

FREUDL
VERKEHRSPANUNG

Gemeinde Egelsbach

Verkehrsentwicklungs-/Mobilitätsplan 2030

Fortschreibung VEP 2004, Aktualisierung Verkehrsmengengerüst 2015



Darmstadt, 1. April 2019

Dipl.-Ing. Klaus Freudl



Inhalt

	Seite
1 Ausgangslage	1
1.1 Situation	1
1.2 Aufgabe	1
2 Potenzialabschätzung – Mobilitätsbeeinflussung – Verkehrsmittelwahl	2
3 Handlungsfelder	5
3.1 Nahmobilität	5
3.1.1 Radverkehr	7
3.1.2 Fußgängerverkehr und Verkehrssicherheit	8
3.2 ÖPNV	9
3.3 eMobilität	10
3.4 Mobilitätsmanagement	11
3.5 Kfz-Verkehr	13
3.6 Barrierefreiheit	14
4 Handlungsempfehlungen	15
4.1 Kurzfristige Handlungsempfehlungen	15
4.2 Mittelfristige Handlungsempfehlungen	16
4.3 Langfristige Handlungsempfehlungen	16
5 Ausblick	16

Abbildungen

	Seite
Abbildung 1: Nahmobilitäts-Check für Gemeinden	6
Abbildung 2: finanzielle Fördermöglichkeiten des Nahmobilitäts-Checks	6
Abbildung 3: Prinzip der Durchführung des Nahmobilitäts-Checks	7



Pläne

Plan 1 Radverkehr

- 1.1 Wunschliniennetz
- 1.2 Raddirektverbindung Darmstadt/Frankfurt – Trassenführung
- 1.3 Standorte Fahrradabstellanlagen

Plan 2 ÖPNV-Haltestellen und Einzugsbereiche

- 2.1 Bahnhof – Haltepunkt S3+S4
- 2.2 Buslinie OF-73
- 2.3 Buslinien 662, n71
- 2.4 Anrufsammeltaxi (AST)

Plan 3 Straßenbahnanbindung Darmstadt

Plan 4 eCar und CarSharing

Plan 5 Straßenkategorisierung

Anhang

Anhang 1 Verkehrsraumerneuerungskataster Egelsbach 2033



1 Ausgangslage

1.1 Situation

Für die Gemeinde Egelsbach ist die Aktualisierung des Datengerüsts des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) abgeschlossen; damit wurden die Grundlagen gefestigt, um die verkehrliche Situation in der Gemeinde neu bewerten zu können. Inzwischen haben sich einige verkehrliche Randbedingungen geändert, auch sind gesellschaftliche und demografische Entwicklungen eingetreten, die z.B. auch Auswirkungen auf die Einstellung zum gesamten Thema „Verkehr“ haben und auch auf die spezifische Verkehrsmittelwahl des Einzelnen.

Nachdem im Jahr 2015 die erwähnte Bestandsaufnahme im fließenden Verkehr (Rad- und Kfz-Verkehr) durchgeführt worden ist – als reine Aufnahme der Verkehrsmengen sowie punktuell der Ziel- und Quellverkehrsverteilung –, sollen nun Möglichkeiten der Umsetzung der politischen Beschlüsse des Gemeindeparlaments zur nachhaltigen Stärkung des Radverkehrs ausgelotet werden und auch weitere Ansätze zur Förderung nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsverhaltens aufgezeigt werden.

Ergänzend zu den in unterschiedlichen Planfällen dargestellten Entwicklungsmöglichkeiten des motorisierten Individualverkehrs sollen nun Potenziale lokalisiert werden, die Verbesserungsmöglichkeiten der verkehrlichen Gegebenheiten in Egelsbach aufzeigen – hin zum ressourcenschonenden, nachhaltigen und umweltfreundlichen Umgang mit dem Verkehr bzw. mit der Mobilität.

1.2 Aufgabe

Zur angestrebten Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sind (Teil-)Maßnahmen zu entwickeln, die dieses Ziel erreichbar machen. Dazu sind zunächst vorhandene Potenziale abzuschätzen und die zur Verfügung stehenden Instrumente für deren Erschließung darzustellen. Die so entstehende Handlungspalette beinhaltet maßgeblich auch die sogenannten „Push-and-Pull“-Bestandteile. Es ist aufzuzeigen, durch welche Handlungsfelder die Verkehrsteilnehmer zum „Verlassen“ ihrer Fahrzeuge bewegt werden können („push“) und durch welche sie für die nachhaltigen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Fahrradverkehr sowie ÖPNV – „pull“) gewonnen werden können.



Folgende Themenfelder sind dabei relevant:

- Verkehrsvermeidung (z.B. Gemeinde der kurzen Wege,...),
- Stärkung der Nahmobilität (u.a. Fahrradverkehr durch Abstellanlagen, Leihfahrräder,...),
- Stärkung des ÖPNV, Herabsetzung der Nutzungshemmnisse (push-and-pull, u.a. Jobticket, Bürgerticket,...),
- Förderung von eMobilität (eBike- + eCar-Nutzung),
- Regulierung des Stellplatzangebots,
- Implementierung/Intensivierung CarSharing,
- Mobilitätsmanagement (Informationsplattformen, Fahrgemeinschaften, ...),...

2 Potenzialabschätzung – Mobilitätsbeeinflussung – Verkehrsmittelwahl

Erklärtes Ziel der Gemeinde Egelsbach ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Um dieses zu erreichen, ist dem Trend von dessen nach wie vor zunehmender Nutzung entgegenzusteuern. 100 Prozent Verlagerung auf Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehr sind nirgends erreichbar. Ein „gewisses“ Maß an motorisiertem Individualverkehr ist unvermeidbar und für die Funktionsfähigkeit der Gemeinde auch notwendig (in jedem Fall muss die Erreichbarkeit durch den notwendigen Wirtschaftsverkehr gewährleistet werden) – aber die Größenordnung dieses Maßes und die damit verbundenen Randbedingungen gilt es darzustellen. Der Modal-Split (die Aufteilung aller Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel) ist zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel – zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV – zu verschieben. Die Instrumente, mit denen dies erreicht werden soll, sind zu benennen.

1. Verkehrsvermeidung vor Verkehrsverlagerung: Verkehrsströme, die vermieden werden, müssen nicht „abgewickelt“ werden („Stadt der kurzen Wege“). Unter diesem Aspekt sollte gefördert werden, dass möglichst viele Arbeitnehmer am Standort Egelsbach wohnen können – dazu bedarf es **ausreichenden und attraktiven Wohnraums** vor Ort in Egelsbach.
2. Stärkung der Nahmobilität und des Umweltverbundes: Das Gemeindegebiet ist in seiner räumlichen Ausdehnung kompakt und topografisch wenig bewegt, sodass motorisierte Verkehrsmittel häufig durch Fuß- und Radverkehr ersetzt werden könnten – z.B. für alltägliche Erledigungen (Mittagessen,...). Im Bundesdurchschnitt



ist ca. jede vierte Pkw-Fahrt kürzer als einen Kilometer – mithin die „ideale“ Fahrradentfernung! Aktive **Fahrradförderung** kann hier erfolgen durch Fahrradstellplätze unmittelbar an den Eingängen öffentlicher Gebäude, an größeren Einzelhandelseinrichtungen, Bahnhof, Bushaltestellen,...; dazu gehört auch die Einführung eines Leihradsystem und die Vorhaltung von Ladestationen für eBikes; Betriebe könnten unterstützt werden, wenn sie Duschmöglichkeiten für ihre Arbeitnehmer schaffen. Angemessene Fußweg- und Radverbindungen sowie geeignete Querungshilfen in deren Zuge sind zu schaffen.

3. ÖPNV-Förderung: Neben einer notwendigen und zielführenden Reduzierung des Parkraumes in den Gewerbegebieten, die den benutzten Pkw nur wenig Räume zum Abstellen bietet („push“), ist ein entsprechendes alternatives **Mobilitätsangebot** unerlässlich („pull“); dies ist ein attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr und angemessene Möglichkeiten in der Nahmobilität. Ersteres ist in angemessener Entfernung und mit angemessener Häufigkeit vorzuhalten. Die Lage des S-Bahn-Haltepunktes Egelsbach erfüllt die Qualitätsanforderungen nur sehr eingeschränkt – die Geh-Entfernungen vom Bahnhof z.B. zum Gewerbegebiet südlich der K 168 (Boschring) beträgt mehr als zwei Kilometer. Dagegen sind direkte Zugverbindungen z.B. von/nach Frankfurt und Darmstadt im Halbstundentakt gegeben – dies ist als gut zu erachten. Mögliche Einstiegshürden und Hemmnissen zur Nutzung des ÖPNV sind in Egelsbach weitgehend herabgesetzt: die Haltestellenausstattung ist meist vorbildlich und entspricht den üblichen Qualitätsstandards (u.a. Barrierefreiheit,...).
4. Elektromobilität: An verschiedenen Parkieranlagen im Gemeindegebiet (Bahnhof, Rathaus, größere Betriebe,...) sollten **Ladestationen für Elektrofahrzeuge** (Fahrrad und Pkw) zur Verfügung gestellt werden, um zu fördern, dass diejenigen, die zu dem individuellsten Verkehrsmittel greifen, dieses leichter „umweltfreundlich“ wählen können.
5. Regulierung des Stellplatzangebotes/Parkraumbewirtschaftung: Ein kostenfreies **Angebot von Stellplätzen** ist ein Anreiz für dessen Nutzung – im Umkehrschluss ist die Belegung mit einer Gebühr der Anreiz für das Gegenteil und damit für ein Umdenken („Verkehrsvermeidung beginnt im Kopf“). Verkehrliche Studien belegen, dass ein restriktives Stellplatzangebot eine sehr wirkungsvolle Methode zur Reduzierung der Pkw-Nutzung ist – die Verfügbarkeit von Parkraum hat großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Gleichwohl kann die Zahl an Pkw-Parkständen im Gemeindegebiet an noch zu definierenden Standorten zugunsten von Fahrradabstell-



anlagen, Fußgänger-Querungsstellen, Aufenthaltsflächen für Fußgänger,... reduziert werden. Auch „Shared-Parking“ könnte ein Element einer verbesserten Mobilität sein – Stellplätze werden gemeinsam in Absprache genutzt.

