

Das Forum Verkehrswende Groß-Gerau ist ein 2019 gegründeter unabhängiger und überparteilicher Zusammenschluss von Bürgerinnen und Bürgern, die sich für eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität auf lokaler Ebene einsetzen.



Verkehrspolitische Positionen und Forderungen des Forums Verkehrswende Groß-Gerau anlässlich der Bürgermeisterwahl 2023

Groß-Gerau und seine Stadtteile weisen keinerlei natürliche Steigungen auf, die Entfernungen innerhalb der Stadt sind moderat. Das außerörtliche Radverkehrsnetz zwischen den Stadtteilen und den anliegenden Orten ist - anders als das innerörtliche - relativ gut ausgebaut, auch wenn hier Verbesserungspotenziale, insbesondere bei den Wirtschaftswegen (Feldwegen), vorhanden sind. Viele städtische Ziele lassen sich im Vergleich zum Auto mit dem Fahrrad ähnlich schnell oder sogar schneller und in jedem Fall umweltfreundlicher erreichen. Groß-Gerau verfügt über drei Bahnhöfe, wodurch Mainz, Wiesbaden, Darmstadt, Frankfurt und Mannheim grundsätzlich gut erreichbar sind. Die Stadt ist in den regionalen Busverkehr der LNVG eingebunden, der allerdings hinsichtlich der Taktung und der Routen bzw. Fahrzeiten verbessert werden muss. Das Auto ist jedoch weiterhin das dominierende Verkehrsmittel.

Auf dem Weg zu einer nachhaltigen und wohnlicheren Stadt mit mehr Lebensqualität, weniger CO₂-Ausstoß und Verkehrslärm muss und kann ein Teil des Verkehrs vom Auto auf den ÖPNV, das Fahrrad sowie auf das Zufußgehen verlagert werden.

Nach Auffassung des Forums Verkehrswende kann dies erreicht werden mittels einer Erhöhung der Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs. Ebenso wichtig ist der weitere Ausbau des ÖPNV. Diese Maßnahmen müssen durch Veränderungen für den Kfz-Verkehr flankiert werden. Dazu zählen die Ausweisung von Tempo-30 auf allen innerstädtischen Straßen, Parkraumbewirtschaftung, Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die vorhandenen Umgehungsstraßen sowie zielgerichtete Verkehrskontrollen. Dies alles kann erreicht werden durch die Umsetzung von übergreifenden und aufeinander abgestimmten Maßnahmen unter Nutzung der Fördermittel des Landes.

Die Kernforderung des Forums Verkehrswende ist die überfällige Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für Groß-Gerau, ohne Fixierung auf einzelne Verkehrsträger. Dabei ist eine transparente und echte Bürgerbeteiligung zu Fragen der Stadtentwicklung und Mobilität sicherzustellen. Die Anforderungen der Gewerbetreibenden müssen über eine enge Einbindung des Gewerbevereins Eingang in das Mobilitätskonzept finden.

Nachfolgend beschreiben wir aus Sicht des Forums Verkehrswende wichtige Maßnahmen für eine nachhaltige, umwelt- und menschenfreundliche Mobilität in der gesamten Stadt Groß-Gerau:

1. Nahmobilitätskonzept

Die Verkehrsinfrastruktur von Groß-Gerau als ein Mittelzentrum im Rhein-Main-Gebiet ist weiterhin stark auf den Autoverkehr ausgerichtet. Verbesserungen für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und für den ÖPNV erfolgen nur punktuell und zumeist nicht hinreichend aufeinander abgestimmt.

Verkehrszählungen aus denen sich z.B. ergibt, dass mehr als 5.000 Kraftfahrzeuge täglich durch die Frankfurter Straße am Historischen Rathaus fahren, sind mehr als zehn Jahre alt. Aktuelle und empirisch erhobene Daten zu den Anteilen und der Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel (Modal Split) im Stadtgebiet liegen entweder nicht vor oder sie werden nicht veröffentlicht. Dies gilt auch für Erkenntnisse über die Zwecke der Verkehrsmittel-nutzung.

