



Mobilitätskonzept Butzbach

1. Sitzung Mobilitätsbeirat

09.02.2021

Mobilitätskonzept Butzbach

Agenda

19⁰⁰ Begrüßung und Vorstellung des Ablaufs

19¹⁰ Vorstellungsrunde

19³⁰ Mobilitätskonzept Butzbach – Vorgehen, Beteiligungsprozess

19⁴⁵ Pause

20⁰⁰ Mobilitätskonzept Butzbach – Ergebnisse Bestandsanalyse

20⁵⁰ Wo wollen wir hin? Diskussion von Leitlinien

21²⁰ Ausblick

21³⁰ Ende



Bearbeitungsteam

Durth Roos **Consulting** GmbH

Projektleitung:

Dipl.-Ing Hans-Joachim Fischer

Sachbearbeitung:

- Nicole Wendel M.Sc.
- Dipl.-Ing. Malik Martin
- Dipl.-Ing. Oliver Lenk

StetePlanung

Stellvertretende Projektleitung:

Dipl.-Ing. Gisela Stete

Sachbearbeitung:

- Mario Zech M.Sc.
- Andreas Blechschmidt M.A.
- Linus Neugebauer B. Eng.



Arbeitsbereich Verkehrsplanung und Straßenentwurf

Verkehrstechnik

- Leistungsfähigkeitsberechnungen
- Signalprogramme
- Koordinierte Steuerungen
- Verkehrsbeeinflussungsanlagen
- Parkleitsysteme



Öffentlicher Personennahverkehr

- Fahrgastzählungen / -befragungen
- Analyse von Betriebsabläufen
- ÖPNV-Konzepte
- Beschleunigungsmaßnahmen
- P+R -Bedarfsermittlung
- Planung von Omnibus-Bahnhöfen
- Nutzen-Kosten-Untersuchungen

Verkehrsplanung

- Verkehrserhebungen
- Verkehrsanalysen
- Verkehrsmodelle
- Personenstromanalysen
- Verkehrsentwicklungsplanung
- Erschließungsplanung
- Parkraumplanung

Besondere Leistungen

- Machbarkeitsstudien
- Wassertechnische Entwürfe
- Kanalplanungen
- Schalltechnische Untersuchungen
- Planungen zur Straßenausstattung
- Planungen von Verkehrsbeeinflussungsanlagen
- Verkehrssicherheitsanalysen
- Prüftätigkeiten

Grundleistungen nach HOAI Objektplanung Verkehrsanlagen

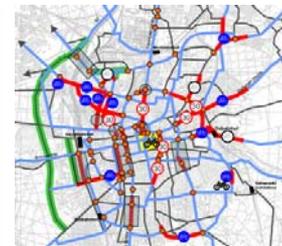
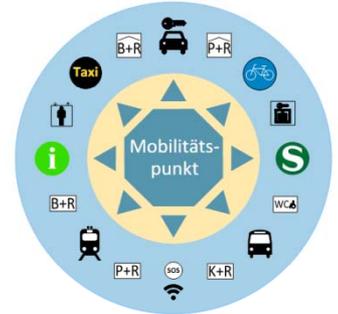
- Vorplanung
- Entwurfsplanung
- Genehmigungsplanung
- Ausführungsplanung
- Vorbereitung der Vergabe
- Mitwirkung bei der Vergabe
- Bauoberleitung
- örtliche Bauüberwachung

StetePlanung

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Arbeitsbereich Mobilitätsplanung

- Strategische Konzepte für nachhaltige Mobilität
- Verkehrliche Rahmenplanungen auf Regional-, Gesamtstadt- und Quartiersebene
- Konzept- und Detailplanungen für einzelne Verkehrsträger
- Verkehrsuntersuchungen zu kommunalen und privaten Entwicklungsvorhaben
- Mobilitätsuntersuchungen / Mobilitätsmanagement
- Konzeption und Moderation von Beteiligungsprozessen



Moderation des Beteiligungsprozesses

Plan & Rat

Büro für kommunale Planung und Beratung

Humboldtstraße 21
38106 Braunschweig

Dipl.-Ing Juliane Krause



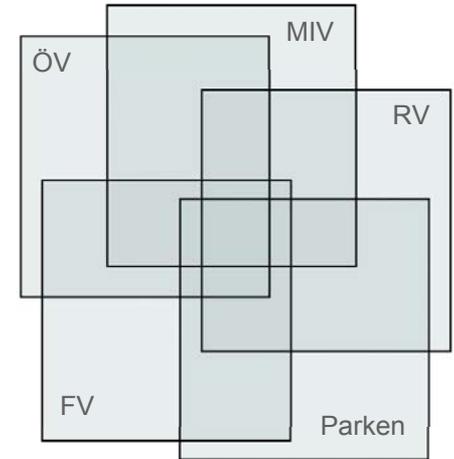
Referenzen

- **Mobilitätskonzept Neumünster** - Moderation Workshop „Zielsetzung Mobilitätskonzept Neumünster“
- **Verkehrsentwicklungsplan Stadt Gifhorn / Öffentlichkeitsbeteiligung**
Konzeption und Moderation Auftakt- und Abschlussveranstaltung, Bürgerforum
- **Verkehrskonzept Fördergebiet Quartiersmanagement Pankstraße Berlin**
Konzeption und Durchführung der Beteiligung: Dialogforum Mobilitätsmanagement, Stadtbegehung, öffentlicher Workshop, Abschlussveranstaltung,
- **Nahmobilitätscheck Hessen - Oberursel**
Konzeption und Durchführung von zwei Workshops mit Verwaltung und lokalen Akteuren (Bewertung Status quo, Maßnahmenentwicklung), Erarbeitung Nahmobilitätsplan

