer höheren Verkehrssicherheit. Besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen, etc.) bietet sich durch ausreichende Querungsmöglichkeiten die Chance, auf durchgängige und sichere Wegebeziehungen auf den wichtigen Hauptachsen. Insbesondere das Queren von stark befahrenden Straßen stellt ansonsten häufig eine unüberwindbare Barriere dar.</p> <p>Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind zudem lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, Doppelwartezeiten an Mehrfachfurten, Umwege an Knotenpunkten, zu schmale und unsichere Mittelinseln und unübersichtliche/ schlecht einsehbare Querungsbereiche zu vermeiden.</p> <p>An Lichtsignalanlagen sollten die Wartezeiten für den Fußverkehr so gering wie möglich gehalten werden, insbesondere im Zuge von Wegeachsen, die von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Erfahrungen zeigen, dass zu lange Wartezeiten die Gefahr des „Rotgehens“ bergen und Lichtsignalanlagen so zu Verkehrssicherheitsrisiken werden.</p> <p>In kleineren Straßen mit wenig Verkehr und niedrigen Geschwindigkeiten, i.d.R. Wohnstraßen, ist die Querung für den Fußverkehr auch ohne Schutzmaßnahme sicher möglich. Sollte die Straße jedoch größer und stärker befahren sein, so sollen sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr vorhanden sein.</p> <p>In Viernheim sollte zum einen überprüft werden, ob vorhandene Querungshilfen die gesicherte Querung noch</p>

gewährleisten, ggf. sollten diese aufgewertet bzw. umgestaltet werden (z.B. Querung Wormser Straße Höhe Nibelungenschule). Zum anderen sollte das Fußwegenetz auf fehlende Querungen überprüft und eine geeignete Querungshilfe hergestellt werden.

Die Einsatzbereiche für Querungsanlagen sind von den Umfeldbedingungen sowie den Nutzungen abhängig. **Abbildung 20** zeigt die maßgeblichen Verkehrsstärken und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, die den Einsatz einer Querungsanlage erfordern.

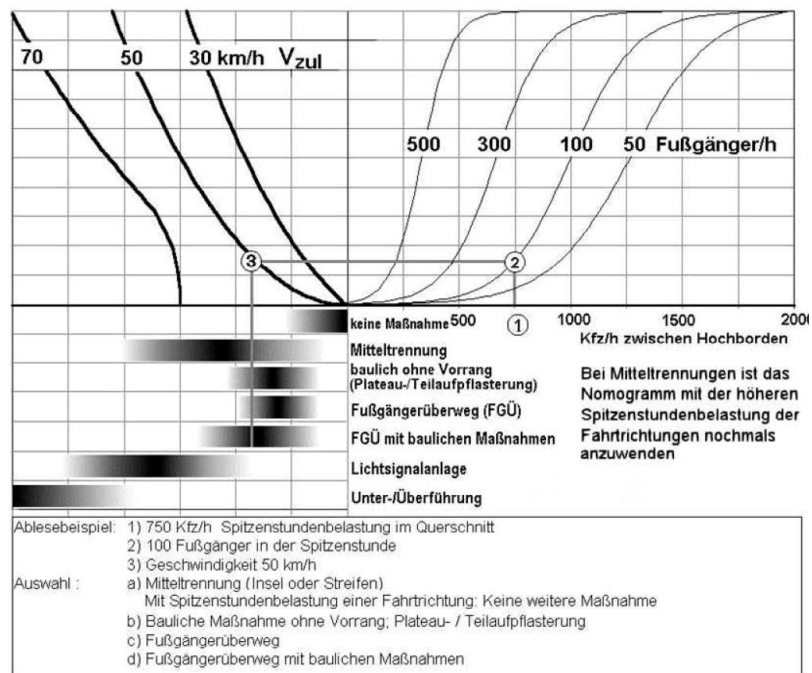


Abbildung 20: Einsatzbereich von Querungsanlagen auf 2-streifigen Innerortsstraßen (< 8,50m Fahrbahnbreite)¹²

Dabei sollte auch immer darauf geachtet werden, dass Querungshilfen barrierefrei gestaltet sind (siehe M13).

Maßnahmen	<p>M11.1 Überprüfen und Anpassen vorhandener Querungen</p> <p>M11.2 Herstellung fehlender Querungshilfen (insbesondere Hofmannstraße/ Wasserstraße/ Repegasse)</p>
-----------	--

¹² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln.

Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M12 (Barrierefreiheit im öffentlichen Raum herstellen)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim
Umsetzungs- stand	<ul style="list-style-type: none"> • Einige Querungen in Viernheim entsprechend bereits heute den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit.



Viernheim, Foto: R+T

M12 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum herstellen



Kosten €€€€€
Zeithorizont kurz- bis mittelfristig
Priorität +++

Zielsetzung	Auch mobilitätseingeschränkten Personen sollte es möglich sein, sich sicher und selbständig im öffentlichen Straßenraum zu bewegen und zurecht zu finden.
Handlungsansätze	<p>Laut Bundesgleichstellungsgesetz (BGG 2002, §1) sollen Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen beseitigt bzw. verhindert werden. Mobilitätseingeschränkten Personen soll prinzipiell die gleichberechtigte Teilhabe an allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens gewährleistet werden.</p> <p>Barrierefreiheit sollte für alle Verkehrsmittel gewährleistet sein. Im Fuß- und Radverkehr sind Einengungen z.B. durch Schildermasten zu vermeiden. Darüber hinaus sind Querungsstellen, Einmündungen, Kreuzungen und die Umfelder sensibler Einrichtungen (Krankenhäuser, Seniorenheime, Zuwege zu Haltestellen etc.) barrierefrei für gehbehinderte und seheingeschränkte Personen auszubauen.</p> <p>Besonders auf großen Plätzen, wie z.B. dem Apostelplatz sind taktile Leitelemente für sehbehinderte Menschen von großer Bedeutung für die Orientierung.</p> <p>Die Querungshilfen im Stadtgebiet verfügen bisher selten über eine ganzheitlich barrierefreie Gestaltung und sollten sukzessive mit taktilen und akustischen Leitsystemen ausgebaut werden. Insbesondere im Bereich der Innenstadt und an wichtigen Zielen, wie z.B. dem Rathaus sollten für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstuhl, Rollator, etc.) barrierefreie Zugänge geschaffen werden.</p> <p>Im Rahmen von Um- und Neubauten in Straßenräumen sollte der barrierefreie Ausbau von Wegen und Plätzen Grundvoraussetzung sein und immer in den Planungen bereits mitgedacht werden. Ebenfalls sollte auch der barrierefreie Zu-/ Abgang zum ÖPNV sichergestellt werden (siehe M16).</p>

Maßnahmen	<p>M12.2 Erstellung eines Handlungskonzeptes (mit Einbezug des Beteiligungsforums Handicap)</p> <p>M12.1 Überprüfen des Hauptfußwegenetzes auf Barrierefreiheit</p>
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M11 (sichere Querung herstellen)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • Beteiligungsforum Handicap Viernheim
Best-Practice-Beispiele	<div data-bbox="552 645 1007 965"> </div> <p data-bbox="1013 943 1326 972">Kaiserslautern, Foto: R+T</p> <div data-bbox="552 987 1007 1238"> </div> <p data-bbox="1013 1216 1190 1245">Quelle: vcd.de</p>