Groß-Gerau verfügt über zwei Umgehungsstraßen (Nordring – Südring - B 44 sowie A67), so dass eine bessere Lenkung der Verkehrsströme um die Stadt herum zwar möglich, aber bisher noch nicht in ausreichendem Maße erfolgt ist.

Bedeutend mehr Wege als bisher könnten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Ausgehend von der günstigen Topographie, den geringen Entfernungen, den drei Bahnhöfen sowie der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes könnte Groß-Gerau sogar eine attraktive Fahrradstadt werden. Diese Chancen wurden von der Lokalpolitik noch nicht ergriffen. Das Forum Verkehrswende setzt sich dafür ein, dass dies geändert wird.

Zur Analyse und Nutzung der Potenziale für eine zukunftsweisende Nahmobilität ist ein übergreifendes verkehrsträgerneutrales Mobilitätskonzept sowohl für die Kernstadt als auch für die Stadtteile inkl. der Verbindungswege seit Jahren überfällig.

Ein solches Nahmobilitätskonzept müsste die Menge sowie die faktische und gefühlte Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs begrenzen, ohne dabei jemanden schikanieren, belehren oder erziehen zu wollen, und die Gleichberechtigung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr verdeutlichen. Das Konzept „E Klima 2022“¹ sollte hierbei berücksichtigt werden.

Eine Verkehrswende ist ohne den Ausbau und die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV als wichtiges Element der Nahmobilität nicht möglich. Die Belange des ÖPNV, insbesondere jene, auf welche die Stadtpolitik Einfluss hat, müssen daher ebenfalls einbezogen werden (u.a. barrierefreie Zugänglichkeit der Bahnsteige, Sauberkeit und soziale Sicherheit der Bahnhöfe und des Umfeldes, Bike + Ride und Park + Ride, Fahrradverleih).

Solch ein Nahmobilitätskonzept kann nur durch ein dafür geeignetes Planungsbüro und mit Hilfe einer umfassenden Bürgerbeteiligung erstellt werden. Die konkrete Umsetzung des

¹ Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen; Ausgabe 2022

politisch beschlossenen Konzeptes muss von der Stadtverwaltung nach einem festgelegten Zeitplan erfolgen. Die Verwaltung soll verpflichtet werden, regelmäßig einen Fortschrittsbericht zu veröffentlichen. Die hierzu notwendigen Mittel (Finanzen und Personal) sind bereitzustellen.

2. Durchgängiges und sicheres Fuß- und Radverkehrsnetz

Fuß- und Radverkehrsnetz: Aus allen Stadtteilen und Nachbarorten enden die Radwege vor der Kernstadt. Es ist daher notwendig, diese Wege durch sichere Führungsformen (bauliche Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen) fortzusetzen und sie miteinander in Form eines Radverkehrsnetzes zu verbinden. Dies gilt auch für die Stadtteile sowie für Verbindungen zwischen den Stadtteilen. Alle Schulen sollen im Rahmen der Schulwegplanung verkehrssicher an das Fuß- und Radwegenetz angebunden werden (inkl. farbiger Kennzeichnung zur besseren Erkennung). Das Fuß- und Radwegenetz muss für alle Nutzergruppen geeignet sein, für Ältere und Jüngere, für Familien und Kinder, für Erfahrene und Unerfahrene.

Als positiver Nebeneffekt kann damit gerechnet werden, dass das verbreitete Falschfahren auf Fußwegen mit der damit verbundenen erheblichen Behinderung von Fußgänger*innen abnehmen wird.

Einrichtung von Fahrradstraßen: Das Nahmobilitätskonzept soll Überlegungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen als Elemente des Radverkehrsnetzes unter besonderer Berücksichtigung von Kindergärten und Schulen beinhalten. Wo dies sinnvoll ist, werden Straßen zu Fahrradstraßen ausgebaut. Erfahrungswerte von Nachbarstädten, die Fahrradstraßen eingerichtet haben (z.B. Mörfelden-Walldorf), sollen berücksichtigt werden.

