



Bericht

Mobilitätskonzept Quartier Berliner Ring Wetzlar-Dalheim



März 2022

LK Argus Kassel GmbH



Stadt Wetzlar

Mobilitätskonzept Quartier Berliner Ring Wetzlar-Dalheim

Bericht März 2022

Magistrat der Stadt Wetzlar

Amt für Stadtentwicklung

Ernst-Leitz-Str. 30

35578 Wetzlar

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Dipl.-Geogr. Holger Heering

Moritz Gottschling, B. Sc.

Kassel, 10. März 2022



Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Anlass und Ziel der Planung	1
1.2	Untersuchungsgebiet	1
1.3	Vorgehensweise	3
1.4	Abstimmung und Beteiligung	3
1.5	Vorliegende Planwerke	4
1.6	Bebauungspläne	5
2	Bestandsanalyse	7
2.1	Öffentliche Parkplätze	7
2.2	Private Stellplätze	10
2.3	Öffentlicher Personennahverkehr	13
2.4	Fußverkehr	15
2.5	Radverkehr	18
2.6	Kfz-Verkehr	20
2.7	Hinweise aus der Beteiligung zur Bestandssituation	21
2.8	SWOT-Analyse	22
3	Ziele und Handlungsstrategie	25
3.1	Zielsetzungen	25
3.2	Strategie	26
3.3	Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung	27
3.4	Integriertes Maßnahmenkonzept	29
3.5	Umsetzungshinweise	35
4	Maßnahmenblätter	36
4.1	Öffentliche Parkplätze	36
4.2	Private Stellplätze	44



4.3	Öffentlicher Personennahverkehr	50
4.4	Fußverkehr und Kfz-Verkehr	57
4.5	Radverkehr	72
4.6	Mobilitätsmanagement und Sharing	87
4.7	Nicht weiter verfolgte Maßnahmenansätze	96
5	Anhang	98
	Tabellenverzeichnis	100
	Abbildungsverzeichnis	100



1 Einleitung

1.1 Anlass und Ziel der Planung

Im Quartier Berliner Ring in Wetzlar-Dalheim erfolgt derzeit und in naher Zukunft eine bauliche Nachverdichtung. Hierdurch soll das Wohnraumangebot erweitert werden, zudem entsteht ein neues Kinder- und Familienzentrum und eine Rundfunkeinrichtung wird erweitert. Planerische Grundlage ist der Rahmenplan Soziale Stadt für Dalheim und der geänderte Bebauungsplan 213. Die Nutzungserweiterungen und -veränderungen im Gebiet waren der Anlass für die Stadt Wetzlar, ein Mobilitätskonzept für das Quartier in Auftrag zu geben. Dabei sollen in dem Konzept aber insbesondere auch Problematiken in der bisherigen Bestandssituation analysiert und angegangen werden. Somit lautete der Auftrag, ein gesamthafes Mobilitätskonzept für das ganze Quartier zu entwickeln.

Für die neuen Gebäude müssen gemäß der Wetzlarer Stellplatzsatzung in ausreichendem Maße Stellplätze nachgewiesen werden. Gleichzeitig soll gemäß dem Rahmenplan Soziale Stadt kein Flächenverbrauch zulasten der Grün- und Freiräume im Quartier erfolgen¹. Vor dem Hintergrund der Anforderungen an eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und der sozial gerechten Mobilitätsgewährleistung sollen auch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gestärkt, durch neue Mobilitätsangebote ergänzt und so die Abhängigkeit vom Pkw reduziert werden. Ausgangsbasis für die Überlegungen bildet der für das Quartier erarbeitete „Strategische Ansatz für die städtebaulich angemessene Herstellung von Stellplätzen“ des Planungsbüros Rittmannsperger Architekten².

1.2 Untersuchungsgebiet

Das Quartier Berliner Ring liegt im Nordosten der Mittelstadt Wetzlar im Ortsteil Dalheim. Das Untersuchungsgebiet wird durch die Hohe Straße ab der östlichen Einmündung des Schwalbengrabens, den Schwalbengraben, den Lampertsgraben, den Berliner Ring sowie die Straßen Drei Stämme und Wingertsberg gebildet. Strukturprägend für das Gebiet ist die Ringstraße aus Berliner Ring und Hohe Straße. Im Untersuchungsgebiet herrscht ein Geschosswohnungsbau aus den 1960er und 70er Jahren vor, welcher an den Rändern des Quartiers durch Reihen- und freistehende Einfamilienhäuser ergänzt wird. Im

¹ Magistrat der Stadt Wetzlar / NH Projektstadt (2017): Rahmenplan – als Integriertes Stadtentwicklungskonzept – Soziale Stadt Wetzlar Dalheim/ Altenberger Straße. Wetzlar/ Frankfurt am Main. S. 203.

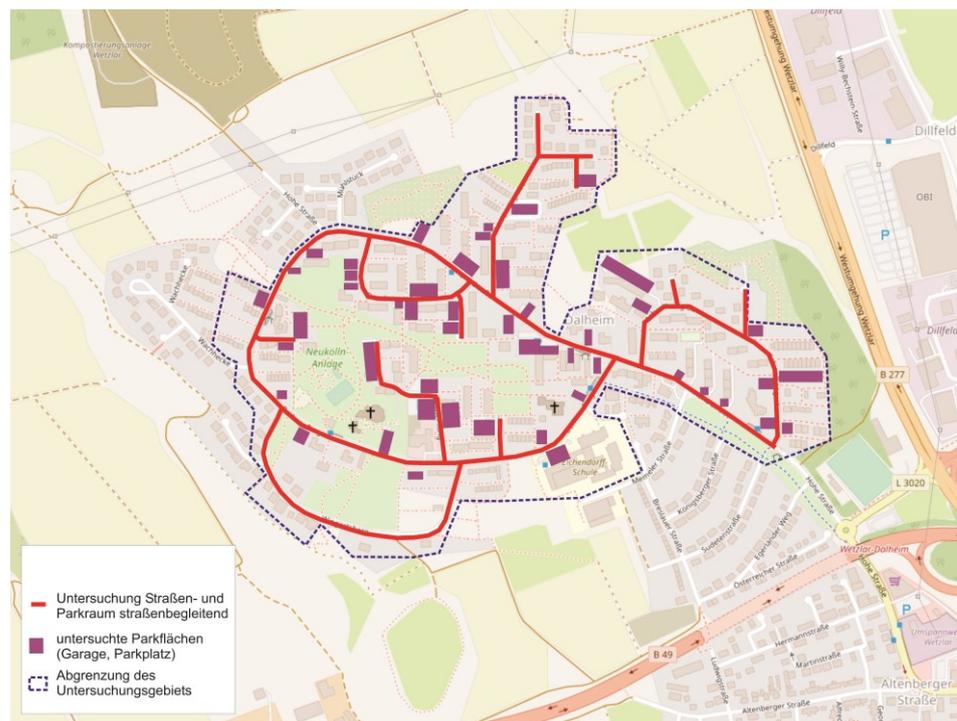
² Rittmannsperger Architekten (2020): Quartier „Berliner Ring“, Dalheim. Strategischer Ansatz für die städtebaulich angemessene Herstellung von Stellplätzen. Entwurf April 2020.



Untersuchungsgebiet leben 2.750 Menschen, davon sind 17 % unter 18 Jahre alt und 27 % über 65 Jahre alt. Das Quartier wird durch die Trassen der B 277 und der B 49 vom restlichen Stadtgebiet abgeschnitten, im Westen und Norden grenzt es an die freie Landschaft. Hier verläuft eine der projektierten Trassenvarianten für den Neubau der B 49.

Im Zentrum des Untersuchungsgebiets befindet sich die Neukölln-Anlage als wohnungsnaher Grünanlage für die Bewohnerinnen und Bewohner. An der Einmündung des Berliner Rings in die Hohe Straße befindet sich gemäß Bebauungsplan 213A ein Quartierszentrum mit Geschäften, von denen jedoch einige leer stehen. So fehlt es an einem ausreichenden Einzelhandels- und gastronomischen Angebot im Quartier³. Im Südosten des Untersuchungsgebiets befinden sich die Eichendorffschule (Gesamtschule) und die Dalheimschule (Grundschule). Am südlichen Berliner Ring wird die evangelische Rundfunkeinrichtung erweitert, gegenüber soll ein neues Kinder- und Familienzentrum errichtet werden.

- **Abbildung 1:** Abgrenzung des Untersuchungsgebiets. Eigene Darstellung. Quelle Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020. URL: <https://www.openstreetmap.org> (Zugriff 10.12.2020)



³ Magistrat der Stadt Wetzlar / NH Projektstadt (2017): Rahmenplan – als Integriertes Stadtentwicklungskonzept – Soziale Stadt Wetzlar Dalheim/ Altenberger Straße. Wetzlar/ Frankfurt am Main. S. 14.

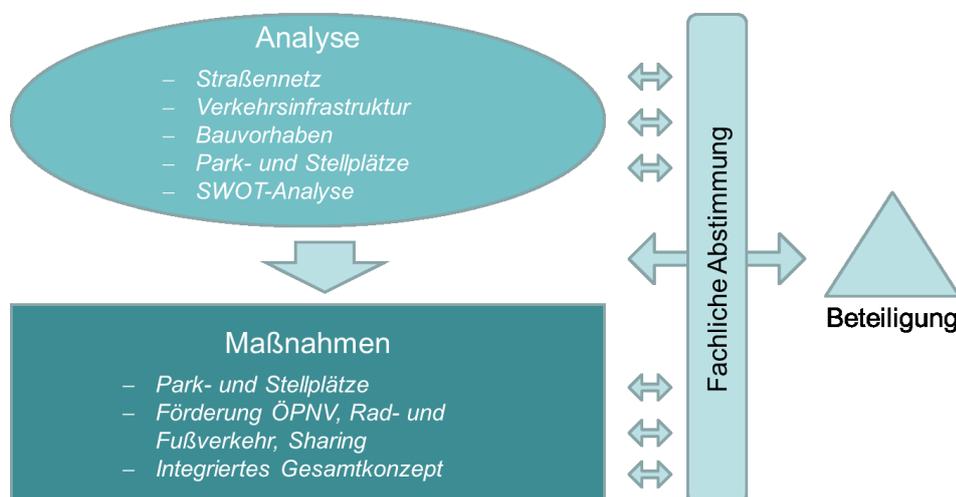


1.3 Vorgehensweise

Zunächst werden die für das Gebiet vorliegenden Planwerke ausgewertet (Kapitel 1.5 und 1.6). In einer Bestands- und Zustandsanalyse (Kapitel 2) werden dann die Infrastruktur und Mobilitätsangebote vor Ort für die verschiedenen Verkehrsarten dargestellt. Hierbei erfolgten insbesondere eine Erfassung aller öffentlichen und öffentlich zugänglichen privaten Parkplätze im Gebiet und die Erhebung ihrer Auslastung. Ein Fokus wird auf die Erhebung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Nahverkehr als nachhaltige Verkehrsarten (Umweltverbund) gelegt. Die Analyse wird mit einer Bewertung von Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen (SWOT-Analyse) abgeschlossen.

Aufbauend auf die Analyse erfolgt eine Formulierung konkreter Zielsetzungen für das Gebiet vor dem Hintergrund der bestehenden Anforderungen (Stellplatzsatzung, Rahmenplan Soziale Stadt, nachhaltige Verkehrsentwicklung). Zur Erreichung der Zielsetzungen werden Handlungsstrategien und Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsarten konzipiert (Kapitel 3). Hierbei sollen auch neue Mobilitätsangebote (z. B. Carsharing) berücksichtigt werden. Die Maßnahmenkonzeption wird abgeschlossen mit der Formulierung eines abgestimmten integrierten Gesamtkonzepts (Vorzugsvariante). Im Detail werden die einzelnen Maßnahmen in Maßnahmenblättern im Kapitel 4 aufgeführt.

- **Abbildung 2:** Prozessstruktur zur Erstellung des Mobilitätskonzepts



Die Konzepterstellung dauerte von Dezember 2020 bis Februar 2022 an.

1.4 Abstimmung und Beteiligung

Die inhaltliche Erarbeitung des Mobilitätskonzepts erfolgte in enger Verschnaidung mit Abstimmungs- und Beteiligungsprozessen. In der **Arbeitsgruppe** mit Vertreter*innen der Stadtverwaltung, des Quartiersmanagements und der mit der Prozessbegleitung zum Projekt Sozialer Zusammenhalt (ehemals Soziale



Stadt) beauftragten Planungsbüros Rittmannsperger Architekten und foundation f5+ wurden die Erarbeitungsschritte und -ergebnisse regelmäßig rückgekoppelt. Hierzu fanden insgesamt sechs Termine statt. Auch mit den Wohnungsbaugesellschaften fanden umfangreiche Abstimmungen sowohl bilateral als auch durch die Einbindung in zwei Termine statt.

Für die Bürgerinnen und Bürger gab es über verschiedene Formate die Möglichkeit der Beteiligung an der Konzepterstellung. Hierfür gab es eine fruchtbare Kooperation mit dem Quartiersmanagement. Im Juni 2021 lagen am Quartierszentrum über mehrere Wochen Pläne des Gebiets zur Eintragung von Problemen oder Ideen aus. 14 Teilnehmende machten insgesamt 31 Hinweise. Am 8. Juli 2021 wurde abends ein Live-Beteiligungstermin als Videokonferenz durchgeführt, bei dem das Konzept vorgestellt wurde und Kritik und Hinweise gegeben werden konnten. Hieran nahmen 10 Bürgerinnen und Bürger teil. An das Quartiersmanagement wurden überdies 9 ausführliche Stellungnahmen per Mail bzw. schriftlich herangetragen.

Zu dem Konzept wurde über Artikel in der örtlichen Stadtteilzeitung „Da(l)heim-Zeitung“ mehrfach informiert. Hierüber wurde auch zu den Beteiligungsformaten und zur Einsendung von Hinweisen aufgerufen. Insgesamt wurden in 4 Ausgaben der Da(l)heim-Zeitung Artikel veröffentlicht.

Die Eingaben aus der Beteiligung wurden alle ausgewertet und in die Konzepterstellung eingebunden. Wir möchten uns bei den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern für die konstruktiven Anregungen bedanken. Die inhaltlichen Aussagen der Bürgerinnen und Bürger werden zusammengefasst jeweils am Ende des Kapitels 2 (Aussagen zur Bestandssituation) und des Kapitels 4 (Hinweise oder Vorschläge zu Maßnahmen) wiedergegeben.

1.5 Vorliegende Planwerke

Für das Quartier Berliner Ring liegen zwei relevante Planwerke vor, auf die mit dem Mobilitätskonzept aufgebaut werden kann. Der Rahmenplan – als integriertes Stadtentwicklungskonzept – Soziale Stadt Wetzlar Dalheim/ Altenberger Straße trifft umfangreiche Aussagen bezüglich Mobilität und Verkehr in der Bestandsanalyse, den Zielsetzungen und den Maßnahmen. Das Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr soll verbessert, die Parkraumsituation ohne weiteren Flächenverbrauch insbesondere auch im Umfeld der Schulen optimiert, die sog. „Ringelbrücke“ mit einer Treppe versehen und verschiedene Serviceleistungen und neue Mobilitätsoptionen wie z. B. Leihfahrräder und Carsharing eingerichtet



werden.⁴ Die angestrebte Ansiedlung von Gastronomie und Einzelhandel im Quartierszentrum⁵ würde sich auch positiv auf die Nahmobilität auswirken.

Der strategische Ansatz zur städtebaulich angemessenen Herstellung von Stellplätzen für das Quartier Berliner Ring, Dalheim des Architekturbüros Rittmannsperger empfiehlt zur Vermeidung weiterer Bodenversiegelung ca. 100 Stellplätze auf der überbreiten Fahrbahn der Ringstraße Berliner Ring/ Hohe Straße zu schaffen, die die Bauherren zum Baulandpreis von der Stadt ablösen. Durch die Einführung von Einrichtungsverkehr könnte zudem Fläche für einen Radfahrstreifen in Gegenrichtung gewonnen werden. Darüber hinaus wird empfohlen, bestehende Sammelparkplätze zu dezentralen Quartiersparkdecks auszubauen.⁶

Bei dem geplanten Radschnellweg Gießen – Solms liegen der Stadt Wetzlar noch keine für das Mobilitätskonzept relevanten Unterlagen vor.

Der Nahverkehrsplan für die Stadt Wetzlar wird aktuell fortgeschrieben, die Maßnahmenanregungen aus dem Mobilitätskonzept sollen nach Möglichkeit berücksichtigt werden.

1.6 Bebauungspläne

Die Geltungsbereiche der Bebauungspläne sind in der Karte A7 verortet.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans 213 „Dalheim“ von 1977. Dieser wurde bereits 1985 sowie zweimal in 1991 geändert. Im Juni 2017 erfolgte die vierte Änderung, welche in 15 Teilbereichen eine Nachverdichtung oder Neuordnung der Bauvorschriften enthält (z. B. Änderung Reines Wohngebiet in Allgemeines Wohngebiet, Erweiterung Baugrenzen, Erhöhung Grundflächenzahl, Geschossflächenzahl und Zahl der Vollgeschosse). In der Änderung ist auch das Kinder- und Familienzentrum am südlichen Berliner Ring vorgesehen. In den Bereichen am südlichen Berliner Ring und Wingertsberg werden Flächen für Gemeinschaftsstellplätze und -garagen zeichnerisch festgesetzt. Textlich werden eine wasserdurchlässige Bauweise von Stellplätzen und Zufahrten sowie die Bepflanzung größerer Stellplätze und der straßenseitigen Ansichtsseiten von Garagen festgesetzt.

⁴ Magistrat der Stadt Wetzlar / NH Projektstadt (2017): Rahmenplan – als Integriertes Stadtentwicklungskonzept – Soziale Stadt Wetzlar Dalheim/ Altenberger Straße. Wetzlar/ Frankfurt am Main. S. 189ff.

⁵ Ebd.: S. 175f.

⁶ Rittmannsperger Architekten (2020): Quartier „Berliner Ring“, Dalheim. Strategischer Ansatz für die städtebaulich angemessene Herstellung von Stellplätzen. Entwurf April 2020. S. 7-11.



Die fünfte Änderung des Bebauungsplans 213 „Dalheim“ vom Oktober 2018 setzt ein Sondergebiet für ein Rundfunk- und Medienzentrum auf dem Grundstück Berliner Ring 62 fest, welches sich aktuell im Bau befindet.

Aktuell ist eine sechste Änderung des Bebauungsplans 213 „Dalheim“ kurz vor dem Beschluss, eine Entwurfsfassung liegt vor. Diese sieht eine bauliche Nachverdichtung im Bereich Hohe Straße/ Drei Stämme/ Lampertsgraben vor. So sollen dort das Reine Wohngebiet in ein Allgemeines Wohngebiet gewandelt, die Baugrenzen erweitert und die Grundflächenzahl, die Geschossflächenzahl sowie teilweise die Zahl der Vollgeschosse erhöht werden. Die Flächen für Gemeinschaftsstellplätze und die Bepflanzung der Grundstücke werden zeichnerisch festgesetzt. Gemäß textlicher Festsetzung seien alle Stellplätze, Zufahrten und privaten Gehwege in wasserdurchlässiger Bauweise zu errichten. Die Stellplatzanlagen seien an ihren Außenkanten mit 1,50 m hohen, geschlossenen Hecken einzugrünen, die zu öffentlichen Straßenflächen hin orientierten Ansichtsflächen von Sammelgaragen sind mit Laubsträuchern abzupflanzen.

Seitens der Wohnungsbaugesellschaften werden aktuell **Bauvorhaben** zur Nachverdichtung vorangetrieben. Dies umfasst sowohl Neubauten auf bisher unbebauten Grundstücken als auch die Aufstockung von Bestandsgebäuden. Einige Vorhaben wurden kürzlich abgeschlossen (z. B. Hohe Straße 45-51), andere befinden sich zurzeit im Bau, wiederum andere in Planung und einige sind als perspektivische Vorhaben zu betrachten. Genauere Planungen zu den Bauvorhaben wurden von den Wohnungsbaugesellschaften zur Verfügung gestellt und im Konzept berücksichtigt, sie werden hier jedoch aus Gründen der Wahrung des Geschäftsgeheimnisses nicht konkreter benannt.



2 Bestandsanalyse

In der Bestands- und Zustandsanalyse werden die Bedingungen im Quartier für die verschiedenen Verkehrsarten aufgezeigt und wesentliche Probleme benannt. Die Untersuchung mündet in einer zusammenfassenden Stärken-Schwächen-Analyse.

2.1 Öffentliche Parkplätze

Das **Angebot und die Regelungen** auf den Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum sind auf der Karte A1 verortet.

Im Untersuchungsgebiet konnten insgesamt 441 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum erfasst werden. Davon sind die meisten nicht markiert oder beschildert, es darf am Fahrbahnrand geparkt werden.

Im Schwalbengraben und im Lampertsgraben sind Zonen eingeschränkter Haltverbots (Z 290 StVO) eingerichtet, in den gekennzeichneten Flächen darf geparkt werden. Dies dient der besseren Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs und der klaren Freihaltung von Ausweichstellen für den Gegenverkehr, von Querungsstellen, Einfahrten und Feuerwehrezufahrten.

Teilweise werden aus Gründen der Verkehrssicherheit und / oder des Verkehrsflusses Haltverbote durch Verkehrszeichen angeordnet. Eingeschränkte Haltverbote wurden im Ostteil der Hohen Straße auf der Südseite, in der westlichen Kurve zum Berliner Ring, auf der Innenseite der ringförmigen Straße Drei Stämme⁷ und an der Stichstraße beim ERF eingerichtet. Ein absolutes Haltverbot gilt in der Stichstraße des Berliner Rings zur Dalheimschule, um den Hol- und Bringverkehr hier zu unterbinden.

Geparkt werden darf auch nicht an den gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten, vor abgesenkten Bordsteinen und im 5,00 m-Bereich der Eckausrundungen an Einmündungen. Diese Bereiche wurden bei der Zählung der Parkmöglichkeiten im Straßenraum ausgelassen.

Öffentlich zugängliche Ladestationen für batterieelektrisch betriebene Kfz gibt es in Dalheim bisher nicht.

Die **Belegung** der öffentlichen Parkplätze wurde an einem Normalwerktag erhoben (Donnerstag 20. Mai 2021). Dabei galten zu dieser Zeit noch weitgehende Beschränkungen des öffentlichen Lebens zur Eindämmung der Covid-

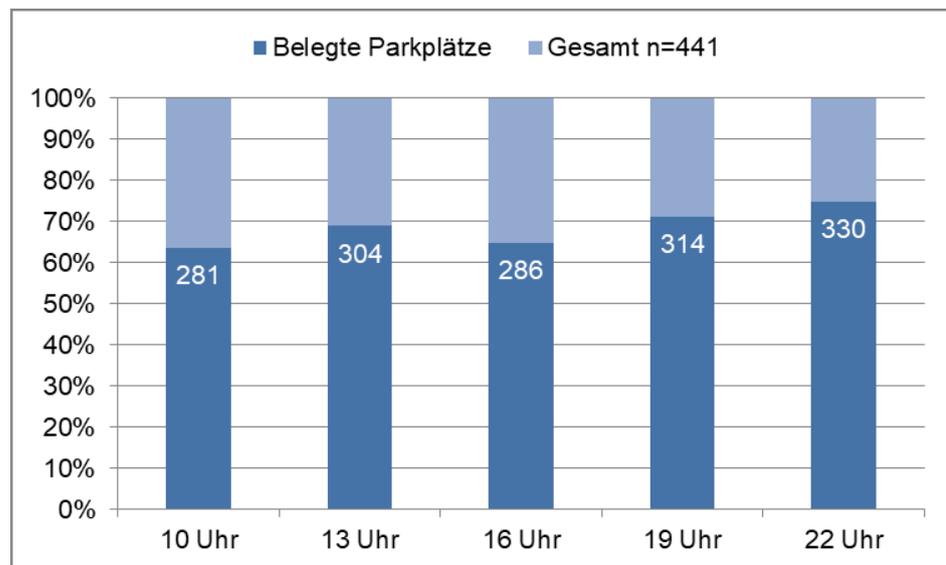
⁷ Nachträglich zu dieser Analyse wurde in den Drei Stämmen in einem Abschnitt auf der südlichen Straßenseite ein absolutes Haltverbot zur Freihaltung der Schleppkurve für eine Feuerwehrezufahrt angeordnet, welches in der Analysekarte A1 nicht mehr korrekt verzeichnet werden konnte.



19-Pandemie, sodass von einer gewissen Verzerrung der Ergebnisse auszugehen ist⁸.

Zur Erhebung des zeitlichen Verlaufs der Belegung wurde in fünf Rundgängen im regelmäßigen Abstand gezählt (Abbildung 3). Die höchste Auslastung wurde dabei erwartungsgemäß am späten Abend gegen 22 Uhr mit insgesamt ca. 75 % belegten Parkplätzen festgestellt (mittlerer Parkdruck). Tagsüber, insbesondere vormittags und nachmittags, sind die Menschen teils außer Haus, es liegt eine Auslastung von ca. 65 % vor. Insgesamt ist die Schwankung aber gering, was sich auf die Beschränkungen des öffentlichen Lebens zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie sowie den hohen Anteil älterer Personen im Quartier zurückführen lässt. Eine wichtige Erkenntnis ist zudem, dass der Parkdruck im Quartier sich insgesamt als „mittel“ einstufen lässt⁹, insgesamt also noch genug freie Reserven vorhanden sind.