6. Multi-/Intermodalität: Diesem – insbesondere bei jüngeren Menschen – immer stärker werdenden Verhalten des Wechsels von Verkehrsmitteln während einer Fahrt ist Rechnung zu tragen. So sollten **Leihfahrräder** an verschiedenen Standorten im Gemeindegebiet bereitstehen (Rathaus, Bahnhof,...), die über einfache Leihmethodik genutzt werden können.
7. Mobilitätsmanagement: Dieses Verkehrsplanungsinstrument ist eine Methode, durch Information, Beratung und Motivation das Mobilitätsverhalten der Menschen zu beeinflussen mit dem Ziel der Reduzierung von Verkehrsbelastungen aus verkehrspolitischen, ökologischen und gesundheitlichen Gründen. Dies fördert nachhaltigen Verkehr – es trägt zur Verringerung der Pkw-Nutzung bei, indem die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer herbeigeführt wird. Hier kann die Gemeindeverwaltung – die Mitarbeiter, der Fuhrpark, die Handhabung von Dienstreisen – beispielhaft vorangehen. Es sollten **Dienstfahrräder** für die Erledigung beruflicher Besorgungen vorgehalten werden, die Nutzung von Bus und Bahn bei Dienstreisen sollte bevorzugt werden. Die Bildung von **Fahrgemeinschaften** kann gefördert werden.

Auch wenn es Ansätze für die Reduzierung der privaten Pkw-Nutzung gibt, sind die auch bestehenden Hindernisse und Hürden zu benennen, die da z.B. sind:

8. Flexibilität: Stets werden etliche Tätigkeiten mit einem privaten Pkw ausgeübt werden müssen; so dürften z.B. manche Dienstleister mehrschichtige Aufgaben haben, die sie kaum anders als mit einem privaten Pkw, welcher ihnen jederzeit zur Verfügung steht, bewältigen können (oder wollen).
9. Fehlende Einsicht: Eine bestimmte Anzahl an Personen wird auch dann nicht auf das eigene Fahrzeug verzichten, wenn der öffentliche Nahverkehr kostenfrei angeboten würde und/oder wenn die erforderlichen Stellplätze nur unattraktiv erreichbar und kostspielig wären.
10. Tatsächliche Grenzen: Aufgrund der relativ geringen Größe der Gemeinde Egelsbach sind manchen Instrumenten der Mobilitätsbeeinflussung Grenzen gesetzt – sie *kann* nicht die gleichen Voraussetzungen schaffen, wie dies eine Großstadt kann (z.B. Frankfurt).



3 Handlungsfelder

Die Förderung umweltfreundlicher Mobilität wird nachfolgend vertiefend auf die Situation in Egelsbach übertragen, indem auf die verschiedenen, als relevant zu erachtenden Handlungsfelder eingegangen wird.

3.1 Nahmobilität

Die Förderung der Nahmobilität ist ein relativ „einfaches“, dabei sehr effizientes Instrument zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Rund zwei Drittel aller Wege sind kürzer als fünf Kilometer, etwa die Hälfte ist sogar kürzer als drei Kilometer – die ideale „Fahrradentfernung“. Im städtischen Verkehr liegen MIV und Fahrrad bezüglich der Reisezeit bei den letztgenannten Wegelängen gleichauf, die Nachteile des Fahrrades beim 5-km-Radius sind gering. Vor diesem Hintergrund wird evident, welches Einsparpotenzial in Egelsbach erschließbar ist.

Die hessische Landesregierung hält für ihre Kommunen ein hilfreiches Planungsinstrument bereit: das Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen¹. In diesem Internetportal werden vier inhaltliche Schwerpunkte herausgehoben:

- die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs („Nahmobilität“),
- die intelligente Verknüpfung der Verkehrsmittel („gemeinsam mobil“),
- die Stärkung umweltverträglicher Verkehrsmittel – einschließlich eMobilität („nachhaltig mobil“) und
- die digitale Unterstützung der Verkehrsteilnahme („vernetzt mobil“).

Aus diesem Leitfaden werden nachfolgend einige markante Schaubilder übernommen, die das gegebene Handlungsspektrum erkennen lassen. Aus *Abbildung 1* wird ersichtlich, welche Themenfelder durch den Nahmobilitäts-Check abgedeckt werden. Auch von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen² liegt eine hilfreiche Richtlinie vor.

¹ www.mobileshessen2020.de/nahmobilitaet

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene; Köln 2014

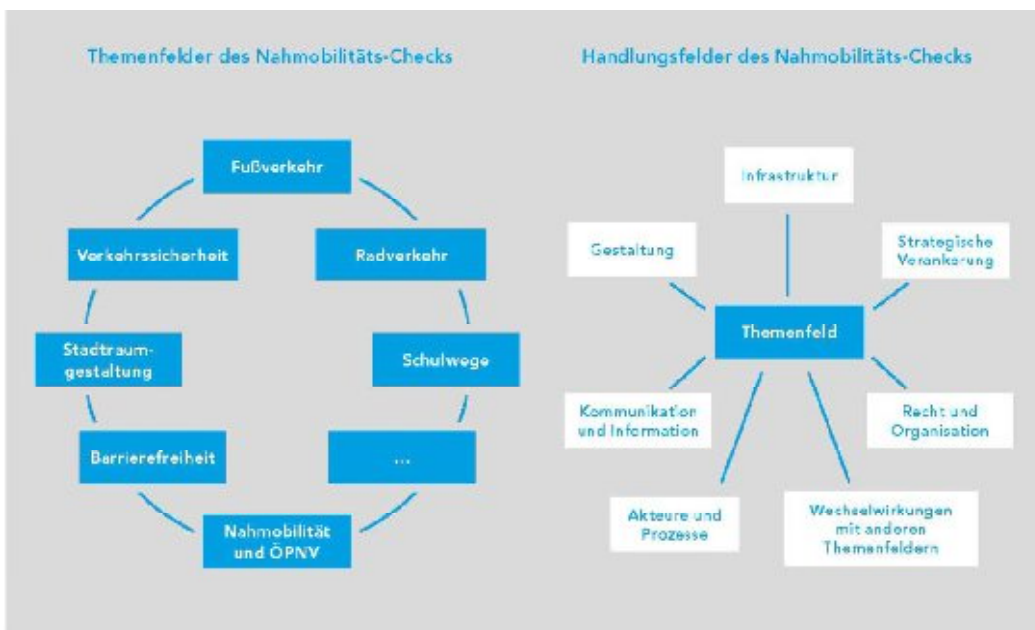


Abbildung 1: Nahmobilitäts-Check für Gemeinden

(Quelle: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung)

Abbildung 2 stellt die Möglichkeiten einer finanziellen Förderung durch das Land Hessen zusammen.

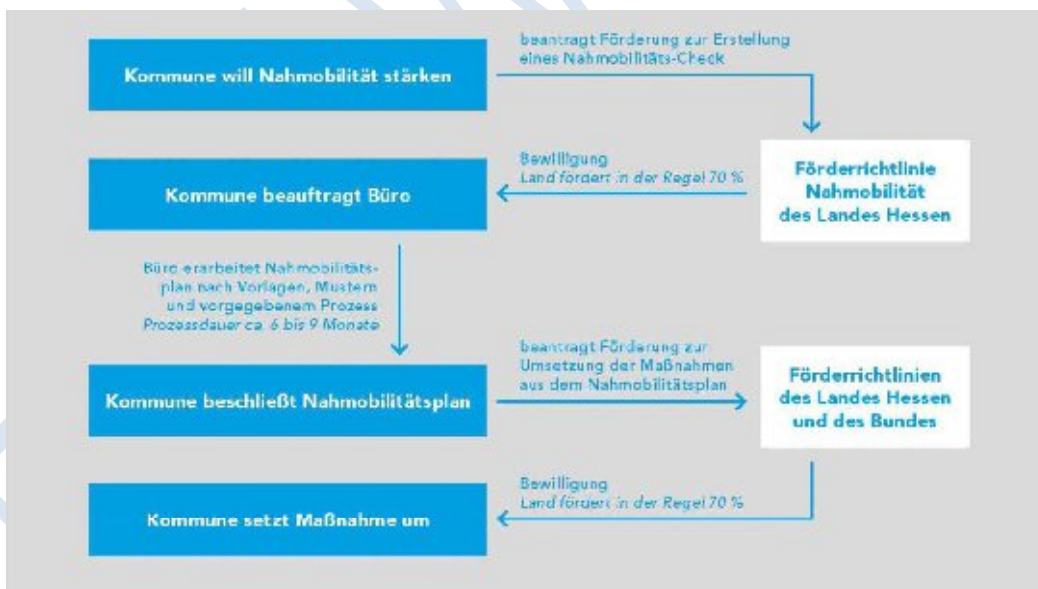


Abbildung 2: finanzielle Fördermöglichkeiten des Nahmobilitäts-Checks

(Quelle: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung)



Und schließlich lässt *Abbildung 3* erkennen, wie der Prozess, der für die Gemeinde Egelsbach empfohlen wird, gestartet werden könnte.



Abbildung 3: Prinzip der Durchführung des Nahmobilitäts-Checks

(Quelle: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung)

3.1.1 Radverkehr

Um Nutzungshemmnisse zum Verkehrsmittel Fahrrad gering zu halten, sollte angestrebt werden, dass beispielsweise Radwegachsen durchgängig von angemessener Qualität vorhanden sind und keine Lücken verbleiben, in denen dann in verkehrsreichen Straßen auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Bedingt durch die günstige Topografie der Gemeinde ist die Nutzung des Fahrrades in Egelsbach besonders interessant. Die meisten Ziele sind schnell und flexibel erreichbar. Zur Verbesserung der ÖPNV/Fahrrad-Verknüpfung sind die Lückenschlüsse im Radwegenetz zu lokalisieren auf Grundlage eines Wunschnetzes – dieses kann aufgebaut werden auf den derzeit laufenden Planungen zur Raddirektverbindung Darmstadt – Frankfurt, welche in Nord-Süd-Richtung parallel zur S-Bahn-Linie durch Egelsbach verläuft; in den *Plänen Nr. 1.1 und 1.2* sind entsprechende Möglichkeiten dargestellt.

Als sehr wichtiger Baustein der Fahrradförderung wird vorgeschlagen, an öffentlichen Orten, größeren Firmen (z.B. SMC,...) Fahrrad-Abstellmöglichkeiten einzurichten (*Plan Nr. 1.3*).

Ein bislang noch gering erschlossenes Potenzial könnte durch „öffentliche Fahrräder“ erreicht werden. Durch das kostenfreie Bereitstellen von (Leih-)Fahrrädern an mehreren Stellen des öffentlichen Raumes kann bei den Egelsbacher Bürgern ein Bewusstsein geschaffen werden, das die Bemühungen der Gemeinde um die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten würdigt und durch „Umdenken“ mit dazu beiträgt, den



Umweltverbund verstärkt zu nutzen. Ein weiterer Aspekt zur Förderung des Radverkehrs könnte auch die Bereitstellung von Ladestationen (z.B. am Rathaus, Bahnhof,...) für eBikes sein – diese Form der Fortbewegung erschließt ein Potenzial gerade an älteren Menschen, die u.a. aus gesundheitlichen Gründen nicht (mehr) Fahrrad fahren und die durch elektrogestützte Antriebe (wieder) zum Fahrrad (zurück)finden.