M13 Straßenraum- und Aufenthaltsqualität verbessern



Kosten	Zeithorizont	Priorität
€€€€€	<i>mittel- bis langfristig</i>	++

Zielsetzung	Der öffentliche Straßenraum soll nicht nur funktional, sondern auch attraktiv gestaltet sein. Fußgänger sollen sich im Straßenraum wohl fühlen. Zudem sollen flächen-deckende Sitzmöglichkeiten die Mobilität aller sicherstellen.
Handlungsansätze	<p>Insbesondere für ältere Menschen sind Verweil- und Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum für die Erhaltung ihrer eigenständigen Mobilität unablässig. Auf Hauptrou-ten (ggf. Festlegung / Herstellung von sinnvollen „Sitz-routen“) sollte es entsprechend der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) ca. alle 300 m Sitzgelegenheiten geben.</p> <p>Diese Sitzgelegenheiten sollten sowohl für Sehbehin-derte (durch kontrastreiche Farben) als auch für Mobili-tätseingeschränkte, Kleinkinder und Senioren uneinge-schränkt nutzbar sein. Auf ausreichend Rangiermöglich-keiten für beispielsweise Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren sollte geachtet werden.</p> <p>Neben Sitzgelegenheiten sollten auch die farbliche Ge-staltung und die Bepflanzung zum Verweilen einladen und die Aufenthaltsqualität verbessern.</p> <p>Nur in einem attraktiv gestalteten Straßenraum fühlen sich die Einwohner Viernheims und Gäste wohl und ge-hen gerne zu Fuß. Der Fußverkehr kann so gefördert werden.</p> <p>Im Zuge der aktuell immer wärmeren und sonnigeren Sommer werden zudem schattenspendende Räume (z.B. durch Begrünung) nicht nur für Fußgänger, sondern auch für das gesamte Stadtklima immer wichtiger.</p>
Maßnahmen	M13.1 Überprüfen des Hauptfußwegenetzes auf Sitz-möglichkeiten / Herstellung von ausreichend Sitzmöglichkeiten / Sitzrouten

	<p>M13.2 Überprüfen der Fußwege und öffentlichen Plätze auf ihre Aufenthaltsqualität</p>
<p>Akteure</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • Beteiligungsforum Handicap
<p>Umsetzungs- stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einige Straßenzüge und öffentliche Plätze in Viernheim verfügen bereits über Sitzmöglichkeiten in einem attraktiv gestalteten Umfeld. <div data-bbox="552 602 1007 940" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1015 916 1273 947">Viernheim, Foto: R+T</p> <div data-bbox="552 960 1007 1299" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="1015 1276 1273 1308">Viernheim, Foto: R+T</p>

M14 Einheitliche Wegweisung / Beschilderung wichtiger Ziele



Kosten **Zeithorizont** **Priorität**
 €€€€€ *mittelfristig* **+**

Zielsetzung	Um den Fußverkehr zu fördern, ist es von grundlegender Bedeutung, dass wichtige Ziele leicht auffindbar sind.
Handlungsansätze	<p>Um mögliche Umwege und weniger sichere Verbindungen zu vermeiden, ist es wichtig, dass Fußgänger sich mithilfe von Wegweisung schnell und sicher im Stadtgebiet bewegen können.</p> <p>Die bereits in der Fußgängerzone von Viernheim installierten Wegweisungstafeln könnten durch ein digitales Display ergänzt werden. Darauf könnte auf Veranstaltungen und Kulturangebote in Viernheim hingewiesen werden.</p> <p>Darüber hinaus wäre es möglich, für verschiedene Zielgruppen thematische Karten zu erstellen, die für diese Zielgruppe wichtige Informationen enthalten. So könnte z.B. eine Kinderstadtplan Spielplätze, Bibliotheken und andere Freizeitziele für Kinder enthalten. Für Senioren könnten z.B. Sitzmöglichkeiten relevanter sein. Für Touristen und andere Gäste sollten Gastronomie und Hotellerie enthalten sein.</p>
Maßnahmen	<p>M14.1 Festlegung der wichtigsten Ziele und Herstellung einer einheitlichen wegweisenden Beschilderung, ggf. Ergänzung der bestehenden Stelen mit digitalem Display</p> <p>M14.2 Erstellung zielgruppenspezifischer Stadtpläne</p>
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Im Zentrum Viernheims sind bereits wegweisende Informationsstelen installiert. Rund um das Zentrum

gibt es verschiedene Beschilderungen, die den Weg zu einzelnen Zielen wegweisen.



Viernheim, Foto: Stadt Viernheim

Best-Practice-
Beispi



Digitale Informationsstele Freudenberg, Quelle: www.onetz.de



Kinderstadtplan Mainz, Quelle: www.jugend-in-mainz.de

M15 Barrierefreiheit im ÖPNV herstellen



Kosten

€€€€€

Zeithorizont

kurz- bis
mittelfristig

Priorität

+++

Zielsetzung	Die vollständige Barrierefreiheit für „[...] in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen [...]“ (§8 Abs. 3 PBefG) ist nach Personenbeförderungsgesetz im ÖPNV bis 2022 sicherzustellen.
Handlungsansätze	<p>Zur Barrierefreiheit im ÖPNV zählt insbesondere die Ausrüstung von Haltestellen mit Hochborden, für Rollstuhlfahrer geeigneten Aufstellflächen und taktilen Leit-systemen. Als Reaktion auf den demographischen Wandel sowie als generelle Komfortmerkmale sollten möglichst flächendeckend folgende Ausstattungselemente hergestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sitzbänke, • hochwertige und gut lesbare Haltestellenschilder • dynamische Fahrgastinformation mit Echtzeitan-gaben und der Möglichkeit einer akustischen Fahrzeitangabe • Wetterschutz <p>Eine Priorisierung der Haltestellen bezüglich der Aus-stattungsmerkmale ist möglich und i.d.R. sinnvoll. Hierbei sind insbesondere Haltestellen mit hohen Einsteiger-zahlen, d. h. zentrale Haltestellen im Stadtzentrum und an wichtigen Zielen, sowie die Einstiegshaltestellen in den Wohngebieten zu bevorzugen.</p> <p>Zusätzlich zu den Haltestellen ist es für Personen mit Handicap wichtig, dass ebenfalls die Fahrzeuge barriere-frei nutzbar sind. So sollten diese über einen stufenlo-sen Zugang, eine Anzeige mit Haltestellenangabe sowie eine akustische Ansage der Haltestellen verfügen. Diese Ausstattung ist in Viernheim bereits in allen Fahrzeugen vorhanden.</p> <p>Um auch mobilitätseingeschränkten Personen den Zu-gang zum Fahrkartentwerter zu ermöglichen, sollten diese in allen Fahrzeugen nicht nur vorne beim Fahrer,</p>

	sondern auch am hinteren barrierefreien Zustieg vorhanden sein.
Maßnahmen	<p>M15.1 ÖPNV Haltestellen und deren Umfeld barrierefrei gestalten</p> <p>M15.2 alle ÖPNV Fahrzeuge mit zweitem Fahrkarteneinsteiger im hinteren Bereich ausstatten</p>
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • Stadtwerke Viernheim • RNV GmbH

M16 Verknüpfung Stadtbus / Bahn verbessern



Kosten

Zeithorizont

Priorität

€€€€€

*mittel- bis
langfristig*

++

Zielsetzung	Die zeitliche Verknüpfung des Stadtbusses mit den Bahnlinien soll verbessert werden.
Handlungsansätze	Um allen Fahrgästen kurze Umsteigezeiten und somit schnelle Verbindungen zu ermöglichen, sollten die Fahrpläne des Stadtbusses und der stark frequentierten Bahnen, die in Viernheim abfahren aufeinander abgestimmt sein. Der 30 Minuten-Takt des Stadtbusses sollte dennoch weiterhin gewährleistet sein.
Maßnahmen	M16.1 Überprüfung und Anpassung des Fahrplans des Stadtbusses
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Nur geringe Zeitpuffer vorhanden, • Auf Fahrplanwechsel der Bahn muss ggf. reagiert werden.
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtwerke Viernheim • RNV GmbH

M17 Erreichbarkeit von Haltestellen / OEG-Bahnhaltepunkten zu Fuß / mit dem Rad verbessern



Kosten

€€€€€

Zeithorizont

*kurz- bis
mittelfristig*

Priorität

++

Zielsetzung	Die Bushaltestellen und OEG-Bahnhaltepunkte sollen gut und sicher zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar sein. Hierfür ist die entsprechende Infrastruktur zu gewährleisten.
Handlungsansätze	Die Zuwegung zu den Haltestellen und OEG-Haltepunkten in Viernheim sollen für den Fuß- und Radverkehr sicher gestaltet sein. Querungen und Radverkehrsanlagen sollen vorhanden sein, wo erforderlich. Hierbei soll auch auf die soziale Sicherheit geachtet werden und eine entsprechend ausreichende Beleuchtung vorhanden sein.
Maßnahmen	M17.1 Prüfung der Zuwegung von Haltestellen und OEG-Bahnhaltepunkten und Verbesserung, wo erforderlich, z.B. Heidelberger Straße und RNZ
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M3 (Radverkehrsanlagen prüfen / optimieren) • M9 (Angemessene Fußwegequalität sicherstellen) • M10 (Angemessene Gehwegbreiten gewährleisten) • M11 (Sichere Querungen herstellen)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • RNV GmbH