- **Abbildung 3:** Belegung der öffentlichen Parkplätze im Tagesgang am Werktag (Donnerstag 20. Mai 2021)



Die Belegung der öffentlichen Parkplätze pro Erhebungsrundgang ist in den Karten A1a bis A1e verortet.

⁸ In dem Wohngebiet könnte dies einerseits bedeuten, dass die Parkplätze etwas höher belegt waren als sonst üblich, da mehr Menschen tagsüber zu Hause geblieben sind und weniger Reisen unternommen wurden. Auch mussten Schulklassen teils zu Hause bleiben, was einen geringeren Hol- und Bringverkehr bedeuten müsste. Andererseits war die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel vermutlich geringer zulasten eines verstärkten Kfz-Verkehrsaufkommens. Eine abschließende Einschätzung kann hier nicht geleistet werden.

⁹ Definition gemäß
FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): EVE Empfehlungen für Verkehrserhebungen. S. 42.



Hoch relevant ist die räumliche Differenzierung der Belegung. Vormittags ist die Auslastung im Umfeld der Schulen sehr hoch. Über den Nachmittag und bis zum Abend steigt der Parkdruck im Schwalbengraben, im Lampertsgraben, in den Drei Stämmen und in der westlichen Hohen Straße auf ein hohes bzw. sehr hohes Maß, teilweise wird im Haltverbot geparkt, es werden Querungsstellen oder Feuerwehrezufahrten blockiert. Zugleich sind in der mittleren Hohen Straße, im südlichen Berliner Ring und im Wingertsberg den ganzen Tag über viele Parkplätze frei, sodass hier definitionsgemäß kein Parkdruck vorherrscht.

- **Abbildung 4:** Zugeparkte Querungsstelle über die Einmündung Drei Stämme / Hohe Straße



Bei der Erhebung wurde nach Fahrzeugkategorie unterschieden. So wurden einerseits Pkw und andererseits **Nutzfahrzeuge** (Kleintransporter, Lkw, Baufahrzeuge) gezählt. Der Anteil der Nutzfahrzeuge an allen geparkten Kfz im öffentlichen Raum betrug um 13 Uhr 9 %, um 16 Uhr 5 % und um 22 Uhr 7 %. Nutzfahrzeuge wurden auch in Wohnstraßen ohne erkennlichen Zusammenhang zu nahegelegenen Baustellen geparkt. Damit lassen sich Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung erhärten, dass Unternehmen ihre Firmenfahrzeuge regelmäßig im öffentlichen Straßenraum abstellen.



2.2 Private Stellplätze

In der Karte A2 sind die privaten Stellplätze und Garagen nach **Art und Vermietungsgrad** verortet.

Im Untersuchungsgebiet gibt es einen umfangreichen Bestand an privaten Stellplätzen und Garagen. Es wurden 1.010 Stellplätze und 475 Garagen erfasst. Darunter sind alle Stellplatz- und Garagenanlagen im Eigentum der Wohnungsbaugesellschaften sowie die Stellplätze und Garagen der ansässigen Unternehmen und im privaten Streubesitz, wobei hier nur größere zusammenhängende Anlagen erhoben wurden.

Von den Wohnungsbaugesellschaften wurden umfassende Daten zu den Stellplätzen und Garagen zur Verfügung gestellt. Insgesamt besitzen diese 705 Stellplätze und 242 Garagen, die sie vermieten. Dabei wird von allen Wohnungsbaugesellschaften ein einheitlicher Preis von 15 € pro Stellplatz im Monat verlangt. Von den Stellplätzen sind insgesamt 89 % vermietet, davon fast alle an Wohnungsmieter*innen; 14 Personen stehen auf Wartelisten. Von den Garagen sind insgesamt 97 % vermietet, die meisten an Wohnungsmieter*innen; 9 Personen stehen auf Wartelisten. Das Interesse, einen Stellplatz oder eine Garage zu mieten, ist also sehr groß. Weitere 51 Stellplätze und 9 Garagen der Wohnungsbaugesellschaften befanden sich zurzeit der Erhebung im Bau oder konkret in Planung.

Die Stellplätze und Garagen der Wohnungsbaugesellschaften sind über das Gebiet hinweg relativ gleichmäßig stark vermietet. Auffällig ist die Stellplatzanlage am Schwalbengraben 110-114, hier sind von den 68 Stellplätzen nur 30 vermietet (44 %) (Abbildung 4).

- **Abbildung 5:** Abgesperrter Bereich der wenig vermieteten Stellplatzanlage am Schwalbengraben 110-114

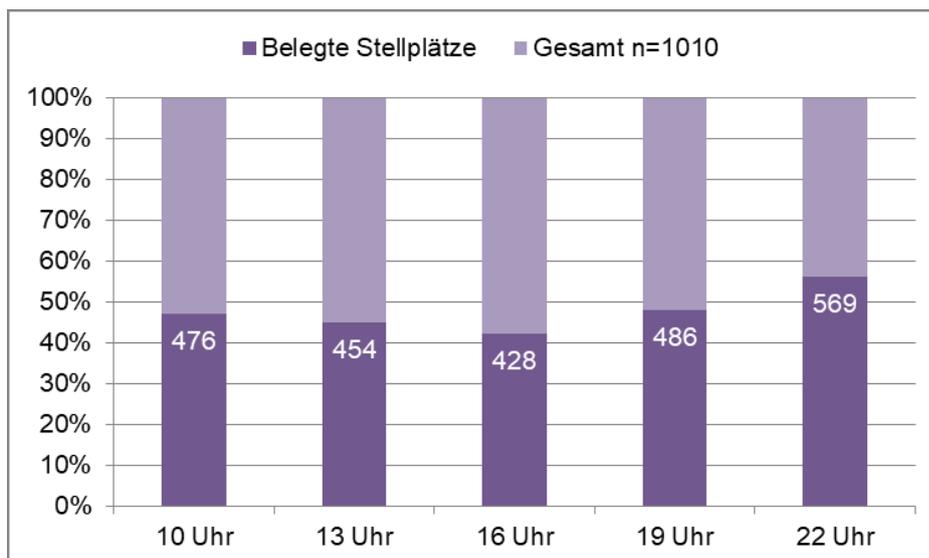




Die **Belegung** der privaten Stellplätze wurde – wie die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum – an einem Normalwerktag erhoben (Donnerstag 20. Mai 2021). Wie für die Erhebung der Belegung der öffentlichen Parkplätze ist auch für die privaten Stellplätze von einer gewissen Verzerrung der Ergebnisse auszugehen, da zu dieser Zeit weitgehende Beschränkungen des öffentlichen Lebens zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie galten¹⁰.

Bei der Belegungserhebung konnten nur die offenen Stellplätze und nicht die Garagen berücksichtigt werden, da deren Tore überwiegend verschlossen waren. Es wurde in fünf Rundgängen im regelmäßigen Abstand gezählt (Abbildung 6). Dabei zeigt sich eine leichte Entleerung der Stellplätze von 47 % Belegung um 10 Uhr zu 42 % Belegung am Nachmittag (16 Uhr), was sich durch auspendelnde Arbeitnehmer*innen sowie durch Aktivitäten der Bewohner*innen erklären lässt. Zum Abend steigt die Belegung und erreicht ihren Höchststand mit 56 % um 22 Uhr, die Menschen sind dann überwiegend zu Hause. Insgesamt ist die Belegung aber gering, es herrscht kein Stellplatzdruck¹¹.

- **Abbildung 6:** Belegung der privaten Stellplätze im Tagesgang am Werktag (Donnerstag 20. Mai 2021)



¹⁰ In dem Wohngebiet könnte dies einerseits bedeuten, dass die Parkplätze etwas höher belegt waren als sonst üblich, da mehr Menschen tagsüber zu Hause geblieben sind und weniger Reisen unternommen wurden. Andererseits war die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel vermutlich geringer zulasten eines verstärkten Kfz-Verkehrsaufkommens. Eine abschließende Einschätzung kann hier nicht geleistet werden.

¹¹ Definition gemäß

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): EVE Empfehlungen für Verkehrserhebungen. S. 42.



Interessant ist die Gegenüberstellung von Stellplatzauslastung und Vermietungsgrad bei den Stellplätzen der Wohnungsbaugesellschaften. Mit insgesamt 89 % ist der Vermietungsgrad hoch. Von den vermieteten Stellplätzen sind aber selbst um 22 Uhr nur 77 % belegt, d. h. knapp ein Viertel der vermieteten Stellplätze wird scheinbar nicht genutzt. Da wegen der Covid-19-Pandemie zu der Zeit (trotz des Pfingstmontags am 24. Mai 2021) davon auszugehen ist, dass nur wenige Reisen unternommen wurden, wird dies so interpretiert, dass die Stellplatzmieter*innen statt des gemieteten Platzes im öffentlichen Raum parken, etwa weil dort etwas näher am Hauseingang geparkt werden kann o. Ä.

Im Rahmen der Abstimmung und Beteiligung kamen zudem mehrere Hinweise, dass viele Garagen nicht für das Abstellen von Pkw, sondern für das Lagern von Gegenständen benutzt und die Pkw stattdessen im öffentlichen Raum abgestellt würden. Dies konnte in der Erhebung nicht explizit geprüft werden. Ein kleines Indiz ist, dass während aller Rundgänge max. 5 % der Garagen offenstanden und leer waren, allerdings kann dies auch daran liegen, dass auch leere Garagen von den Mieter*innen überwiegend wieder verschlossen wurden.

Die einzige bekannte **Ladestation** für Elektro-Pkw im Untersuchungsgebiet ist privat und befindet sich auf dem Grundstück des ERF. Laut Aussagen der Wohnungsbaugesellschaften wird für die neuen Stellplätze und Garagen im Zuge des Wohnungsneubaus jeweils eine Lademöglichkeit mit Haushaltssteckdosen vorgesehen.



2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung des Gebiets durch den ÖPNV wird in der Karte A3 dargestellt.

Dalheim wird durch die Buslinie 16 an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden. Diese verkehrt über die Altenberger Straße zum Wetzlarer Bahnhof als zentralem Umsteigepunkt.

Die Linienbusse verkehren auf der östlichen Hohen Straße in beiden Richtungen. Über den Berliner Ring und die westliche Hohe Straße wird eine Wendeschleife im Uhrzeigersinn gedreht. Dementsprechend werden die Haltestellen hier nur in einer Richtung bedient.

Die Busse verkehren nach **Fahrplan** montags bis freitags von ca. 5 Uhr bis 21 Uhr überwiegend im 20-Minuten-Takt. Am frühen Morgen, vormittags und nach 19 Uhr ist die Bedienung etwas ausgedünnt auf einen 30- oder 40-Minuten-Takt. Zwischen ca. 21 Uhr und 23:30 Uhr sowie nach Mitternacht gibt es keine Fahrten.

Samstags, sonntags und feiertags verkehren die Busse zwischen ca. 5 Uhr und 20 Uhr grundsätzlich stündlich, teils weicht der Plan etwas davon ab. Die letzte Fahrt ist ca. um 23 Uhr.

Im Untersuchungsgebiet gibt es acht **Bushaltestellen**. Davon befinden sich sieben an der Hohen Straße und dem Berliner Ring, für diese ist die Stadt Wetzlar Baulastträgerin. An der Eichendorffschule befindet sich eine weitere Haltestelle auf dem Schulgelände, hier ist der Lahn-Dill-Kreis zuständig.

Das Gebiet wird durch die Bushaltestellen gut erschlossen. Im Bereich des Geschosswohnungsbaus an der Ringstraße liegt ein Haltestellenabstand von ca. 300 m vor. Lediglich im Norden des Lampertsgrabens liegen einzelne Wohnhäuser außerhalb der 300 m-Einzugsradien.

Ein- und Aussteigendenzahlen liegen nur für einzelne Haltestellen vor. So wird die Haltestelle St. Markus-Kirche täglich von 80, Berliner Ring Nord von 580 und Drei Stämme von 200 Fahrgästen pro Tag frequentiert.

Die Haltestellen Schwalbengraben, Sudetenstraße und Berliner Ring wurden bereits als Kaphaltestellen mit Hochbord, Bodenindikatoren und Fahrgastunterstand barrierefrei ausgebaut. Dabei fehlt an der Haltestelle Berliner Ring noch eine Querungshilfe über die Hohe Straße zur vollständigen Barrierefreiheit.

Für die anderen Bushaltestellen in der Zuständigkeit der Stadt Wetzlar (Hohe Straße, St. Markus-Kirche, Berliner Ring Nord, Drei Stämme) liegen Entwurfsplanungen zum barrierefreien Ausbau vor. Diese werden voraussichtlich 2022 / 2023 umgesetzt. Die Planungen sehen Kaphaltestellen mit Bodenindikatoren, Fahrgastunterständen sowie Querungshilfen über die Fahrbahn vor.

Für die Bushaltestelle Eichendorffschule liegen soweit bekannt seitens des Lahn-Dill-Kreises noch keine Planungen zum barrierefreien Ausbau vor.



Bei den Bushaltestellen Berliner Ring und Hohe Straße liegt eine verwirrende Benennung vor. So befindet sich die Bushaltestelle Berliner Ring in der Hohen Straße, während die Haltestelle Hohe Straße am Berliner Ring liegt. Dies ist auf die schematisch angewandte Benennungssystematik zurückzuführen, wonach die Haltestelle nach der nächsten Querstraße benannt wird. Im konkreten Fall ergibt dies jedoch keinen Sinn und erschwert die Orientierung. Dies beeinträchtigt auch die Barrierefreiheit im umfassenden Sinne. Wer ein Ziel im östlichen Berliner Ring hat, muss gegenwärtig an der Haltestelle Hohe Straße aussteigen, wer ein Ziel in der mittleren Hohen Straße hat, muss an der Haltestelle Berliner Ring aussteigen.

An der Bushaltestelle Berliner Ring steht eine Mitfahrbank. Diese ist als solche jedoch insbesondere von vorbeifahrenden Kfz-Führenden schlecht zu erkennen. Auch fehlen Nutzungshinweise für Interessierte an der Mitfahrbank.

- **Abbildung 7:** Als Buskap weitgehend barrierefrei ausgebaute Haltestelle Berliner Ring (an der Hohen Straße), mit fehlender Querungshilfe und schlecht erkennbarer Mitfahrbank





2.4 Fußverkehr

Der Fußverkehr spielt als besonders inklusive, stadtverträgliche und nachhaltige Verkehrsart und als wesentlicher Zubringer zum ÖPNV eine zentrale Rolle für eine zukunftsfähige Mobilität. Im Folgenden werden die relevanten Ziele für den Fußverkehr, die Gehwege sowie die Quermöglichkeiten über die Fahrbahn untersucht. Diese finden sich auch in der Karte A4 verortet.

Relevante Ziele für den Fußverkehr im Quartier sind die Eichendorff- und die Dalheimschule, die alte Kindertagesstätte am Mühlstück und das neue Kinder- und Familienzentrum am südlichen Berliner Ring, die Neukölln-Anlage und die Spielplätze sowie das Quartierszentrum. Auch die Anbindung zur Altenberger Straße Richtung Innenstadt sowie die Verbindungen in die freie Landschaft zur Erholung sind relevant.

In den Einflussbereichen der Infrastruktureinrichtungen (Eichendorff- und Dalheimschule, Kindertagesstätte Dalheim, Bushaltestellen) gelten gemäß den EFA **erhöhte Anforderungen** an die Fußverkehrsinfrastruktur, dies betrifft das gesamte Untersuchungsgebiet bis auf den nördlichen Teil des Lampertsgrabens. Die Seitenräume sollen 2,50 m breit sein. An den Stellen mit besonderem Querungsbedarf an der Sammelstraße Hohe Straße – Berliner Ring sollen Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen sowie FGÜ vorhanden sein. Ein besonderer Querungsbedarf liegt an Knotenpunkten sowie an wichtigen Quellen und Zielen, Bushaltestellen und im Zuge wichtiger Gehwegverbindungen vor.¹²

Im Quartier gibt es ein engmaschiges Netz an **selbständigen Wegen** für den Fußverkehr. Durch die Neukölln-Anlage führt von Ost nach West ein Hauptweg mit ca. 3,00 m Breite. Weitere Wege, zumeist in 2,00 m Breite, zweigen von diesem ab und binden an die Straßen an. Diese Wege weisen zum Teil starke Unebenheiten auf. Im Schwalbengraben, Lampertsgraben, südlichen und westlichen Berliner Ring werden durch selbständige Gehwege Reihenhäuser erschlossen. Außerhalb der Siedlungen führen diese Wege teils in die freie Landschaft. An der Kleingartenanlage sind die Umlaufsperrren zu eng, sodass diese für Rollstuhlfahrende nicht benutzbar sind. Die Wege sind überwiegend mit Z 239 StVO (Gehweg) beschildert. Einzig der parallel zur östlichen Hohen Straße führende ca. 3,00 m breite Weg durch die Schladming-Anlage ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO).

Die **straßenbegleitenden Gehwege** an der Ringstraße Hohe Straße – Berliner Ring sind größtenteils 3,00 m breit und erfüllen damit die Anforderungen. Einzig am westlichen Berliner Ring sind sie lediglich knapp 2,00 m breit und damit

¹² FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln. S. 14-17.



etwas zu schmal. In den Wohnstraßen sind die Gehwege einheitlich knapp 2,00 m breit und damit ebenfalls etwas zu schmal. Auch bei fehlenden Einfriedungen sollen mind. 2,30 m Breite gegeben sein, damit zwei Rollstuhlfahrende oder Personen mit Kinderwagen sich begegnen können und nicht auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Im Lampertsgraben sind einige Parkflächen zum Teil auf dem Gehweg markiert, hier verbleiben nutzbare Gehwegbreiten von ca. 1,10 m. Gemäß Nr. II zu Anl. 2 lfd. Nr. 74 VwV-StVO ist dies nicht mehr zulässig, es muss genügend Platz für den ungehinderten Verkehr von Rollstuhlfahrenden auch im Begegnungsverkehr bleiben.

Die **Querung über die Fahrbahn** ist in der Regel das größte Hindernis und die größte Gefährdung für den Fußverkehr. Im Untersuchungsgebiet sind insbesondere die Querung über die Fahrbahn der Hohen Straße – Berliner Ring sowie die Querung über Einmündungen im Zuge der Hohen Straße – Berliner Ring relevant, die Querung über die Wohnstraßen gestaltet sich aufgrund geringer Verkehrsstärken und Fahrbahnbreiten einfacher.

In der Karte A4 sind die Stellen mit besonderem Querungsbedarf und die dort vorhandene bauliche Situation jeweils eingezeichnet. Ein besonderer Querungsbedarf liegt an Knotenpunkten immer und auf der Strecke an punktuellen Zielen, Haltestellen sowie kreuzenden wichtigen Gehverbindungen vor¹³. Im Zuge der Schulwege sind **über die Hohe Straße und den Berliner Ring** Lichtsignalanlagen zum Schutz von Zufußgehenden vorhanden. Hier sind auch Bodenindikatoren und akustisch-taktile Signalgeber vorhanden. Über die Hohe Straße ist östlich des Schwabengrabens eine ca. 2,50 m breite Mittelinsel mit Bodenindikatoren vorhanden. Am Kindergarten am Mühlstück ist über die Hohe Straße eine ca. 1,60 m breite Mittelinsel vorhanden, damit ist diese zu schmal. An allen anderen Stellen mit besonderem Querungsbedarf über die Fahrbahn der Ringstraße fehlen jedoch bauliche Querungsanlagen. Hier ist die Querung aufgrund parkender Kfz sowie langer Querungsstrecken (7,50 m Fahrbahnbreite) erschwert. Teilweise sind auch die Borde nicht abgesenkt, was die Querung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen verunmöglicht. So sind die Hohe Straße zwischen Drei Stämme und der LSA (ca. 550 m Länge) und der Berliner Ring zwischen ERF und Wachhecke (ca. 500 m Länge) für Gehbehinderte nicht überquerbar. Auch im Hinblick auf den demografischen Wandel sind die fehlenden Querungsanlagen über die Ringstraße stark zu bemängeln.

An den **Einmündungen im Zuge der Ringstraße** Hohe Straße – Berliner Ring sind die Borde einheitlich auf 3 cm abgesenkt. Die Querung gestaltet sich dennoch häufig erschwert und teils gefährlich. Die Einmündungen sind stark aufgeweitet, die Eckausrundungsradien liegen bei ca. $R = 10,00$ m. So ergeben sich sehr weite Querungsstrecken von ca. 15,00 m über die Fahrbahn. Kfz

¹³ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln. S. 14-17.



können an den großzügig ausgerundeten Ecken zu schnell ab- und einbiegen. Aufgrund der starken Aufweitung werden die Eckausrundungen häufig regelwidrig zugeparkt, was die Überquerung für Zufußgehende allgemein stark erschwert und für Personen mit Mobilitätseinschränkungen verunmöglicht. Die Sichtbehinderungen durch an den Eckausrundungen regelwidrig parkende Kfz gefährden gerade Personen geringer Körpergröße (insb. Kinder). Besonders an der Einmündung Hohe Straße / Berliner Ring ist die Querung stark erschwert, die Borde sind nicht abgesenkt und es kann sehr schnell ein- und abgebogen werden.

In Ergänzung zu den getroffenen Aussagen liegt eine umfassende Dokumentation der Barrierefreiheit für das Quartier vor¹⁴.

- **Abbildung 8:** Stark aufgeweitete westliche Einmündung Wingertsberg in Berliner Ring und fehlende Querungsanlage mit nicht abgesenkten Borden über den Berliner Ring zum Spielplatz in der Neukölln-Anlage (im Bild links)



¹⁴ Kriesel, Tobias / Koordinationsbüro Jugend und Soziales der Stadt Wetzlar (2019): Dokumentation Ergebnisse der Stadtteilbegehung in Dalheim zum Thema „Barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Fußwege und Plätze“ vom 28. März 2019.



2.5 Radverkehr

Der Radverkehr als nachhaltige, stadtverträgliche und emissionsfreie Verkehrsart ist von hoher Bedeutung für die Mobilität der Zukunft. Mit der Verbreitung von Pedelecs wird die Überwindung von Steigungen und größeren Distanzen für breite Bevölkerungskreise möglich. Im Folgenden werden die Anbindung des Quartiers an die Wetzlarer Innenstadt, die Führung des Radverkehrs auf der Ringstraße und auf selbständigen Wegen sowie die Abstellmöglichkeiten untersucht. Diese sind auch in der Karte A5 verortet.

Die **Wetzlarer Innenstadt** ist von Dalheim aus mit dem Rad im Wesentlichen über den Straßenzug Hohe Straße – Am Trauar – Altenberger Straße zu erreichen. Am Kreisverkehr am Anschluss B 49 / B 277 wird der Radverkehr wartepflichtig geführt, ein Z 205 StVO ist nicht vorhanden. In der Beteiligung wurde dies als unübersichtlich bemängelt. Am Trauar und an der Altenberger Straße sind teilweise die Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Alternativ kann auch der Berghäuser Weg genutzt werden. Gemäß Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Wetzlar von 2019 sollen auf dem Straßenzug Hohe Straße – Am Trauar – Altenberger Straße zwischen dem Kreisverkehr am Anschluss B 49/ B 277 und der Falkenstraße bei der nächsten Sanierung des Straßenraums beidseitige Schutzstreifen angelegt werden¹⁵. Im weiteren Verlauf dieses Straßenzuges Richtung Innenstadt sollen bis zum Karl-Kellner-Ring langfristig beidseitig Schutz- oder Radfahrstreifen umgesetzt werden¹⁶.

Von Interesse sind auch der vorgesehene Abbau der Hochstraße der B 49 und ein ggf. neuer Westanschluss, in dessen Zusammenhang eine hochwertige Radverkehrsverbindung in die Innenstadt angelegt werden könnte.

Eine andere, leicht umwegige Verbindung von Dalheim in die Innenstadt stellt die sogenannte Ringelbrücke im Zuge der Breslauer Straße – Hermannstraße dar; über die Bahn muss aber auch die Altenberger Straße benutzt werden.

Auf der **Hohen Straße und dem Berliner Ring** sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Richtung Dalheim liegt eine Steigung vor. In der östlichen Hohen Straße zwischen Kreisverkehr Anschluss B 49 / B 277 und Berliner Ring liegt eine Kfz-Verkehrsstärke von ca. 5.500 Kfz / 24 h bzw. ca. 550 Kfz / h vor (siehe Kapitel 2.6), damit befindet sich diese im Belastungsbereich II, in dem Schutzstreifen, Gehwegfreigaben oder nicht benutzungspflichtige Radwege vorzusehen sind¹⁷. Gemäß Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Wetzlar von 2019 sollen auf

¹⁵ Magistrat der Stadt Wetzlar / IKS Mobilitätsplanung (2019): Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Wetzlar. S. 138.

¹⁶ Ebd.: S. 139

¹⁷ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln. S. 18f.



der östlichen Hohen Straße beidseitige Schutzstreifen als Sofortmaßnahme angelegt werden¹⁸.

Parallel zur östlichen Hohen Straße führt ein ca. 3,00 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg durch die Schladming-Anlage bis zum Berliner Ring.