Anbindung an Radschnellverbindungen: Das städtische Radverkehrsnetz wird an die geplanten Radschnellverbindungen nach Darmstadt, Frankfurt und Mainz angebunden.

3. Mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer

Trennung der Verkehre: In vielen Straßen und Verkehrssituationen erhöht die Trennung des Fußverkehrs vom Radverkehr sowie die Trennung des nicht-motorisierten vom Kfz-Verkehr die objektive und subjektiv empfundene Verkehrssicherheit. Daher soll sie entweder in Form einer baulichen Trennung oder durch Markierung erfolgen. In der Frankfurter Straße am Historischen Rathaus (100 Meter, derzeit Kopfsteinpflaster, Tempo-10) ist nach Auffassung des Forums Verkehrswende eine Trennung der einzelnen Verkehre allerdings weder unbedingt notwendig noch sinnvoll (siehe „Stellungnahme des Forums zum Umbau der Frankfurter Straße“²).

Mischverkehrsflächen: In diesem Zusammenhang soll geprüft werden, an welchen Stellen eine gemeinsame Nutzung des Straßenraums (Mischverkehrsflächen) eingerichtet werden kann. Dort verlangsamt sich die durchschnittliche Geschwindigkeit der Verkehrsströme, die gegenseitige Rücksichtnahme und die Aufenthaltsqualität verbessern sich.

² https://www.verkehrswende-gg.de/?Stellungnahme_Frankfurter_Str.

Gefahrenstellen: Viele Fuß- und Radwege in Groß-Gerau weisen Gefahrenstellen auf, die ein potenzielles Unfallrisiko bergen. Zusätzlich sind viele Verbindungswege für Radfahrende über hohe Bordsteinkanten nicht fahrradgerecht ausgestaltet und stellen ebenfalls Gefahrenstellen dar. Hierzu soll eine Bestandsaufnahme vorgenommen werden – das Forum Verkehrswende kann die Stadt dabei gerne unterstützen. Die systematische Behebung von Gefahrenstellen, inklusive der Absenkung der Bordsteine, muss zeitnah erfolgen. An den Bordsteinen könnten alternativ zur Absenkung sogenannte Hartgummikeile angebracht werden, was besonders einfach und kostengünstig wäre.

4. Weitere Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität

Personal: Die Stadt stellt sicher, dass es bei der Stadtverwaltung genügend fachlich qualifiziertes Personal gibt und richtet dafür eine volle Stelle für den Fuß- und Radverkehr bzw. für Nahmobilität ein.

Planung: Die Stadt tritt der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) bei. Bei Planungen und baulichen Maßnahmen richtet sich die Stadtverwaltung nach den Qualitätsstandards und Musterlösungen der AGNH, den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sowie den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Ausbau des ÖPNV: In Abstimmung mit den Verkehrsträgern (LNVG Lokale Nahverkehrsgesellschaft Kreis Groß-Gerau und RMV) sollen für Busse und Bahnen Verbesserungen der Taktung und der Routen bzw. Fahrzeiten erreicht werden (z.B. Einrichtung von Schnellbussen). Gleichfalls soll geprüft werden, an welchen Stellen bauliche Verbesserungen möglich sind, z.B. für Barrierefreiheit. Notwendig sind weitere Gespräche mit der Deutschen Bahn für barrierefreie Zugänge am Bahnhof Groß-Gerau. Möglichkeiten der verstärkten Nutzung des Deutschlandtickets für Bedienstete der Stadt sowie der Stadtwerke sollen geprüft werden.

Reduzierung des Durchgangsverkehrs: Zur Steigerung der Attraktivität der Stadt und Erhöhung der Verkehrssicherheit soll die bloße Kfz-Durchfahrt durch die Innenstadt verringert werden. Eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs darf jedoch nicht zu einer Verlagerung des Kfz-Verkehrs in Nachbarstraßen führen.

Tempo-30: Begrenzung der maximalen innerörtlichen Geschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer auf 30 km/h in der gesamten Kernstadt sowie in allen Stadtteilen.