M18 Marketing verbessern (vorhandene Angebote besser kommunizieren, z.B. Ruftaxi)



Kosten

€€€€€

Zeithorizont

*kurz- bis
mittelfristig*

Priorität

++

Zielsetzung	Die aktuellen Angebote und Möglichkeiten sollen den Einwohnern und Gästen der Stadt Viernheim leicht zugänglich und verständlich sein.
Handlungsansätze	Um weitere Fahrgäste zu erreichen, sollte die Öffentlichkeitsarbeit in Form von Information und Kommunikation weiter verstärkt werden, um auf zusätzliche Angebote (z.B. Ruftaxi) aufmerksam zu machen und die Vorteile des ÖPNV (Kosten, Klimafreundlichkeit, ...) gegenüber dem Pkw aufzuzeigen. Mithilfe von Kampagnen, Werbeplakaten, einem modernen Internetauftritt und Flyern sollten die Angebote zielgerichtet vermarktet werden. Diese Angebote könnten z.B. auch auf den digitalen Displays beworben werden (vgl. M15).
Maßnahmen	M18.1 Marketing des Stadtbusses ausweiten
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M20 (Kampagne Nahmobilität in Viernheim) • M21 (Internetauftritt Nahmobilität in Viernheim)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtwerke Viernheim

M19 Optimierung des ÖPNV-Angebotes (Stadtbus)/ Reduzierung von Hindernissen



Kosten

€€€€€

Zeithorizont

*kurz- bis
mittelfristig*

Priorität

++

Zielsetzung	Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, sollten die Linienführung und die Bedienungszeiten des Stadtbusse optimiert werden und Verspätungen (Störanfälligkeit) reduziert werden.
Handlungsansätze	<p>Die räumliche Erschließung und Bedienungshäufigkeit des Stadtbusse weisen heute bereits einen hohen Standard auf. Nahezu das gesamte Stadtgebiet werden alle 30-Minuten bedient. Die Erschließung mittels Ringlinien führt jedoch teilweise zur sehr langen Fahrtzeiten, was einzelne Verbindungen sehr unattraktiv macht. Eine Optimierung sollte geprüft und ggf. optimiert werden.</p> <p>Weiterhin sollten die Erweiterung Bedienungszeiten in den Abendstunden, mindestens am Wochenende geprüft werden. Dies würde den ÖPNV als Verkehrsmittel im Freizeitverkehr deutlich attraktiver machen.</p> <p>Hindernisse, wie z.B. parkende Fahrzeuge führen heute häufig zu Verspätungen. Diese sollten geprüft und wenn möglich beseitigt werden. Kreuzungs- und Schwenkbereiche sollten großzügig für die Linienfahrzeuge des ÖPNV freigehalten werden. Bei Geschwindigkeitsbeschränkungen im Liniennetz sollte immer zwischen den Belangen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer abgewogen werden. Sind Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht zwingend erforderlich, sollte für eine ÖPNV Beschleunigung darauf verzichtet werden. Dies gilt es aber in jedem Einzelfall zu prüfen.</p>
Maßnahmen	<p>M19.1 Optimierungsmöglichkeiten des Stadtbus-Angebotes prüfen / umsetzen</p> <p>M19.2 Hindernisse im Liniennetz beseitigen</p>
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtwerke Viernheim

M20 Kampagne „Nahmobilität in Viernheim“



Kosten

€€€€€

Zeithorizont

*kurz- bis
mittelfristig*

Priorität

+++

Zielsetzung	In der Bevölkerung soll ein Bewusstsein für die Nahmobilität in der Stadt und die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer geschaffen werden.
Handlungsansätze	Um die Nahmobilität in Viernheim zu fördern, wird empfohlen eine umfangreiche Kampagne, die verschiedene Aktionstage und Projekte enthalten sollte, umzusetzen. Beispielhafte Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität und zur Sensibilisierung für das Thema können hierbei sein: <ul style="list-style-type: none"> • Nahmobilitätstag mit Angeboten für alle Altersklassen (Beteiligung u.a. von Interessensverbänden z.B. ADFC) • Aktion gegen Gehwegparken „Unsere Gehwege“ • Fachvorträge zum Thema (z.B. Rolle des Zufußgehens auf dem Schulweg für Gesundheit der Kinder)
Maßnahmen	M20.1 Kampagne „Nahmobilität in Viernheim“ ausarbeiten und umsetzen
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M21 (Internetauftritt Nahmobilität in Viernheim)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • Interessensverbände, Vereine, Bürgerinitiativen etc.

M21 Internetauftritt „(Nah-)mobilität in Viernheim“







Kosten	Zeithorizont	Priorität
€€€€€	<i>kurz- bis mittelfristig</i>	+++

Zielsetzung	Das Thema Nahmobilität in Viernheim soll den Bürgern präsent und einfach zugänglich gemacht werden. Angebote sollen leicht auffindbar sein.
Handlungsansätze	Um sich über die Möglichkeiten der Mobilität in Viernheim einfach informieren zu können, sollten auf einer Homepage alle Informationen gebündelt werden. Vor- und Nachteile (Gesundheit, Kosten, etc.) der Mobilitätsalternativen sollten leicht verständlich aufbereitet werden. Es sollten mögliche Routen für den Alltags- und Freizeitradverkehr, Lademöglichkeiten (E-Bike und Elektroauto), alternative Mobilitätsangebote und alles, was noch mit der Nahmobilität zusammenhängt auffindbar sein. Auch Gäste können sich vor ihrem Besuch über die Angebote in Viernheim informieren.
Maßnahmen	M21.1 Homepage „(Nah-)Mobilität in Viernheim“ aufbauen
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M20 (Kampagne Nahmobilität in Viernheim)
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim

**Best-Practice-
Beispiele**

Mobilität vor Ort

		
<p style="text-align: center;">...zu Fuß</p> <p>Freiburgs Innenstadt ist die Stadt der Zu-Fußgehenden. Fußgängerinnen, Fußgänger genießen hier Vorrang und freie Entfaltung. Fast die ganze Innenstadt Freiburgs ist Fußgängerzone, alle Geschäfte innerhalb des Innenstadtrings sind somit zu Fuß bequem und in Kürze zu erreichen.</p> <p style="text-align: center;">Stadtplan</p>	<p style="text-align: center;">...mit dem Rad</p> <p>Freiburg ist eine Stadt der Radler. Mehr als 400 Kilometer Radverkehrsnetz und Freiburgs Fahrradbegeisterte Bevölkerung haben das Fahrrad zum zweitbeliebtesten Fortbewegungsmittel werden lassen.</p> <p style="text-align: center;">Radstation Freiburg</p>	<p style="text-align: center;">...mit dem Frelö</p> <p>Klimafreundlich und bequem Freiburg mit dem Rad entdecken. Mit dem Fahrradverleihsystem Frelö und über 50 Stationen in der Stadt ist das ganz leicht. Einfach registrieren, Fahrrad mit der App entriegeln und losfahren.</p> <p style="text-align: center;">Fahrradverleihsystem</p>
		
<p style="text-align: center;">...mit Bus und Bahn</p> <p>Freiburg und Umgebung haben ein sehr gut ausgebautenes Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), mit Bussen und Bahnen, kommen Sie in Stadt und Region schnell, sicher und bequem voran.</p>	<p style="text-align: center;">...mit Auto und Motorrad</p> <p>Unser Parkleitsystem erleichtert Ihnen die Suche nach einem freien Parkplatz und führt Sie schnell und komfortabel in eines der Parkhäuser in der Innenstadt. Weitere Parkplätze finden Sie in den</p>	<p style="text-align: center;">...barrierefrei mobil</p> <p>Das Internetportal über barrierefreie Angebote der Stadt Freiburg, insbesondere für Senioren, Behinderte, Rollstuhlfahrerinnen, Blinde und Hörgeschädigte sowie Mütter und Väter mit Kinderwagen.</p>