Ab der Einmündung des Berliner Rings in die Hohe Straße befindet sich die Ringstraße im Belastungsbereich I, in dem grundsätzlich ein Mischverkehr auf der Fahrbahn erfolgen soll. Da die Verkehrsstärken aber an der Grenze zum Belastungsbereich II liegen und mit ca. 7,50 m überbreite Fahrbahnen vorliegen, sollten Schutzstreifen geprüft werden¹⁹.

Problematisch für den Radverkehr ist die stark aufgeweitete Einmündung Hohe Straße / Berliner Ring, da der Kfz-Verkehr hier schnell ab- und einbiegt. Insbesondere linksab- und -einbiegende Radfahrende haben hier Probleme bei der korrekten Aufstellung.

Der 3,00 m breite **Hauptweg in der Neukölln-Anlage** ist als Gehweg beschildert und für den Radverkehr nicht freigegeben. Gerade für unsichere Radler*innen würde dieser jedoch eine attraktive Fortsetzung des Wegs durch die Schladming-Anlage darstellen. Es fehlt hier auch eine Querungshilfe über den Berliner Ring. Auch eine kreuzende Nord-Süd-Verbindung sollte geprüft werden.

- **Abbildung 9:** Mischverkehrsführung auf dem Berliner Ring und fehlende Querungshilfe am mündenden gemeinsamen Geh- und Radweg von der Schladming-Anlage (im Bild von links)



¹⁸ Magistrat der Stadt Wetzlar / IKS Mobilitätsplanung (2019): Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Wetzlar. S. 138.

¹⁹ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln. S. 18f.



An den Schulen, dem Kindergarten am Mühlstück, dem Quartierszentrum und den Unternehmen gibt es bisher nur unattraktive **Radabstellanlagen** (Vorderradhalter). An diesen kann der Rahmen nicht angeschlossen werden und ein Verbiegen der Felge droht. Auch an wenigen Wohngebäuden gibt es Vorderadhalter. An den Gebäuden Schwalbengraben 110-120 sind einige Vorderradhalter mit Bügel vorhanden. Für die Maßnahmenentwicklung konnten viele bereits versiegelte Potenzialflächen für Radabstellanlagen gefunden werden.

2.6 Kfz-Verkehr

Das Straßennetz und die Regelungen für den fließenden Kfz-Verkehr sind in der Karte A6 verortet.

Die **Anbindung des Quartiers für den Kfz-Verkehr** erfolgt über die Hohe Straße. Südöstlich des Untersuchungsgebiets besteht über die Hohe Straße an einem Kreisverkehrsplatz Anschluss an die B 277 und B 49. Über den Straßenzug Hohe Straße – Am Trauar – Altenberger Straße wird die Wetzlarer Innenstadt erreicht. Im Zuge des Rückbaus der Hochstraße der B 49 wird ein neuer Westanschluss an die Wetzlarer Innenstadt diskutiert.

Dalheim wird durch die **Ringstraße** aus der Hohen Straße und dem Berliner Ring erschlossen, diese nimmt die Funktion einer Sammelstraße ein. Sie ist als Vorfahrtstraße (Z 306 StVO) ausgewiesen, an der Einmündung des Berliner Rings muss dieser Vorfahrt gewähren (Z 205 StVO). Die Ringstraße hat eine Fahrbahnbreite von durchgehend ca. 7,50 m, im westlichen Berliner Ring sind es 7,00 m. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Eine Geschwindigkeitsmessung auf der Hohen Straße Höhe Apotheke im Februar / März 2022 ergab keine wesentlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Auch auf dem Berliner Ring im Bereich der Schulen und des neuen Kinder- und Familienzentrums gilt Tempo 50 km / h, obwohl diese jeweils einen direkten Zugang zur Straße haben und hier gemäß Nr. XI zu Z 274 VwV-StVO in der Regel Tempo 30 km / h gelten soll. Im südlichen Berliner Ring sind Bodenwellen vorhanden.

Als Stich- oder schlaufenförmige Straßen gehen **Wohnstraßen** von der Ringstraße zur Erschließung ab. Hier liegen Fahrbahnbreiten von ca. 6,10 m vor. Tempo 30-Zonen sind nur im Schwalbengraben sowie in der Siedlung Breslauer Straße (außerhalb Untersuchungsgebiet) vorhanden, obwohl in den anderen Wohnstraßen im Gebiet die Voraussetzungen dafür vorliegen.

Im Schwalbengraben herrscht von der westlichen Einmündung in die Hohe Straße bis zur Einmündung der Stichstraße Nr. 78 bis 88 eine Einbahnstraßenregelung. Der Radverkehr ist hier in Gegenrichtung freigegeben. Die Ausweitung der Einbahnstraßenregelung auf den gesamten Schwalbengraben wurde bereits diskutiert. Auch im Lampertsgraben ist eine kurze Schleifenstraße als Einbahnstraße ausgewiesen.



Eine Verkehrszählung im Gebiet liegt nur für den Kreisverkehr am Anschluss B 49 / B 277 vor. An der dortigen Knotenpunktzufahrt zur Hohen Straße liegt eine DTV von 5.664 Kfz / 24 h bzw. eine Belastung von 540 Kfz / h in der morgendlichen Spitzenstunde von 7 bis 8 Uhr vor. Bis zum Knotenpunkt Hohe Straße / Berliner Ring ist von einer nur kleinen Verringerung der Verkehrsstärke aufgrund der einmündenden Wohnstraßen Schwalbengraben, Egerländer Weg und Memeler Straße auszugehen. Das Verkehrsaufkommen teilt sich dann auf die westliche Hohe Straße und den Berliner Ring auf.

2.7 Hinweise aus der Beteiligung zur Bestandssituation

In den verschiedenen Beteiligungsformaten wurden die folgenden Punkte zur Bestandssituation vorgebracht:

- Alleinige Anbindung Dalheims über die Hohe Straße problematisch
- Anbindung an die Innenstadt für den Radverkehr lückenhaft
- Bordabsenkungen fehlen
- Chaotischer Hol- und Bringverkehr an den Schulen; an KiFaZ zu erwarten; Beschäftigte parken auf Berliner Ring und in Wohnstraßen
- Enge Fahrbahn bei einseitigem Parken Hohe Straße, beschädigte Spiegel etc.
- Enge Fahrbahn Lampertsgraben
- Geh- und Radweg durch die Schladming-Anlage endet auf beiden Seiten problematisch
- Häufiges Abstellen von Lkw, Baufahrzeugen etc. im Wohngebiet
- Häufiges Falschparken, Blockieren von Querungsstellen und Feuerwehrezufahrten
- Hoher Parkdruck Hohe Straße, Lampertsgraben (hier auch Missachtung der Parkflächenmarkierungen bis hin zur Blockade des Verkehrs)
- Mangelnde Sanktionen gegen Falschparker seitens des Ordnungsamtes

Die Hinweise wurden in die planerische Analyse soweit möglich eingebunden.



2.8 SWOT-Analyse

Um eine übersichtliche Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse zu erhalten, werden die wesentlichen Punkte in einer sogenannten SWOT-Analyse dargestellt:

- + Stärken (Strengths)
- Schwächen (Weaknesses)
- + Chancen (Opportunities)
- Risiken (Threats)

Stärken und Schwächen beziehen sich dabei auf die Ist-Situation, während Chancen und Risiken zu erwartende zukünftige Entwicklungen einbeziehen.

Für das Quartier Berliner Ring kann die SWOT-Analyse gut auf die beiden Themenkomplexe „Parken“ und „Umweltverbund“ aufgeteilt werden.

- **Tabelle 1:** Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken Analyse zum Themenkomplex Parken

SWOT-Analyse: Parken	
+	Geringer bis mittlerer Parkdruck im Gebiet insgesamt
-	Hoher Parkdruck in Schwalbengraben, Lampertsgraben, Drei Stämme
-	Hier teilweise Blockierung Feuerwehrezufahrten, Gegenverkehr, Gehwege, Querungsstellen, Sichtbeziehungen
+	Dabei dort auch teilweise nicht ausgelastete private Stellplätze
-	Anteil Nutzfahrzeuge an parkenden Kfz im öffentlichen Raum 5 - 9 %
-	Starkes Hol-und-Bring-Verkehrsaufkommen (Kfz) mit teils chaotischen / gefährlichen Manövern an den Schulen
-	Keine öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen, nur eine private Wallbox
+	Weitere Ausweitung privater Stellplatzkapazitäten durch Neubau
→	Insgesamt geringer bis mittlerer Parkdruck; örtlich jedoch hoch; Chancen durch private Stellplätze



- **Tabelle 2:** Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken Analyse zum Themenkomplex Umweltverbund

SWOT-Analyse: Umweltverbund	
+	Engmaschiges Fußwegenetz
-	Tempo 50 in Wohnstraßen und auf Berliner Ring an Schulen und KiFaZ
-	Mangelnde Querungsmöglichkeiten im Zuge und über Hohe Straße – Berliner Ring
-	Keine Radverkehrsanlagen auf Hohe Straße und Berliner Ring
-	Radverkehrsverbindung in die Innenstadt unattraktiv
+	Gebiet gut durch Bushaltestellen erschlossen
+	Bus auf Linie 16 montags bis freitags im 20-Min-Takt
-	Bus auf Linie 16 samstags, sonntags und feiertags im Stundentakt; abends generell fehlendes Fahrtenangebot
+	Erst 2 von 7 Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut; bei 4 Ausbau geplant
-	Kein Car- oder Bikesharing
-	Kaum Radabstellanlagen an den Wohngebäuden und öffentlichen Einrichtungen
+	Neue Mobilitätsangebote für alle im Zuge Wohnungsneubau denkbar
➔	Mangelndes Angebot im Umweltverbund; Verkehrsberuhigung



Stadt Wetzlar

Mobilitätskonzept

Quartier Berliner Ring

März 2022



3 Ziele und Handlungsstrategie

3.1 Zielsetzungen

Als Bindeglied zwischen der Analyse des Bestands und der Benennung von anzugehenden Problemen auf der einen Seite sowie Erarbeitung konkreter Maßnahmen auf der anderen Seite müssen Zielvorstellungen darüber dienen, wohin sich Mobilität und Verkehr im Quartier entwickeln sollen. Diese ergeben sich selbstverständlich aus den allgemeinen gesellschaftlichen Anforderungen an das Verkehrssystem sowie konkreter bereits aus der Leistungsbeschreibung der Stadt Wetzlar für das Konzept und aus dem Rahmenplan Soziale Stadt. Die Zielvorstellungen wurden anhand der Abstimmungen und Beteiligung zu konsensualen Zielsetzungen destilliert.

Die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität im Quartier dient als grundsätzliche Zielvorstellung. Im Weiteren wurden die folgenden Zielsetzungen entwickelt, zu deren Erreichung die Maßnahmen beitragen sollen.

- **Tabelle 3:** Zielsetzungen für das Mobilitätskonzept

Sicherung einer nachhaltigen Mobilität im Quartier

- **Umweltverbund stärken (ÖPNV, Rad, Fuß, Carsharing)**
- **Weitgehende Barrierefreiheit herstellen**
- **Verkehrssicherheit erhöhen**
- **Park- und Stellplatzbedarf befriedigen**
- **Städtebauliche und wirtschaftliche Vertretbarkeit gewährleisten**
- **Mobilität auch bei geringeren Haushaltseinkommen garantieren**
- **Zweitwagen möglichst entbehrlich machen**
- **Wohnumfeld aufwerten, Immissionen senken**
- **Grün- und Freiräume erhalten**



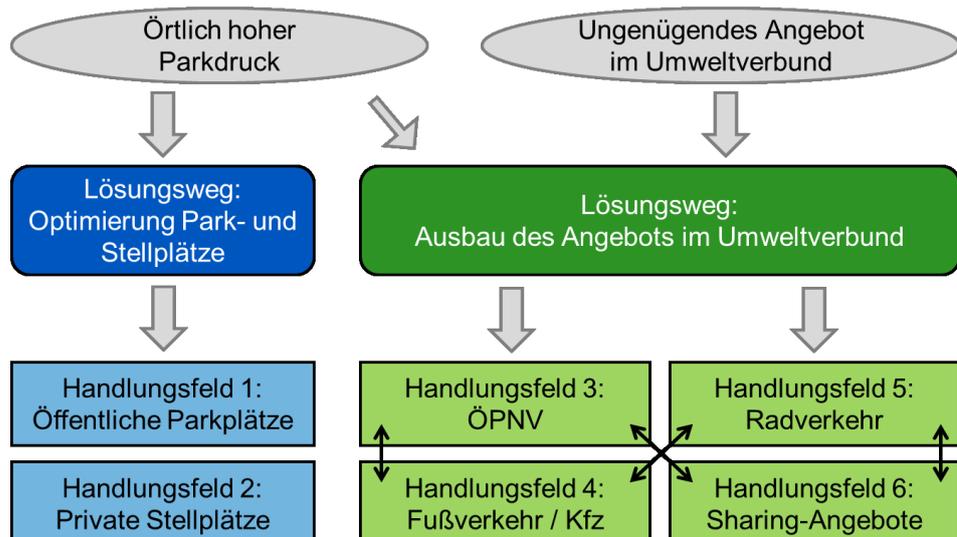
3.2 Strategie

Zur Behebung der in Kapitel 2 benannten Problemstellungen und zur Erreichung der in 3.1 formulierten Ziele wird eine Handlungsstrategie benötigt, mittels der dann konkrete Maßnahmen entwickelt werden können.

Die Handlungsstrategie für das Mobilitätskonzept wird in der Abbildung 10 vereinfacht dargestellt. Dabei werden ausgehend von den beiden in der SWOT-Analyse (Kapitel 2.8) herausgearbeiteten wesentlichen Problemstellungen des örtlich hohen Parkdrucks und des ungenügenden Angebotes im Umweltverbund die naheliegenden Lösungswege der Optimierung des Park- und Stellplatzangebotes und des Ausbaus des Angebots im Umweltverbund gezeichnet. Interessant hieran ist, dass der Ausbau attraktiver Angebote im Umweltverbund inkl. neuer Sharing-Angebote das Potenzial aufweist, auch den Parkdruck zumindest etwas zu mildern, indem insbesondere Zweitwagen für Haushalte entbehrlich werden. Die Bewohner*innen Dalheims sollen aus den verschiedenen, attraktiv gestalteten Verkehrsmitteln das für den jeweiligen Weg am besten geeignete auswählen können (Multimodalität), die Abhängigkeit vom und Fixierung auf den privaten Pkw wird gesenkt.

Die beiden Lösungswege werden durch die praxisorientiert abgegrenzten Handlungsfelder 1 bis 6 unterlegt, in denen dann konkrete Maßnahmen entwickelt und ausformuliert werden, die einen Beitrag zur Erreichung der Ziele leisten. Die Handlungsfelder stehen in Wechselwirkung zueinander, es ergeben sich sowohl Synergien als auch Spannungen.

● **Abbildung 10:** Prozessdiagramm zur Handlungsstrategie





3.3 Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung

In den verschiedenen Beteiligungsformaten wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge für das Quartier hervorgebracht:

- Ambivalent: Einbahnstraße südl. Berliner Ring mit Radfahrstreifen (Pro: Platzgewinn für Radverkehr bzw. Parken; Contra: Umwegigkeiten)
- Ausreichend Stellplätze am KiFaZ schaffen (auch für Wochenendveranstaltungen etc.)
- Bessere Radverkehrsverbindung über die Dillbrücke
- Bewohner*innen-Parken in Dalheim einführen (1,5 Parkplätze pro Haushalt)
- Bordabsenkungen (gut sichtbar) und Freihaltung Querungsstellen
- Bring- und Holverkehr am neuen KiFaZ und an den Schulen ordnen
- Busangebot abends und am Wochenende ausweiten
- Bushaltestellen nach den Straßen, in denen sie liegen, benennen
- Busverbindung in die Altstadt, zum Rathaus, Krankenhaus optimieren
- E-Bike-Sharing
- Einbahnstraße Schwalbengraben (komplett) und Drei Stämme
- E-Lademöglichkeiten auf Stellplätzen der Wohnungsbaugesellschaften vereinfacht einrichten
- FGÜ über Berliner Ring (insb. Höhe KiFaZ sowie Höhe Spielplatz)
- FGÜ über Hohe Straße
- Freigabe Radverkehr auf Gehwegachse durch Neukölln-Anlage
- Für 2 oder mehr Pkw pro Haushalt ist nicht genügend Platz
- Gehwegfreigabe für Radverkehr an der Ringstraße
- Gehwegparken in östlicher Hoher Straße erlauben (allerdings Beschleunigung des Verkehrs bei breiterer Fahrbahn zu befürchten)
- Grundsätzlich Vorfahrt für Fuß und Rad
- Günstigere Stellplatzvermietung durch Wohnungsbaugesellschaften
- Keine Aufstockung von Parkflächen und Garagen
- Keine Radwege auf der Hohen Straße (zu wenig Platz)
- Markierung Parkflächen Hohe Straße, Berliner Ring
- Markierung Parkflächen in weiteren Wohnstraßen
- Mehr sichere Querungsanlagen
- Mieter*innen verpflichten, Stellplätze anzumieten
- Mitnutzung Parkplätze beim ERF
- Mobilitätsstation mit Sharing-Angeboten des Vereins Sonnensprossen
- Neu angeordnetes absolutes Haltverbot in Drei Stämme aufheben
- Östliche Hohe Straße: Verzicht Anlage Schutzstreifen; Gehwegparken
- Parkmöglichkeiten auf der Hohen Straße erhalten



Stadt Wetzlar

**Mobilitätskonzept
Quartier Berliner Ring**

März 2022

- Parkverbot entlang der gesamten Hohen Straße
- Parkverbot für Lkw, Busse und „Sprinter“ (Nutzfahrzeuge)
- Provisorische alleinige Anbindung an die Innenstadt über Altenberger Straße während B 49-Umbau nicht ausreichend
- Radverkehrsverbindung in die Innenstadt verbessern
- Radwege / Schutzstreifen auf Hoher Straße und Berliner Ring
- Radwegplanungen in B 49-Umbau integrieren
- Tempo 30 auf Ringstraße zwischen Hohe Straße (Ost) und Wachhecke
- Tempo 30 in ganz Dalheim (ab Kreisverkehr Anschluss B 49 / B 277)
- Tempo 30-Zonen in allen Wohnstraßen
- Vergünstigte Bustickets (samstags bzw. dauerhaft)
- Verkehrsberuhigte Bereiche einrichten (Wingertsberg, Wachhecke, Dalheimer Grund, Sackgasse Hohe Straße)
- Verkehrsberuhigung durch Verkehrsinseln und Poller
- Zügige Umsetzung der planerisch vorgeschlagenen Maßnahmen

Die Ideen und Hinweise wurden in der planerischen Maßnahmenarbeit intensiv berücksichtigt. Soweit die Vorschläge in der Konzeptarbeit geprüft, aber nicht weiterverfolgt werden konnten, wird dies im Kapitel 4.7 kurz begründet.



3.4 Integriertes Maßnahmenkonzept

Zur Behebung der in der SWOT-Analyse identifizierten wesentlichen Problematiken (Kapitel 2.8) und zur Erreichung der definierten Zielsetzungen (Kapitel 3.1) anhand der konzipierten Strategie (Kapitel 3.2) wurden in einem planerischen und dialogorientierten Prozess konkrete Maßnahmen erarbeitet, welche vor Ort umgesetzt werden können. Darin wurden auch die Maßnahmenvorschläge aus dem Beteiligungsprozess (Kapitel 3.3) intensiv geprüft und soweit möglich eingebunden. Auch wurden die für das Quartier vorliegenden Maßnahmenansätze aus dem Rahmenplan Soziale Stadt und dem Strategischen Ansatz zur städtebaulich angemessenen Herstellung von Stellplätzen (Kapitel 1.5) und die aktuellen städtebaulichen Entwicklungen (Kapitel 1.6) aufgegriffen.

Aus dem intensiven Planungs-, Abwägungs- und Abstimmungsprozess konnte letztendlich ein **kongruentes und integriertes Maßnahmenkonzept** mit insgesamt 32 Einzelmaßnahmen kristallisiert werden. Dieses wird in der Tabelle 4 mit der Benennung der einzelnen Maßnahmen in den Handlungsfeldern 1 bis 6 überschaubar wiedergegeben. Im Anschluss an die Tabelle werden die wesentlichen Inhalte des integrierten Maßnahmenkonzeptes auch vor dem Hintergrund des erfolgten Abwägungsprozesses kurz erklärt. Die einzelnen Maßnahmen inklusive detaillierter Begründungen und Umsetzungshinweise werden dann im Kapitel 4 in den Maßnahmenblättern erläutert.

Die Übersicht über das integrierte Maßnahmenkonzept in der Tabelle 4 dient auch dem Ablesen von **Prioritäten**. So wurden für jede Maßnahme die Dringlichkeit und die Umsetzbarkeit abgeschätzt. Die Einschätzung wird durch die Ausführungen in den einzelnen Maßnahmenblättern (Kapitel 4) begründet.

Die Dringlichkeit beschreibt, wie stark eine Maßnahme zur Zielerreichung beiträgt. Es wurde eine dreistufige Skala von sehr wichtig über wichtig bis weniger wichtig angelegt. Dabei werden besonders Maßnahmen, welche die Verkehrssicherheit erhöhen, sowie Maßnahmen, die einen besonders starken Effekt hinsichtlich einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erwarten lassen, als sehr wichtig eingestuft. Maßnahmen, die nur einen geringen Beitrag zur Zielerreichung erwarten lassen, werden dagegen als weniger wichtig eingeschätzt.

Die Umsetzbarkeit beschreibt, wie viel Aufwand für eine Maßnahme zu leisten ist. Es wurde eine dreistufige Skala von leicht über mittel bis schwer angelegt. Maßnahmen, für die nur noch einige Detailplanungen notwendig sind, bevor sie umgesetzt werden können, werden als leicht umsetzbar eingestuft. Dagegen werden Maßnahmen, für die umfangreiche Abstimmungen mit verschiedenen Akteuren und vertiefende Planungsleistungen erforderlich sind, als schwer umsetzbar angesehen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass besonders Maßnahmen mit einer hohen Dringlichkeit und einer leichten Umsetzbarkeit mit Priorität und zeitnah angegangen werden sollten.



● **Tabelle 4:** Maßnahmen-Liste als integriertes Gesamtkonzept

Nr.	Maßnahme	Dringlichkeit ²⁰	Umsetzbarkeit ²¹
Handlungsfeld 1: Öffentliche Parkplätze			
1-1	Parkstreifen auf Ringstraße	Wichtig	Leicht
1-2	Drei Stämme: Einbahnstraße mit Parkflächen	Wichtig	Mittel
1-3	Schwalbengraben: Einbahnstraße ausweiten	Wichtig	Mittel
1-4	Kiss & Ride-Parkplätze	Sehr wichtig	Mittel
1-5	Öffentlich zugängliche E-Ladesäulen	Weniger wichtig	Mittel
Handlungsfeld 2: Private Stellplätze			
2-1	Duplex-Garagen	Wichtig	Mittel
2-2	Zweigeschossige Parkdecks	Wichtig	Schwer
2-3	Private E-Lademöglichkeiten	Wichtig	Leicht
Handlungsfeld 3: ÖPNV			
3-1	Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen	Sehr wichtig	Mittel
3-2	Umbenennung Bushaltestellen	Weniger wichtig	Mittel
3-3	Fahrtbeziehung in die Altstadt verbessern	Wichtig	Schwer
3-4	Busangebot abends + wochenends ausweiten	Wichtig	Mittel
3-5	Mieter*innen-Tickets	Sehr wichtig	Schwer

²⁰ Dringlichkeit beschreibt, wie stark eine Maßnahme zur Erreichung der Zielsetzungen beiträgt

²¹ Umsetzbarkeit beschreibt, wie leicht die Maßnahme umgesetzt werden kann; je größer der weitere Abstimmungs- und Detailplanungsaufwand, desto schwerer



Nr.	Maßnahme	Dringlichkeit ²⁰	Umsetzbarkeit ²¹
Handlungsfeld 4: Fußverkehr und Kfz-Verkehr			
4-1	Querungsanlagen über Ringstraße	Sehr wichtig	Leicht
4-2	Querungsanlagen über Einmündungen	Sehr wichtig	Leicht
4-3	Differenzierte Bordhöhe und Bodenindikatoren	Wichtig	Mittel
4-4	Mini-Kreisverkehr Hohe Straße / Berliner Ring	Sehr wichtig	Mittel
4-5	Tempo 30 auf Berliner Ring (Schulen / KiFaZ)	Sehr wichtig	Leicht
4-6	Tempo 30-Zonen in den Wohnstraßen	Wichtig	Leicht
Handlungsfeld 5: Radverkehr			
5-1	Schutzstreifen auf Ringstraße	Sehr wichtig	Leicht
5-2	Radverkehr auf selbständigen Wegen	Wichtig	Mittel
5-3	Verbindung in die Innenstadt verbessern	Sehr wichtig	Schwer
5-4	Öffentliche Radabstellanlagen	Wichtig	Leicht
5-5	Private Radabstellanlagen	Sehr wichtig	Leicht
Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement			
6-1	E-Carsharing	Sehr wichtig	Schwer
6-2	Ertüchtigung Mitfahrbank	Weniger wichtig	Leicht
6-3	Repair-Café, Lastenrad- / E-Bike-Ausleihe	Wichtig	Mittel
6-4	Bikesharing in der Stadt Wetzlar	Wichtig	Schwer
6-5	Wohnungsneubau + Mobilitätsgewährleistung	Sehr wichtig	Schwer
6-6	Marketing bei neu Hinzuziehenden	Wichtig	Leicht
6-7	Umfrage unter Mieter*innen	Wichtig	Leicht
6-8	Weiterentwicklung Stellplatzsatzung	Sehr wichtig	Mittel



Die **Parkplatzsituation im öffentlichen Raum (Handlungsfeld 1)** soll verbessert werden. So werden im Schwalbengraben und in den Drei Stämmen durch Einbahnstraßenregelungen mehr Parkmöglichkeiten geschaffen und durch eine Markierung der Parkflächen der ruhende Kfz-Verkehr besser geordnet. An der Hohen Straße und dem Berliner Ring sollen dagegen nach sorgfältiger Abwägung in den zentralen Abschnitten einige Parkmöglichkeiten zugunsten von Fahrrad-Schutzstreifen entfallen. Dies dient der Verkehrssicherheit aller, der Förderung des Radverkehrs als nachhaltige Verkehrsart und der Entlastung der Gehwege von schnellen Radfahrenden. Auch ist der Parkdruck in diesen Straßenabschnitten überwiegend gering und alternative Parkmöglichkeiten sind entweder vorhanden oder sollen geschaffen werden. Zudem werden in anderen Abschnitten der Hohen Straße und des Berliner Rings dauerhafte Parkstreifen eingerichtet, neue Baumpflanzungen werten den Straßenraum auf.