Aufgrund der Vorbildfunktion der Verwaltung sollte die Erreichbarkeit des Rathauses mit dem Fahrrad verbessert werden und in ausreichender Anzahl wettergeschützte Fahrradstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Auch für dienstliche Besorgungen kann oftmals ein Fahrrad sinnvoll eingesetzt werden, d.h. neben den Dienstwagen sollten auch zeitgemäße Dienstfahräder funktionsfähig vorgehalten werden. Die heutige Qualität und Anzahl der Fahrradstellplätze und Diensträder erscheint verbesserungswürdig, denn die dienstliche Fahrradnutzung eröffnet nebenbei eine sehr direkte Rückkopplungsmöglichkeit, da die städtischen Mitarbeiter so unmittelbar mögliche Mängel im Radwegeangebot selbst „erfahren“.

Schließlich sind Maßnahmen „anzudenken“, die sich eher auf „weiche Kriterien“ beziehen, die sich eher im Kopf der Betroffenen abspielen wie z.B. die tägliche Verkehrsmittelwahl. Wie kann es gelingen, diesen Entscheidungsprozess, der automatisiert abläuft und im Alltag gar kein bewusster Prozess mehr ist (fast jeder nutzt „automatisch“ immer das gleiche Verkehrsmittel), wieder zu beleben? Das dazu notwendige Umdenken der Menschen kann durch Angebote gefördert werden. Zur gezielten Förderung des Radverkehrs könnten Fahrradstraßen ausgewiesen werden – z.B. die Georg-Wehsarg-Straße oder die Achse Lutherstraße – Heidelberger Straße oder die Kirchstraße, ggf. die Ernst-Ludwig-Straße; diese können für den Radverkehr eine wesentliche Funktion übernehmen. Eine Fahrradstraße bleibt ja auch für den Kfz-Verkehr geöffnet – nur die Wahrnehmung und Gewichtung wird zugunsten des Fahrrades verschoben.

3.1.2 Fußgängerverkehr und Verkehrssicherheit

Für den Fußgänger- und Radverkehr gelten grundsätzlich vergleichbare Randbedingungen; es fehlen punktuell geeignete Hilfen zur Querung der Kfz-Fahrbahn, die Fußwegachsen (insbesondere von/zu Spielplätzen, Kindergärten,...) sind zu stärken und mit entsprechenden Elementen auszustatten – diesen Mängeln kann in der Regel mit kleineren baulichen Maßnahmen einfach begegnet werden. Ein Problem des Fußgängerverkehrs ist häufig, dass Gehwege durch ordnungswidriges Parken eingengt werden; in Egelsbach stellt dies allerdings kein herausragendes Problem dar. Hingegen fehlt es punktuell überhaupt oder an ausreichend breiten Gehwegen, wie z.B. in der Ernst-Ludwig-Straße – Menschen mit Gepäck, mit Kinderwagen oder im Rollstuhl sind



in diesen Fällen gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Eine spürbare Verbesserung des Fußgängerverkehrs kann aus Maßnahmen im ruhenden Verkehr erwachsen.

Durch den im Ortskern teilweise eingeschränkt zur Verfügung stehenden Straßenraum (Rheinstraße, Ernst-Ludwig-Straße,...) entsteht bezüglich der komfortablen Erreichbarkeit ein Zielkonflikt insbesondere zwischen Kfz-Verkehr einerseits und Fußgänger- und Fahrradverkehr andererseits. Vor allem hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Ernst-Ludwig-Straße dürfen die Interessen des Kfz-Verkehrs in diesem Punkt nicht überbewertet werden. Da zwischen Stellplatz und Geschäft jeder Autofahrer zwangsläufig zum Fußgänger wird – mithin also eine Wandlung der Interessenslage eintritt – sollten Komfort und Erreichbarkeit für Fußgänger in diesen Zweifelsfällen höher bewertet werden.

3.2 ÖPNV

Im öffentlichen Personennahverkehr ist neben der flächenhaften Erschließung durch die Haltestellen und der zeitlichen (Anzahl der Fahrten zur Erreichung möglichst kurzer Reisezeiten) wichtig, dass die Fahrpläne verständlich gehalten sind; ansonsten stellen sie Zugangshemmnisse dar, die für Teile der Bevölkerung nur schwer überwunden werden. Den derzeitige Situation ist in den *Plänen Nr. 2.1 bis 2.4* veranschaulicht, auch aufgenommen ist neben dem Linienbetrieb das Anrufsammeltaxi.

Die ÖPNV-Nutzung kann z.B. durch Jobtickets gefördert werden. Für die verschiedenen Unternehmen in der Gemeinde stellt dies eine sinnvolle Möglichkeit dar, die betriebliche Umweltbilanz zu verbessern und zur verkehrlichen Entlastung beizutragen. Als Arbeitgeber ist das Land Hessen seiner Vorbildfunktion gerecht geworden und bietet seit Jahresbeginn 2018 ein hessenweit gültiges kostenfreies Ticket an.

Interessant für die Gemeinde könnten die Überlegungen sein, ob eine Straßenbahnlinie von Darmstadt über Wixhausen nach Langen hilfreich sein könnte; auch wenn Egelsbach über einen guten S-Bahn-Anschluss verfügt, fehlt doch dessen Verknüpfung mit Teilen des Gemeindegebietes. Einige bedeutende Arbeitsplatzstandorte in Darmstadt sind aus Egelsbach mit der S-Bahn nicht gut zu erreichen (Merck, GSI, Darmstadt Innenstadt,...). Bereits vorliegende Ideen, die von der Hochschule Darmstadt (h_da) entwickelt wurden, sind dem *Plan Nr. 3* zu entnehmen.

Eine Realisierung einer Straßenbahnlinie hätte gravierende Auswirkungen auf die Stadtentwicklung der Gemeinde; angesichts des demografischen Wandels, weiterer



Entwicklungsflächen in Bayerseich Süd oder neuer Wohnbauflächen entlang der ehemaligen B 3 erscheint diese Option interessant, wenn nicht äußerst notwendig. Zu berücksichtigen ist Weiterhin, dass der Kurt-Schumacher-Ring (Gewebegebiet Bayerseich) sowie die Darmstädter Landstraße (ehemalige B 3) grundhaft erneuert und in diesem Zuge straßenräumlich umgestaltet werden sollten (mit einem Finanzbedarf von mehr als fünf Millionen Euro).

Als abschließender Denkanstoß – auch wenn dieser eher für große Städte oder Siedlungsgebiete relevant ist – wird die Idee eines Bürgertickets beschrieben; Ideen dieser Art können im Rahmen eines VEP diskutiert werden. Vergleichbar zum inzwischen längst eingeführten und in (fast?) allen Universitätsstädten praktizierten Studententicket könnte das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr gravierend verbessert werden. In dichterem Abstand und flächenerschließend verbessert könnten mehr Haltestellen eingerichtet werden, sodass die Reisezeiten (aufgrund kürzerer Zugangswege und -zeiten) reduziert würden, durch dichteren Takt könnte das Angebot derart attraktiver werden, dass es eine zweifelsfreie Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

Finanziert würde dies – ähnlich wie die Trinkwasserversorgung oder die Abwasserbeseitigung, auch vergleichbar mit einer Steuer – durch eine JEDEM Bürger abverlangte ÖPNV-Abgabe.

Abschließend wird auf den Nahverkehrsplan des Landkreises Offenbach und der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach verwiesen, der bei allen Planungsüberlegungen zum öffentlichen Personennahverkehr zu beachten und als Leitfaden hinzuziehen ist.

3.3 eMobilität

Ebenso wie CarSharing u.a. ein geeigneter Beitrag zu einer ökologischen Gemeindeentwicklung sein kann, gilt dies auch für Solar- oder Elektrofahrzeuge – sowohl Fahrrad als auch Pkw. Mehr als deren grundsätzliche Eignung zu bestätigen, kann ein VEP jedoch nicht leisten; hierzu sind Detailprüfungen und Förderkonzepte erforderlich. Ein Beispiel könnte die Schaffung städtischer Solarstrom-Tankstellen, gespeist aus Solarzellen auf städtischen Gebäuden, sein – allerdings sollte auch geprüft werden, inwieweit private Interessenten in dieser Angelegenheit unterstützt werden könnten. Auch die Berücksichtigung von Elektrofahrzeugen bei der Stellplatzsatzung der Gemeinde (z.B. durch Befreiung) könnte erwogen werden. Grundsätzlich geeignete Standorte sind das Rathaus, der Bahnhof, größere Einkaufseinrichtungen oder Arbeitgeber – mögliche und sinnvolle Standorte sind in *Plan 5* vorgeschlagen.



3.4 Mobilitätsmanagement

Eine Vernetzung oder Koppelung von Einzelmaßnahmen wird durch ein Mobilitätsmanagement erreicht. Einzelne Komponenten verkehrsplanerischer Elemente lassen sich nicht immer voneinander trennen – die Einzelbestandteile überschneiden einander und gehen ineinander über – so ist die Bereitstellung von Leihfahrrädern der ÖPNV-Förderung zuzurechnen, wenn sich die Leihstation am Bahnhof befindet; gleichermaßen ist sie per se auch ein Förderelement des Fahrradverkehrs.

Auch auf der administrativen Ebene hilft dieses Instrument z.B. bei der Abstimmung/Kooperation mit den relevanten Behörden, mit dem Straßenbaulastträger der Straßen, die nicht in der Entscheidungshoheit der Gemeinde selbst liegen.

Mobilitätsmanagement unterstützt durch die Anreize zur Vermeidung der Kfz-Nutzung die Investitionen in ÖPNV- und Radwege-Infrastruktur, erreicht also gleichzeitig ökologische und ökonomische Verbesserungen. Um ein Mobilitätsmanagement angepasst auf die lokalen Egelsbacher Bedürfnisse einzuführen und in gemeindliche Planungsvorhaben frühzeitig einzubinden, erscheint es sinnvoll eine Verwaltungsstelle dafür zu schaffen; im Bedarfsfall kann auch auf externe Unterstützung zurückgegriffen werden. So lässt sich die notwendige Kompetenz und Kontinuität im Mobilitätsmanagement erreichen und zudem gleichzeitig gewährleisten, dass wichtige Erkenntnisse hieraus in möglichst viele Themenfelder und Aufgaben der Gemeinde einfließen. Beispielsweise kann die Stadt- und Bebauungsplanung von modernen Mobilitätskonzepten profitieren – unter dem städtebaulichen Leitziel „Stadt der kurzen Wege“ ließen sich Erfahrungen des Mobilitätsmanagements transferieren und langfristig wirkend eine Reduzierung der erforderlichen Wege erreichen bzw. die Wegelängen so weit verkürzen, dass sie häufiger zu Fuß zurück gelegt werden. Frühzeitig in Planungen integriert, könnten meist bessere Gehweg- und Fahrradangebote geschaffen werden (damit beispielsweise nicht ein Gehweg zwischen Wohngebiet und Kindergarten kurz vor Erreichen des Kindergartens endet oder nur umwegig einseitig fortgeführt wird).