Regelmäßige Verkehrskontrollen: Regelmäßige Kontrollen des fließenden und ruhenden Verkehrs sollen durch das Ordnungsamt spürbar häufiger durchgeführt werden als bislang (Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit, verkehrswidrig abgestellte Kraftfahrzeuge, zu enges Überholen von Radfahrenden, Fahren entgegen der Einbahnstraße, Falschfahren auf Fußwegen).

Optimierung der Ampelschaltungen: Die Ampeln in Groß-Gerau sind an den meisten Stellen suboptimal für den Fuß- und Radverkehr geschaltet und behindern somit den nicht-motorisierten Verkehrsfluss. Um dies zu ändern soll – gerne mit Unterstützung des Forums

Verkehrswende – eine Dokumentation der zu verbessernden Ampelschaltungen erfolgen und, wenn notwendig, bei Hessen Mobil deren Anpassung erwirkt werden.

Aufstellflächen: Markierte Aufstellflächen an Ampeln für Radfahrende im vorgelagerten Sichtbereich des Kraftfahrzeugverkehrs sind einzurichten. Hierbei sollen die Qualitätsstandards und Musterlösungen der AGNH als Grundlage dienen.

Verbesserung der Wirtschaftswege (Feldwege): Wege, die von Radfahrenden vielfach genutzt werden und als Radrouten ausgewiesen sind, befinden sich teilweise in einem sehr schlechten Zustand. So sind z.B. Betonplatten gebrochen und stellen größere Unebenheiten oder sogar Gefahrenquellen dar (insbesondere für Kinder). Solche erheblichen Mängel halten Radfahrer*innen davon ab, diese Wege zu nutzen. Es soll eine Bestandsaufnahme der Wege im Bereich Groß-Gerau vorgenommen und daraus eine Priorisierung der Sanierung abgeleitet werden (zeitlich definierter und öffentlich einsehbarer Umsetzungsplan). Gerne kann das Forum Verkehrswende die Stadtverwaltung auch hierbei unterstützen. Zusätzlich müssen Abstimmungen mit Nachbargemeinden zur Verbesserung der Gemeindegrenzen überschreitenden Wege erfolgen.

Mehr Fahrradparkplätze (Fahrradständer, Fahrradabstellanlagen): Damit Bürger das Fahrrad dauerhaft als alltägliches Verkehrsmittel nutzen können, sind ausreichend Fahrradparkplätze erforderlich. Die Stadt errichtet an öffentlichen Einrichtungen, Plätzen und Mobilitätspunkten Fahrradabstellanlagen, auch für Elektrofahrräder und Lastenräder inkl. Lademöglichkeiten und Wetterschutz. Die Stadt soll sich bei der Planung und Anschaffung von Fahrradabstellanlagen nach dem Leitfaden Fahrradabstellanlagen der AGNH richten.

Beleuchtungen im öffentlichen Raum: An wichtigen Fuß- und Radwegen soll eine bedarfsgerechte Beleuchtung inkl. Bewegungssensorik installiert werden.

Einrichtung von Zählstellen: Die Stadt schafft vier Zählstellen an, um die Entwicklung des Radverkehrsanteils messen zu können, und veröffentlicht regelmäßig die aktuellen Werte.

5. Mehr Beteiligung der Bürgerschaft

Bei der Erstellung des Nahmobilitätskonzeptes für Groß-Gerau ist eine umfassende Bürgerbeteiligung sicherzustellen.

Interessierte Bürger*innen, das Forum Verkehrswende sowie Fuß- und Radverkehrsverbände sollen an der Planung und Entwicklung von Fuß- und Radwegen sowie des ÖPNVs in Form von Bürgerforen und politischen Gremien beteiligt werden. Die Protokolle und Arbeitsergebnisse des städtischen Arbeitskreises Radverkehr sollen auf der Webseite der Stadt öffentlich zugänglich sein.

Die Stadt soll jährlich Kampagnen durchführen, um Verkehrsteilnehmer für mehr gegenseitige Rücksichtnahme zu gewinnen und über nachhaltige Formen der Nahmobilität - auch mit Hilfe von Materialien der AGNH - zu informieren. Hierbei wirkt das Forum Verkehrswende gerne mit.