Das gesamte Quartier soll dadurch entlastet werden, dass das Parken nur noch für Pkw gestattet wird, d. h. das Abstellen von Lkw und Baufahrzeugen wird unterbunden. Dadurch werden Parkkapazitäten für die Bewohner*innen frei. Sehr wichtig für die Verkehrssicherheit an den Schulen ist auch die Ordnung des Bringens und Holens mit Kfz durch sogenannte Kiss & Ride-Parkplätze. An den zentralen Einrichtungen im Gebiet sollen öffentlich zugängliche E-Ladesäulen aufgestellt werden.

Die **privaten Stellplatzanlagen (Handlungsfeld 2)** sollen nach Bedarf und flächensparend erweitert werden. So soll durch Aufstockung in Form von Duplex-Garagen und zweigeschossigen Parkdecks in städtebaulich vertretbarer Form die in Anspruch genommene Fläche besser ausgenutzt und somit wertvoller Grünraum erhalten werden. Wichtig ist auch, dass Mieterinnen und Mieter zu Hause an ihrem (Garagen-)Stellplatz ihr Elektroauto laden können.

Der **öffentliche Personennahverkehr (Handlungsfeld 3)** als nachhaltige Alternative zur Pkw-Nutzung soll attraktiver gemacht werden. Unverzichtbar sind hierfür barrierefreie Haltestellen. Dazu zählt auch die gute Überquerbarkeit der Straße auf dem Weg zur Haltestelle. Die Bedienung mit Bussen soll verbessert werden, durch mehr Fahrten abends und am Wochenende und einer attraktiveren Verbindung in die Wetzlarer Altstadt. Den Mieterinnen und Mietern soll ein gutes Angebot gemacht werden: sogenannte Mieter*innen-Tickets ermöglichen deutliche Preisnachlässe auf Zeitkarten. Dieses potenziell stadtweit denkbare Instrument erfordert umfangreiche Abstimmungen zwischen den Wohnungsbaugesellschaften, den Verkehrsbetrieben, dem RMV und der Stadt Wetzlar, ist jedoch aufgrund der starken Verbesserung für die Mieter*innen eine sehr wichtige Maßnahme.

Die Maßnahmen für den **Fußverkehr und Kfz-Verkehr (Handlungsfeld 4)** werden überwiegend als sehr wichtig eingeschätzt. Das liegt daran, dass sie sowohl die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen als auch die sehr inklusive Verkehrsart des Zufußgehens – ausdrücklich eingeschlossen ist hier die Fortbewegung mit Rollstühlen und die Zuhilfenahme von Rollatoren oder



Kinderwägen – stark fördern. Damit werden auch der Weg zur Bushaltestelle und damit die ÖPNV-Nutzung sowie die Teilhabemöglichkeit aller am öffentlichen Leben, auch ohne Zugriff auf einen Pkw, gefördert. Konkret werden Querungsanlagen in Form von Mittelinseln und Seitenraumvorstreckungen die Überquerung der bislang überbreiten Hohen Straße und des Berliner Rings sowie der bislang stark aufgeweiteten Einmündungen wesentlich erleichtern. Angeregt wird, an den Querungsstellen neben Bodenindikatoren auch differenzierte Bordhöhen nach dem Stand der Technik einzusetzen.

Am zentralen Knotenpunkt im Quartier, der Einmündung Hohe Straße / Berliner Ring, wird nach umfangreichen Abstimmungen ein Mini-Kreisverkehr empfohlen, der hier mehr Übersichtlichkeit, eine Geschwindigkeitsdämpfung und eine bessere Überquerbarkeit der Straße bringt und damit Unfällen vorbeugt. Im südöstlichen Berliner Ring, an dem die Eichendorff- und die Dalheimschule sowie das neue Kinder- und Familienzentrum liegen, wird Tempo 30 eingeführt. Auch in den Wohnstraßen, die heute noch keine Tempo 30-Zonen sind, wo aber schneller als 30 km / h gefahren werden kann, wird konsequent die Geschwindigkeit beschränkt, um die Wohnbevölkerung zu schützen.

Der **Radverkehr (Handlungsfeld 5)** ist ein wichtiges Zukunftsthema und ein Schlüssel für eine nachhaltige Mobilität. Durch die Verbreitung von Pedelecs wird die Überwindung von Steigungen und längeren Strecken für immer mehr Menschen unproblematisch. Dabei muss von planerischer Seite insbesondere die Verkehrssicherheit garantiert werden. Die denkbare Mitnutzung von Gehwegen stellt ein enormes Risiko dar, da die Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Radfahrenden an Einmündungen und Grundstückszufahrten durch parkende Kfz verdeckt werden. Auch sollen Konflikte zwischen (durch E-Bikes schneller werdenden) Radfahrenden und (angesichts des demografischen Wandels schutzbedürftiger werdenden) Zufußgehenden vermieden werden. Daher wird die Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrende gefördert. Konkret werden hierfür Schutzstreifen auf den zentralen Abschnitten der Hohen Straße und des Berliner Rings angelegt, also von der Anbindung am Kreisverkehr Richtung Innenstadt bis zu den bewohnerreichen Straßen Lampertsgraben und Drei Stämme sowie bis zum Kinder- und Familienzentrum. In den anderen Abschnitten werden dauerhafte Parkstreifen eingerichtet, im Umfeld der Abschnitte mit den Schutzstreifen werden teils neue Parkkapazitäten geschaffen – dies ist der nach intensiver Abstimmung und Beteiligung ausgearbeitete Kompromiss zwischen Erhaltung der Parkmöglichkeiten einerseits und Radverkehrsförderung und Verkehrssicherheit andererseits.

Um auch ungeübteren Radfahrenden ein Angebot zu machen, soll der Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit auf den breiten Wegen durch die Neukölln-Anlage freigegeben werden. Schnellere Radfahrende werden die Schutzstreifen auf der Straße nutzen. Um am Ziel sowie zu Hause gerade hochwertigere Räder gut parken zu können, sollen hochwertige Radabstellanlagen an den zentralen Einrichtungen sowie an den Wohngebäuden etabliert werden.



Neue Handlungsansätze des **Mobilitätsmanagements (Handlungsfeld 6)** komplettieren das Gesamtkonzept. Insgesamt soll dadurch die situationsangepasste Wahlmöglichkeit des Verkehrsmittels (sog. Multimodalität: zu Fuß, Fahrrad, Bus + Bahn, (eigener Pkw), Carsharing-Pkw, Lastenrad, ... je nach Bedarf) gefördert und dadurch die Notwendigkeit, einen eigenen Pkw bzw. als Haushalt einen Zweitwagen zu besitzen (und parken zu müssen), gesenkt werden. Dies dient mittelfristig auch zur Entspannung des Parkdrucks in den stärker belasteten Straßen.

Als zentrale Instrumente des Mobilitätsmanagements für das Quartier konnte die Etablierung eines E-Carsharing-Angebots sowie die Mobilitätsgewährleistung beim Wohnungsneubau ausgemacht werden. Auf große Resonanz stieß die Maßnahme, Stationen mit öffentlich ausleihbaren E-Pkw einzurichten. Zwar erfordert die Einrichtung eines solchen Angebots eine gewisse Kraftanstrengung seitens der Stadt, der Wohnungsbaugesellschaften und der interessierten Unternehmen, dafür eröffnet das Carsharing neue Mobilitätsoptionen unabhängig vom privaten Pkw und ist wirtschaftlich für alle Beteiligten – insbesondere auch die Nutzenden – interessant. Umfassende Mobilitätsangebote, die über die Errichtung von Stellplätzen hinausgehen und wohnhausnahes E-Carsharing, hochwertige Radabstellanlagen und möglichst auch Mieter*innen-Tickets beinhalten, sollten beim Wohnungsbau gemacht werden. Um dies zu fördern, ist auch eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung der Stadt Wetzlar in Bezug auf die Zahl der zu errichtenden notwendigen Stellplätze bzw. deren Minderung durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements von hoher Relevanz, andere Städte können hier als Vorbild dienen. Für neu Hinzuziehende sollte es Marketing-Pakete zu den Mobilitätsangeboten geben. Potenziell stadtweit sollte auch die Einführung eines Bikesharing-Systems geprüft werden. Konkret im Quartier ist die Einrichtung eines Repair-Cafés und ausleihbarer E-Lastenräder vorgesehen. Um ein besseres Bild dessen zu gewinnen, welche nachhaltigen Mobilitätsangebote besonders gewünscht werden, könnten die Wohnungsbaugesellschaften unter ihren Mieterinnen und Mietern eine Umfrage durchführen.

Im Detail werden alle Maßnahmen, auch mit ihren Interdependenzen zueinander, ausführlichen Begründungen und konkreten Umsetzungshinweisen in den Maßnahmenblättern im Kapitel 4 erläutert.



3.5 Umsetzungshinweise

Das Herausarbeiten von Maßnahmen ist die eine Seite der Medaille, ihre Umsetzung die andere. Die folgenden Hinweise sollen die Realisierung der Maßnahmen erleichtern.

Zum Monitoring der Maßnahmenumsetzung des gesamten Konzepts sollten **wiederkehrende Termine** im Stile der Abstimmungen während der Konzepterstellung abgehalten werden. Teilnehmende sollten die verschiedenen Fachämter der Stadt Wetzlar, das Quartiersmanagement sowie die Fachbüros der Verfahrensbegleitung des Fördergebietsmanagements sein. Weitere Akteure wie die Wohnungsbaugesellschaften oder die Verkehrsbetriebe sollten bei Passung hinzugezogen werden. Bei den Terminen sollten insbesondere die als Nächstes umzusetzenden Maßnahmen und Probleme bzw. offene Fragen bei der Maßnahmenumsetzung abgestimmt werden.

Für eine kooperative Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sollte eine **Arbeitsgruppe** mit den interessierten Wohnungsbaugesellschaften, der Stadt Wetzlar und dem Quartiersmanagement bzw. Fördergebietsmanagement einberufen werden, die sich vornehmlich um die sehr wichtige gemeinsame Etablierung eines E-Carsharing-Angebots, die Mieter*innen-Tickets und das ggf. gemeinsame Vorgehen bei der Einrichtung von Radabstellanlagen kümmert. Auch die flächensparenden Lösungen zur Stellplatzherstellung und die Kommunikation mit den Mieter*innen sollte hier besprochen werden. Akteure wie RMV, Verkehrsbetriebe oder externe Dienstleister sollten zu den jeweiligen Terminen hinzugezogen werden.

In dem Mobilitätskonzept für das Quartier Berliner Ring wurden auch **potenzielle stadtweite Maßnahmen** erarbeitet. Diese sollten im jeweils passenden Kontext (Verkehrsbetriebe, Wohnungsbaugesellschaften, Mobilitätsmanagement der Stadt Wetzlar) als Anregung geprüft werden. Einige Maßnahmen können auch in der Arbeitsgruppe aus Stadt Wetzlar und Wohnungsbaugesellschaften behandelt werden, hier kann Dalheim dann als Pilotraum dienen (z. B. E-Carsharing, Radabstellanlagen, Mieter*innen-Umfrage). Andere sollten sinnvollerweise direkt stadtweit durchgeführt werden (z. B. Mieter*innen-Tickets, Bikesharing).

Gerade bei den das **Querschnittsthema Ringstraße** betreffenden Maßnahmen ergeben sich Wirtschaftlichkeitspotenziale durch eine abgestimmte Umsetzung. So sollten gerade die Parkstreifen und die Querungsanlagen, aber auch der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen, der Mini-Kreisverkehr Hohe Straße / Berliner Ring und die Schutzstreifen im Zusammenhang betrachtet und stimmig umgesetzt werden. Detaillierte Hinweise zu einer kongruenten Umsetzung finden sich in den Maßnahmenblättern im Kapitel 4.



4 Maßnahmenblätter

4.1 Öffentliche Parkplätze

1-1

Parkstreifen auf Ringstraße

Auf der Ringstraße sollen die Parkflächen als Parkstreifen markiert werden, um eine bessere Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs zu erhalten.

Alle Parkstreifen sollen mit Z 314 und Zz 1010-58 (Sinnbild Pkw) StVO beschildert werden, wodurch das Abstellen von Lkw und Baufahrzeugen in dem Wohngebiet untersagt wird. Die Einhaltung des Verbots muss in unregelmäßigen Abständen durch das Ordnungsamt kontrolliert werden.

Die Parkstreifen sollten durch neu anzupflanzende Straßenbäume an geeigneten Stellen unterbrochen werden, um den Straßenraum aufzuwerten und das Mikroklima zu verbessern. Ebenfalls müssen sie selbstverständlich an den vorgesehenen Querungsanlagen (→ 4-1) sowie an Grundstückszufahrten unterbrochen werden.

Hohe Straße, Drei Stämme (Ost) – Drei Stämme (West):

- Parkstreifen auf südlicher Straßenseite in 2,00 m Breite
- 5,50 m Fahrbahnbreite verbleiben (Begegnung Bus-Pkw)

Erläuterung

Berliner Ring, KiFaZ – Wachhecke:

- Parkstreifen auf südlicher Straßenseite in 2,00 m Breite
- 5,50 m Fahrbahnbreite verbleiben (Begegnung Bus-Pkw)
- Leitlinie in der Fahrbahnmitte ist zu entfernen

Berliner Ring, Wachhecke – Hohe Straße (West):

- Unterbrochene Parkstreifen auf westlicher Straßenseite
- Da neben 2,00 m breiten Parkstreifen nur 5,00 m Fahrbahnbreite verbleiben (Begegnung Bus-Pkw nur eingeschränkt möglich), soll der Parkstreifen durch Ausweichstellen für Pkw unterbrochen werden
- Leitlinie in der Fahrbahnmitte ist zu entfernen



	<p>Auf der Hohen Straße zwischen Drei Stämme (Ost) und Kreisverkehr Anschluss B 49 / B 277 sowie auf dem Berliner Ring zwischen KiFaZ und Hohe Straße (Ost) sollen aufgrund der stärkeren Netzbedeutung für den Radverkehr und des geringeren Parkdrucks zur Sicherung des Radverkehrs Schutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden, die mit Parkstreifen bei gegebener Straßenbreite nicht vereinbar sind (→ 5-1).</p> <p>Das Z 286 StVO auf der Hohen Straße Höhe Kindergarten kann abmontiert werden.</p>
Bezug zu Maßnahmen	4-1 Querungsanlagen über Ringstraße 5-1 Schutzstreifen auf Ringstraße
Karten	M1 Öffentliche Parkplätze, M7 Integriertes Gesamtkonzept
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none">➤ Anteil Nutzfahrzeuge an parkenden Kfz im öffentlichen Raum 5 - 9 %
Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Park- und Stellplatzbedarf befriedigen➤ Wohnumfeld aufwerten
Dringlichkeit	Wichtig
Schritte	<ul style="list-style-type: none">➤ Detailplanungen (auch Querungsanlagen → 4-1, Baumstandorte)
Umsetzbarkeit	Leicht
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Amt für Umwelt und Naturschutz)
	



1-2

Drei Stämme: Einbahnstraße mit Parkflächen

Einrichtung Einbahnstraße in der Straße Drei Stämme:

- Vermeidung von Gegenverkehr und damit Erweiterung der Parkmöglichkeiten sowie Vermeidung gefährlicher Benutzung des Gehwegs durch Kfz bei Gegenverkehr
- Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung
- Markierung von Fahrradpforten an den beiden Enden der Einbahnstraße
- Westliche Fahrtrichtung hat die Vorteile, dass der Radverkehr in Gegenrichtung auf der Außenkurve geführt wird (Schneiden) und die östliche Einmündung in die Drei Stämme voll genutzt werden kann (Übersichtlichkeit)
- Östliche Fahrtrichtung hat die Vorteile, dass weiterhin wie gewohnt in Fahrtrichtung rechts geparkt werden kann und der Radverkehr in Gegenrichtung dabei nicht zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und dem entgegenkommenden Kfz-Verkehr geführt wird
- **Planerische Empfehlung: östliche Fahrtrichtung**
- Markierung von zwei Fahrradpiktogrammen auf der Innenkurve zur Warnung vor entgegenkommendem Radverkehr

Erläuterung

Einrichtung Eingeschränkte Haltverbotszone:

- Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt
- Nur für Pkw
- Volle Ausschöpfung der maximalen Parkmöglichkeiten (bei der Einbahnstraße) unter Berücksichtigung Einfahrten, Feuerwehruzufahrten, Freihaltung Sichtbeziehungen, Querungsmöglichkeiten Zufußgehende
- Bessere Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs nach dem Vorbild Lampertsgraben und Schwalbengraben
- Muss unregelmäßig kontrolliert werden

Konsultation der Bewohnerschaft zur Planung empfohlen

Karten

M1 Öffentliche Parkplätze, M4 Fließender Kfz-Verkehr, (M7 Integriertes Gesamtkonzept)



SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none">➤ Hoher Parkdruck in Drei Stämme mit Blockierung Feuerwehruzufahrten, Gegenverkehr, Gehwege, Querungsstellen, Sichtbeziehungen➤ Anteil Nutzfahrzeuge an parkenden Kfz im öffentlichen Raum 5 - 9 %
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Park- und Stellplatzbedarf befriedigen
Dringlichkeit	Wichtig
Erforderliche Schritte	<ul style="list-style-type: none">➤ Anwohnerschaft beteiligen➤ Richtung der Einbahnstraße festlegen➤ Parkflächen festlegen
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Straßenverkehrsbehörde)
	



1-3 Schwalbengraben: Einbahnstraße ausweiten	
Erläuterung	<p><u>Verlängerung der Einbahnstraße im Schwalbengraben:</u></p> <ul style="list-style-type: none">● Vermeidung von Gegenverkehr und damit Erweiterung der Parkmöglichkeiten sowie Vermeidung gefährlicher Benutzung des Gehwegs durch Kfz bei Gegenverkehr● Stichstraße – östliche Einmündung in Hohe Straße● Östliche Fahrtrichtung der Einbahnstraße● Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung● Markierung von Fahrradpforten an den beiden Enden der Einbahnstraße (Einmündungen Hohe Straße)● Markierung hinzugewonnener Parkflächen aufgrund ausbleibenden Gegenverkehrs (ca. 6 neue Parkplätze) <p>Freigabe des Parkens in den gekennzeichneten Flächen nur für Pkw (per Zusatzzeichen unter dem bestehenden Schild), um das Abstellen von Nutzfahrzeugen zu unterbinden. Dies muss in unregelmäßigen Abständen kontrolliert werden.</p>
Karten	M1 Öffentliche Parkplätze, M4 Fließender Kfz-Verkehr, (M7 Integriertes Gesamtkonzept)
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none">➤ Hoher Parkdruck im Schwalbengraben mit Blockierung Feuerwehruzufahrten, Gegenverkehr, Gehwege, Querungsstellen, Sichtbeziehungen➤ Anteil Nutzfahrzeuge an parkenden Kfz im öffentlichen Raum 5 - 9 %
Ziele	➤ Park- und Stellplatzbedarf befriedigen
Dringlichkeit	Wichtig
Schritte	<ul style="list-style-type: none">➤ Anwohnerschaft beteiligen➤ Parkflächen festlegen
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Straßenverkehrsbehörde)
	



1-4	Kiss & Ride-Parkplätze
Erläuterung	<p>Sogenannte Kiss & Ride-Parkplätze dienen dem Bringen und Holen von Kindern. Die Beschilderung erfolgt informell.</p> <p>An der Eichendorffschule sollte in Abstimmung mit dem Schulträger geprüft werden, einen Teil der Schrägparkplätze auf dem Vorplatz (ca. 4-6 Stück) als Kiss & Ride-Parkplätze auszuweisen. Hier können Schulkinder für die Eichendorff- und für die Dalheimschule abgesetzt und abgeholt werden.</p> <p>Die Lehrerschaft kann auf den verbleibenden Parkplätzen auf dem Vorplatz sowie auf dem gering ausgelasteten südwestlichen Berliner Ring (kurzer Fußweg) parken. In Abstimmung mit dem Pfarrbüro an der Heilig-Geist-Kirche könnten ggf. auch auf dem dortigen, in der Erhebung gering belasteten Stellplatz Lehrer*innen parken. Ggf. bestehen auch auf der neuen Stellplatzanlage des ERF Potenziale für eine Mitnutzung durch Lehrer*innen.</p> <p>Auch an dem neuen Kinder- und Familienzentrum am südlichen Berliner Ring sollten ca. 2-4 der neu herzustellenden Stellplätze für das Kiss & Ride reserviert werden.</p> <p>An den Schulen und dem KiFaZ sollten flankierende Aktionen zur Förderung des Schulwegs zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus sowie in Fahrgemeinschaften stattfinden (siehe auch Maßnahme im Rahmenplan Soziale Stadt²²).</p>
Karte	M1 Öffentliche Parkplätze
SWOT-Bezug	➤ Starkes Hol-und-Bring-Verkehrsaufkommen (Kfz) mit teils gefährlichen Manövern an den Schulen
Ziele	➤ Verkehrssicherheit erhöhen
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Schritte	➤ Abstimmung mit Schulträger, KiFaZ, ggf. Pfarrbüro
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar; Schulen

²² Magistrat der Stadt Wetzlar / NH Projektstadt (2017): Rahmenplan – als Integriertes Stadtentwicklungskonzept – Soziale Stadt Wetzlar Dalheim/ Altenberger Straße. Wetzlar/ Frankfurt am Main. S. 198



Förderung

Öffentlichkeitsarbeit / schulisches Mobilitätsmanagement:
Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70 %)



Schrägparkplätze vor Eichendorffschule

1-5

Öffentlich zugängliche E-Ladesäulen

Erläuterung

Die E-Ladesäulen dienen dem Aufladen batterieelektrisch betriebener Kfz an Standorten mit nennenswertem Zielverkehrsaufkommen und Fluktuation.

Die ENWAG hat sich als potenzielle Auftragnehmerin für die Errichtung und den Betrieb der Ladesäulen angeboten.

Die Ladesäulen sollten mind. 22 kW pro Ladepunkt anbieten. Die Einrichtung von Schnellladestationen sollte auf Wirtschaftlichkeit geprüft werden.

Die jeweils 2 Parkplätze an der Ladesäule sind mit Z 314 StVO mit Zz „Elektrisch betriebene Fahrzeuge (Sinnbild) während des Ladevorganges“ zu beschildern.

Eine Ladesäule sollte am Quartierszentrum eingerichtet werden. Durch die Fluktuation an den Geschäften, Praxen und Einrichtungen am Quartierszentrum ergibt sich wirtschaftliches Potenzial. Da auf der Hohen Straße und dem Berliner Ring Schutzstreifen markiert werden sollen (→ 5-1), ist ein interessierter Parkplatz Eigentümer am Quartierszentrum auszumachen, der eine Ladesäule für seine Kundschaft, aber möglichst auch für Externe anbietet (z. B. Sparkasse, Apotheke).



Eine Ladesäule sollte an dem neuen Kinder- und Familienzentrum am südlichen Berliner Ring eingerichtet werden. Diese könnte sich als halböffentliches Angebot sowohl an Besuchende und ggf. Beschäftigte des KiFaZ als auch an potenzielle Externe richten. Zuständig für die Beantragung ist die Stadt Wetzlar.

Eine Ladesäule sollte potenziell an der Eichendorffschule eingerichtet werden. Diese könnte sich ebenfalls als halböffentliches Angebot sowohl an Besuchende und Beschäftigte der Schulen als auch an potenzielle Externe richten. Zuständig für die Beantragung wäre der Schulträger Lahn-Dill-Kreis.

In den kommenden Jahren sollte die Einrichtung weiterer Ladestationen geprüft werden.

Die Schulen, das KiFaZ und die Geschäfte im Gebiet sollten unter ihren Mitarbeiter*innen das Interesse an Lademöglichkeiten abfragen und ggf. für diese reservierte Wallboxen oder Haushalts-Steckdosen vorsehen (→ 2-3).

Grundsätzlich ist in dem Wohngebiet das Laden zu Hause relevanter (→ 2-3).