Die geschilderten Ansätze zum Mobilitätsmanagement sind kleine und vergleichsweise kostengünstige Bausteine. Im Zusammenwirken sind sie aber gut geeignet, eine nahezu sofortige Wirkung zu entfalten und so die bereits getätigten Investitionen in ÖPNV- und Radwege-Infrastruktur besser auszuschöpfen. Zukünftige Angebotsverbesserungen im ÖPNV und im Radverkehr profitieren von den sich so ergebenden Synergieeffekten. CarSharing und Pendlerportale stehen hierzu nicht primär in Konkurrenz, sondern stellen eine Brücke in eine modernere, umweltbewusstere und wirtschaftlichere Mobilität dar. Generell ist hier auf übergreifende „Sharing-Konzepte“



(Shared-Mobility) zu verweisen, da nicht nur die Nutzung eines Kfz geteilt werden kann, sondern ebenso Fahrräder, Mitfahr- und Taxidienste oder Parkplätze.

Flankierend sollten moderne Marketinginstrumente eingesetzt werden, auch Informationsbroschüren und die Internetseite der Gemeinde sollten genutzt werden, um aktiv auf alternative Angebote zum Kfz und deren Vorzüge aufmerksam zu machen. Zur effizienteren Nutzung des Kfz kann eine von der Gemeinde geförderte oder in Eigenregie betriebene Mitfahrzentrale für Pendler beitragen. Z.B. weist DADINA parallel zu den ÖPNV-Angeboten auch auf das hessische Internetportal³ für Pendler als Mitfahrzentrale hin – dessen Bekanntheitsgrad und damit der Nutzen ist jedoch noch ausbaufähig. Sinnvollerweise sollten diese Optionen regelmäßig beworben werden. Ein spezielles Infopaket für Neubürger kann einen wichtigen Beitrag leisten, der gewohnheitsmäßigen Autonutzung entgegen zu steuern, bevor sich die Gewohnheiten ebenso verfestigen, wie bei vielen der übrigen Einwohner.

Ein weiteres in die Zukunft weisendes Themenfeld eines städtischen Mobilitätsbeauftragten wäre die (vor-)schulische Verkehrserziehung. So könnten beispielhafte Maßnahmen verstetigt werden, wie die Aktionstage „zu Fuß zur Schule“⁴, an denen bundesweit mit kindgerechten und teils durch die Schüler selbst organisierten Aktionen gemeinsam zur Schule gegangen wird und entsprechend die Eltern aufgerufen sind, auf das Auto (zumindest an den Aktionstagen) zu verzichten. Für viele Kinder ist es zur Selbstverständlichkeit geworden, dass sie zur Schule, zum Sport, zu Freunden, usw. mit dem Auto gefahren werden, obwohl es häufig die Möglichkeit gibt, diese Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen – in Abhängigkeit vom Alter des Kindes kann es dies dann auch selbständig ohne Zutun der Eltern. Kinder, die gewohnt sind, jeden Weg mit dem Auto gefahren zu werden, werden auch in älteren Jahren dieses Mobilitätsverhalten nicht überdenken und aus Bequemlichkeit das Kfz nutzen – und nur mit hohem Überzeugungsaufwand bzw. Informationsarbeit anderes Verkehrsverhalten in Erwägung ziehen. Die Mobilität der heutigen Kindergarten- und Grundschulkinder bestimmt das Mobilitätsverhalten der Erwachsenen der nächsten Generation. Weiterführende Literatur mit praxisnahen Umsetzungsbeispielen zum Thema „Elterntaxi“ hat z.B. der ADAC⁵ erstellt, auch vom Land Nordrhein-Westfalen⁶ liegt ein sehr hilfreicher Leitfaden vor.

³ www.hessen.pendlerportal.de

⁴ www.zu-fuss-zur-schule.de; Aktionsbündnis zu Fuß zur Schule; Zusammenschluss von Deutsches Kinderhilfswerk e.V., dem Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. und dem ökologischen Verkehrsclub Deutschland VCD e.V

⁵ Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.: Das „Elterntaxi“ an Grundschulen; München 2015



Abschließend ist in diesem Zusammenhang auf das Instrument des Schulwegplanes für den die Bundesanstalt für Straßenwesen einen Leitfaden bereithält⁷, zu verweisen.

3.5 Kfz-Verkehr

Soweit deutliche Reduzierungen von Kfz-Verkehrsbelastungen nicht gelingen, sind diese unvermeidbaren Belastungen umfeldverträglich abzuwickeln – dazu ist eine angemessene Straßenraumgestaltung eine nicht nur geeignete Maßnahme, sondern unabdingbar. Der Begrünung des Straßenraumes und der Schaffung ausreichend bemessener Bewegungsräume für die unterschiedlichen Nutzer (barrierefreie Gehwege) kommen hierbei maßgebliche Bedeutung zu. Dies trägt entscheidend zu reduzierten Kfz-Fahrgeschwindigkeiten bei. Aus dem Basis-VEP wird die Straßenkategorisierung übernommen und dargestellt (*Plan Nr. 5*).

Ob Räume mit dem relativ wenig erprobten neuen Instrument „Shared-Space“ ausgestattet werden können, ist im Detail zu prüfen; dieses wird z.B. von Behindertenverbänden durchaus kritisch gesehen. Ein bedeutsamer Nachteil von Shared-Space ist die hierzulande ungeklärte rechtliche Situation – eine entsprechende Hinweisschrift liegt durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen vor⁸.

Durch Maßnahmen im Kfz-Verkehr werden häufig keinerlei Impuls zur Vermeidung von Kfz-Fahrten ausgelöst. Dies wäre aus verkehrspolitischen, ökologischen und gesundheitlichen Gründen aber wünschenswert und der primäre Ansatz zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen. Sehr häufig wird die Entscheidung, welches Verkehrsmittel für welche Entfernung und welchen Fahrtzweck das sinnvollste ist, unreflektiert zugunsten des Autos getroffen. Dessen Vorzüge liegen scheinbar auf der Hand – es ist zeitlich flexibel und bequem einsetzbar. Vergessen oder unterschätzt wird dabei oft, dass z.B. Parkplatzsuche am Zielort ebenfalls zur Reisezeit hinzuzurechnen ist – und so kann ein Reisezeitunterschied zwischen zwei Verkehrsmitteln „gefühlte“ deutlich höher sein als er faktisch ist, was meist zulasten der ÖPNV-Nutzung ausgelegt wird. Ein wichtiges politisches Ziel sollte es daher sein, hier das Bewusstsein in der Bevölkerung zu schärfen und Einstiegshürden und Hemmnisse zur Nutzung des ÖPNV oder des Fahrrades durch aktive Informationsarbeit und ein schlüssiges und dichtes Angebot zu mindern.

⁶ Zukunftsnetz Mobilität NRW: Verkehrszähler Leitfaden; 3. Auflage, Köln, 2015

⁷ Bundesanstalt für Straßenwesen: Schulwegpläne leicht gemacht – der Leitfaden; Bergisch-Gladbach, 2013

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared-Space“- Gedankens; Köln 2011



Möglicherweise kann durch eine Bewusstseinschärfung auch erreicht werden, dass „unnötige“ Fahrten als solche erkannt und entweder besser kombiniert oder einfach vermieden werden.

Ziel der Verkehrsplanung für Egelsbach sollte sein, in der Bevölkerung das Gefühl zu entwickeln, dass das eigene Auto häufiger/gelegentlich entbehrlich ist und andere Verkehrsmittel als gleichrangig oder besser geeignet bewertet werden – zumindest aber, dass die Kfz-Nutzung grundsätzlich reduzierbar ist. Hierzu kann ein kommunal

gefördertes CarSharing eine wichtige Brücke darstellen. CarSharing bietet den Vorteil, dass im Bedarfsfall relativ unkompliziert auf Fahrzeuge unterschiedlicher Größe zurückgegriffen werden kann; die Lage sinnvoller Standorte ist in *Plan 5* beispielhaft angegeben. Neben den klassischen CarSharing-Betreibern, die gleichzeitig Eigner der zu vermittelnden Fahrzeugflotte sind, erscheint privates CarSharing förderungswürdig – so können beispielsweise in einem Internet-Portal mit vergleichsweise geringem Aufwand private Fahrzeuge anderen zur (entgeltlichen) Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Kommerzielle Anbieter hierfür existieren bereits – zu hinterfragen ist jedoch, ob eine durch die Gemeinde initiierte Einrichtung eine höhere Akzeptanz hervorrufen kann. Letztlich reduziert sich durch die bessere Ausnutzung vorhandener Fahrzeuge durch mehrere Nutzer die erforderliche Anzahl an Fahrzeugen und stellt somit auch einen geeigneten Beitrag zur Reduzierung der Beeinträchtigungen der Umfeldqualität und des Gemeindebildes dar. Weniger Fahrzeuge, die im öffentlichen Straßenraum abgestellt sind, wirken städtebaulich vorteilhaft.

Ein weiterer geeigneter Baustein zur Verkehrsreduzierung ist die Vermeidung von Parksuchverkehr durch bessere Auffindbarkeit freier Stellplätze. Dazu verhilft ein Parkleitsystem, das in Egelsbach ein statisches System sein sollte. Die Einführung von Bewohnerparken ist zwar eine grundsätzliche Möglichkeit, „überflüssigen“ Parksuchverkehr zu reduzieren, wird für Egelsbach aber nicht als vordringlich eingestuft. Die Vereinheitlichung der Parkraumregelung macht diese begreifbarer und kann dadurch ebenfalls einen geeigneten Beitrag zur Verkehrsvermeidung/-reduzierung leisten.

3.6 Barrierefreiheit

Im Fußgängerverkehr ist das Thema Barrierefreiheit von großer Bedeutung. Im Zuge einer jeden „allgemeinen“ Umbaumaßnahme können oder sollen entsprechende Maßnahmen ohne wahrnehmbaren Aufwand „nebenbei“ mit erledigt werden – z.B. Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen bzw. Einmündungen und Kreuzungen oder auch



die Vorhaltung ausreichend breiter Gehwege bzw. die Gestaltung, wie auch in der RAS 06⁹ verankert ist. Dadurch sinkt auch das verkehrliche Gefährdungspotenzial insbesondere für Kinder. Diese können zum Radfahren nunmehr die Fahrbahn meiden und die Gehwege nutzen (bis 8 Jahre Gehwegbenutzungspflicht), in verkehrsberuhigten Bereichen ergeben sich zusätzliche Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder, sodass frühzeitige Gewöhnung an das Gehen bzw. Radfahren als Nebeneffekt einen Beitrag leisten kann, die unbedachte Selbstverständlichkeit zur Kfz-Nutzung zurück zu bilden und die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels stärker situationsabhängig zu gestalten.