Internetauftritt „Mobilität vor Ort“ in Freiburg, Quelle: www.visit.freiburg.de

M22 Stärkung Mobilitätsmanagement



Kosten €€€€€ **Zeithorizont** mittelfristig **Priorität** +++

Zielsetzung	Mithilfe eines verstärkten Mobilitätsmanagements für verschiedene Zielgruppen soll die Nahmobilität in Viernheim gefördert werden und der Verkehr gleichzeitig sicherer und nachhaltiger werden.
Handlungsansätze	<p>Mobilitätsmanagement setzt bereits dort an, wo der Verkehr entsteht. Mit Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Nutzer wird versucht, das Verkehrsmittelwahlverhalten zu beeinflussen und den Umweltverbund und somit die Rolle der umweltverträglichen Verkehrsmittel zu stärken. Die Maßnahmen basieren auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und erfordern ein umfassendes Marketing. Diese „weichen“ Maßnahmen unterstützen in der Regel die Effektivität der „harten“ Maßnahmen im innerstädtischen Verkehr (z.B. Verbesserungen im ÖPNV, neue Radwege, ...).</p> <p>Aufgrund einiger in Viernheim ansässiger Betriebe und Arbeitsgeber bietet das betriebliche Mobilitätsmanagement viele Chancen die Verkehrssituation in Singen positiv zu beeinflussen. Abbildung 21 zeigt die einzelnen Maßnahmenbereiche im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Ein wichtiger Bereich im Berufsverkehr ist der ÖPNV und die Verknüpfung dessen mit anderen Verkehrsmitteln.</p> <p>Es bedarf einer aktiven Ansprache und Information aller Betriebe in Viernheim, um die Chancen des Mobilitätsmanagements aufzuzeigen. Die Einführung des Jobfahrrads kann so z.B. beworben werden.</p>

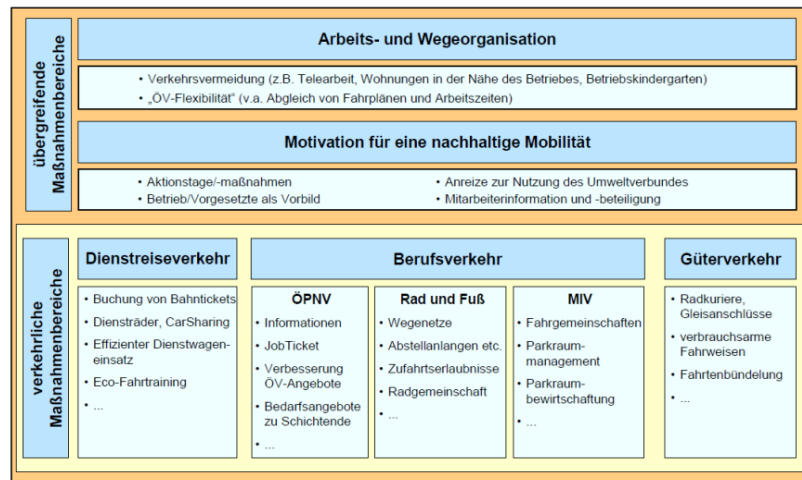


Abbildung 21: Maßnahmenbereiche des betrieblichen Mobilitätsmanagements¹³

Weiteres Potential zur Stärkung des Umweltverbundes bietet das **schulische Mobilitätsmanagement**, welches für Strategien und Maßnahmen steht, die dazu beitragen, den Verkehr der SchülerInnen bzw. Eltern von und zu den Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Ziel ist es das Mobilitätsverhalten der SchülerInnen auch in ihrer Freizeit positiv zu beeinflussen und von klein auf eine bewusste und nachhaltige Mobilität zu fördern.¹⁴

Den Kindern verschiedene Mobilitätsoptionen näher zu bringen und so Alternativen zum klassischen Hol- und Bringverkehr mit dem Pkw durch die Eltern aufzuzeigen, ist von grundlegender Bedeutung.

An vielen Schulen werden viele Kinder mit dem Elterntaxi zur Schule gebracht, weil die Schule für die Eltern auf dem (Arbeits-)Weg liegt oder weil das Schulumfeld von Eltern so unsicher eingestuft wird, dass sie ihre Kinder den Schulweg nicht zu Fuß bewältigen lassen möchten. Manchmal ist es aber auch die Unwissenheit über andere Mobilitätsangebote, weshalb Eltern ihre Kinder mit

¹³ Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) / Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung (IVV) (2003): Mobilitätsmanagement-Handbuch – Ziele, Konzepte und Umsetzungsstrategien. <http://www.ivv-aachen.de/fileadmin/content_images/projekte/downloads/MMHandbuch.pdf>; zuletzt abgerufen am 10.10.2016.

¹⁴ ivm GmbH (2018): Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Handbuch für die kommunale Praxis, Schriftenreihe der ivm, Nr.2, Frankfurt.

dem Auto fahren. Durch steigende Zahlen von Elterntaxis im Schulumfeld fühlen sich laufende oder mit dem Fahrrad fahrende SchülerInnen unsicherer, weshalb sich Eltern ermutigt fühlen, ihre Kinder selbst auch mit dem Pkw zur Schule zu bringen. Dieser Teufelskreis kann dazu führen, dass das Umfeld der Schulen immer unsicherer wird.

Ziel des schulischen Mobilitätsmanagements muss es demnach auch sein, nicht nur Schüler, sondern auch deren Eltern über die Folgen ihres Verkehrs-/ Mobilitätsverhaltens aufzuklären und Alternativen aufzuzeigen. Die derzeitigen Anteile der mit dem ÖPNV oder Fahrrad fahrenden sowie der zu Fuß gehenden SchülerInnen sollten gehalten werden. Gleichzeitig sollen SchülerInnen, die mit dem Pkw gebracht werden bzw. deren Eltern, zum Umstieg auf eine Alternative motiviert werden. Neben den Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel sollte natürlich auch die klassische Verkehrserziehung (Verkehrsregeln, richtiges Verhalten im Straßenraum etc.) weiter an Bedeutung gewinnen und nicht zu kurz kommen.

Für die Wirkung des schulischen Mobilitätsmanagements ist es von großer Bedeutung, ein möglichst breites Maßnahmenpektrum zu erreichen, sodass neben baulichen, auch organisatorische, kommunikative, informative und aktivierende Maßnahmen geprüft werden sollten. Hierbei spielt auch die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in der Schule eine wichtige Rolle. Mögliche Maßnahmen im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements können sein:

- Einrichtung Hol- und Bringzonen
- Aktionen „Zu Fuß zur Schule“, „Schulradeln“,...
- Informationsflyer für SchülerInnen und Eltern
- Busschulen
- Verkehrslotsen
- Laufgemeinschaften (Laufbusse) und Fahrgemeinschaften fördern
- Modaler Filter vor Schulen (Zufahrt zur Schule mit dem Pkw einschränken)

Ein weiteres **nutzergruppenspezifisches Mobilitätsmanagement** ist jenes für **Senioren**. Hierbei steht das Aufzeigen der Optionen der Fortbewegung v.a. im öffentlichen Verkehr im Mittelpunkt. Unsicherheit bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln trägt oft zu einem Rückgang der Mobilität älterer Menschen bei.

Letztendlich steht über all dem das **kommunale Mobilitätsmanagement**. Diesem kommt ein Stück weit die Initialfunktion innerhalb einer Kommune zu. Die Initiierung von Aktivitäten in anderen Handlungsfeldern (Mobilitätsberatung, betriebliches Mobilitätsmanagement, Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen) ist sehr wichtig, denn die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements müssen dort eingesetzt werden, wo Verkehr entsteht (Arbeiten, Schule, Tourismus,...). Das kommunale Planen und Handeln soll auf eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung ausgerichtet werden und somit eine Vorbildfunktion eingenommen und ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten „vorgemacht“ werden.