Karte	M1 Öffentliche Parkplätze
SWOT-Bezug	➤ Keine öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen
Ziele	➤ Park- und Stellplatzbedarf befriedigen ➤ Wohnumfeld aufwerten, Immissionen senken
Dringlichkeit	Weniger wichtig
Schritte	➤ Abstimmung mit Schulträger, KiFaZ, Geschäften am Quartierszentrum ➤ Abstimmung mit / Beauftragung Ladesäulenbetreiber
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar
Förderung	Derzeit soweit bekannt ausgesetzt, zukünftig ggf. wieder



4.2 Private Stellplätze

2-1 Duplex-Garagen

Duplex- bzw. Doppelstock-Garagen können auf der Fläche von einer Garage zwei Pkw unterbringen.

Die Baukosten liegen bei ca. 7.000 bis 15.000 € pro Garage. Hinzu kommen Wartungskosten. Die Wirtschaftlichkeit muss gegenüber dem Schutz von Grün- und Freiflächen im Einzelfall abgewogen werden.

Sinnvoll sind unabhängig voneinander nutzbare Garagen-Stellplätze mit Grube (Bild 2), sodass der untere Stellplatz nicht leer sein muss, um den oberen zu benutzen.

An den Garagen-Stellplätzen sind Lademöglichkeiten für E-Kfz vorzusehen.

Duplex-Garagen bieten sich beim Wohnungsneubau auf neuen Flächen sowie als Ersatz für Bestandsanlagen an. Die Bestandsgaragen im Quartier sind aufgrund einer zu geringen Raumhöhe höchstwahrscheinlich nicht für die einfache Nachrüstung von Duplex-Systemen geeignet; ggf. könnte eine höhere Decke nachgerüstet werden.

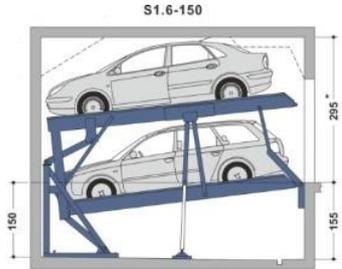
Erläuterung

Bei Ersatz oder Umbau von Garagen und Stellplätzen zu Duplex-Garagen sind die Bestandsmieter*innen möglichst einzubeziehen.

An den Grundstücken Hohe Straße 8-30 (Markierung A in Karte M2; Bild 1) stehen die Stellplatz- und Garagenanlagen aufgrund der Topografie etwas tiefer als die Wohngebäude. Der Ersatz durch etwas höhere Duplex-Garagen wäre hier daher für das Ortsbild verträglich. Insgesamt könnten so maximal 39 zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Die Grundstücke sind im Besitz der WWG, der Gewobau und des Spar- und Bauvereins. Die Bestandsstellplätze sind voll vermietet, teils stehen Personen auf der Warteliste. In dem Bereich der Hohen Straße herrscht ein mittlerer Parkdruck. Im Rad- und Fußverkehrskonzept der Stadt Wetzlar sind hier Schutzstreifen unter Aufhebung der Parkmöglichkeiten im Straßenraum vorgesehen (→ 5-1).

Nördlich des Grundstücks Lampertsgraben 3 (B) könnten die 16 Bestandsgaragen durch Duplex-Garagen ersetzt werden. Die Anlagen sind eingegrünt, eine gewisse Erhöhung der Garagen erscheint verträglich. Mit der Schaffung 16 zusätzlicher Garagen-Stellplätze könnte die Versiegelung der Grün-



	<p>fläche zwischen den Häusern Lampertsgraben 1-3 und Hohe Straße 32-34 zur Schaffung zusätzlicher Stellplatzflächen im Zuge der Gebäudeaufstockung vermieden werden.</p> <p>Soweit auf den in → 2-2 vorgesehenen Potenzialflächen (C-F) keine Parkdecks angelegt werden sollen, eignen sich auch diese grundsätzlich für den Ersatz der Bestandsgaragen durch Duplex-Garagen.</p> <p>An den sonstigen Bestandsanlagen im Quartier eignen sich Duplex-Garagen aus Gründen des Ortsbilds weniger oder sind aufgrund freier Kapazitäten weniger erforderlich.</p>
Karte	M2 Private Stellplätze
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none">➤ Hoher Parkdruck in Schwalbengraben, Lampertsgraben, Drei Stämme
Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Park- und Stellplatzbedarf befriedigen➤ Grün- und Freiräume erhalten➤ Städtebauliche und wirtschaftliche Vertretbarkeit
Dringlichkeit	Wichtig
Schritte	<ul style="list-style-type: none">➤ Wirtschaftlichkeitsrechnung➤ Prüfung örtlicher und städtebaulicher Machbarkeit durch Stadt und Wohnungsbaugesellschaften
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Wohnungsbaugesellschaften
	 <p>Bild 1</p>  <p>Bild 2²³</p>

²³ Beispiel: Swiss-Park <https://swiss-park.com/produktuebersicht/doppelparker/s1-6>



Parkdecks können auf der gleichen Fläche deutlich mehr Stellplätze unterbringen als offene, ebenerdige Stellplatzanlagen. Durch die Rampen entsteht ein gewisser Flächenverlust, weswegen sich Parkdecks nur bei größeren Anlagen anbieten.

Pro Stellplatz ist mit Baukosten zwischen 5.000 und 10.000 € grob zu rechnen.

Für das Quartier werden aus städtebaulichen Gründen Parkdecks mit maximal zwei Geschossen empfohlen. Das untere Geschoss sollte dabei um die halbe Geschosshöhe versenkt werden. Das Parkdeck sollte eingegrünt werden (umgebende Bepflanzung oder Fassadenbegrünung). Es sollte ein gewisser Raumabstand zu umgebenden Häusern eingehalten werden. Die Parkdecks sollten bestehende Sammelgaragenanlagen ersetzen, um keine weiteren Böden zu versiegeln und Freiflächen zu erhalten. So kann das Ortsbild weitgehend geschützt und beim Ersatz von älteren, nicht eingegrünten Garagenanlagen sogar ggf. aufgewertet werden.

Erläuterung

Damit aus den Parkdecks keine Angsträume werden, sollten diese möglichst licht, offen und von außen einsehbar gestaltet werden (etwa in offener Stahlträgerbauweise, mit Rankpflanzen zur Eingrünung) und bei Dunkelheit gut beleuchtet sein.

In den Parkdecks sollten die Voraussetzungen für Lademöglichkeiten an allen Stellplätzen, E-Carsharing-Stellplätze mit Ladesäule sowie ggf. hochwertige, abschließbare Radabstellanlagen (Fahrradboxen) vorgesehen werden.

Für die Bestandsmieter*innen der Garagen sollten sich durch die Parkdecks Vorteile ergeben, etwa durch die neuen Lademöglichkeiten für E-Kfz.

Für den Sammelstellplatz zwischen Drei Stämme 27 und 31 wird ein Parkdeck abweichend vom Vorschlag von Rittmannsperger Architekten aus städtebaulicher Perspektive nicht empfohlen, da der relativ eng von Wohngebäuden umstandene Raum durch ein Parkdeck übernutzt erscheint.

Für den Sammelstellplatz zwischen Berliner Ring 32 und 38 (Markierung C in Karte M2) liegen bereits Überlegungen zum Bau eines Parkdecks im Zusammenhang mit der Bebauung des Grundstücks Berliner Ring 24-30 vor. Hierdurch könnten dort wertvolle Grünflächen erhalten bleiben. Beim Bau eines



Parkdecks sollte aber aus städtebaulichen Gründen die bestehende Fläche des Sammelstellplatzes nicht voll ausgenutzt werden, sondern die Seitenflächen vergrößert werden, um einen gewissen Raumabstand zum Parkdeck zu erhalten. Es ergibt sich somit ein Potenzial von ca. 20 zusätzlichen Stellplätzen.

Die Sammelgaragen- und -stellplatzanlage im Westen von Drei Stämme (D) könnte durch ein Parkdeck ersetzt werden. Dadurch könnten die notwendigen Stellplätze für die Aufstockung der Gebäude Hohe Straße 61-65, Drei Stämme 31-33, 35-39 (Gewobau / Spar- und Bauverein) sowie für die perspektivische Bebauung / Nachverdichtung der Liegenschaften Berliner Ring 104-106 und 108-110 (Nassauische Heimstätte) geschaffen und massiv Grünflächen vor der Versiegelung bewahrt werden. Auch Bestandsmieter*innen in den Drei Stämmen könnten aufgrund des sehr hohen Parkdrucks im Straßenraum und der überwiegend vermieteten Bestandsstellplätze der Wohnungsbaugesellschaften Interesse haben. Das Potenzial an zusätzlichen Stellplätzen gegenüber dem Bestand wird auf ca. 60 Stück geschätzt. Eigentümerin der Bestandsanlage ist überwiegend die WWG, teils befinden sich Garagen soweit bekannt im Streubesitz, die Mitnutzung der Grundstücksränder der Nassauischen Heimstätte wäre vorteilhaft. Der Herausforderung einer gemeinsamen Kraftanstrengung steht das Potenzial des starken Ortsbild- und Freiraumschutzes gegenüber.

Die Sammelgaragen- und stellplatzanlage vor Drei Stämme 17 am Ende der Stichstraße (E) könnte ebenfalls durch ein zweigeschossiges Parkdeck ersetzt werden unter Mitnutzung des Flurstücks 235. Dadurch könnten die notwendigen Stellplätze bei einer Bebauung des Flurstücks 237 (WWG) flächensparend hergestellt und Grünflächen geschützt werden. Auch Bestandsmieter*innen in den Drei Stämmen könnten aufgrund des sehr hohen Parkdrucks im Straßenraum und der überwiegend vermieteten Bestandsstellplätze der Wohnungsbaugesellschaften Interesse haben. Das Potenzial an zusätzlichen Stellplätzen gegenüber dem Bestand wird auf ca. 55 Stück geschätzt. Es sollte ein gewisser Abstand der Anlage zum Haus Nr. 17 gewahrt werden. Die Eigentumsverhältnisse der Bestandsgaragen sind unbekannt, die Stellplätze auf dem Flurstück 243 / 2 sowie das Flurstück 235 gehören der WWG.

Der provisorische Sammelstellplatz auf dem Grundstück an der Hohen Straße gegenüber der Einmündung des Lam-



	<p>pertsgrabens (Flurstücke 226-228) (F), welches soweit bekannt im Besitz der Stadt Wetzlar ist, würde sich zusammen mit den Bestandsgaragen auf dem Flurstück 225 / 5 für ein Parkdeck eignen. Hier könnten etwa 50 zusätzliche Stellplätze entstehen. Alternativ könnten ein kleineres Parkdeck oder Duplex-Garagen bei einer denkbaren Wohnbebauung der Grundstücke, ggf. auch unter Einbezug des Grundstücks Hohe Straße 33, in Frage kommen.</p>
Karte	M2 Private Stellplätze
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none">➤ Hoher Parkdruck in Schwalbengraben, Lampertsgraben, Drei Stämme
Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Park- und Stellplatzbedarf befriedigen➤ Grün- und Freiräume erhalten➤ Städtebauliche und wirtschaftliche Vertretbarkeit <p>Ggf. Konflikt zum Ziel „Wohnumfeld aufwerten“</p>
Dringlichkeit	Wichtig
Erforderliche Schritte	<ul style="list-style-type: none">➤ Wirtschaftlichkeitsrechnung durch Wohnungsbaugesellschaften➤ Prüfung örtlicher und städtebaulicher Machbarkeit durch Stadt und Wohnungsbaugesellschaften➤ Klärung der ggf. erforderlichen Zusammenarbeit bei mehreren Grundstückseigentümern bzw. der Veräußerung von Grundstücken; möglichst Einbezug der Bestandsmieter*innen
Umsetzbarkeit	Schwer
Zuständigkeit	Wohnungsbaugesellschaften
	



2-3 Private E-Lademöglichkeiten	
Erläuterung	<p>Zur Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs ist die massive Elektrifizierung der Pkw-Flotte vonnöten.</p> <p>An allen neuen sowie auf Anfrage möglichst auch an bestehenden Stellplätzen sollten Lademöglichkeiten für batterieelektrisch betriebene Kfz vorgesehen werden, um das im Alltag einer Elektro-Kfz-Besitzerin am meisten relevante Laden zu Hause zu ermöglichen.</p> <p>Diese können als übliche 230-V-Schuko-Steckdosen, besser aber als Wallboxen mit Starkstromanschluss ausgeführt werden.</p> <p>Auch in der Beteiligung gab es ein Interesse an Lademöglichkeiten. Anfragen von (potenziellen) Mieter*innen für die Nachrüstung von Bestandsstellplätzen und -garagen sollten wohlwollend behandelt werden, optimaler Weise könnten die Wohnungsbaugesellschaften auf die Mieter*innen zukommen und das Interesse an einer Nachrüstung per Postwurfsendung oder Online-Tool abfragen.</p> <p>Die Schulen, das KiFaZ und die Geschäfte im Gebiet sollten unter ihren Mitarbeiter*innen das Interesse an Lademöglichkeiten abfragen und ggf. für diese reservierte Wallboxen oder Haushalts-Steckdosen vorsehen.</p>
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none">➤ Keine öffentlich zugänglichen E-Ladesäulen, nur eine private Wallbox
Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Park- und Stellplatzbedarf befriedigen➤ Grün- und Freiräume erhalten➤ Wohnumfeld aufwerten, Immissionen senken
Dringlichkeit	Wichtig
Umsetzbarkeit	Leicht
Zuständigkeit	Wohnungsbaugesellschaften sowie im Gebiet ansässige Unternehmen
Förderung	Derzeit soweit bekannt ausgesetzt, zukünftig ggf. wieder



4.3 Öffentlicher Personennahverkehr

3-1 Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen	
Erläuterung	<p>Für die Bushaltestellen Hohe Straße, St. Markus-Kirche, Berliner Ring Nord sowie Drei Stämme liegen bereits Entwurfsplanungen zum barrierefreien Ausbau seitens der Stadt Wetzlar vor. Diese sind sehr zu begrüßen und sollten zügig umgesetzt werden.</p> <p>Für die Bushaltestelle Eichendorffschule liegt soweit bekannt noch keine Entwurfsplanung zum barrierefreien Ausbau vor. Die Haltestelle befindet sich auf dem Gelände des Lahn-Dill-Kreises und sollte durch den Schulträger möglichst bald ausgebaut werden, damit Kinder mit Mobilitätseinschränkungen den Bus uneingeschränkt nutzen können. Hierzu sind ein niederflurbusgerechter Hochbord und Bodenindikatoren sowie zusätzlich ein Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheiten notwendig.</p> <p>Dabei sollten an den vorgesehenen Querungsstellen Seitenraumvorstreckungen bzw. teils Mittelinseln mit differenzierten Bordhöhen eingesetzt werden (→ 4-1, 4-2, 4-3).</p> <p>Für die Bushaltestellen wird angeregt zu prüfen, ob der Straßenoberbau gegen die Verziehung beim Bremsen und Anfahren mit Betonplatten ertüchtigt werden soll.</p> <p>Es wird ebenfalls angeregt zu prüfen, zur Förderung der Intermodalität Radabstellanlagen an den Bushaltestellen einzurichten.</p>
Bezug zu Maßnahmen	<p>4-1 Querungsanlagen über Ringstraße</p> <p>4-2 Querungsanlagen über Einmündungen</p> <p>4-3 Differenzierte Bordhöhe und Bodenindikatoren</p>
Karte	M6 ÖPNV und Sharing
SWOT-Bezug	➤ Erst 2 von 7 Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umweltverbund stärken ➤ Weitgehende Barrierefreiheit herstellen
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abstimmung mit Schulträger Lahn-Dill-Kreis ➤ Vorgesehene Querungsanlagen an Bushaltestellen ertüchtigen (→ 4-1, 4-2, 4-3)
Umsetzbarkeit	Mittel



Zuständigkeit	Stadt Wetzlar / Lahn-Dill-Kreis
Förderung	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz (B-I-3) (bis zu 85 %)
	

3-2

Umbenennung Bushaltestellen

Erläuterung

Die Bushaltestelle Berliner Ring liegt in der Hohen Straße, die Haltestelle Hohe Straße liegt am Berliner Ring. Dies ist auf die schematisch angewandte Benennungssystematik zurückzuführen, wonach die Haltestelle nach der nächsten Querstraße benannt wird. Im konkreten Fall ergibt dies jedoch keinen Sinn und erschwert die Orientierung. Wer ein Ziel im östlichen Berliner Ring hat, muss gegenwärtig an der Haltestelle Hohe Straße aussteigen, wer ein Ziel in der mittleren Hohen Straße hat, muss an der Haltestelle Berliner Ring aussteigen.



Die Bezeichnungen der Bushaltestellen sollten wie folgt geändert werden:

Ehemals Hohe Straße → „Berliner Ring Ost (Dalheim-Zentrum)“

Ehemals Berliner Ring → „Hohe Straße (Dalheim-Zentrum)“

Zusätzlich sollte geprüft werden, die Haltestelle Berliner Ring Nord in „Berliner Ring West“ umzubenennen, da dies der geografischen Situation entspricht. Dies kann auch Verwirrung bei Fahrgästen, die denken, dass die gesamte Ringstraße Berliner Ring heißt, vorbeugen (diese müssten für ein Ziel im Norden der Ringstraße bei Drei Stämme aussteigen).

Des Weiteren sollte geprüft werden, der Haltestelle St. Markus-Kirche den Zusatz „(KiFaZ Dalheim)“ zuzufügen.

Dies könnte etwa zum nächsten Fahrplanwechsel vorgenommen werden. Auf die Umbenennung ist in den ersten Monaten per Plakat hinzuweisen.

Mittel- und langfristig überwiegen die Vorteile einer besseren Orientierung für alle Fahrgäste gegenüber der kurzfristigen Umgewöhnung der Bestands-Fahrgäste deutlich.

Karte	M6 ÖPNV und Sharing
Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Umweltverbund stärken➤ Weitgehende Barrierefreiheit herstellen
Dringlichkeit	Weniger wichtig
Schritte	<ul style="list-style-type: none">➤ Abstimmung mit Verkehrsunternehmen➤ Anpassung Fahrpläne➤ Anpassung Beschilderung mit Hinweis-Plakat in den ersten Monaten nach der Änderung
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Lokale Nahverkehrsorganisation)





3-3 Fahrtbeziehung in die Altstadt verbessern	
Erläuterung	<p>In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde mehrmals die Forderung geäußert, die Fahrtbeziehung mit dem Bus von Dalheim in die Altstadt sowie zum Rathaus deutlich zu verbessern.</p> <p>Dies kann im Rahmen des örtlich begrenzten Mobilitätskonzepts nicht weiter geprüft werden, soll jedoch als Prüfauftrag für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans mitgegeben werden.</p>
Bezug zu Maßnahme	3-4 Busangebot abends + wochenends ausweiten
Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Umweltverbund stärken➤ Weitgehende Barrierefreiheit herstellen
Dringlichkeit	Wichtig
Schritte	<ul style="list-style-type: none">➤ Linienführung und Umsteigebeziehungen prüfen und ggf. anpassen
Umsetzbarkeit	Schwer
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Lokale Nahverkehrsorganisation)
	



3-4 Busangebot abends + wochenends ausweiten	
Erläuterung	<p>Die Bedienung auf der Linie 16 ist mit einem 20-Minuten-Takt Montag bis Freitag tagsüber bereits als sehr attraktiv einzuschätzen. Die Verlässlichkeit auf den ÖPNV als Mobilitätsrückgrat kann durch eine Ausweitung des Fahrtenangebots abends und am Wochenende jedoch noch stark gesteigert werden.</p> <p>Die Forderung nach einer Ausweitung des Fahrtenangebots wurde auch in der Öffentlichkeitsbeteiligung mehrmals geäußert und wird als Prüfauftrag für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans mitgegeben.</p> <p>Für Montag bis Freitag sollten zusätzliche Fahrten in dem Fenster zwischen 21 und 23:30 Uhr sowie nach 0 Uhr (insbesondere an Freitagen), ggf. mit Minibussen, geprüft werden.</p> <p>Überdies wird angeregt, montags bis freitags im Laufe des Tages einen durchgehenden, einheitlichen 20-Minuten-Takt und an den Tagesrandzeiten einen einheitlichen 30-Minuten-Takt einzuführen, damit der Fahrplan besser intuitiv zu merken ist.</p> <p>Für Samstag, Sonntag und Feiertag sollten die Einführung eines durchgehenden, einheitlichen halbstündlichen Takts sowie zusätzliche Fahrten zwischen 21 und 23:30 Uhr sowie nach 0 Uhr (insbesondere an Samstagen und vor Feiertagen), ggf. mit Minibussen, geprüft werden.</p>
SWOT-Bezug	➤ Bus auf Linie 16 samstags, sonntags und feiertags im Stundentakt; abends generell fehlendes Fahrtenangebot
Ziel	➤ Umweltverbund stärken
Dringlichkeit	Wichtig
Schritte	➤ Betriebliche / finanzielle Machbarkeit prüfen
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Lokale Nahverkehrsorganisation)



In einigen Städten in Deutschland wird das Modell „Mieter*innen-Tickets“ bereits erfolgreich praktiziert (z. B. Magdeburg, Hannover, Marburg).

Eine Wohnungsbaugesellschaft oder mehrere Gesellschaften kaufen im großen Umfang Zeitkarten für den ÖPNV bei dem Verkehrsverbund bzw. den Verkehrsunternehmen ein, bekommen als Großkunde Rabatt und reichen diesen – ggf. weiter rabattiert durch eigene Zuschüsse oder durch die öffentliche Hand – an ihre Mieter*innen weiter.

Mieter*innen-Tickets stellen ein Solidarmodell mit den Wohnungsbaugesellschaften als Trägerinnen dar. Es entstehen dabei Vorteile für alle Beteiligten (hoher Absatz für RMV / Verkehrsunternehmen, Image und Marketingeffekt für Wohnungsbaugesellschaften, vergünstigte Fahrpreise für Mieter*innen, mehr ÖPNV-Nutzung und potenziell weniger Kfz-Fahrten).

Erläuterung

Die Wetzlarer Verkehrsbetriebe haben hierzu bereits ein grundsätzliches Interesse bekundet.

In Marburg wurde ein Mieter*innen-Ticket durch die Zusammenarbeit des RMV, einer Wohnungsbaugesellschaft, der Stadtwerke Marburg und der Stadtverwaltung mit 15 % Rabatt kürzlich eingeführt²⁴.

In der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Konzept wurde großes Interesse an vergünstigten Zeitkarten geäußert.

Empfohlen wird die Gründung einer Arbeitsgruppe mit den interessierten Wohnungsbaugesellschaften, den Wetzlarer Verkehrsbetrieben, dem RMV und der Stadt Wetzlar (Lokale Nahverkehrsorganisation sowie Koordinationsbüro Jugend und Soziales), die ein mögliches Modell erörtert und wenn möglich einführt. Dabei sollte es um den gesamten Wohnungsbestand der interessierten Gesellschaften gehen, das Mobilitätskonzept für das Quartier Berliner Ring nimmt lediglich eine Initiatorrolle ein.

Denkbar ist sowohl ein freiwilliges Modell (nur interessierte

²⁴ RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund (2021): Jahreskarte 15 Prozent günstiger: RMV, GeWoBau und Stadtwerke Marburg stellen ‚MieterTicket‘ vor. URL: <https://www.rmv.de/c/de/informationen-fuer-journalisten/presse/aktuelle-pressemitteilungen/19072021-rmv-gewobau-und-stadtwerke-marburg-stellen-mieterticket-vor> (Zugriff 08.12.2021).



	<p>Mieter*innen erwerben ein Ticket) oder ein starkes Solidarprinzip (die Nebenkosten werden etwas erhöht, dafür bekommen alle Mieter*innen das Ticket umsonst). Grundsätzlich wird das freiwillige Modell eher empfohlen, verschiedene Spielarten (z. B. teilweises Solidarprinzip) sollten jedoch erörtert werden.</p> <p>Im Rahmen der Modellerörterung könnten die interessierten Wohnungsbaugesellschaften eine Umfrage unter ihren Mieter*innen durchführen, inwieweit diese Interesse an einer vergünstigten Zeitkarte (ggf. unter verschiedenen Rahmenbedingungen) hätten. Dies könnte zusammen mit einer umfassenden Befragung nach dem Interesse an alternativen Mobilitätsangeboten erfolgen (→ 6-7).</p>
Bezug zu Maßnahmen	6-5 Wohnungsneubau + Mobilitätsgewährleistung 6-7 Umfrage unter Mieter*innen
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umweltverbund stärken ➤ Mobilität auch bei geringeren Haushaltseinkommen garantieren
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gründung einer Arbeitsgruppe mit allen interessierten bzw. relevanten Akteuren ➤ Orientierung an Good-Practice-Beispielen
Umsetzbarkeit	Schwer
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (als Vermittlerin und Initiatorin einer AG)



4.4 Fußverkehr und Kfz-Verkehr

4-1 Querungsanlagen über Ringstraße

Erläuterung

Über die Ringstraße (Hohe Straße – Berliner Ring) fehlen an vielen Stellen Anlagen zur sicheren Überquerung der Fahrbahn durch Zufußgehende inkl. Personen mit Mobilitätseinschränkungen (überbreite Fahrbahn, nicht barrierefreie Bordgestaltung). An diesen Stellen sind Querungsanlagen gemäß RASt 06 aufgrund eines ausgeprägten Überquerungsbedarfs nach EFA 02 erforderlich²⁵. Ein besonderer Querungsbedarf liegt an Knotenpunkten immer und auf der Strecke an punktuellen Zielen, Haltestellen sowie kreuzenden wichtigen Gehverbindungen vor²⁶.