Ein weiterer wesentlicher Beitrag zur Förderung des Umweltverbundes und damit auch der Barrierefreiheit ist die Schaffung barrierefreier Zugänge zu öffentlichen Einrichtungen sowie zum ÖPNV (Niederflurfahrzeuge und/oder Neigetechnik, barrierefreie Haltestellen); diese Maßnahmen senken die Hemmschwelle der Benutzung entscheidend.

4 Handlungsempfehlungen

Abschließend werden die formulierten Handlungsempfehlungen in kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen untergliedert und stichpunktartig zusammengestellt:

4.1 Kurzfristige Handlungsempfehlungen

- Auslösung des Nahmobilitäts-Check des Landes Hessen (unter Ausschöpfung des hessischen Förderprogramms), mündend in einen Nahmobilitätsplan.
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an markanten Orten.
- Einrichtung von Ladestationen für eBikes und Elektro-Autos.
- Förderung/Einführung von CarSharing-Systemen.
- Bereitstellung von Dienstfahrrädern, Unterstützung privater Betriebe.
- Einrichtung von Querungshilfen/-möglichkeiten im Fußgängerverkehr.
- Implementierung eines Mobilitätsmanagements (Mobilitätsbeauftragter, Mitfahrzentrale, Bewusstseinsbildung, schulische Verkehrserziehung,...).

⁹ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, (RAS 06); Köln, 2006.



4.2 Mittelfristige Handlungsempfehlungen

- Aufwertung der Straßenräume durch Begrünung.
- Beseitigung von Engpässen und Lücken im Radverkehrsnetz, Netzergänzungen.
- Umsetzung Nahmobilitätsplan.

4.3 Langfristige Handlungsempfehlungen

- Detailprüfung alternativer Bedienungsformen.
- Verbindung zum Straßenbahnnetz der Stadt Darmstadt (ggf. mit Verlängerung nach Langen).
- Städtebauliche und verkehrliche Verbesserung verschiedener Straßenräume (Kurt-Schumacher-Ring, Darmstädter Landstraße,...).

5 Ausblick

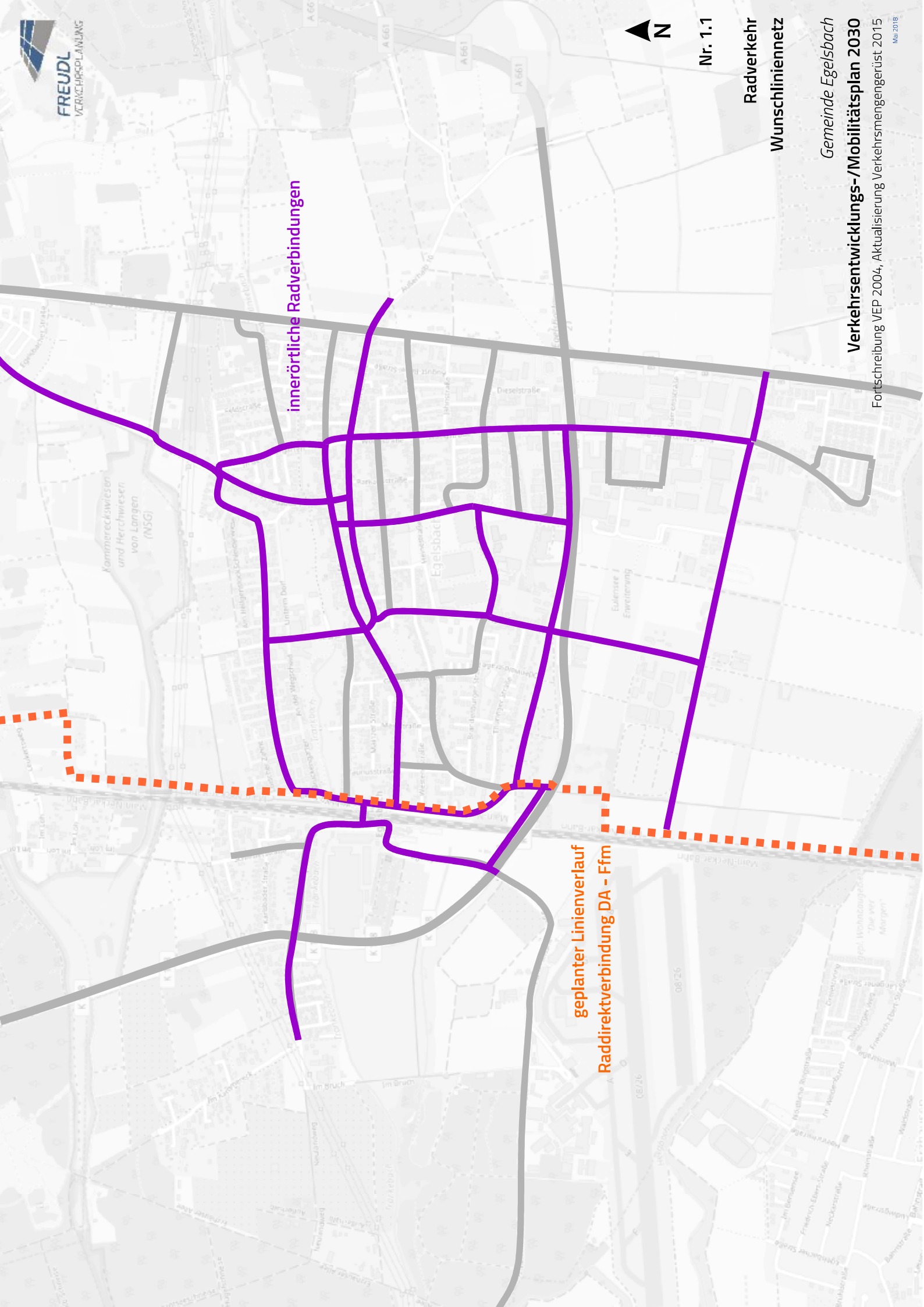
Der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan Egelsbach zeigt Fakten über die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse in Egelsbach auf und trägt damit zu einer Diskussion auf realistischer Grundlage bei. Er zeigt alternative Wege zur Bewältigung der weiter zunehmenden Verkehrsnachfrage auf und berücksichtigt dabei die gestiegenen Ansprüche der Bewohner an Umfeld- und Stadtraumqualität.

Für die Gesamtentwicklung der Gemeinde sind unterschiedliche Aspekte und Schwerpunkte zu beachten, die neben der Berücksichtigung verkehrlicher Rahmenbedingungen auch aus anderen Blickwinkeln zu sehen sind: Wohnstandort, Arbeitsplatzstandort, Lebensqualität, Wirtschaftskraft, usw. Für einige konkrete Ziele (wie z.B. „Schaffung bzw. Erhaltung eines lebenswerten Wohnumfeldes“, „Förderung immissionsarmer Fahrzeuge (z.B. Solarfahrzeuge, Solartankstellen)“ ist ein Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan allein nicht das geeignete Instrument, um entsprechende Maßnahmen abzuleiten. Hier müssen Politik und Verwaltung unter Einbeziehung anderer Entscheidungsgrundlagen weitere wichtige Weichenstellungen herbeiführen. Soweit die Ziele der Gemeinde Egelsbach Belange des Kfz-Verkehrs, des ruhenden Verkehrs, des Radverkehrs und des Fußgängerverkehrs tangieren, sind sie im VEP erfasst und es sind entsprechende Maßnahmen abgeleitet.



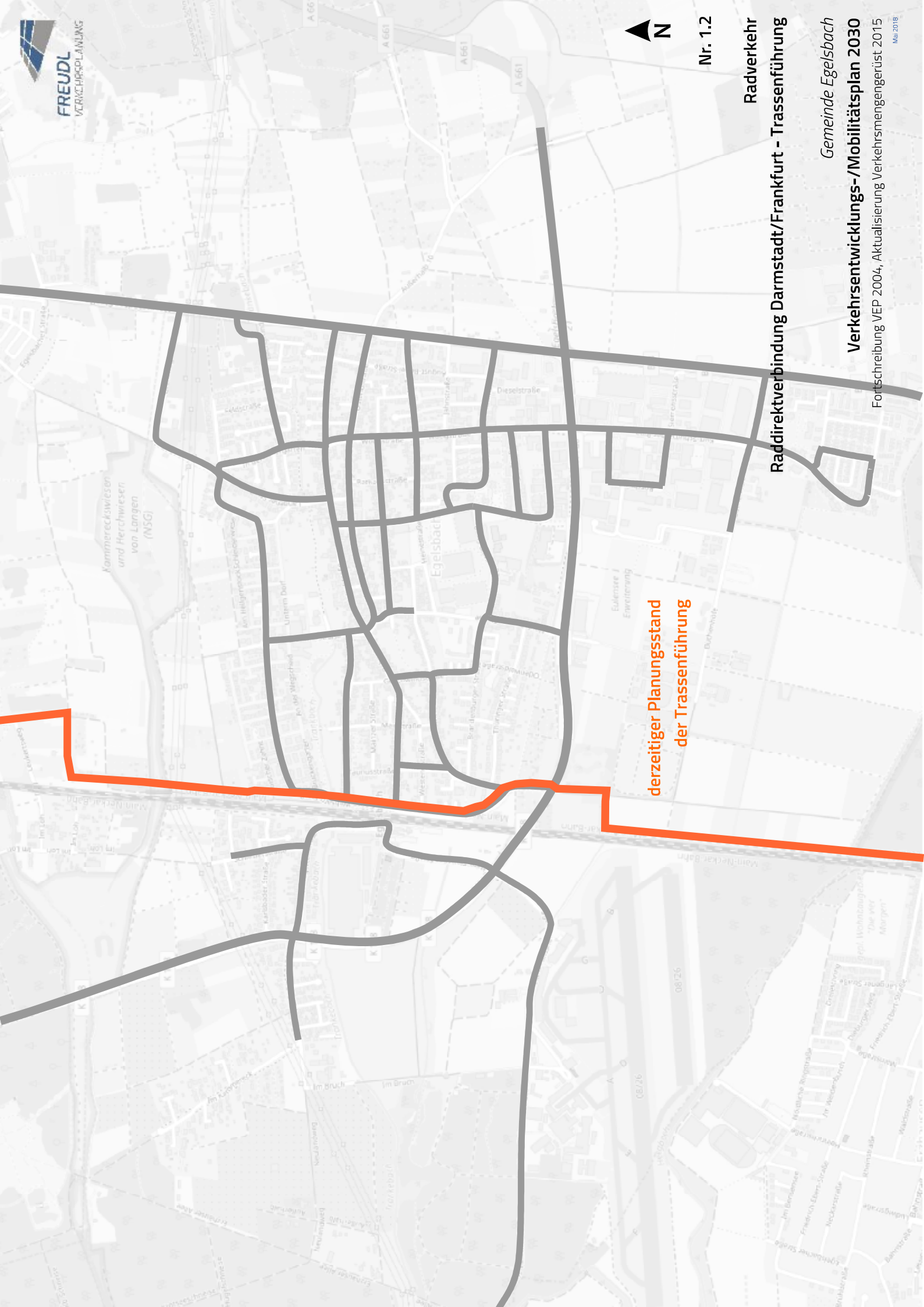
Der Baustein „Mobilität 2030“ zielt dabei auf die Verkehrsbereiche ab, die durch die zunehmend engeren Räume im Ballungsgebiet RheinMain betroffen sein werden – als realistische (oder bald einzige?) Lösungsansätze zu einer verbesserten Mobilität erscheint hier die Förderung der Nahmobilität, die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs oder die Digitalisierung im Verkehrssektor in Frag zu kommen. Ein weiterer zukunftsweisender Baustein könnte die „geteilte Mobilität“ (Shared-Mobility) sein.