Das Mobilitätskonzept Butzbach soll

.....den **Rahmen** zur Entwicklung der Mobilität in der Stadt Butzbach setzen

- unter Einbeziehung aller Formen der Mobilität und deren Vernetzung
- unter Berücksichtigung der städtebaulichen Struktur und der Siedlungsentwicklung
- unter Einbeziehung von Umwelt- und Stadtverträglichkeitsaspekten
- zur Sicherstellung der Chancengleichheit aller Bevölkerungsgruppen im Hinblick auf die Mobilität



Dabei sollen die **Leitfragen** beantwortet und die **Balance** gehalten werden zwischen

- sozialer Ausgewogenheit / sozialer Gerechtigkeit
- ökologischer Verträglichkeit / Umweltgerechtigkeit
- Stadtverträglichkeit / Flächengerechtigkeit
- ökonomischer Vernunft

*Das **Mobilitätskonzept** ist ein Baustein in einem **Prozess***

Wozu ein Mobilitätskonzept?

- Grundlagen bieten für kurz- bis mittelfristige Maßnahmenentscheidungen
- Weichen stellen für räumliche und sektorale Teilplanungen
- Argumente liefern für Verhandlungen mit Dritten
- Gewissheit bieten für Bürgerschaft, Wirtschaft, Investoren über die Absichten der Stadt zur zukünftigen Verkehrsentwicklung

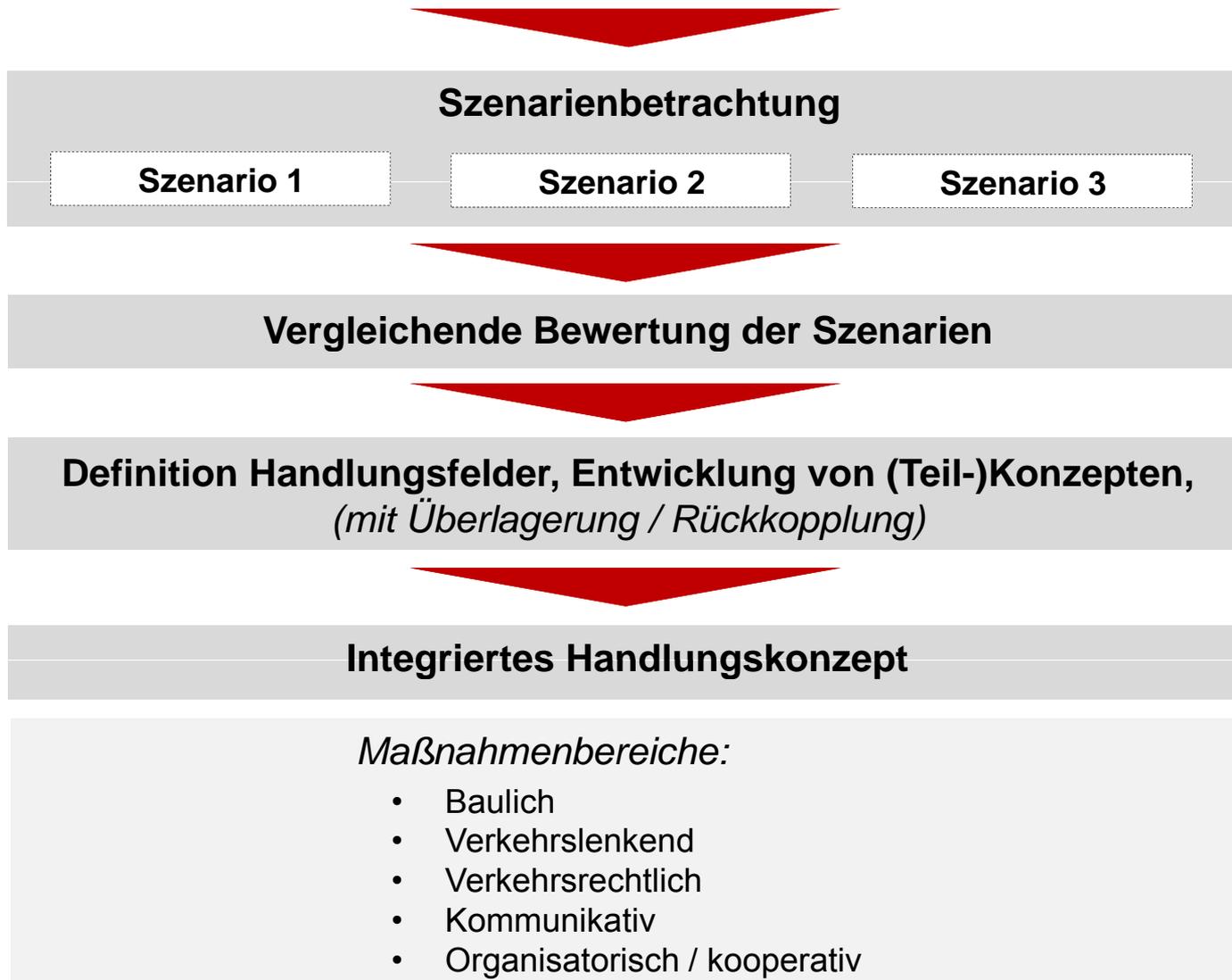
Was ist das Ergebnis des Mobilitätskonzepts?