In der Analysekarte A3 sind die besonderen Querungsbedarfe und die dortigen baulichen Verhältnisse verortet. In der Maßnahmenkarte M3 sind die vorgesehenen Querungsanlagen verortet.

Da aus wirtschaftlichen Gründen nicht an allen Stellen mit besonderem Querungsbedarf eine Querungsanlage gebaut werden kann, beschränkt sich die Empfehlung auf die folgenden Stellen. Die Umsetzung kann sukzessive bzw. im Zusammenspiel mit den anderen Maßnahmen an der Ringstraße erfolgen (→ 1-1, 4-2, 5-1).

An den *wichtigsten* Querungsstellen sollen **Mittelinseln** als Fahrbahnteiler eingesetzt werden, welche die Querung auf zwei Etappen aufteilen und dadurch stark erleichtern. Auch dienen sie angepassten Geschwindigkeiten durch Kfz und der wirksamen Unterbindung des regelwidrigen Parkens an der Querungsstelle. Die Mittelinseln sollen mind. 2,50 m breit und 4,00 m lang sein. Die Borde müssen an den Mittelinseln um jeweils ca. 0,50 m zurückgesetzt werden (für Fahrstreifenbreite 3,00 m), es verbleiben regelkonforme Gehwegbreiten von 2,50 m. Die Mittelinseln vertragen sich mit der Anlage von Schutzstreifen (→ 5-1).

An den wichtigen Querungsstellen sollen **Seitenraumvorstre-**

²⁵ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. S. 87.

²⁶ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln. S. 14f.



ckungen zu 0,50 m über die Parkstände hinaus eingesetzt werden. Diese verbessern die Sichtbeziehungen und unterbinden das regelwidrige Parken an der Querungsstelle wirksam. Die Seitenraumvorstreckungen sollen jeweils auf der Außenseite der Ringstraße angelegt werden, sodass im Begegnungsfall Bus / Pkw bei der anzustrebenden Fahrbahnbreite von 5,00 m der Pkw warten muss. Die Seitenraumvorstreckungen können durch bauliches Vorziehen des Gehweges oder durch auf der Fahrbahn aufzumontierende Fahrradbügel / Pflanzkübel links und rechts der Querungsstelle (wirtschaftlicher) erfolgen. Wo ohnehin eine Bordabsenkung nötig ist, wird die bauliche Vorstreckung des Gehwegs empfohlen. Auch die baulich vorgestreckten Gehwege sollten mit Radabstellanlagen vor dem Zuparken geschützt werden.

An den Querungsanlagen, wo die Borde baulich angefasst werden, sollten differenzierte Bordhöhen und Bodenindikatoren eingeplant werden (→ 4-3).

Im Einzelnen sollen an den folgenden Stellen Querungsanlagen eingerichtet werden:

Mittelinseln:

- Über Berliner Ring, Höhe Einmündung gemeinsamer Geh- und Radweg von Schladming-Anlage bzw. unmittelbar nördlich der Bushaltestelle Hohe Straße (Umbenennung → 3-2). Geringfügige Anpassung der Planung zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle notwendig. Sehr wichtige Geh- und Radfahrverbindung sowie Schulweg. Bereich inkl. Bord wird ohnehin baulich angefasst. Eine Verlagerung von Querverkehr von der LSA (Schulverkehr Dalheimschule) ist nicht zu erwarten, vielmehr wird der bestehende Querverkehr gesichert.
- Über Berliner Ring, Höhe Eichendorff-Schule. Sehr wichtige Querung als Schulweg auch für Radfahrende. Eine Verlagerung von Querverkehr von der LSA (Schulverkehr Dalheimschule) ist nicht zu erwarten, vielmehr wird der bestehende, insbesondere von Westen kommende Querverkehr gesichert.
- Über Berliner Ring, Höhe Kinder- und Familienzentrum bzw. an der Bushaltestelle St. Markus-Kirche. Geringfügige Anpassung der Planung zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle notwendig. Sehr wichtige Querung an der Haltestelle, dem KiFaZ und der Einmündung des Wegs in die Neukölln-Anlage. Langsame Befahrung durch Radverkehr (→ 5-2) ermöglichen. Bereich inkl. Bord wird ohnehin



baulich angefasst.

- Über Berliner Ring, Höhe westliche Einmündung Wingertsberg, unmittelbar östlich davon, an der Querung des Gehwegs Wingertsberg zum Weg zum Spielplatz. Hier auch geschwindigkeitsdämpfende Wirkung bei der Einfahrt in die Tempo-30-Strecke (→ 4-5). Sehr wichtige Querung am Spielplatz. Häufigste Nennung in der Beteiligung. Bordabsenkungen ohnehin nötig.
- Über Hohe Straße, zwischen Einmündung Lampertsgraben und östliche Einmündung Drei Stämme. Sehr wichtige Querung an der Bushaltestelle und wegen der Einmündungen der beiden Straßen. Bordabsenkungen ohnehin nötig.
- Über Hohe Straße, Höhe Einmündung Gehweg östlich Lampertsgraben bzw. Sparkasse. Sehr wichtige Querung der Gehverbindung auf dem selbständigen Gehweg bzw. vom Lampertsgraben zur Bushaltestelle / Quartierszentrum. Bordabsenkungen ohnehin nötig.

Seitenraumvorstreckungen:

- Über Berliner Ring, unmittelbar südlich Einmündung Wachhecke. Vorstreckung auf der Außenseite der Kurve. Wichtige Querung von Wachhecke zu Spielplatz / Neukölln-Anlage und zu den Bushaltestellen. Bordabsenkungen ohnehin nötig, daher bauliche Vorstreckung empfohlen.
- Über Berliner Ring, unmittelbar südlich Bushaltestelle Berliner Ring Nord. Vorstreckung auf der Außenseite der Ringstraße (westliche Straßenseite). Wichtige Querung zur Bushaltestelle. Bordabsenkungen ohnehin vorgesehen, daher bauliche Vorstreckung empfohlen. Geringfügige Anpassung der Planung zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle notwendig.
- Über Berliner Ring, Höhe Einmündung Hauptweg durch Neukölln-Anlage. Vorstreckung auf der Außenseite der Ringstraße (westliche Straßenseite). Wichtige Querung zur Neukölln-Anlage bzw. zu der westlichen Grünanlage und zur freien Landschaft dort. Borde bereits abgesenkt, Vorstreckung kann daher aus wirtschaftlichen Gründen durch flankierende Fahrradbügel oder Pflanzkübel erfolgen.

Optionale Querungsanlagen an wichtigen, aber im Vergleich weniger relevanten Stellen sind:

- Mittelinsel über Berliner Ring, zwischen Stichstraße Nr. 48-



	<p>60 und östliche Einmündung Wingertsberg. Wichtige Querung wegen der beiden Einmündungen, als Schulweg und auch zum KiFaZ. Bordabsenkungen ohnehin nötig.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Seitenraumvorstreckung über Berliner Ring Höhe Nr. 64b (südliche Straßenseite) ● Seitenraumvorstreckung über Berliner Ring nördlich Einmündung Wachhecke (westliche Straßenseite) ● Seitenraumvorstreckung über Berliner Ring südlich Einmündung westl. Hohe Straße (westliche Straßenseite) ● Seitenraumvorstreckung über Hohe Straße, gegenüber Einfahrt zur Kleingartenanlage (unmittelbar östlich Hausnummer 53). Vorstreckung auf der südlichen Straßenseite (Unterbrechung Parkstreifen) ● Seitenraumvorstreckung über Hohe Straße an der Haltestelle Drei Stämme (nördliche Straßenseite) <p>An dem Mini-Kreisverkehr Hohe Straße / Berliner Ring sollen die Seitenräume zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ebenfalls vorgestreckt werden (→ 4-4).</p>
Bezug zu Maßnahmen	<p>1-1 Parkstreifen auf Ringstraße 5-1 Schutzstreifen auf Ringstraße 5-4 Öffentliche Radabstellanlagen</p>
Karten	M3 Fußverkehr, (M7 Integriertes Gesamtkonzept)
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mangelnde Querungsmöglichkeiten über Hohe Straße und Berliner Ring ➤ Blockierung Querungsstellen durch Falschparker
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umweltverbund stärken ➤ Weitgehende Barrierefreiheit herstellen ➤ Verkehrssicherheit erhöhen ➤ Wohnumfeld aufwerten
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Schritte	➤ Entwurfsplanungen
Umsetzung	Leicht
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Tiefbauamt)
Förderung	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70 %)



Fehlende Querungsanlage über Berliner Ring



Good Practice: Mittelinsel über Hohe Straße



Erläuterung

Im Zuge der Gehwege an der Hohen Straße und dem Berliner Ring ist die Querung über die einmündenden Straßen erschwert und gefährlich. Es liegt über alle Einmündungen ein besonderer Querungsbedarf gemäß EFA 02 vor. Die Borde sind zwar abgesenkt, jedoch sind die Einmündungen stark aufgeweitet und die Eckausrundungsradien sehr groß. Es ergeben sich sehr weite Querungstrecken von ca. 15,00 m über die Fahrbahn. Kfz können an den mit ca. $R = 10,00$ m ausgerundeten Ecken schnell ab- und einbiegen, was die Verkehrssicherheit für Zufußgehende beeinträchtigt sowie Vorfahrtsfehler beim Rechtseinbiegen provoziert. Aufgrund der starken Aufweitungen werden die Eckausrundungen häufig regelwidrig zugeparkt, was die Überquerung für Zufußgehende allgemein stark erschwert und Personen mit Mobilitätseinschränkungen verunmöglicht. Die Sichtbehinderungen durch an den Eckausrundungen regelwidrig parkende Kfz gefährden gerade Personen geringer Körpergröße (insb. Kinder). In den aufgeweiteten Einmündungen können sich wartepflichtige Kfz zudem i. d. R. zweistreifig aufstellen, was die Sicht insb. rechtseinbiegender Kfz auf von links kommende Kfz auf der Hauptstraße beeinträchtigt.

An den Querungsanlagen, wo die Borde baulich angefasst werden, sollten differenzierte Bordhöhen und Bodenindikatoren eingeplant werden (→ 4-3).

In den sehr stark aufgeweiteten Einmündungen sollen **Mittelinseln** als Fahrbahnteiler geprüft werden. Damit wird die Querung auf zwei Etappen aufgeteilt und deutlich erleichtert. Das regelwidrige Abstellen von Kfz wird wirksam unterbunden. Die Mittelinseln sollen mind. 2,50 m breit und möglichst 4,00 m lang sein, ggf. ist eine kürzere Länge nötig. Für die Mittelinseln kommen die folgenden Einmündungen in Frage:

- Lampertsgraben
- Hohe Straße 69-87

In allen anderen Einmündungen sollen **Seitenraumvorstreckungen** zum Einsatz kommen. Die Eckausrundung soll auf ca. $R = 5,00$ m (Befahrbarkeit zweiachsiges Müllfahrzeug) und die Fahrbahnbreite auf 5,00 m verkleinert werden. Damit wird das schnelle Ab- und Einbiegen von Kfz verhindert, die Sichtverhältnisse werden erheblich verbessert, die Querungstrecke auf das nötige Minimum verkleinert, das regelwidrige



Abstellen von Kfz in der Eckausrundung wirksam verhindert und das einstreifige Aufstellen wartepflichtiger Kfz erreicht.

Aus wirtschaftlichen Gründen können die Seitenraumvorstreckungen durch Pflanzkübel zur Hauptstraße hin und durch Pflanzkübel oder Fahrradbügel in die einmündende Straße hinein (also auf beiden Straßenseiten jeweils links und rechts der Querungsstelle) auf der Fahrbahn erfolgen. An den wichtigsten Einmündungen im Umfeld der Bushaltestellen sollen jedoch bauliche Vorstreckungen mit Bodenindikatoren und differenzierter Bordhöhe (→ 4-3) zum Einsatz kommen.

Die Einmündungen, an denen Seitenraumvorstreckungen vorgenommen werden sollen, sind im Einzelnen:

- Berliner Ring 6-36
- Wingertsberg (Ost)
- Berliner Ring 48-60
- Wingertsberg (West)
- Wachhecke
- Berliner Ring 92-96 (bereits vorgesehen; differenzierte Bordhöhe ergänzen)
- Mühlstück
- Drei Stämme (West)
- Drei Stämme (Ost) (bauliche Vorstreckung empfohlen, differenzierte Bordhöhe und Bodenindikatoren wegen Bushaltestelle besonders wichtig; verringerte Fahrbahnbreite bei Einbahnstraße möglich → 1-2)
- Hohe Straße 25-33
- Schwalbengraben (West)
- Schwalbengraben (Ost) (Pflanzkübel ergänzen, verringerte Fahrbahnbreite bei Einbahnstraße möglich → 1-3)

Bezug zu Maßnahmen 4-3 Differenzierte Bordhöhe und Bodenindikatoren

Karten M3 Fußverkehr, M7 Integriertes Gesamtkonzept

SWOT-Bezug

- Mangelnde Querungsmöglichkeiten über Einmündungen im Zuge Hohe Straße – Berliner Ring
- Blockierung Querungsstellen durch Falschparker

Ziele

- Umweltverbund stärken
- Weitgehende Barrierefreiheit herstellen
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Wohnumfeld aufwerten



Dringlichkeit	Sehr wichtig
Schritte	➤ Detailplanungen
Umsetzbarkeit	Leicht
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Tiefbauamt)
Förderung	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70 %) Am Beginn von Tempo 30-Zonen (→ 4-6): Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (B-II-4) (bis zu 85 %)
	
Hohe Straße / Drei Stämme	



4-3 Differenzierte Bordhöhe und Bodenindikatoren	
Erläuterung	<p>Es wird empfohlen, an den Querungsanlagen (→ 4-1, 4-2) grundsätzlich eine differenzierte Bordhöhe als Stand der Technik gemäß H-BVA einzusetzen²⁷.</p> <p>Dabei wird das Bord zur Hälfte auf 0 cm abgesenkt und zur anderen Hälfte auf 6 cm. Die Bodenindikatoren leiten zum 6-cm-Bord. Somit wird eine optimale Benutzbarkeit für Menschen mit Gehbehinderung oder mit Sehbehinderung erreicht.</p> <p>Die bisher eingesetzten Nullabsenkungen mit Richtungsfeldern (z. B. an der Bushaltestelle Schwalbengraben) sind aufgrund der fehlenden ertastbaren Kante für Menschen mit Sehbehinderung noch nicht optimal.</p> <p>Es sollte geprüft werden, differenzierte Bordhöhen stadtwweit einzusetzen.</p> <p>Die Planungen zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen sind dahingehend geringfügig anzupassen.</p>
Bezug zu Maßnahmen	3-1 Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen 4-1 Querungsanlagen über Ringstraße 4-2 Querungsanlagen über Einmündungen
Ziele	➤ Weitgehende Barrierefreiheit herstellen
Dringlichkeit	Wichtig
Schritte	➤ Abstimmung mit stadtwweitem Konzept zur barrierefreien Ausbildung von Querungsanlagen
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Tiefbauamt)
Förderung	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität
	

²⁷ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): H-BVA Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln. S. 50f.



Die Einmündung Hohe Straße / Berliner Ring bildet den zentralen Knotenpunkt im Quartier. Die Einmündung ist im Bestand sehr stark aufgeweitet (ca. 30,00 m) und verleitet zum schnellen Ab- und Einbiegen. Der Linienbus von der östlichen Hohen Straße muss links in den Berliner Ring abbiegen. An dem Knotenpunkt herrscht ein ausgeprägter Querungsbedarf für Zufußgehende im Umfeld des Quartierszentrums, der Bushaltestellen und für Kinder auf dem Schulweg.

Zur wesentlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden wird die Einrichtung eines Mini-Kreisverkehrs empfohlen. Der Kreisverkehr dämpft die Geschwindigkeit bei der Einfahrt in das Quartier, reduziert durch die Führung im Kreis die Anzahl der Konfliktpunkte, erhöht die Aufmerksamkeit und erleichtert das Abbiegen des Linienbusses. Auch wird die Querung für Zufußgehende durch die Dämpfung der Geschwindigkeiten und ergänzende bauliche Maßnahmen wesentlich erleichtert und gesichert.

Erläuterung

Ein Mini-Kreisverkehr kann dabei deutlich wirtschaftlicher als ein Kleiner Kreisverkehr realisiert werden.

Der Mini-Kreisverkehr sollte wie folgt ausgeführt werden:

- Einpassung in Bestandssituation mit ca. 17,50 m Außendurchmesser (siehe Planskizze unten)
- Für übergroße Kfz überfahrbare Kreisinsel, durch 4-5 cm hohen Bord abgetrennt (Komfort Busfahrgäste gewährleistet), Kreisinsel flächig rot eingefärbt
- Bauliche Vorstreckung der Seitenräume an den Zufahrten zur Lenkung der Kfz auf die Mitte der Kreisinsel und zur Erleichterung der Querung für Zufußgehende (→ 4-1)
- FGÜ über die Zufahrten gemäß RAST 06²⁸

Der Vorschlag zur baulichen Ausführung ist im Bild unten dargestellt.

Im Vorfeld sollte das Verkehrsaufkommen an einem Normalwerktag erhoben werden. Eine Verkehrszählung für den Knotenpunkt Hohe Straße / Berliner Ring liegt bislang nicht vor. Für den Kfz-Verkehr können jedoch auch Ableitungen

²⁸ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RAST Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. S. 117.



aus der vorliegenden Verkehrszählung im Zuge der Errichtung des Kreisverkehrsplatzes Hohe Straße / Anschluss B 277 von 2014 gezogen werden. An der dortigen Knotenpunktzufahrt zur Hohen Straße liegt eine DTV von 5.664 Kfz / 24 h bzw. eine Belastung von 540 Kfz / h in der morgendlichen Spitzenstunde von 7 bis 8 Uhr vor. Bis zum Knotenpunkt Hohe Straße / Berliner Ring ist von einer nur kleinen Verringerung der Verkehrsstärke aufgrund der einmündenden Wohnstraßen Schwalbengraben, Egerländer Weg und Memeler Straße auszugehen. Das Verkehrsaufkommen teilt sich auf die westliche Hohe Straße und den Berliner Ring auf; die Summe des zuführenden Verkehrs in den Knotenpunkt Berliner Ring / Hohe Straße liegt damit im Einsatzbereich für Mini-Kreisverkehre (bis zu 12.000 Kfz / 24 h)²⁹.

An der Einmündung Hohe Straße / Berliner Ring sollte in der Zufahrt der östlichen Hohen Straße eine Verkehrsstärke von über 450 Kfz / h jedenfalls erreicht werden. Diese wird sich im Wesentlichen auf die westliche Hohe Straße und den Berliner Ring aufteilen, wobei jeweils Verkehrsstärken von über 200 Kfz / h zu erwarten sind. Über alle Knotenpunktarme der Einmündung sind in Umsetzung von Fußgängerüberwegen Verkehrsstärken von Zufußgehenden in der Größenordnung von 50 bis 100 Fußgänger / h in der morgendlichen Spitzenstunde zu erwarten. Dies geht aus der Funktion als wesentlicher Knotenpunkt für mehrere Schulwege aus dem Bereich Schwalbengraben und dem Bereich westliche Hohe Straße zur Eichendorff- und zur Dalheimschule, den nahen Dienstleistungsbetrieben (insb. Bäckerei) und dem Quartierszentrum sowie den Bushaltestellen Hohe Straße und Berliner Ring hervor. Es ist davon auszugehen, dass in der unattraktiven Bestandssituation einige Zufußgehende Umwege in Kauf nehmen und etwas außerhalb des unmittelbaren Knotenpunktbereichs queren, was eine Zählung verfälschen könnte. Eine Verlagerung von bestehenden Querverkehren von den LSA ist jedoch aufgrund der Entfernungen von ca. 70 bis 120 m nicht zu erwarten, da solche Umwege in aller Regel zu Fuß nicht in Kauf genommen werden. Gemäß Nr. 2.3 Abs. 2 R-FGÜ sind somit Fußgängerüberwege möglich bzw. über die Zufahrt östliche Hohe Straße empfohlen. Da zudem die RAS

²⁹ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln. S. 12.



	<p>06 Fußgängerüberwege als Regellösung für die Fußverkehrsführung am innerörtlichen Kreisverkehr vorgeben³⁰, wird die Einrichtung von Fußgängerüberwegen über alle Knotenpunkte stark empfohlen.</p> <p>Die Planung zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle Berliner Ring muss geringfügig angepasst werden (Querungsstelle).</p>
Karten	<p>M3 Fußverkehr M4 Fließender Kfz-Verkehr M7 Integriertes Gesamtkonzept</p>
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mangelnde Querungsmöglichkeiten über Hohe Straße und Berliner Ring ➤ Blockierung Querungsstellen durch Falschparker
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verkehrssicherheit erhöhen ➤ Weitgehende Barrierefreiheit herstellen ➤ Umweltverbund stärken ➤ Städtebauliche Vertretbarkeit
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entwurfsplanung
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Straßenverkehrsbehörde / Tiefbauamt)
Förderung	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (B-II-1) (bis zu 70 %)

³⁰ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RAST Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. S. 117.



4-5

Tempo 30 auf Berliner Ring (Schulen / KiFaZ)

Im Bereich der Schulen und des neuen Kinder- und Familienzentrum am südlichen und südöstlichen Berliner Ring soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit in beiden Fahrtrichtungen auf 30 km / h gesenkt werden.

Dies dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit, da diese Einrichtungen sowohl einen direkten Zugang zur Straße als auch einen starken Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen aufweisen. Gemäß Nr. XI zu Z 274 VwV-StVO ist in diesen Fällen die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Regel auf 30 km / h zu beschränken.

Die Beschränkung im Bereich der Eichendorff- und Dalheim-schule soll von der Hohen Straße (wichtiger Schulweg) bis einschließlich Einmündung Stichstraße Berliner Ring 6-36 reichen (300 m).

Die Beschränkung im Bereich des Kinder- und Familienzent-rums soll von der westlichen Einmündung Wingertsberg (wichtige Straßenquerung am Spielplatz) bis einschließlich Einmündung Stichstraße Berliner Ring 48-60 reichen (300 m).

Erläuterung

Der kurze Bereich zwischen diesen beiden 300 m-Bereichen (ca. 90 m Länge) ist aus Gründen der Verkehrssicherheit ebenfalls auf 30 km / h zu beschränken gemäß Nr. XII zu Z 274 VwV-StVO.

Es ergibt sich eine durchgehend auf 30 km / h beschränkte Strecke auf ca. 690 m Länge zwischen der Hohen Straße und der westlichen Einmündung Wingertsberg. Das Z 274 StVO sollte in der Mitte der Strecke einmal wiederholt werden.

Für den Linienbus ergeben sich nur sehr geringfügige und in der Summe vernachlässigbare Zeitverluste, da in dem Bereich ein relativ kurzer Haltestellenabstand von ca. 400 m vorliegt. Auch fährt der Linienbus in den Kurven bei der Eichendorffschule sowie an der Wachhecke aus Gründen der Verkehrssicherheit ohnehin nicht mit der bisherigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h. In der Abwägung ist die Maßnahme gegenüber dem Linienbusverkehr vertretbar.

Im südlichen Berliner Ring sind Bodenwellen in der Fahrbahn vorhanden, die eine nebensächliche Begründung für die Absenkung der Geschwindigkeit darstellen.

Im südöstlichen und südlichen Berliner Ring sollen zudem Schutzstreifen markiert werden (→ 5-1).



Karte	M4 Fließender Kfz-Verkehr
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none">➤ Tempo 50 auf Berliner Ring an Schulen und KiFaZ➤ Starkes Hol-und-Bring-Verkehrsaufkommen (Kfz) mit teils gefährlichen Manövern an den Schulen
Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Verkehrssicherheit erhöhen➤ Wohnumfeld aufwerten, Immissionen senken
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Umsetzbarkeit	Leicht
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Straßenverkehrsbehörde)
	



4-6 Tempo 30-Zonen in den Wohnstraßen	
Erläuterung	<p>In den Wohnstraßen im Quartier sind überwiegend noch keine Tempo 30-Zonen eingerichtet.</p> <p>Zum Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Zufußgehenden und Radfahrenden sollen in den unten aufgelisteten Straßen Tempo 30-Zonen gemäß Nr. XI zu § 45 Abs. 1 bis 1e VwV-StVO eingerichtet werden. Der Durchgangsverkehr ist hier nicht von Bedeutung, eine leistungsfähige Vorfahrtstraße ist auf der Ringstraße Hohe Straße – Berliner Ring eingerichtet.</p> <p>In den aufgelisteten Straßen kann aufgrund ihrer Länge schneller als mit 30 km / h gefahren werden, weswegen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit die zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km / h zu begrenzen ist:</p> <ul style="list-style-type: none">● Lampertsgraben● Drei Stämme● Mühlstück● Hohe Straße 69-87● Wachhecke● Wingertsberg● Berliner Ring 48-60 <p>In den kurzen Stichstraßen Hohe Straße 25-33, Berliner Ring 1, Berliner Ring 6-36 und Berliner Ring 92-96 ist die Anordnung von Tempo 30 nicht erforderlich, da die Beschleunigung auf über 30 km / h kaum oder nicht möglich ist (§ 45 Abs. 9 StVO i. V. m. Nr. I zu den §§ 39-43 VwV-StVO).</p>
Karten	M4 Fließender Kfz-Verkehr
SWOT-Bezug	➤ Tempo 50 in Wohnstraßen
Ziele	➤ Verkehrssicherheit erhöhen ➤ Wohnumfeld aufwerten, Immissionen senken
Dringlichkeit	Wichtig
Umsetzbarkeit	Leicht
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Straßenverkehrsbehörde)
Förderung	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (B-II-4) (bis zu 85 %)



4.5 Radverkehr

5-1 Schutzstreifen auf Ringstraße

Erläuterung

Zur Sicherung des Radverkehrs auf der Ringstraße sollen unter Abwägung der Flächen für die anderen Verkehrsarten Schutzstreifen auf der Fahrbahn in einigen Abschnitten markiert werden.