Als konkrete Handlungsempfehlung für die Gemeinde Egelsbach, um in einem überschaubaren Zeithorizont über ein umsetzbares Handlungskonzept zu verfügen, wird abschließend die Durchführung des Nahmobilitäts-Checks nach dem Hessischen Leitfaden vorgeschlagen.

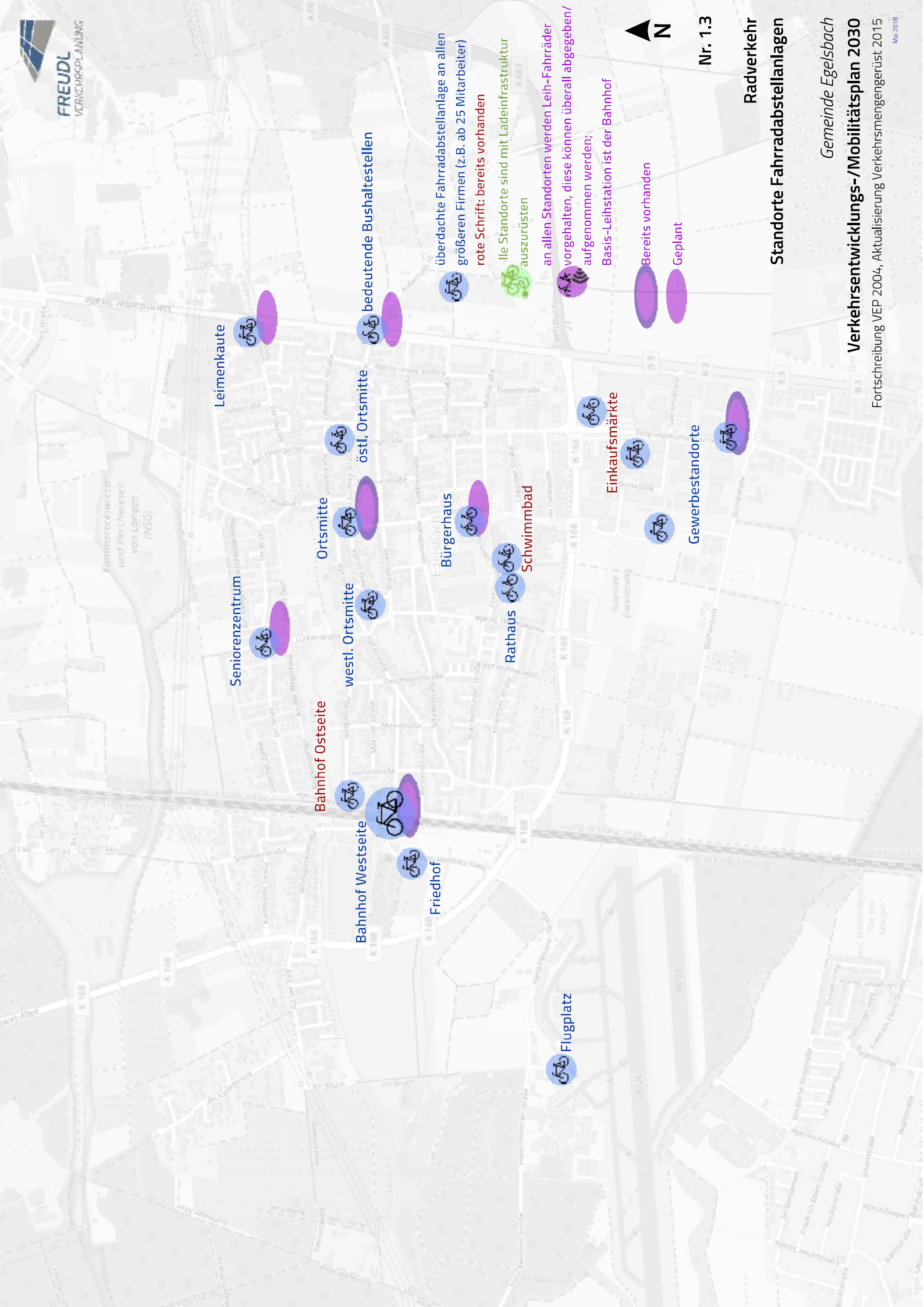


innerörtliche Radverbindungen

geplanter Linienverlauf
Raddirektverbindung DA - Ffm



derzeitiger Planungsstand
der Trassenführung



überdachte Fahrradabstellanlage an allen größeren Firmen (z.B. ab 25 Mitarbeiter)
rote Schrift: bereits vorhanden

alle Standorte sind mit Ladeinfrastruktur auszurüsten

an allen Standorten werden Leih-Fahrräder vorgehalten, diese können überall abgegeben/ aufgenommen werden;

Basis-Leihstation ist der Bahnhof

Bereits vorhanden

Geplant



Nr. 1.3

Radverkehr
Standorte Fahrradabstellanlagen

Gemeinde Egelsbach

Verkehrsentwicklungs-/Mobilitätsplan 2030

Fortschreibung VEP 2004, Aktualisierung Verkehrsmengengerüst 2015



Nr. 2.1

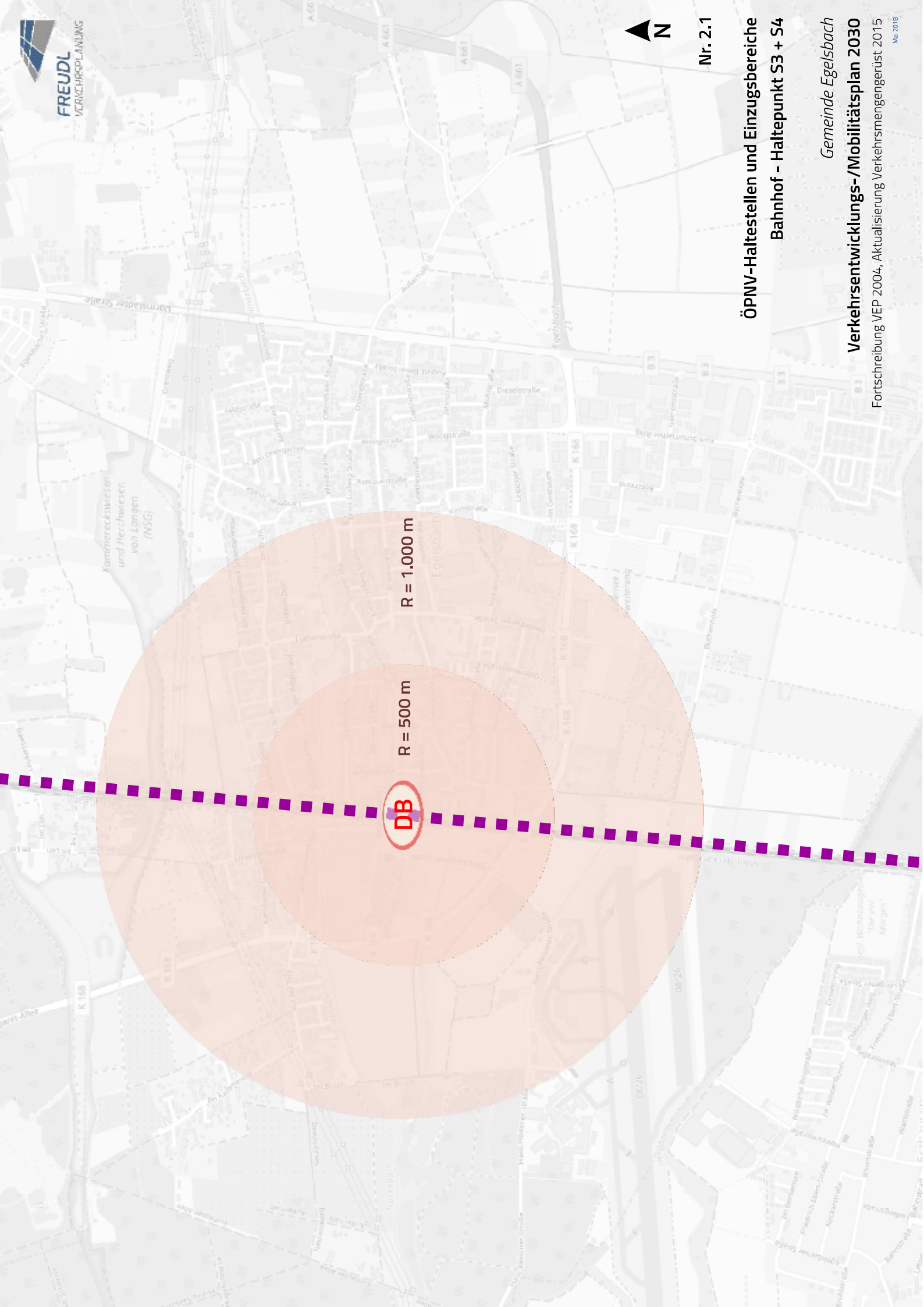
ÖPNV-Haltestellen und Einzugsbereiche Bahnhof - Haltepunkt S3 + S4