Maßnahmen	M22.1 Initiierung und Stärkung von Mobilitätsmanagement für verschiedene Zielgruppen
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • Betriebe • Schulen • Stadtwerke Viernheim • ADFC, Polizei etc.
Umsetzungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • In der Stadtverwaltung Viernheim wurde bereits ein betrieblichen Mobilitätsmanagement initiiert. Nun gilt es alle erarbeiteten Maßnahmen umzusetzen, kontinuierlich fortzusetzen und eine Vorbildrolle für andere zu sein.
Best-Practice-Beispiele	Beispiele für die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements:



Kerpen, Foto: R+T



Rüsselsheim, Foto: R+T

M23 Mobilitätspunkt am OEG-Bahnhof



Kosten **Zeithorizont** **Priorität**
 €€€€€ *mittelfristig* ++

Zielsetzung	Ziel eines Mobilitätspunktes ist die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote und somit die Förderung intermodaler und nachhaltiger Mobilität.
Handlungsansätze	<p>Durch die Schaffung eines zentralen Punktes für die Verknüpfung des ÖPNV mit Bike- und Carsharing, Taxen und Fahrradabstellmöglichkeiten wird die intermodale Mobilität gefördert. Es wird beispielsweise attraktiver mit der Bahn nach Viernheim zu kommen und vor Ort am Mobilitätspunkt die restliche Strecke zum Ziel in der Stadt zu planen. Dazu ist eine gute Ausschilderung zur Mobilitätsstation und eine gute Information an der Mobilitätsstation sehr wichtig.</p> <p>In den Mobilitätspunkt sollte das Carsharingangebot der Stadtwerke eingebunden werden. Zudem sollte eine Service-Station für Fahrräder mit Reparatur- und Lademöglichkeiten integriert sein. Es sollte möglich sein, sich am Mobilitätspunkt über alle Mobilitätsmöglichkeiten zu informieren.</p>
Maßnahmen	M24.1 Einrichtung Mobilitätspunkt am OEG-Bahnhof
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • M21 Internetauftritt Nahmobilität in Viernheim
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Viernheim • Stadtwerke Viernheim • RNV GmbH

**Best-Practice-
Beispiele**



Mobilitätsstation Dresden, Quelle: www.dresden.de (DVB AG)



Mobilitätspunkt Nürnberg, Quelle: www.nuernberg.de

6 Empfehlungen zur Umsetzung

Nahmobilität bildet keinen Aktionsbereich, der innerhalb eines bestimmten Zeitraums konzipiert und unmittelbar umgesetzt werden kann, sondern stellt viel mehr eine stadtentwicklungspolitische Daueraufgabe dar. Daher sollte die Nahmobilität in Viernheim fest verankert werden und die bestmöglichen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden. Sowohl die Verwaltung, als auch die Politik und die Einwohner sollten für das Thema sensibilisiert werden, um einen möglichst großen Effekt für den Verkehr innerhalb Viernheims zu erzielen.

Die Maßnahmen sollten entsprechend ihrer Priorisierung und Zeithorizonte umgesetzt werden.

Idealerweise erhält die Verwaltung die Möglichkeit verschiedener Förderungen und kann so gezielt Maßnahmen zeitnah und für die Kommune kostengünstig umsetzen.

Die Verstetigungsansätze sind organisatorisch bei der Stadtverwaltung anzusiedeln und müssen mit den personellen Ressourcen der städtischen Verwaltung in Einklang gebracht werden. Das gilt auch für die Festlegung und Durchführung eines Controllingkonzeptes, was als Teil einer Verstetigungsstrategie angesehen werden kann.

7 Fazit und Ausblick

In Viernheim sind durch die kompakte Stadtstruktur sehr gute Voraussetzungen für die Nahmobilität gegeben. Die Distanzen innerhalb der Stadt sind in der Regel gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewältigen. Zudem ermöglicht das Stadtbusangebot mit durchgängigem 30 Minuten-Takt auch die Fortbewegung mit dem ÖPNV innerhalb der Stadt.

Der Nahmobilitäts-Check zeigte, dass jedoch an vielen Stellen Verbesserungen hinsichtlich der Infrastruktur erforderlich sind. Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern müssen verringert und Potentiale der Nahmobilität besser genutzt werden.

Besonders wichtig ist es, eine barrierefreie Fortbewegung für Personen mit Handicap und ältere Menschen zu ermöglichen. Darüber hinaus müssen bestmögliche Voraussetzungen geschaffen werden, dass Schüler sicher und nachhaltig ihren Schulweg zurücklegen können.

Bisher prägt der Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) vielerorts das Stadtbild Viernheims, wohingegen der Nicht-motorisierte Individualverkehr häufig an Flächen einbüßen muss. Das Thema Nahmobilität spielt auch in der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Viernheim bisher keine Rolle.

Die Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität in Viernheim sind vielfältig und sollten zeitnah umgesetzt werden, um Potentiale einer nachhaltigen, sicheren und damit zukunftsfähigen Mobilität bestmöglich abzuschöpfen.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Gute Gründe für Nahmobilität	1
Abbildung 2: Abgrenzung Innenstadtnaher Bereich Viernheim	2
Abbildung 3: Ablauf Nahmobilitäts-Check Viernheim	4
Abbildung 4: Impressionen Workshop 1	5
Abbildung 5: Wichtige Ziele in Viernheim	6
Abbildung 6: zu schmale Gehwege	8
Abbildung 7: fehlende Barrierefreiheit	9
Abbildung 8: Informationsstele Fußgängerzone und Wegweiser außerhalb der Fußgängerzone	9
Abbildung 9: Sitzmöglichkeiten im Innenstadtbereich	10
Abbildung 10: Fußgängerschutzanlage Wormser Straße (Höhe Nibelungenschule)	10
Abbildung 11: Radroutennetz Viernheim	12
Abbildung 12: vorhandene Radverkehrsanlagen	13
Abbildung 13: fehlende/ unzureichende Radabstellanlagen	14
Abbildung 14: wegweisende Beschilderung Radverkehr	14
Abbildung 15: Liniennetzplan Stadtbus Viernheim	16
Abbildung 16: nicht barrierefrei ausgebaute Haltestellen	17
Abbildung 17: Beispiel Schulwegplan Nibelungenschule	21
Abbildung 18: Trampelpfad an Nibelungenschule und Querungshilfe auf Schulweg	22
Abbildung 19: Radverkehrsanlagen – Angebotsformen und erforderliche Breiten	36
Abbildung 20: Einsatzbereich von Querungsanlagen auf 2- streifigen Innerortsstraßen (< 8,50m Fahrbahn- breite)	57

Abbildung 21: Maßnahmenbereiche des betrieblichen Mobilitätsmanagements	75
--	----

Tabellen im Text:

Tabelle 1: Stärken und Schwächen des Fußverkehrs	11
Tabelle 2: Stärken und Schwächen Radverkehr	15
Tabelle 3: Stärken und Schwächen ÖPNV	18
Tabelle 4: Merkmale attraktiver Netze und Netzelemente aus Sicht von Kindern	19

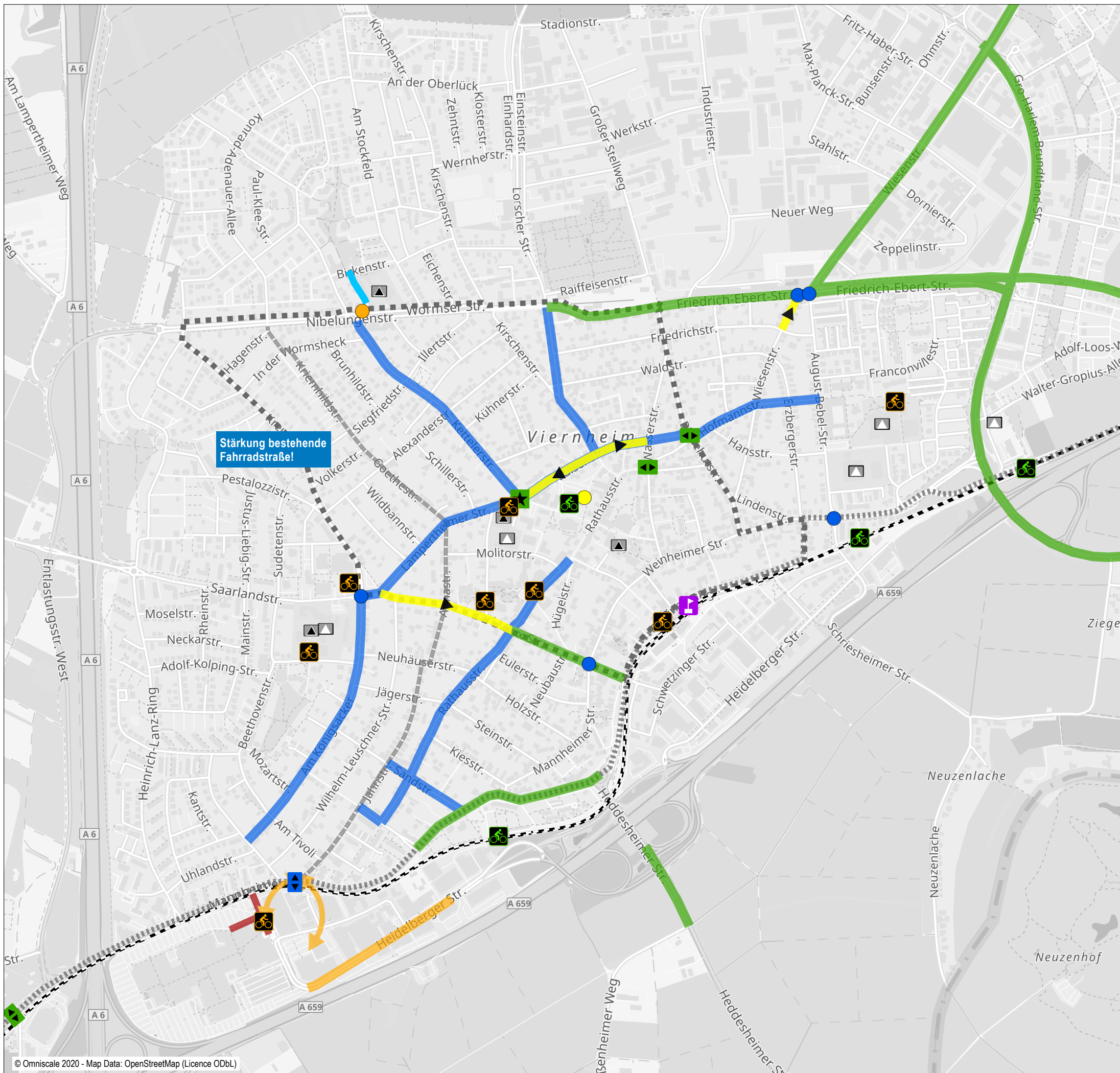
Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1	Maßnahmenplan Nahmobilität
--------	----------------------------