Die Ringstraße stellt einen wichtigen Schulweg dar und nimmt den Radverkehr aus dem Wohngebiet zu allen Zielen auf.

Die Schutzstreifen erfüllen eine wichtige Funktion zur Förderung des objektiv sehr sicheren Radfahrens auf der Fahrbahn auch auf Steigungsstrecken im Gegensatz zur (regelwidrigen) Nutzung des Gehwegs, bei der erhebliche Unfallrisiken an Einmündungen und Einfahrten bestehen.

Das durch die Schutzstreifen erwirkte Haltverbot kommt auch der Begegnung von Bus-Lkw in den zentralen Abschnitten der Ringstraße zugute.

Als Alternative können Fahrrad-Piktogrammketten auf der Fahrbahn zur Erhöhung der Verträglichkeit des Mischverkehrs in Betracht kommen³¹. Die Freigabe der straßenbegleitenden Gehwege für den Radverkehr wird wegen der zahlreichen Einfahrten und der erschwerten Sicht hinter dem ruhenden Kfz-Verkehr sowie des Konfliktpotenzials mit dem Fußverkehr nicht empfohlen.

Die Schutzstreifen sollen an Einmündungen und Einfahrten rot eingefärbt werden. Wichtig ist auch die Freihaltung der Sichtfelder gemäß RAS 06. An den Mittelinseln (→ 4-1) sowie an den Bushaltestellen müssen die Schutzstreifen-Markierungen unterbrochen werden. Auf Höhe der Mittelinsel sollte ein Fahrrad-Piktogramm auf die Fahrbahn zur Unterstützung der Verträglichkeit des Mischverkehrs gesetzt

³¹ Koppers, Anne / Gerlach, Jürgen / Leven / Tanja / Ruf, Stefanie / Hagemeyer, Carmen (2021): Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit. Abschlussbericht. Wuppertal und Dresden. URL: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/empfehlungen-fuer-das-markieren-von-piktogrammen> (Zugriff 17.09.2021).



werden.

Im Folgenden werden die empfohlenen Lösungen für die Ringstraße abschnittsweise dargestellt:

Hohe Straße, Kreisverkehr Anschluss B 49 / B 277 – Berliner Ring (Ost):

- Steigung ca. 5,5 %; Belastungsbereich II³²
- Beidseitig Schutzstreifen gemäß Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Wetzlar³³
- 8 Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand entfallen, es herrscht ein mittlerer Parkdruck vor; in der Beteiligung wurde teils ein Verzicht auf die Schutzstreifen unter Verweis auf den ruhenden Kfz-Verkehr und den parallelen gemeinsamen Geh- und Radweg gefordert
- Bei Anlage von Schutzstreifen sollten an den Häusern 8-30 die Garagen und Stellplätze durch Duplex-Garagen ersetzt werden (→ 2-1), da die bestehenden Kapazitäten voll vermietet sind
- Neue Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum werden im östlichen Schwalbengraben geschaffen (→ 1-3)
- **Empfehlung: Bergauf einseitiger Schutzstreifen** 2,00 m Breite (nördliche Straßenseite) gemäß Muster RV-5 Hessen³⁴ (Bild 2); bergab ist Mischverkehr verträglich. Auf dem Schutzstreifen sollten Richtungspfeile eingesetzt werden, um einer in Einzelfällen denkbaren Nutzung in Gegenrichtung entgegenzuwirken.
- Verbleibende Kernfahrbahn mind. 5,50 m, Begegnung Bus-Pkw ohne Einschränkung möglich. Begegnung Bus-Bus oder Bus-Lkw durch Mitnutzung Schutzstreifen möglich.
- Zwischen der Einmündung Berliner Ring / Hohe Straße und der Einmündung Memeler Straße sollten auf ca. 150 m beidseitige Schutzstreifen in 1,50 m Breite angelegt werden, da die Steigung hier geringer ist, um Konflikten an den Einfahrten (Tankstelle / Bäckerei) vorzubeugen und

³² FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln. S. 18f.

³³ Magistrat der Stadt Wetzlar / IKS Mobilitätsplanung (2019): Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Wetzlar. S. 138.

³⁴ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Radnetz Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen. 2. Auflage, November 2020. Musterblatt RV-5.



das Fahren bergab auf der rechten Straßenseite zu unterstützen.

- Entlastung des gemeinsamen Geh- und Radwegs durch die Schladming-Anlage sowie des straßenbegleitenden Gehwegs vom Radverkehr (insb. Pedelecs)
- Die Sperrflächen zwischen Egerländer Weg und Schwalbengraben (Ost) sollten entfernt werden, die Notwendigkeit des Linksabbiegestreifens in den Egerländer Weg ist zu überprüfen.

Hohe Straße, Berliner Ring (Ost) – Drei Stämme (Ost):

- Steigung ca. 1,6 %; Belastungsbereich I mit überbreiter Fahrbahn → Prüfauftrag Schutzstreifen³⁵
- **Empfehlung: Beidseitige Schutzstreifen** in je 1,50 m Breite gemäß Muster RV-4 Hessen³⁶ (Bild 1)
- Anbindung der bewohnerreichen Straßen Lampertgraben und Drei Stämme an das Radverkehrsnetz
- Entlastung der straßenbegleitenden Gehwege und der Gehwege durch die Neukölln-Anlage vom (regelwidrigen) Radverkehr (insb. Pedelecs)
- Verbleibende Kernfahrbahn 4,50 m für Begegnung Pkw-Pkw ausreichend, im Begegnungsfall Bus-Pkw muss Schutzstreifen mitgenutzt werden
- Regelbreite 1,50 m, um ausreichende Überholabstände Pkw-Rad zu fördern und stärker ausschwenkenden Radverkehr zu sichern
- Ca. 42 Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand entfallen, es herrscht ein Parkdruck von unter 60 % vor (kein Parkdruck); freie Stellplatzkapazitäten auf privaten Grundstücken sowie Schaffung weiterer Parkmöglichkeiten durch Einbahnstraße in Drei Stämme
- Alternativ einseitiger Parkstreifen auf Nordseite mit Baumpflanzung möglich, wenn Parkmöglichkeiten erhalten werden sollen; dann Fahrrad-Piktogrammketten für verträglichen Mischverkehr (zur Sicherung des Radverkehrs werden nach Abwägung Schutzstreifen empfohlen)

³⁵ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln. S. 18f.

³⁶ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Radnetz Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen. 2. Auflage, November 2020. Musterblatt RV-4.



- Alternative, bei der versucht wird, Schutzstreifen und Parkstreifen zu kombinieren, wäre ein nur einseitiger Schutzstreifen sowie auf der anderen Straßenseite ein ca. 0,75 m bis 1,00 m den Gehweg mitnutzender Parkstreifen. Damit würde aber der Gehweg auf ein unzulässiges Maß unter 2,50 m verkleinert.

Berliner Ring, Hohe Straße (Ost) – KiFaZ:

- Nur kurze, leichte Steigungsstücke; Belastungsbereich I mit überbreiter Fahrbahn → Prüfauftrag Schutzstreifen³⁷
- **Empfehlung: Beidseitige Schutzstreifen** in je 1,50 m Breite gemäß Muster RV-4 Hessen³⁸ (Bild 1)
- Sehr wichtige Anbindung der Schulen, des neuen Kinder- und Familienzentrums und des bewohnerreichen südöstlichen Berliner Rings an das Radverkehrsnetz
- Entlastung der straßenbegleitenden Gehwege und der Gehwege durch die Neukölln-Anlage von (regelwidrig fahrendem) Radverkehr (insb. Pedelecs)
- Zur Sicherung des Radverkehrs zur Schule und zum KiFaZ und zur Gliederung der Fahrbahn Schutzstreifen auch bei Tempo 30 sinnvoll
- Verhinderung des Parkens in der schlecht einsehbaren Kurve an den Schulen
- Verbleibende Kernfahrbahn 4,50 m für Begegnung Pkw-Pkw ausreichend, im Begegnungsfall Bus-Pkw muss Schutzstreifen mitgenutzt werden; Leitlinie in der Fahrbahnmitte ist zu entfernen
- Regelbreite 1,50 m, um ausreichende Überholabstände Pkw-Rad zu fördern und stärker ausschwenkenden Radverkehr (Kinder) zu sichern
- Ca. 45 Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand entfallen, um 22 Uhr herrscht ein Parkdruck von unter 60 % vor (kein Parkdruck); freie Parkplatzkapazitäten auf privaten Grundstücken sowie im südwestlichen Berliner Ring
- Einzig zu vormittags und mittags zu Schulzeiten ist die

³⁷ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln. S. 18f.

³⁸ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Radnetz Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen. 2. Auflage, November 2020. Musterblatt RV-4.



	<p>Belegung im Kurvenbereich vor den Schulen höher; das Parken hier sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit unterbunden werden, daher wird das Bringen und Holen zu den Schulen sowie das Parken der Lehrerschaft neu geordnet (→ 1-4)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Alternativ einseitiger Parkstreifen auf Südseite mit Baumpflanzung möglich, wenn Parkmöglichkeiten erhalten werden sollen; dann Fahrrad-Piktogrammketten für verträglichen Mischverkehr (zur Sicherung des Radverkehrs werden nach Abwägung Schutzstreifen empfohlen) <p>Die Schutzstreifen können auch unabhängig voneinander umgesetzt werden, da sie jeweils bereits eine wichtige Netzfunktion erfüllen. Bei einer schrittweisen Umsetzung sollte mit dem Schutzstreifen im Berliner Ring (Hohe Straße – KiFaZ) begonnen werden.</p>
Bezug zu Maßnahmen	1-1 Parkstreifen auf Ringstraße 4-1 Querungsanlagen über Ringstraße
Karte	M5 Radverkehr, M7 Integriertes Gesamtkonzept
SWOT-Bezug	➤ Keine Radverkehrsanlagen auf Ringstraße
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verkehrssicherheit erhöhen ➤ Umweltverbund stärken
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Schritte	➤ Entwurfsplanungen (auch Querungsanlagen → 4-1)
Umsetzung	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Amt für Umwelt und Naturschutz)
Förderung	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70 %)

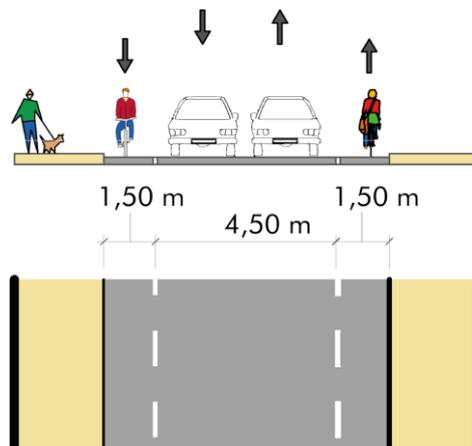


Bild 1: RV-4³⁹

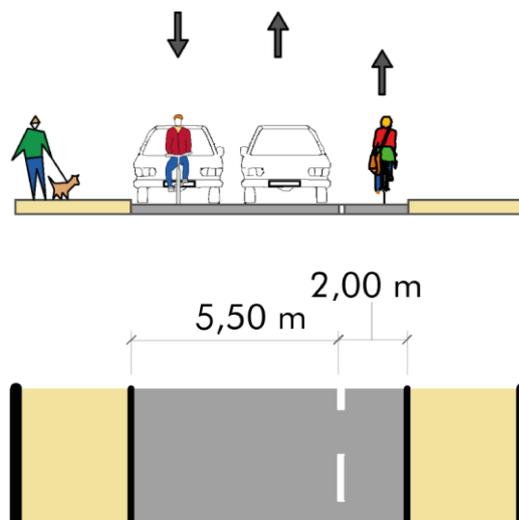


Bild 2: RV-5⁴⁰

³⁹ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Radnetz Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen. 2. Auflage, November 2020. Musterblatt RV-4. Bearbeitet.

⁴⁰ Ebd.: Musterblatt RV-5. Bearbeitet.



5-2

Radverkehr auf selbständigen Wegen

Fahrräder sind Fahrzeuge im Sinne der StVO und sollen aus objektiven Sicherheitsgründen sowie zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr grundsätzlich möglichst auf der Fahrbahn geführt werden. Daher sind auf den wichtigsten Netzabschnitten auf der Hohen Straße und dem Berliner Ring Schutzstreifen vorgesehen, um die Fahrbahnnutzung des Radverkehrs zu fördern (→ 5-1).

Daneben können ausgewählte selbständige Wege durch Grünanlagen attraktive Führungen gerade für weniger geübte und langsamere Radfahrende (Kinder, Senior*innen) darstellen. Die Freigabe von Gehwegen kommt dabei nur in Betracht, wenn es eine parallele Verbindung an einer Straße für den schnelleren Radverkehr gibt, wenn der Fußverkehr Vorrang behält und ausreichende Wegebreiten gegeben sind.

Erläuterung

Die **Gehwegachsen durch die Neukölln-Anlage** stellen eine sinnvolle potenzielle Verbindung gerade für weniger souveräne Radfahrende dar. Durch die Attraktivierung des Radfahrens auf der Ringstraße (→ 5-1) ist zu erwarten, dass überwiegend Radfahrende mit hohem Schutzbedürfnis (insb. Kinder, Senioren), welche nur geringes Konfliktpotenzial gegenüber dem Fußverkehr hervorrufen, den langsameren Weg durch die Neukölln-Anlage verwenden.

Auf dem Ost-West-Hauptweg (ca. 3,00 m Breite) sowie dem Nord-Süd-Weg zwischen St. Markus-Kirche und ERF (ca. 2,50 m Breite) (Gehwegachsen) sollte der Radverkehr unter Beachtung der ergänzenden Maßnahmen freigegeben werden.

Die Freigabe sollte per Zz „Radverkehr frei“ unter dem Z 239 StVO an den Eingängen in die Neukölln-Anlage erfolgen. Darunter sollte ein weiteres informelles Schild mit Aufschrift „Langsam und nur auf Hauptweg fahren“ angebracht werden.

Der Fußverkehr behält damit auf den freigegeben Wegen den Vorrang, dieser wird durch das Hinweisschild nochmals verdeutlicht.

Das Verbot des Befahrens der öffentlichen Grünanlagen gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 der Reinhaltungssatzung der Stadt Wetzlar bezieht sich auf Wege in Grünanlagen im Allgemeinen, wo kein besonderes Verkehrszeichen angeordnet ist, als Verhaltensvorschrift für die Verkehrsteilnehmenden. Dies



wird auch in der Neukölln-Anlage weiter aufrechterhalten. Das Verbot ist des Weiteren auch als Empfehlung für die Verkehrsplanung zu interpretieren. Jedoch sind aus Sicht des Gutachters die Gehwegachsen durch die Neukölln-Anlage aufgrund der wichtigen Verbindung für den Radverkehr und der hinreichenden Wegebreiten geeignet, per Verkehrszeichen eine Freigabe des Radverkehrs anzuordnen. Damit wird planerisch eine Ausnahme von dem Verbot geschaffen, wie sie auch auf dem Weg durch die Schladming-Anlage vorliegt, ohne dabei die grundsätzliche Verhaltensvorschrift aus der Reinhaltungssatzung zu tangieren.

Zur weiteren Klarstellung der für den Radverkehr gesperrten Nebenwege können an deren Einmündungen in die Hauptwege Zufußgehenden-Piktogramme auf das Pflaster aufgebracht werden.

Der Weg zwischen der Sackgasse der Stichstraße Drei Stämme 5-7 und der Einmündung der o. g. Gehwegachsen ineinander sollte auf 3,00 m verbreitert werden, sodass auch hier der Radverkehr freigegeben werden kann. Somit wird eine Verbindung zwischen Lampertsgraben / Drei Stämme und dem neuen Kinder- und Familienzentrum hergestellt.

An der Einmündung des Nord-Süd-Wegs in den Berliner Ring sollte vor der Bushaltestelle St. Markus-Kirche ein Poller aufgestellt werden, sodass hier nur in Schrittgeschwindigkeit gefahren werden kann.

Für den Wegabschnitt unter dem Gebäude Hohe Straße 27 ist die Durchfahrt mit dem Grundstückseigentümer Gewobau abzustimmen. Der Steckpfosten sollte hier um ca. 20-30 cm nach Norden versetzt und ein Fahrrad-Piktogramm südlich des Steckpfostens markiert werden, damit die Radfahrenden nicht nah an der Hauswand entlang fahren.

Am Quartierszentrum sollte die südliche der beiden Treppen zur Rampe über die gesamte Breite ausgebaut werden. An der westlichen Wand des Gebäudes Berliner Ring 2 sollte ein Z 600 StVO (Absperrschranke) montiert werden. Der Radverkehr sollte durch Piktogramme sicher durch den Bereich ohne Überdachung in der Mitte des Platzes geführt werden. An den beiden Eingängen des Quartierszentrums für den Radverkehr sollte das Z 239 StVO mit Zz „Radverkehr frei“ und weiterem informellen Schild „Langsam und vorsichtig fahren“ angebracht werden.



Der Weg durch die **Schladming-Anlage** parallel zur östlichen Hohen Straße ist heute als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Bei Umsetzung des Schutzstreifens in der östlichen Hohen Straße (→ 5-1) als Alternativverbindung sollte zum Schutz des Fußverkehrs auf dem selbständigen Weg statt eines gemeinsamen Geh- und Radwegs ein Gehweg mit Radverkehr frei ausgewiesen werden. Die Borde an den Querungen der Memeler Straße und des Egerländer Wegs sollten differenziert abgesenkt werden (→ 4-5).

Karten	M5 Radverkehr, M7 Integriertes Gesamtkonzept
Ziel	➤ Umweltverbund stärken
Dringlichkeit	Wichtig
Schritte	➤ Abstimmung mit Gewobau ➤ Detailplanungen (Quartierszentrum)
Umsetzbarkeit	Leicht
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Amt für Umwelt und Naturschutz)
Förderung	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70 %)



Gehwegachse durch die Neukölln-Anlage



5-3 Verbindung in die Innenstadt verbessern	
Erläuterung	<p>Die Verbindung von Dalheim in die Wetzlarer Innenstadt als wichtigstes räumliches Ziel für den Radverkehr soll verbessert werden.</p> <p>Gemäß Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Wetzlar von 2019 sollen auf dem Straßenzug Hohe Straße – Am Trauar – Altenberger Straße zwischen dem Kreisverkehr am Anschluss B 49 / B 277 und der Falkenstraße bei der nächsten Sanierung des Straßenraums beidseitige Schutzstreifen angelegt werden⁴¹. Bis dahin könnte u. a. geprüft werden, die Verbindung über den Berghäuser Weg zu ertüchtigen. Im weiteren Verlauf des Straßenzugs Richtung Innenstadt sollen bis zum Karl-Kellner-Ring langfristig beidseitig Schutz- oder Radfahrstreifen umgesetzt werden⁴².</p> <p>Im Zuge des geplanten Abbaus der Hochstraße (B 49) und des ggf. erfolgenden neuen Westanschlusses sollte eine hoch attraktive Radverkehrsverbindung in die Innenstadt, ggf. als Radschnellweg im Zusammenhang mit dem Projekt Gießen – Solms, hergestellt werden.</p> <p>Kurzfristig sollte am Kreisverkehr am Anschluss B 49 / B 277 an der Querungsstelle über den südlichen Arm der Hohen Straße ein Z 205 StVO in kleiner Ausführung (Größe 1 gemäß VwV-StVO) für den Radverkehr angebracht werden. Der Radverkehr wird hier wartepflichtig geführt, das Verkehrszeichen stellt dies klar. In der Beteiligung kamen hierzu Nachfragen.</p> <p>Im Zuge des ggf. erfolgenden neuen Westanschlusses und der Entlastung von Am Trauar – Altenberger Straße sollte geprüft werden, den Radverkehr bevorrechtigt über Furten an dem Kreisverkehr zu führen.</p>
SWOT-Bezug	➤ Radverkehrsverbindung in die Innenstadt unattraktiv
Ziel	➤ Verkehrssicherheit erhöhen ➤ Umweltverbund stärken
Dringlichkeit	Sehr wichtig

⁴¹ Magistrat der Stadt Wetzlar / IKS Mobilitätsplanung (2019): Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Wetzlar. S. 138.

⁴² Ebd.: S. 139



Schritte	<ul style="list-style-type: none">➤ Integration in Straßenbauplanungen➤ Entwurfsplanungen
Umsetzbarkeit	Schwer (Kurzfristige Maßnahmen Z 205 StVO am Kreisverkehr, ggf. Ertüchtigung Berghäuser Weg sind leicht bis mittelschwer umsetzbar)
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Amt für Umwelt und Naturschutz)
Förderung	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70 %)
	
Radwegquerung am Kreisverkehr Anschluss B 47 / B 277	



5-4 Öffentliche Radabstellanlagen	
Erläuterung	<p>Hochwertige, öffentlich nutzbare Radabstellanlagen sind für die Erreichung von Zielen für den Radverkehr unabdingbar. Gerade für Pedelecs werden sichere Abstellmöglichkeiten benötigt.</p> <p>Die Radabstellanlagen sollen leicht zugänglich und überdacht sein sowie den festen gesicherten Stand des Fahrrades und das sichere Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen. Denkbar sind bspw. Anlehnbügel mit Querholm im Abstand von mind. 1,20 m zueinander, bei ca. 1,70 m ist das einseitige Parken von Lastenfahrrädern möglich. Zur Planung sollten die einschlägigen Vorgaben angewendet werden, um die für den Kontext passendste Radabstellanlage zu finden.</p> <p>Vorgaben für die Radabstellanlagen geben die Fahrradabstellplatzverordnung und der Leitfaden Radabstellanlagen des Landes Hessen⁴³.</p> <p>An den öffentlichen Einrichtungen im Gebiet sollten hochwertige Radabstellanlagen eingerichtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none">● Eichendorffschule● Dalheimschule● Kinder- und Familienzentrum● Quartierszentrum <p>Potenzialflächen für Radabstellanlagen zeigt die Karte M5.</p> <p>Im öffentlichen Straßenraum können Radabstellanlagen an Querungsanlagen zur Freihaltung von parkenden Kfz eingesetzt werden (→ 4-1, 4-2). Zur Förderung der Intermodalität sollten auch an den Bushaltestellen Radabstellanlagen vorgesehen werden.</p>
Bezug zu Maßnahmen	4-1 Querungsanlagen über Ringstraße 4-2 Querungsanlagen über Einmündungen
Karte	M5 Radverkehr
SWOT-Bezug	➤ Kaum Radabstellanlagen an den öffentlichen Einrichtungen

⁴³ Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung) vom 14. Mai 2020 des Landes Hessen
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Leitfaden Fahrradabstellanlagen. Wiesbaden.



Ziel	➤ Umweltverbund stärken
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Schritte	➤ Abstimmung mit Schulen ➤ Anlagenplanung
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Amt für Umwelt und Naturschutz)
Förderung	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70 %)
	
Potenzialfläche Ecke Memeler Straße / Breslauer Straße	



5-5

Private Radabstellanlagen

Erläuterung

Hochwertige Radabstellanlagen am Wohnort werden für den Fahrradbesitz und die Nutzung im Alltag gerade im Hinblick auf Pedelecs immer wichtiger.

Die Radabstellanlagen sollen leicht zugänglich und möglichst auch überdacht sein sowie den festen gesicherten Stand des Fahrrades und das sichere Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen. Denkbar sind bspw. Anlehnbügel mit Querholm im Abstand von mind. 1,20 m zueinander, bei ca. 1,70 m ist das einseitige Parken von Lastenfahrrädern möglich. Zur Planung sollten die einschlägigen Vorgaben angewendet werden, um die für den Kontext passendste Radabstellanlage zu finden.

Vorgaben für die Radabstellanlagen geben die Fahrradabstellplatzverordnung und der Leitfaden Radabstellanlagen des Landes Hessen⁴⁴.

An den Wohngebäuden konnten viele bereits versiegelte Potenzialflächen für kleinere Radabstellanlagen ausgemacht werden. Unter dem Gebäude Hohe Straße 27 (Gewobau) gibt es eine größere, bereits überdachte Potenzialfläche für Radabstellanlagen. Die bereits ausgemachten Potenzialflächen zeigt die Karte M5.

Im Neubau müssen größere Radabstellanlagen vorgesehen werden.

Die Wohnungsbaugesellschaften sollten ihre Mieter*innen aktiv dazu befragen, ob sie Interesse an Radabstellanlagen haben (→ 6-7). Auch auf den Webseiten könnten die Wohnungsbaugesellschaften einen Hinweis schalten, an wen man sich bei Interesse wenden soll.