Gemeinde Egelsbach

Verkehrsentwicklungs-/Mobilitätsplan 2030

Fortschreibung VEP 2004, Aktualisierung Verkehrsmengengerüst 2015

März 2018

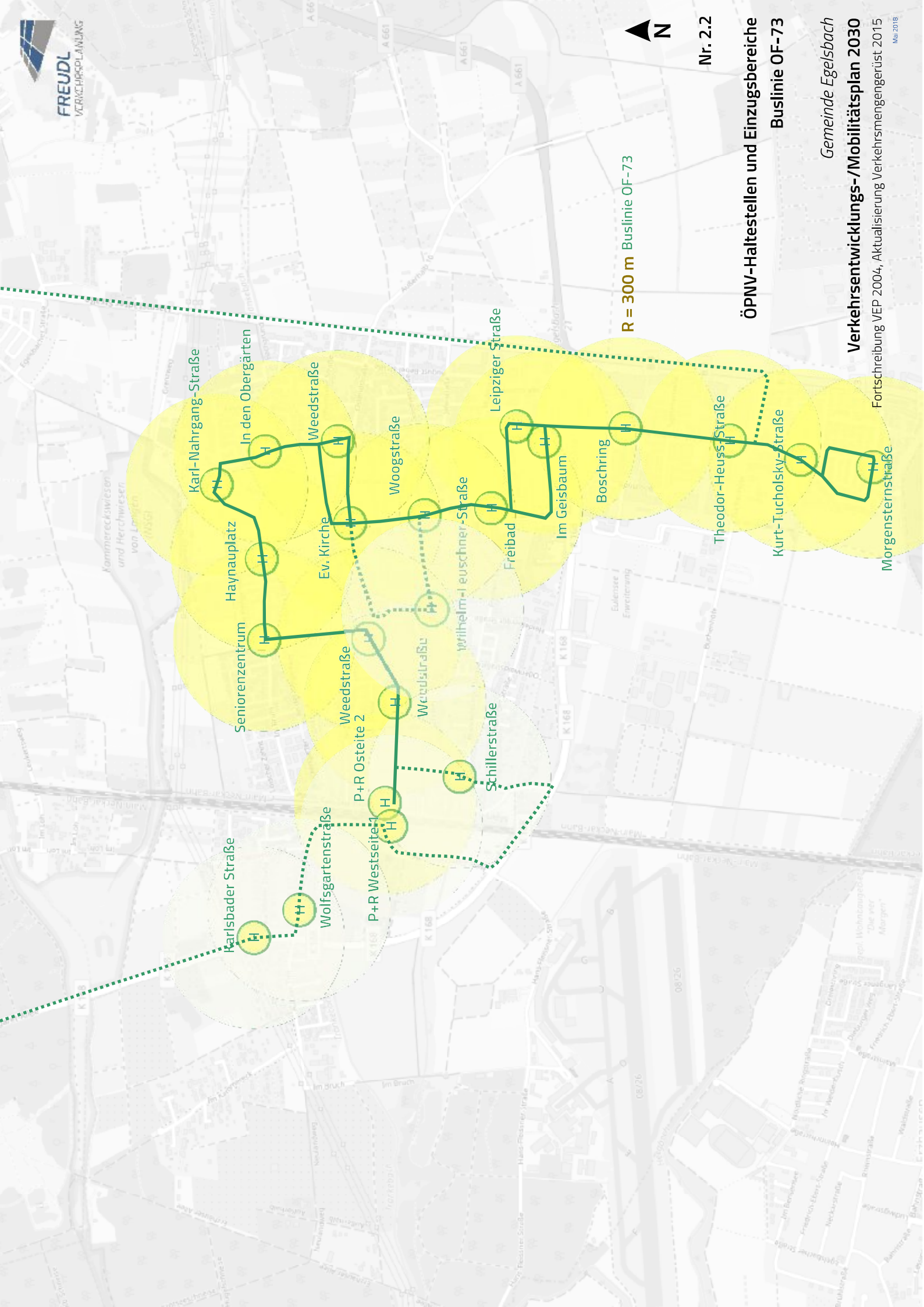




Nr. 2.2

**ÖPNV-Haltestellen und Einzugsbereiche
Buslinie OF-73**

Gemeinde Egelsbach
Verkehrsentwicklungs-/Mobilitätsplan 2030
Fortschreibung VEP 2004, Aktualisierung Verkehrsmengengerüst 2015
Mai 2018





Nr. 2.3

ÖPNV-Haltestellen und Einzugsbereiche Buslinien 662, n71

Gemeinde Egelsbach
Verkehrsentwicklungs-/Mobilitätsplan 2030
Fortgeschrieben VEP 2004, Aktualisierung Verkehrsmengengerüst 2015
März 2018



Darmstädter Landstraße

Wwoogstraße

August-Bebel-Straße

Leipziger Straße

Boschring

Theodor-Heuss-Straße

Bayerseich

R = 300 m Buslinie 662
Buslinie n 71



Kammereck

Brückenweg

Auf der Trift

Flugplatz

Bachgrund/Feldstraße

Odenwald-/Brandenburger Straße

Egelsbach

AST OF-77, OF-79

Haltestellen an allen Bushaltestellen
zusätzlich an den hier aufgeführten



Nr. 2.4

**ÖPNV-Haltestellen und Einzugsbereiche
Anrufsammeltaxi (AST)**

Gemeinde Egelsbach

Verkehrsentwicklungs-/Mobilitätsplan 2030

Fortbeschreibung VEP 2004, Aktualisierung Verkehrsmengengerüst 2015



Variante 2 + 3

Nr. 3

Straßenbahnanbindung
Darmstadt

Gemeinde Egelsbach

Verkehrsentwicklungs-/Mobilitätsplan 2030

Fortschreibung VEP 2004, Aktualisierung Verkehrsmengengerüst 2015



Seniorenzentrum

Bahnhof

Ortsmitte

Rathaus

Bürgerhaus

Flugplatz

Einkaufsmärkte

Ladestationen für Elektrofahrzeuge
an allen öffentlichen Plätzen
bereits vorhanden

CarSharing-Stellplätze möglichst an
allen Ladestationen



Nr. 4

eCar und CarSharing

Gemeinde Egelsbach

Verkehrsentwicklungs-/Mobilitätsplan 2030

Fortschreibung VEP 2004, Aktualisierung Verkehrsmengengerüst 2015

März 2018

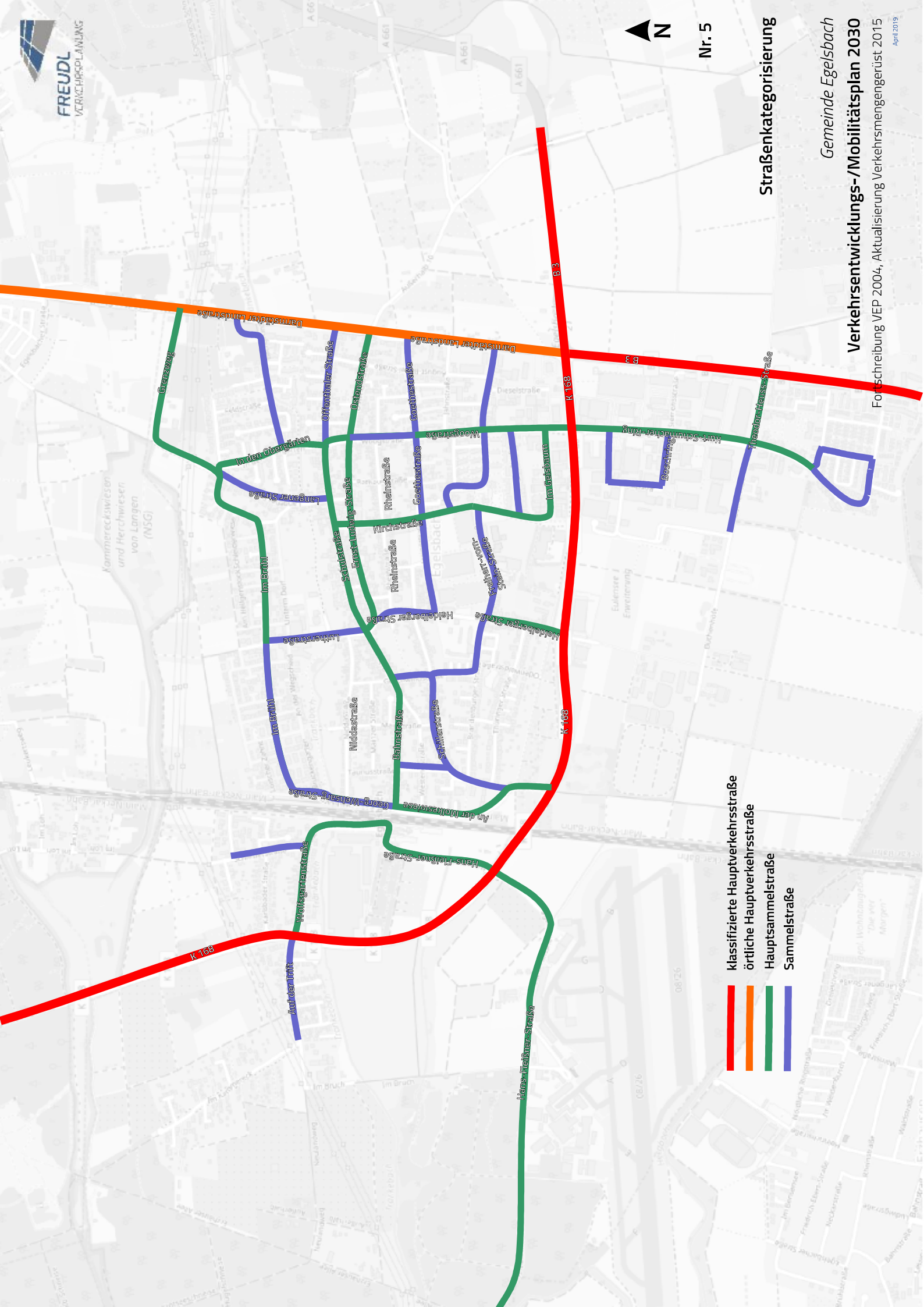


Straßenkategorisierung

Gemeinde Egelsbach

Verkehrsentwicklungs-/Mobilitätsplan 2030

Fortbeschreibung VEP 2004, Aktualisierung Verkehrsmengengerüst 2015
April 2019



- █ klassifizierte Hauptverkehrsstraße
- █ örtliche Hauptverkehrsstraße
- █ Hauptsammelstraße
- █ Sammelstraße