Anlagen:

Anlage 1	Checkliste Nahmobilitäts-Check „Vororientierung“
Anlage 2	Ergebnisse der Online-Befragung

Pläne



- Innenstadtnaher Bereich
- Grundschule
- Weiterführende Schule
- bestehende Fahrradstraße
- geplante Radschnellverbindung

punktueller Maßnahmen

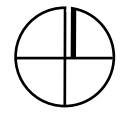
- Verkehrssituation für alle eindeutig gestalten (M4/M11)
- Barrierefreie Erreichbarkeit Rathaus verbessern (M12)
- Verkehrsführung für den Radverkehr verbessern (M4)
- Markierung zur Trennung Fuß/ Rad verbessern (M3/M11)
- Querungsbereich für den Fußverkehr o. Radverkehr optimieren (M4/M11)
- Übergang von/ zur Fahrradstraße verbessern (M4)
- Mobilitätspunkt am Bahnhof (M23)
- Radabstellanlage ersetzen/erweitern* (M5)
- Radabstellanlage herstellen (M5)

streckenbezogene Maßnahmen

- Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben; Sackgasse für den Radverkehr öffnen** (M2)
- Gehweg auf Schulseite herstellen (M9)
- Verknüpfung verbessern (Fuß-/ Rad-Brücke prüfen) (M3/M4/M11)
- Erreichbarkeit der Ziele (Heidelberger Str.) sicherstellen (M3)
- Erreichbarkeit des RNZ verbessern (M3)
- Fahrradstraße prüfen (M3)
- Radverkehrsanlage prüfen/optimieren (M3/M6)

* Fahrradboxen am OEG-Bahnhof (bereits umgesetzt)

** In Karl-Marx-Straße nur bei einseitigem oder alternierendem Parken möglich.



Maßnahmen
Nahmobilität

Anlagen

Anlage 1
Checkliste Vororientierung

PROTOTYPISCHE CHECKLISTE „VORORIENTIERUNG“

Adressat/Anwender

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

Zeitpunkt der Nutzung

Vor/im Auftaktgespräch

Ziel

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

Erläuterung/Hinweise

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

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

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

<p>Bezug: Hintergrund zur Aufgabenstellung Überprüfung bzw. Konkretisierung der Aufgabenstellung (Leitfaden)</p>
<p>Welche Veränderungen streben Sie mit dem Nahmobilitäts-Check an (allgemeine Zielsetzungen)?</p> <p>Nahmobilität fördern, Umweltverbund stärken, Kfz dominierten Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer sicher und attraktiv gestalten</p>

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

- Beteiligungsforum Handicap
- regelm. Austausch mit ADFC
- Verkehrs-AG (tagt 6-8-wöchig)

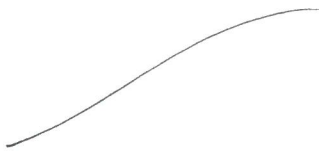
In welchem der folgenden Schwerpunkte sehen Sie für Ihre Kommune zum jetzigen Zeitpunkt besonderen Handlungsbedarf? Wo soll der Schwerpunkt des Nahmobilitäts-Checks liegen?

- | | | |
|--|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Fußverkehr | <input type="checkbox"/> Verkehrssicherheit | <input type="checkbox"/> Stadtraumgestaltung |
| <input checked="" type="checkbox"/> Radverkehr | <input checked="" type="checkbox"/> Nahmobilität und ÖPNV (Stadtbuss) | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Schulwege | <input checked="" type="checkbox"/> Barrierefreiheit | |

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

- Innenstadtnaher Bereich als Fokus
- angrenzende Wohnviertel abgeschwächt
- Schulen alle betrachten (Erreichbarkeit/Anbindung)

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



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

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

Bezug: Status quo Gesamtkommune			
Abfrage vorliegender Daten und Materialien			
Gibt es in Ihrer Kommune ...			
... Modal Split-Daten? (Gesamt und/oder Binnenverkehr)	<input type="checkbox"/> ja, Gesamtverkehr _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
	<input type="checkbox"/> ja, Binnenverkehr _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... Verkehrszähl- daten (Kfz-, Rad-, Fußverkehr)?	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kfz <u>2009/10</u> (Jahr) <i>VEP</i>	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
	<input type="checkbox"/> ja, Rad _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
	<input type="checkbox"/> ja, Fußverkehr _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... Unfalldaten, - typenkarte, -analyse?	<input type="checkbox"/> ja, Unfalldaten _____ (Jahr)	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> zu klären <i>(Polizei Hessen)</i>
	<input type="checkbox"/> ja, Unfalltypenkarte _____ (Jahr)	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> zu klären
	<input type="checkbox"/> ja, Unfallanalyse _____ (Jahr)	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> zu klären
... ein definiertes Fuß- und/ oder Radverkehrsnetz? <i>siehe "Radroute-planer Hessen"</i>	<input type="checkbox"/> ja, für Alltagsverkehr Fuß _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
	<input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden		
	<input checked="" type="checkbox"/> ja, für Alltagsverkehr Rad _____ (Jahr)	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
	<input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden		
	<input type="checkbox"/> ja, für Freizeit-/ Tourismusverkehr Fuß _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
	<input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden		
... ein definiertes Fuß- und/ oder Radverkehrsnetz?	<input type="checkbox"/> ja, für Freizeit-/ Tourismusverkehr Rad _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
	<input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden		

Gibt es in Ihrer Kommune ...			
... ein Schülerradroustennetz?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr) <input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... P+R-/B+R- Car-Sharing-/ Mobilitätsstationen?	<input type="checkbox"/> ja, P+R _____ (Jahr) <input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
	<input type="checkbox"/> ja, B+R _____ (Jahr) <input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
	<i>Stadtwerke</i> <input checked="" type="checkbox"/> ja, Car-Sharing <u>2019</u> (Jahr) <input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
	<input type="checkbox"/> ja, Mobilitätsstationen _____ (Jahr) <input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... eine Übersicht über Art und Standorte von Fahrradabstellanlagen?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr) <input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... E-Bike-Ladestationen?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr) <input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... ein Haltestellenkataster?	<i>Stadtwerke</i> <input checked="" type="checkbox"/> ja, <u>2019</u> (Jahr) <input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... ein Mängelkataster? (Fuß- und /oder Radverkehr)	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Fußverkehr <u>2009/10</u> (Jahr) <i>VEP</i> <input checked="" type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Radverkehr <u>2009/10</u> (Jahr) <i>VEP</i> <input checked="" type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... eine Übersicht über Geschwindigkeitsbegrenzungen im (Hauptverkehrs-) Straßennetz?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr) <input type="checkbox"/> Übersichtskarte vorhanden	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären

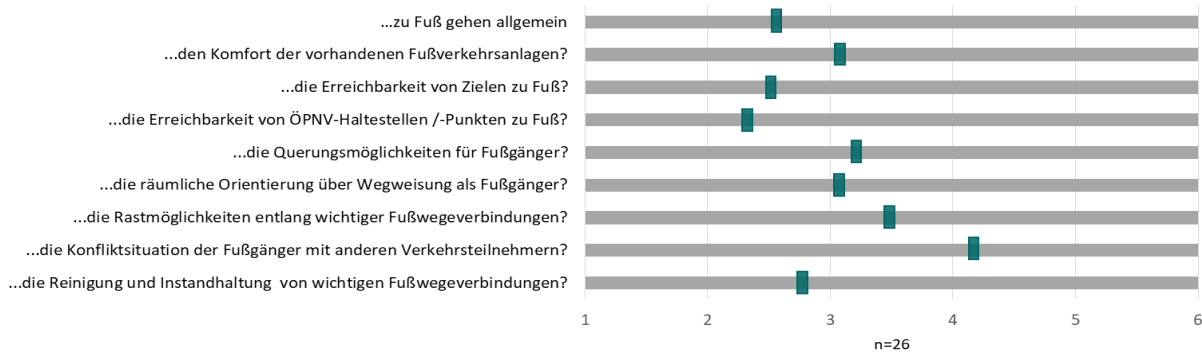
... eine Auswertung der Mitteilungen über die Meldeplattform Radverkehr?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... eine Auswertung des Fahrradklimatest des ADFC?	<input checked="" type="checkbox"/> ja, P+R <u>2018</u> (Jahr)	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> bisher keine Teilnahme	<input type="checkbox"/> zu klären
Abfrage vorliegender Konzepte			
Gibt es in Ihrer Kommune ...			
... einen Nahverkehrsplan? <i>Kreis Bergstraße</i>	<input type="checkbox"/> ja, ²⁰¹⁴⁻ <u>2018</u> (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... einen Verkehrsentwicklungsplan?	<input checked="" type="checkbox"/> ja, <u>2009</u> (Jahr) <u>2010</u>	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... ein Klimaschutzkonzept?	<input checked="" type="checkbox"/> ja, <u>2018</u> (Jahr)	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... ein Fußverkehrskonzept?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... ein Radverkehrskonzept?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr) <i>in Bearbeitung</i>	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... ein Nahmobilitätskonzept?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... ein(e) Schulwegkonzept/-planung?	<input checked="" type="checkbox"/> ja, <u>2019/</u> <u>2015</u> (Jahr)	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... ein Einzelhandelskonzept?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr)	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... ein Stadtentwicklungskonzept?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr)	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... Quartiersentwicklungskonzepte?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
Abfrage vorliegender Satzungen			
Gibt es in Ihrer Kommune ...			
... eine Stellplatzsatzung mit Aussagen zur Schaffung von Fahrradabstellanlagen oder Fahrradgaragen?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... eine Parkraumsatzung?	<input checked="" type="checkbox"/> ja, <u>2017</u> (Jahr)	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... eine Gestaltungssatzung?	<input type="checkbox"/> ja, _____ (Jahr)	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... eine Straßenreinigungssatzung mit Aussagen zum Winterdienst für Fuß- und Radwege?	<input checked="" type="checkbox"/> ja, <u>1988</u> (Jahr)	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären

Abfrage Umsetzung vorliegender Strategien und Maßnahmen

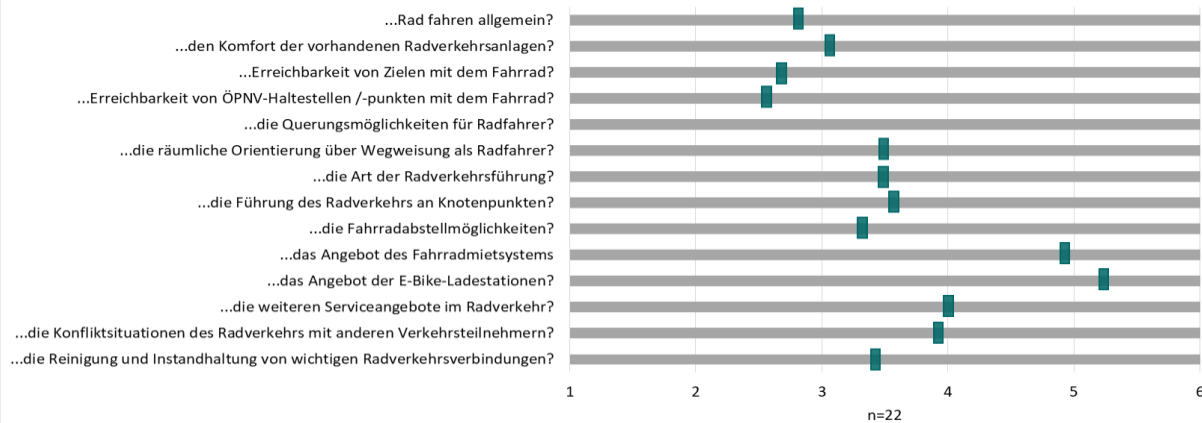
Wurden und werden in Ihrer Kommune aktuell ... umgesetzt?

... gesamtstädtische Strategien / Fördermaßnahmen zum Fußverkehr ...	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... gesamtstädtische Strategien / Fördermaßnahmen zum Radverkehr ...	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... gesamtstädtische Strategien / Fördermaßnahmen zur Barrierefreiheit ...	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... Mobilitätsmanagement in der Verwaltung ... <i>IVM</i>	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... Mobilitätsmanagement für lokale Betriebe ... <i>IVM</i>	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären
... Mobilitätsmanagement für Schulen und Kindertagesstätten ...	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> zu klären

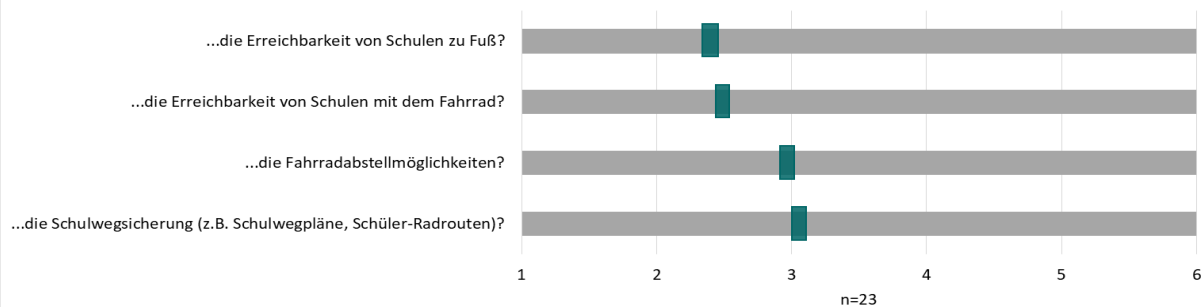
Fußverkehr: Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum...



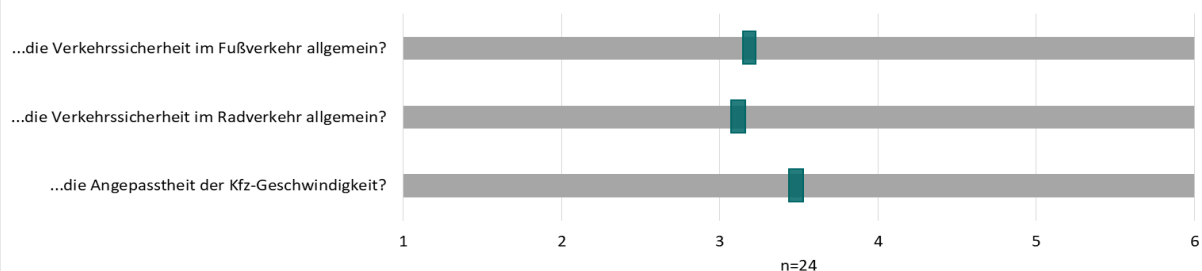
Radverkehr: Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum...