Bezug zu Maßnahmen 6-5 Wohnungsneubau + Mobilitätsgewährleistung
6-7 Umfrage unter Mieter*innen

Karte M5 Radverkehr

SWOT-Bezug ➤ Kaum Fahrradständer an den Wohngebäuden

⁴⁴ Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung) vom 14. Mai 2020 des Landes Hessen
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Leitfaden Fahrradabstellanlagen. Wiesbaden.



Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Umweltverbund stärken➤ Wohnumfeld aufwerten➤ Zweitwagen möglichst entbehrlich machen
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Schritte	<ul style="list-style-type: none">➤ Prüfung Potenzialflächen➤ Anlagenplanung
Umsetzbarkeit	Leicht
Zuständigkeit	Wohnungsbaugesellschaften; Stadt Wetzlar (als Initiatorin)
	
<p>Vorhandene Radabstellanlage Schwalbengraben 120</p>	
	
<p>Besondere Potenzialfläche unter Gebäude Hohe Straße 27</p>	
	
<p>Beispielhafte kleinere Potenzialfläche (Drei Stämme)</p>	



4.6 Mobilitätsmanagement und Sharing

6-1 E-Carsharing

Erläuterung

Durch die Zugriffsmöglichkeit auf einen Pkw unabhängig vom Besitz wird die Multimodalität (d. h. die situationsangepasste Nutzung verschiedener Verkehrsmittel) gefördert. Es ist auch eine Reduzierung des Pkw-Bestands (z. B. Abschaffung Zweitwagen im Haushalt) denkbar. Dies ist gerade auch für den sozialen Wohnungsbau interessant; in der Beteiligung stieß Carsharing auf großes Interesse.

Ein öffentlich nutzbares Angebot an E-Carsharing-Fahrzeugen im Quartier sollte kooperativ durch die Stadt Wetzlar, interessierte Wohnungsbaugesellschaften sowie ggf. ansässige Unternehmen etabliert werden⁴⁵.

Standorte im öffentlichen Straßenraum: Ausweisung und Ausstattung mit Ladesäulen durch Stadt Wetzlar.

Standorte auf Grundstücken interessierter Wohnungsbaugesellschaften möglichst nah an den Hauseingängen.

Ansässige Unternehmen könnten sich ebenso in das Carsharing eingliedern. Dies kann durch außerhalb der Dienstzeiten öffentlich nutzbare Firmenfahrzeuge bzw. in den Dienstzeiten für die Mitarbeitenden reservierte Carsharing-Fahrzeuge erfolgen, hier wäre insb. der ERF angesprochen. Oder sie stellen Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge bereit (z. B. Sparkasse).

Standortvorschläge für Carsharing-Stationen siehe Karte M6.

Die Gründung einer Arbeitsgruppe mit Vertreter*innen der Stadt Wetzlar, der Wohnungsbaugesellschaften und der Unternehmen zur Definition gemeinsamer Vorstellungen, zum Finden eines passenden Dienstleisters (z. B. ENWAG, Scouter, ...) und zur Konkretisierung eines (gemeinsamen) Vorgehens wird stark empfohlen. Dabei sind insbesondere die Ausweisung und Ausrüstung von Stationen, die Anschaffung von Fahrzeugen, das Marketing, die Buchung und Abrechnung (inkl. der betrieblichen Integration) sowie die Unterhaltung der Fahrzeuge zu klären.

⁴⁵ Magistrat der Stadt Wetzlar / NH Projektstadt (2017): Rahmenplan – als Integriertes Stadtentwicklungskonzept – Soziale Stadt Wetzlar Dalheim/ Altenberger Straße. Wetzlar/ Frankfurt am Main. S. 204.



	Marketing unter Mieter*innen durch Wohnungsbaugesellschaften (auch → 6-5, 6-6). Wohnungsneubau: Senkung Stellplatzschlüssel durch Carsharing-Angebot (→ 6-5).
Bezug zu Maßnahme	6-5 Wohnungsneubau + Mobilitätsgewährleistung 6-6 Marketing bei neu Hinzuziehenden
Karte	M6 ÖPNV und Sharing
SWOT-Bezug	➤ Kein Car- oder Bikesharing
Ziele	➤ Umweltverbund stärken ➤ Mobilität auch bei geringeren Haushaltseinkommen garantieren ➤ Zweitwagen möglichst entbehrlich machen
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Schritte	➤ Gründung Arbeitsgruppe
Umsetzbarkeit	Schwer
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (als Initiatorin), interessierte Wohnungsbaugesellschaften und Unternehmen
Förderung	Stationen: Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz (B-II-9) (bis zu 70 %)
	
	Beispielbild aus Lübeck ⁴⁶

⁴⁶ <https://www.luebecker-bauverein.de/service/kooperationen/stattauto-eg.html>



6-2

Mitfahrbank ertüchtigen

Erläuterung

Die Mitfahrbank an der Bushaltestelle Berliner Ring (Umbenennung → 3-2) ist schlecht als solche erkennbar.

Ein großes Schild sollte Kfz-Führende auf der Hohen Straße vom Lampertsgraben kommend in Richtung Innenstadt frühzeitig und gut erkennbar auf die Mitfahrbank hinweisen. Die Aufschrift auf dem Schild könnte etwa „Mitfahren Richtung Innenstadt“ lauten.

Deutlich aufwändiger, aber geistreicher wäre ein verstellbares Schild, das neben der Innenstadt auch auf „Mitfahren Richtung Gießen“, „Mitfahren Richtung Limburg“ und „Mitfahren Richtung Frankfurt“ anzeigen kann.

An der Mitfahrbank sollten auf einer Tafel Nutzungshinweise zur sicheren Nutzung gegeben werden (z. B. vor Fahrtantritt SMS des Kennzeichens an eine bekannte Person, gegenseitiges Zeigen des Personalausweises).

Denkbar ist auch eine „digitale Mitfahrbank“. Bei einem solchen, stadtweit oder regional sinnvollen Modell können Kfz-Fahrende per App Routen anbieten und Mitfahrende sich mit diesen verabreden, die Mitfahrbänke dienen als Treffpunkte.⁴⁷ Zur Verbreitung des Modells sollte geprüft werden, weitere Mitfahrbänke in Wetzlar aufzustellen.

Ziel ➤ Zweitwagen möglichst entbehrlich machen

Dringlichkeit *Weniger wichtig*

Schritte ➤ Klärung Zuständigkeit für Mitfahrbank

Umsetzbarkeit *Leicht*

Zuständigkeit Stadt Wetzlar



⁴⁷ Beispiel BobenOp (2021): Mitfahrbank-App. URL: <https://www.bobenop.de/projekte/mitfahrbank/60-mf-aktuelles/234-mitfahrbank-app>



6-3 Repair-Café, Lastenrad- / E-Bike-Ausleihe	
Erläuterung	<p>Im Kinder- und Familienzentrum ist die Einrichtung eines Repair-Cafés zur niederschweligen Hilfestellung bei der Reparatur von Fahrrädern vorgesehen.</p> <p>Zusätzlich sollte dort nach Möglichkeit angeboten werden, ein E-Lastenrad tageweise auszuleihen.</p> <p>Workshops zum Ausprobieren und zur sicheren Nutzung von Pedelecs könnten das Angebot sinnvoll ergänzen⁴⁸.</p> <p>Der Verein Sonnensprossen e. V. plant umfassende Mobilitätsangebote im Zuge des projektierten Neubaus, hier könnte eine Vernetzung mit den Angeboten des KiFaZ sowie des öffentlichen Carsharings erfolgen.</p> <p>Unter Umständen könnte auch das wohnortnahe Anbieten von E-Lastenrädern durch die Wohnungsbaugesellschaften interessant sein (→ 6-5).</p>
Karte	M6 ÖPNV und Sharing
SWOT-Bezug	➤ Kein Car- oder Bikesharing
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umweltverbund stärken ➤ Mobilität auch bei geringeren Haushaltseinkommen garantieren ➤ Zweitwagen möglichst entbehrlich machen
Dringlichkeit	Wichtig
Schritte	➤ Abstimmung mit KiFaZ, ggf. Sonnensprossen e. V.
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar (als Trägerin Kinder- und Familienzentrum)
Förderung	<p>E-Lastenfahrrad-Richtlinie des Bundes (bis zu 25 %)</p> <p>Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung des Erwerbs privater und gewerblicher (E-)Lastenräder und (E-)Anhänger (bis zu 1.000 € pro E-Lastenrad)</p>

⁴⁸ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar / NH Projektstadt (2017): Rahmenplan – als Integriertes Stadtentwicklungskonzept – Soziale Stadt Wetzlar Dalheim/ Altenberger Straße. Wetzlar/ Frankfurt am Main. S. 204.



6-4 Bikesharing in der Stadt Wetzlar	
Erläuterung	<p>In Wetzlar sollte geprüft werden, ein stadtweites stationsgebundenes Bikesharing-Angebot einzuführen. Dieses würde den Umweltverbund sinnvoll ergänzen, z. B. Weg vom / zum Bahnhof, als gelegentliche Alternative zum Bus oder für Besucher*innen.</p> <p>Dabei sollten verschiedene Fahrrad-Typen angeboten werden (City-Bike, Pedelec, E-Lastenrad).</p> <p>Auch in Dalheim sollten dann Stationen eingerichtet werden⁴⁹. Standorte könnten das KiFaZ, das Quartierszentrum, die Eichendorffschule und die Bushaltestellen Drei Stämme und Berliner Ring Nord sein.</p> <p>Mittels einer Ausschreibung kann die Stadt verschiedene Angebote einholen.</p>
Karte	M6 ÖPNV und Sharing
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none">➤ Kein Car- oder Bikesharing
Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Umweltverbund stärken➤ Mobilität auch bei geringeren Haushaltseinkommen garantieren➤ Zweitwagen möglichst entbehrlich machen
Dringlichkeit	Wichtig
Schritte	<ul style="list-style-type: none">➤ Definition Anforderungen➤ Ausschreibung
Umsetzbarkeit	Schwer
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar
Förderung	<p>Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von kommunalen Klimaschutz- und Klimaanpassungsprojekten sowie von kommunalen Informationsinitiativen (bis zu 70 %)</p> <p>Stationen: Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz (B-II-10) (bis zu 70 %)</p>

⁴⁹ Vgl. Magistrat der Stadt Wetzlar / NH Projektstadt (2017): Rahmenplan – als Integriertes Stadtentwicklungskonzept – Soziale Stadt Wetzlar Dalheim/ Altenberger Straße. Wetzlar/ Frankfurt am Main. S. 204.



6-5 Wohnungsneubau + Mobilitätsgewährleistung	
Erläuterung	<p>Beim Wohnungsneubau sollte der notwendige Bau von Stellplätzen weitergedacht werden hin zu einer umfassenden Mobilitätsgewährleistung. Dies sollte beinhalten:</p> <ul style="list-style-type: none">● E-Carsharing (→ 6-1)● Hochwertige Radabstellanlagen (→ 5-5)● Mieter*innen-Tickets (→ 3-5)● Ggf. Verleih von E-Lastenrädern (→ 6-3) <p>Durch diese Maßnahmen kann auch der Stellplatzschlüssel gesenkt werden (§ 3 Abs. 1 S. 2 Stellplatzsatzung der Stadt Wetzlar). Mittelfristig wird eine Überarbeitung der Stellplatzsatzung der Stadt Wetzlar angeregt (→ 6-8).</p> <p>Ergänzt werden sollte dies durch Marketingpakete für Neumieter*innen (auch in Bestandsgebäuden) (→ 6-6).</p> <p>Hinweise und gute Beispiele gibt auch das Netzwerk Wohnen und Mobilität des VCD bzw. der Leitfaden „Intelligent mobil“⁵⁰.</p>
Bezug zu Maßnahmen	<p>3-5 Mieter*innen-Tickets 5-5 Hochwertige Radabstellanlagen 6-1 E-Carsharing 6-3 Lastenradausleihe 6-6 Marketing bei neu Hinzuziehenden 6-8 Weiterentwicklung Stellplatzsatzung</p>
Karte	M6 ÖPNV und Sharing
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none">➤ Kein Car- oder Bikesharing➤ Kaum Radabstellanlagen an den Wohngebäuden
Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Umweltverbund stärken➤ Mobilität auch bei geringeren Haushaltseinkommen garantieren
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Schritte	<ul style="list-style-type: none">➤ Integration in Wohnungsbauplanungen
Umsetzbarkeit	Schwer
Zuständigkeit	Wohnungsbaugesellschaften; Stadt Wetzlar

⁵⁰ VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.: Wohnen und Mobilität. URL: <https://intelligentmobil.de/> (Zugriff 11.06.2021).



6-6 Marketing bei neu Hinzuziehenden	
Erläuterung	<p>Nach dem Umzug entstehen neue Mobilitätsroutinen. Hier gibt es einen wirkmächtigen Ansatzpunkt, die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verstärken.</p> <p>Neu Hinzugezogene im Quartier sollten ein Informations- und Marketingpaket zu den Angeboten im ÖPNV, zu Sharing-Angeboten und zu den Radabstellanlagen erhalten.</p> <p>Federführend hierbei könnten entweder die Stadt Wetzlar bzw. die Wetzlarer Verkehrsbetriebe (Pakete für alle neu Hinzuziehenden) oder die Wohnungsbaugesellschaften (Pakete für alle Neumieter*innen) sein.</p>
Bezug zu Maßnahme	6-5 Wohnungsneubau + Mobilitätsgewährleistung
Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Umweltverbund stärken➤ Zweitwagen möglichst entbehrlich machen
Dringlichkeit	<i>Wichtig</i>
Umsetzbarkeit	<i>Leicht</i>
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar; Wetzlarer Verkehrsbetriebe; Wohnungsbaugesellschaften



6-7 Umfrage unter Mieter*innen	
Erläuterung	<p>Um eine bessere Datengrundlage für das Interesse an den neuen Mobilitätsangeboten zu erhalten, können die Wohnungsbaugesellschaften eine Umfrage unter ihren Mieter*innen durchführen zu dem Interesse an:</p> <ul style="list-style-type: none">● Mieter*innen-Tickets (→ 3-5)● E-Carsharing (→ 6-1)● Lademöglichkeit für privaten Stellplatz (→ 2-3)● Hochwertige Radabstellanlagen (→ 5-5)● Lademöglichkeit für Pedelec (→ 5-5)● Bikesharing, E-Lastenräder (→ 6-3, 6-4)
Bezug zu Maßnahmen	<p>2-3 Private E-Lademöglichkeiten 3-5 Mieter*innen-Tickets 5-5 Private Radabstellanlagen 6-1 E-Carsharing</p>
Karte	M6 ÖPNV und Sharing
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none">➤ Kein Car- oder Bikesharing➤ Kaum Radabstellanlagen an den Wohngebäuden
Ziele	<ul style="list-style-type: none">➤ Umweltverbund stärken➤ Mobilität auch bei geringeren Haushaltseinkommen garantieren
Dringlichkeit	Wichtig
Umsetzbarkeit	Leicht
Zuständigkeit	Wohnungsbaugesellschaften



6-8 Weiterentwicklung Stellplatzsatzung	
Erläuterung	<p>Die Stellplatzsatzung der Stadt Wetzlar wird derzeit überarbeitet.</p> <p>Es wird empfohlen, in einer Neufassung den Bauherren Optionen zur umfassenden Mobilitätsgewährleistung und zur Verringerung des Stellplatzschlüssels transparent in einem Katalog aufzuzeigen. Diese können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Carsharing-Angebot auf dem Grundstück ● Sichere, überdachte, leicht zugängliche Radabstellanlagen ggf. mit Lademöglichkeiten für Pedelecs ● Mieter*innen-Tickets, Information und Marketing <p>Somit sollte eine Senkung des Stellplatzschlüssels erreicht werden können. Dabei kann ein Punkte- bzw. Prozentsystem angewandt werden.</p> <p>Der Stellplatzschlüssel sollte zudem auch nach der Größe der Wohnung sowie der stadträumlichen Lage des Hauses (Nähe zur Innenstadt bzw. zu leistungsfähiger ÖV-Haltestelle wirkt senkend) standardmäßig variiert werden.</p> <p>Von angepassten bzw. erweiterten Mobilitätsangeboten profitieren nicht nur die Umwelt (geringerer Flächenverbrauch und Vorzeichen einer nachhaltigen Mobilität), sondern gerade auch Haushalte mit geringeren Einkommen (Senkung der Angewiesenheit auf eigenen Pkw bzw. Zweitwagen).</p> <p>Good Practice-Beispiele sind z. B. die Stellplatzsatzungen von Göttingen oder Oberursel.</p>
Bezug zu Maßnahme	6-5 Wohnungsneubau + Mobilitätsgewährleistung
SWOT-Bezug	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kein Car- oder Bikesharing ➤ Kaum Radabstellanlagen an den Wohngebäuden
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Umweltverbund stärken ➤ Mobilität auch bei geringeren Haushaltseinkommen garantieren
Dringlichkeit	Sehr wichtig
Umsetzbarkeit	Mittel
Zuständigkeit	Stadt Wetzlar



4.7 Nicht weiter verfolgte Maßnahmenansätze

In der folgenden Tabelle werden die Maßnahmenansätze, welche im Zuge der Konzepterstellung aufgeworfen wurden, aber nicht in das integrierte Maßnahmenkonzept (Kapitel 3.4) aufgenommen wurden, zusammen mit dem planerischen Grund der Ablehnung sowie ggf. der weiteren Perspektive aufgeführt.

Maßnahmenansatz mit Herkunft	Grund für Ablehnung / Perspektive
<p>Ringstraße: Einbahnstraße</p> <p>Auf vollständiger Länge oder in einem Abschnitt denkbar; mehr Platz für Radverkehrsanlagen und Parkplätze</p> <p>Vorschlag aus vorgelagertem Planwerk sowie Beteiligung</p>	<p>Umwegigkeit für Anlieger*innen durch Einbahnstraße (z. B. Eichendorffschule: zusätzliche 1.210 m)</p> <p>Unübersichtlichkeit für Ortsfremde</p> <p>Potenzielle Beschleunigung des Verkehrs in der Fahrtrichtung</p>
<p>Ringstraße: Vollständig Tempo 30</p> <p>Vorschlag aus Beteiligung</p>	<p>Linienbusverkehr</p> <p>Anordnung auf Vorfahrtstraße gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO nicht möglich (nur im Bereich von Schulen und ähnlichen Einrichtungen)</p> <p>Einrichtung von Tempo 30 im südöstlichen Berliner Ring (Schulen / KiFaZ) → 4-5</p>
<p>Bewohnerparken und Parkraumbe- wirtschaftung</p> <p>Parken mit Bewohnerparkausweis oder gegen Gebühr; Ausstellung Bewohnerparkausweis kleine Hürde, Stellplätze und Garagen von Wohnungsbaugesellschaften zu nutzen</p> <p>Vermeidung Abstellen gewerblicher Kfz</p> <p>Vorschlag aus Beteiligung und planerische Idee</p>	<p>Hoher bürokratischer Aufwand</p> <p>Hoher Kontrollaufwand</p> <p>Geringe Effekte, da überwiegend Bewohner*innen im Quartier parken</p> <p>Überwiegend Ablehnung in der Beteiligung</p> <p>Ggf. perspektivische Maßnahme</p>
<p>Fußgängerüberwege über Berliner Ring</p> <p>Höhe Kinder- und Familienzentrum, Höhe Spielplatz Neukölln-Anlage</p> <p>Vorschlag aus Beteiligung</p>	<p>Erforderliche Verkehrsstärken (Kfz- und Fußverkehr) gemäß R-FGÜ werden voraussichtlich nicht erreicht</p>



<p>Markierung Parkflächen Wingertsberg</p> <p>Zone eingeschränkten Haltverbots, Parken für Pkw in gekennzeichneten Flächen frei</p> <p>Planerische Idee</p>	<p>Bei weiterer Bebauung Wingertsberg und steigender Verkehrsdichte dort ggf. sinnvoller Maßnahme</p>
<p>Anreize zur stärkeren Nutzung der privaten Stellplätze und Garagen</p> <p>Erreichung höheren Vermietungsgrads und stärkere Nutzung vermieteter Stellplätze</p> <p>Handlungsziel aus den Abstimmungen</p>	<p>Keine direkt effektiven Maßnahmenansätze hierfür gefunden, günstigere Vermietung seitens Wohnungsbau-gesellschaften nicht wirtschaftlich</p> <p>Siehe auch Bewohnerparken</p> <p>Ggf. durch stärkere Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs auf der Ringstraße und in den Wohnstraßen indirekt zu erreichen (→ 1-1 – 1-3)</p>



5 Anhang

Anlage

Kartenband mit den Analysekarten A1 – A7 und Maßnahmenkarten M1 – M7

Literatur- und Quellenverzeichnis

- BobenOp (2021): Mitfahrbank-App. URL:
<https://www.bobenop.de/projekte/mitfahrbank/60-mf-aktuelles/234-mitfahrbank-app>
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln.
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen.
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln.
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln.
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): H-BVA Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen.
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): EVE Empfehlungen für Verkehrserhebungen.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Radnetz Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen. 2. Auflage, November 2020.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Leitfaden Fahrradabstellanlagen. Wiesbaden.
- Koppers, Anne / Gerlach, Jürgen / Leven / Tanja / Ruf, Stefanie / Hagemeister, Carmen (2021): Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit. Abschlussbericht. Wuppertal und Dresden. URL:
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/empfehlungen-fuer-das-markieren-von-piktogrammen> (Zugriff 17.09.2021).
- Kriesel, Tobias / Koordinationsbüro Jugend und Soziales der Stadt Wetzlar (2019): Dokumentation Ergebnisse der Stadtteilbegehung in Dalheim zum Thema „Barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Fußwege und Plätze“ vom 28. März 2019.
- Magistrat der Stadt Wetzlar / IKS Mobilitätsplanung (2019): Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Wetzlar.
- Magistrat der Stadt Wetzlar / NH Projektstadt (2017): Rahmenplan – als integriertes Stadtentwicklungskonzept – Soziale Stadt Wetzlar Dalheim/ Altenberger Straße. Wetzlar/ Frankfurt am Main.
- Reinhaltungssatzung der Stadt Wetzlar



R-FGÜ Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

Rittmannsperger Architekten (2020): Quartier „Berliner Ring“, Dalheim. Strategischer Ansatz für die städtebaulich angemessene Herstellung von Stellplätzen. Entwurf April 2020.

RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund (2021): Jahreskarte 15 Prozent günstiger: RMV, GeWoBau und Stadtwerke Marburg stellen ‚MieterTicket‘ vor. URL: <https://www.rmv.de/c/de/informationen-fuer-journalisten/presse/aktuelle-pressemitteilungen/19072021-rmv-gewobau-und-stadtwerke-marburg-stellen-mieterticket-vor> (Zugriff 08.12.2021).

Stellplatzsatzung der Stadt Wetzlar

StVO Straßenverkehrsordnung

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.: Wohnen und Mobilität. URL: <https://intelligentmobil.de/> (Zugriff 11.06.2021).

Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung) vom 14. Mai 2020 des Landes Hessen

VwV-StVO Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

Bildquellen

Seite 2: Quelle Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020. URL: <https://www.openstreetmap.org> (Zugriff 10.12.2020)

Seite 45: <https://swiss-park.com/produktuebersicht/doppelparker/s1-6>

Seite 88: <https://www.luebecker-bauverein.de/service/kooperationen/stattauto-eg.html>

Alle weiteren Abbildungen sind eigene Darstellungen bzw. Aufnahmen.



Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken Analyse zum Themenkomplex Parken	22
• Tabelle 2: Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken Analyse zum Themenkomplex Umweltverbund	23
• Tabelle 3: Zielsetzungen für das Mobilitätskonzept	25
• Tabelle 4: Maßnahmen-Liste als integriertes Gesamtkonzept	30

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets. Eigene Darstellung. Quelle Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende 2020. URL: https://www.openstreetmap.org (Zugriff 10.12.2020)	2
• Abbildung 2: Prozessstruktur zur Erstellung des Mobilitätskonzepts	3
• Abbildung 3: Belegung der öffentlichen Parkplätze im Tagesgang am Werktag (Donnerstag 20. Mai 2021)	8
• Abbildung 4: Zugeparkte Querungsstelle über die Einmündung Drei Stämme / Hohe Straße	9
• Abbildung 5: Abgesperrter Bereich der wenig vermieteten Stellplatzanlage am Schwalbengraben 110-114	10
• Abbildung 6: Belegung der privaten Stellplätze im Tagesgang am Werktag (Donnerstag 20. Mai 2021)	11
• Abbildung 7: Als Buskap weitgehend barrierefrei ausgebaute Haltestelle Berliner Ring (an der Hohen Straße), mit fehlender Querungshilfe und schlecht erkennbarer Mitfahrbank	14
• Abbildung 8: Stark aufgeweitete westliche Einmündung Wingertsberg in Berliner Ring und fehlende Querungsanlage mit nicht abgesenkten Borden über den Berliner Ring zum Spielplatz in der Neukölln-Anlage (im Bild links)	17
• Abbildung 9: Mischverkehrsführung auf dem Berliner Ring und fehlende Querungshilfe am mündenden gemeinsamen Geh- und Radweg von der Schladming-Anlage (im Bild von links)	19
• Abbildung 10: Prozessdiagramm zur Handlungsstrategie	26

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de