a) Grundhafte Erneuerung

Straße	Komplett	Abschnitt	Abrechnungsgebiet	Kostenschätzung aufgerundet2018	Kostenhochrechnung 2030 bei 2 % Steigerung	Kostenhochrechnung 2030 bei 3 % Steigerung	Förderfähigkeit	Priorität	Klassifizierung	Gemeindeanteil in %	Straßenbeiträge Anteil / Gemeinde-Bürger	
											Gemeindeanteil	Kostenbeitrag
Schillerstraße		von Nr. 74 bis Einnündung Thüringer Straße	1	760.000,00 €	963.863,76 €	1.083.578,27 €	nein	1	2	55	418.000,00 €	342.000,00 €
Schillerstraße		von Nr. 74 bis Heidelbergerstraße	1	1.330.000,00 €	1.686.761,59 €	1.896.261,98 €	nein	2	4	25	332.500,00 €	997.500,00 €
Langener Straße		zwischen Weedstraße und Im Brühl	1	740.000,00 €	938.498,93 €	1.055.063,06 €	Nein?	1	3	40	296.000,00 €	444.000,00 €
Rheinstraße		zwischen Heidelberger Straße und Kirchstraße	1	840.000,00 €	1.065.323,11 €	1.197.639,14 €	Nein	1	4	25	210.000,00 €	630.000,00 €
Rheinstraße		zwischen Rathausstraße und Kirchstraße	1	400.000,00 €	507.296,72 €	570.304,35 €	Nein	1	4	25	100.000,00 €	300.000,00 €
Rheinstraße		zwischen Heidelberger Straße und Ernst-Ludwig-Straße	1	330.000,00 €	418.519,79 €	470.501,09 €	Nein	1	4	25	82.500,00 €	247.500,00 €
Kirchstraße		zwischen Goethestraße und Im Geisbaum	1	1.350.000,00 €	1.712.126,42 €	1.924.777,20 €	Nein	1	2	55	742.500,00 €	607.500,00 €
Kirchstraße		zwischen Ernst-Lduwg-Straße und Schulstraße	1	80.000,00 €	101.459,34 €	114.060,87 €	?	1	2	55	44.000,00 €	36.000,00 €
Geschwindstraße		zwischen Schillerstraße und Brandenburger Straße	1	370.000,00 €	469.249,46 €	527.531,53 €	Nein	1	3	40	148.000,00 €	222.000,00 €
Bahnstraße		zwischen Georg-Wehsarg-Straße und Taunusstraße	1	420.000,00 €	532.661,55 €	598.819,57 €	Ja?	2	2	55	231.000,00 €	189.000,00 €
August-Bebel-Straße		zwischen Offenhalder Straße und Goethestraße	1	650.000,00 €	824.357,17 €	926.744,58 €	Nein	2	4	25	162.500,00 €	487.500,00 €
Ernst-Ludwig-Straße		zwischen Bürgerbüro und Kirchstraße	1	390.000,00 €	494.614,30 €	556.046,75 €	Ja?	1	2	55	214.500,00 €	175.500,00 €
Lutherstraße		zwischen Schulstraße und Niddastraße	1	110.000,00 €	139.506,60 €	156.833,70 €	Nein	2	3	40	44.000,00 €	66.000,00 €
Siemensstraße	x		5	530.000,00 €	672.168,15 €	755.653,27 €	Ja mit Anschluss an B3	2	4	25	132.500,00 €	397.500,00 €
Erich-Kästner-Straße		Gepflasterte Wege zwischen K 168 und Gemarkungsgrenze	4	730.000,00 €	925.816,51 €	1.040.805,45 €	Nein	2	4	25	182.500,00 €	547.500,00 €
Hans-Fleissner-Straße	x		6	5.000.000,00 €	6.341.208,97 €	7.128.804,43 €	Ja?	2	2	55	2.750.000,00 €	2.250.000,00 €
Kirchenrottweg	x		3	420.000,00 €	532.661,55 €	598.819,57 €	Nein?	2	4	25	105.000,00 €	315.000,00 €
Wolfgartenstraße	x		3	2.500.000,00 €	3.170.604,49 €	3.564.402,22 €	Nein	3	2	55	1.375.000,00 €	1.125.000,00 €
Am Berliner Platz		von Heidelberger Straße bis Arheilger Straße	1	370.000,00 €	469.249,46 €	527.531,53 €	Nein	2	4	25	92.500,00 €	277.500,00 €

Verkehrsraumenerneuerungskataster Egelsbach 2033

Heidelberger Straße	zwischen Brandenburger Straße und Heine Straße	1	400.000,00 €	507.296,72 €	570.304,35 €	Ja?	1	4	25	100.000,00 €	300.000,00 €
Heidelberger Straße	zwischen Schillerstraße und Rheinstraße	1	210.000,00 €	266.330,78 €	299.409,79 €	Nein	2	3	25	52.500,00 €	157.500,00 €
Schulstraße	zwischen Weedstraße und Arresthaus (Ausgenommen Bushaltestelle)	1	275.000,00 €	348.766,49 €	392.084,24 €	JA?	3	2	55	151.250,00 €	123.750,00 €
Mainstraße	zwischen Westendstraße und Niddastraße	1	485.000,00 €	615.097,27 €	691.494,03 €	Nein	2	4	25	121.250,00 €	363.750,00 €
Thüringer Straße	Zwischen Odenwaldstraße und Schwarzwalddstraße sowie 4	1	760.000,00 €	963.863,76 €	1.083.578,27 €	Nein	3	4	25	190.000,00 €	570.000,00 €
Annastraße		1	155.000,00 €	196.577,48 €	220.992,94 €	Nein	3	4	25	38.750,00 €	116.250,00 €
Sofienstraße		1	158.000,00 €	200.382,20 €	225.270,22 €	Nein	3	4	25	39.500,00 €	118.500,00 €
Elisabethenstraße		1	166.500,00 €	211.162,26 €	237.389,19 €	Nein	3	4	25	41.625,00 €	124.875,00 €
Magarethen Straße		1	48.000,00 €	60.875,61 €	68.436,52 €	Nein	3	4	25	12.000,00 €	36.000,00 €
Schafhofstraße		1	595.000,00 €	754.603,87 €	848.327,73 €	Nein	3	4	25	148.750,00 €	446.250,00 €
Dieselstraße		1	416.000,00 €	527.588,59 €	593.116,53 €	Nein	2	4	25	104.000,00 €	312.000,00 €
Darmstädter Landstraße	zwischen B3/A661 und Gemeindegrenze	1	7.500.000,00 €	9.511.813,46 €	10.693.206,65 €	Ja	3	1	70	5.250.000,00 €	2.250.000,00 €
Kurt-Schuhmacher-Ring	zwischen K168 und Theodor-Heuss-Straße	5	4.200.000,00 €	5.326.615,54 €	5.988.195,72 €	Ja	3	2	55	2.310.000,00 €	1.890.000,00 €
Feldstraße		1	412.000,00 €	522.515,62 €	587.413,49 €	Nein	2	4	25	103.000,00 €	309.000,00 €
Kirchplatz		1	120.000,00 €	152.189,02 €	171.091,31 €	Nein	3	2	55	66.000,00 €	54.000,00 €
Straße Karschee		?	1.420.000,00 €	1.800.903,35 €	2.024.580,46 €	Nein	3	4	25	355.000,00 €	1.065.000,00 €
Ostendstraße		1	850.000,00 €	1.078.005,53 €	1.211.896,75 €	Ja	3	2	55	467.500,00 €	382.500,00 €

Hinweis

Prioritätsstufe

1 bis 2023

2 2024 - 2028

3 2029 - 2033

Erneuerung

35.490.500,00 € 45.010.535,41 € 50.600.966,75 €

17.214.125,00 € 18.276.375,00 €

Verkehrsraumenerneuerungskataster Egelsbach 2033

b) Sanierung

Strasse	Komplett	Abschnitt	Abrechnungsgesamt	Kostenschätzung aufgerundet 2018	Kostenhochrechnung 2030 bei 2 % Steigerung	Kostenhochrechnung 2030 bei 3 % Steigerung	Förderfähig	Priorität mit Erklärung
Henri-Dumant-Straße		Wendehammer Fußweg zwischen Henri-Dumant-Straße und Karlsbader	3	52.000,00 €	65.948,57 €	74.139,57 €	Nein	nach / mit Privater Baumaßnahme
Henri-Dumant-Straße Arheilger Straße	X		3	91.000,00 €	115.410,00 €	129.744,24 €	Nein	Pflege
Lutherstraße		Gehweg Ostseite zwischen Niddastraße und Tränkbach	1	96.000,00 €	121.751,21 €	136.873,05 €	Nein	7.
Schulstraße		Fahrbahnbelag zwischen Bahnstraße und Arresthaus	1	21.000,00 €	26.633,08 €	29.940,98 €	Nein	2. Kita + Schulweg in Verbindung mit Erneuerung ser vorderen
Geschwindstraße		Fahrbahnbelag zwischen Bahnstraße und Niddastraße	1	76.000,00 €	96.386,38 €	108.357,83 €	Nein	3.
Ernst-Ludwig-Straße		Fahrbahnbelag zwischen Bahnstraße und Bürgerbüro	1	95.000,00 €	120.482,97 €	135.447,28 €	Nein	3.
Judengasse	X		1	250.000,00 €	317.060,45 €	356.440,22 €	Nein	4. Beleuchtung
Rathausstraße		Gehweg	1	65.000,00 €	82.435,72 €	92.674,46 €	Nein	6.
Wiesenstraße		Wendehammer Fahrbahnbelag	1	52.000,00 €	65.948,57 €	74.139,57 €	Nein	9.
Büchenhöfe	X		5	25.000,00 €	31.706,04 €	35.644,02 €	Nein	SMC
Karl-Nahrgang-Straße		südl. Gehwegseite zwischen In den Obergärten und Feldstraße zwischen Goethestraße und Ostendstraße	1	1.150.000,00 €	1.458.478,06 €	1.639.625,02 €	Nein	mit Stadtwerke Langen 2019
Darmstädter Landstraße Nordendstraße		Straße + Wendehammer	1	375.000,00 €	475.590,67 €	534.660,33 €	Nein	1.
			1	355.000,00 €	450.225,84 €	506.145,11 €	Nein	8.
			1	190.000,00 €	240.965,94 €	270.894,57 €	Nein	
Sanierung				2.893.000,00 €	3.669.023,51 €	4.124.726,25 €		

c) Ortsentwicklung

Straße	Komplett	Abschnitt	Abrechnungsbereich	Kostenschätzung aufgunder2018	Kostenhochrechnung 2030 bei 2 % Steigerung	Kostenhochrechnung 2030 bei 3 % Steigerung	Förderfähig
Hans-Fleissner-Straße		zwischen Wolfsgartenstraße und K168 zwischen Zum Kammereck und Im Bruch	3	2.000.000,00 €	2.536.483,59 €	2.851.521,77 €	Ja?
Auf der Trift			2	440.000,00 €	558.026,39 €	627.334,79 €	Nein
Ernst-Ludwig-Straße	X		1	1.900.000,00 €	2.409.659,41 €	2.708.945,69 €	Ja?
Jahnstraße Kreuzung		zwischen Darmstädter Landstraße und August-Bebel-Straße	1	240.000,00 €	304.378,03 €	342.182,61 €	Nein
K 168/ Kirchstraße/Marie-Curie- Straße			5	350.000,00 €	443.884,63 €	499.016,31 €	Ja
Anschluss Siemensstraße/B 3			5	150.000,00 €	190.236,27 €	213.864,13 €	Ja
Kreuzung K168/Hans-Fleissner- Straße			3/6	700.000,00 €	887.769,26 €	998.032,62 €	
Ortsentwicklung				5.780.000,00 €	7.330.437,57 €	8.240.897,93 €	

Erneuerung	35.490.500,00 €	45.010.535,41 €	50.600.966,75 €
Sanierung	2.893.000,00 €	3.669.023,51 €	4.124.726,25 €
Ortsentwicklung	5.780.000,00 €	7.330.437,57 €	8.240.897,93 €

Gesamtsumme **44.163.500,00 €** **56.009.996,49 €** **62.966.590,93 €**