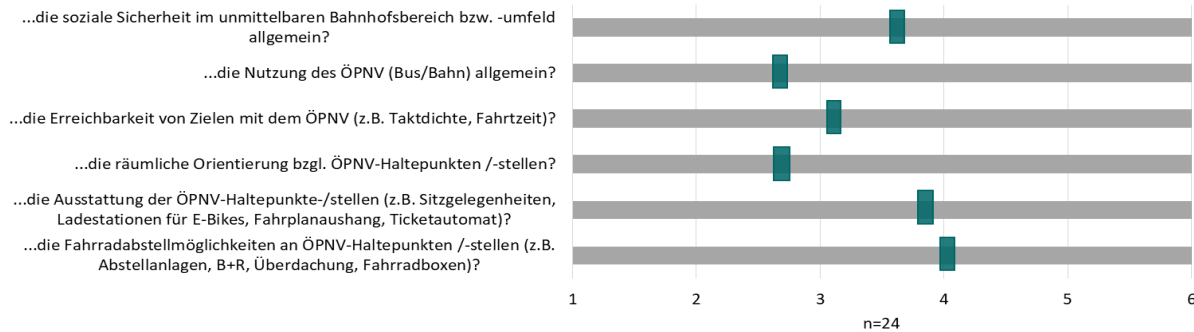
Schulwege: Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum...



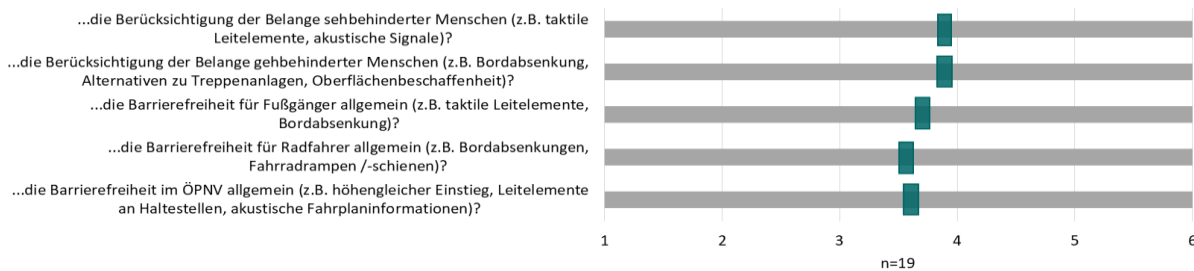
Verkehrssicherheit: Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum...



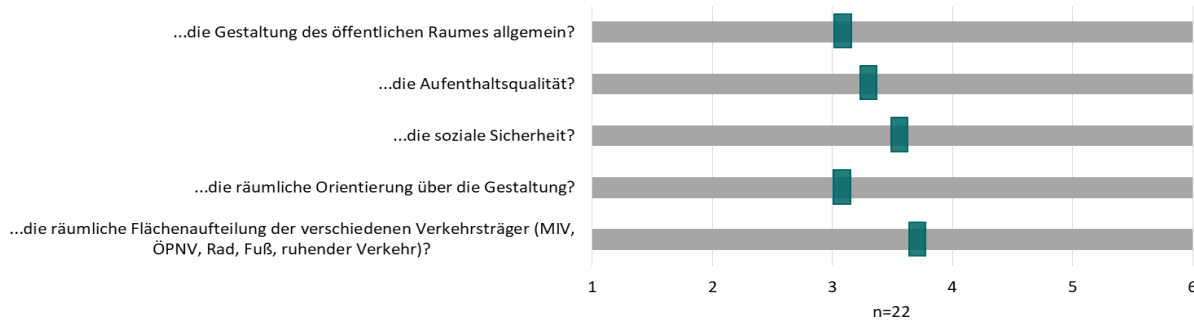
Öffentlicher Verkehr: Wie bewerten Sie...



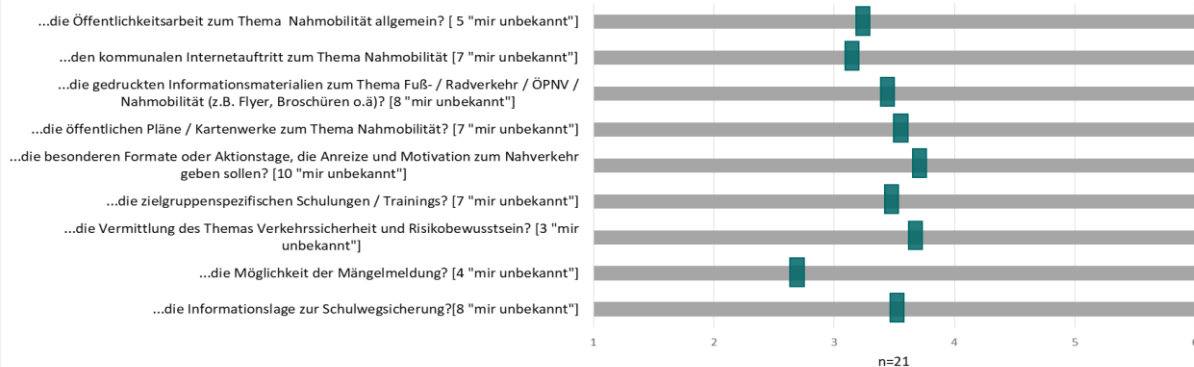
Barrierefreiheit: Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum...



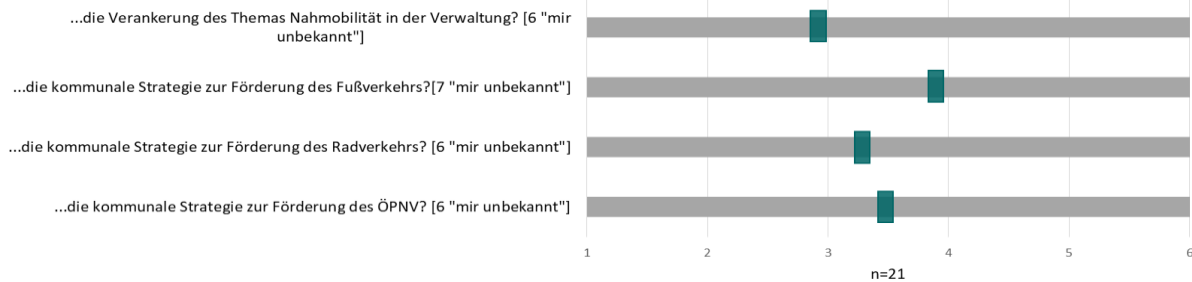
Stadtraumgestaltung: Wie bewerten Sie im Untersuchungsraum...



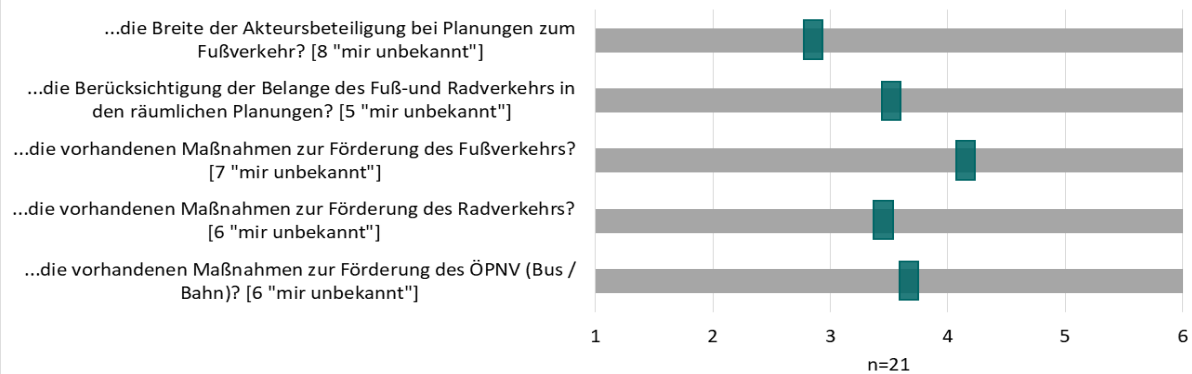
Kommunikation und Information: Wie bewerten Sie für Ihre Kommune...



Strategische Verankerung: Wie bewerten Sie für Ihre Kommune...



Akteure und Prozesse: Wie bewerten Sie für ihre Kommune...



Recht und Organisation: Wie bewerten Sie für Ihre Kommune...