- Festlegen der grundlegenden Netze, der Infrastruktur(einrichtungen) und der anzustrebenden Qualitätsstandards für alle Verkehrsträger
- Zusammenführen von Einzelkonzepten zu einem integrierten Gesamtkonzept
- Strategie der wesentlichen Maßnahmen zur Umsetzung
- Empfehlungen zum Mobilitätsmanagement
- Transparenz durch Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern im Bearbeitungsprozess

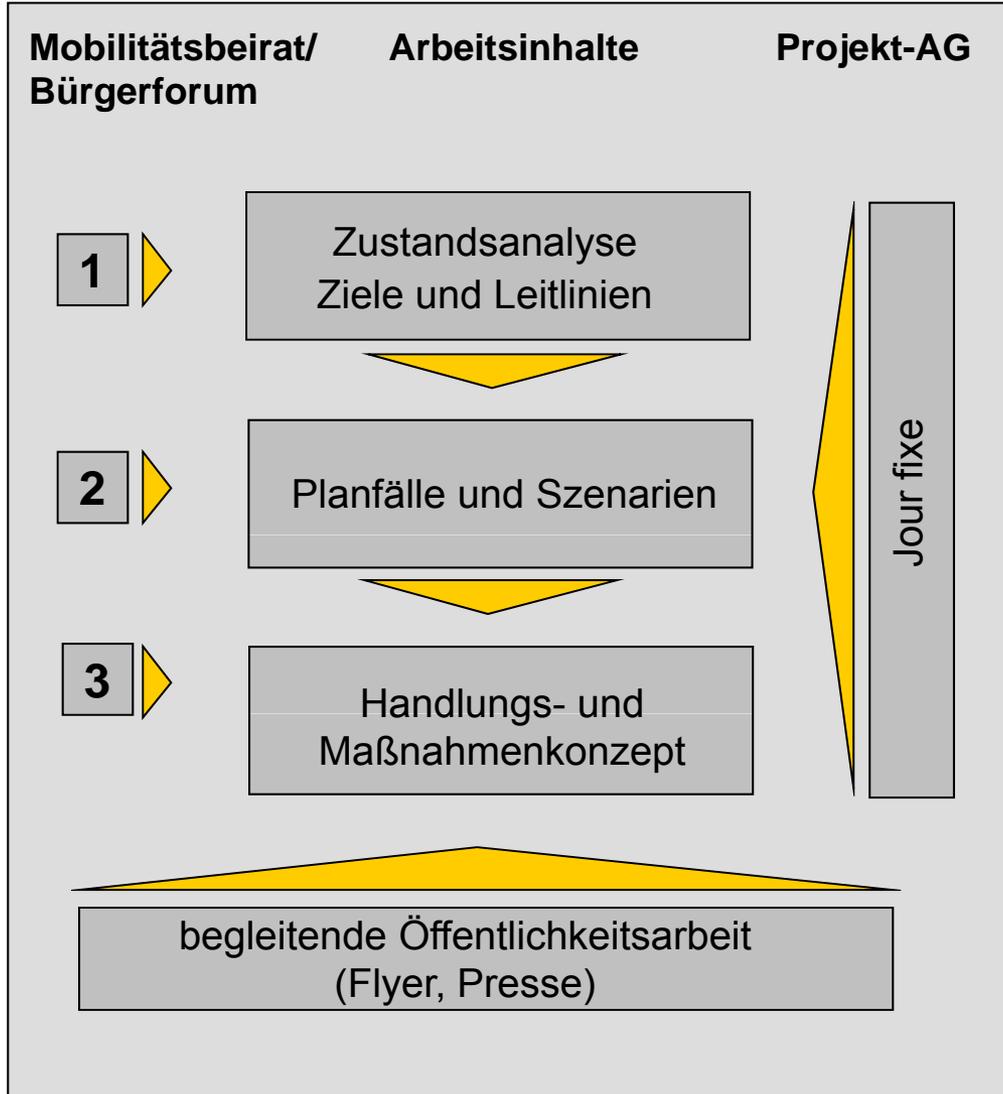
Mobilitätskonzept Butzbach – Vorgehen I



Mobilitätskonzept Butzbach – Vorgehen II



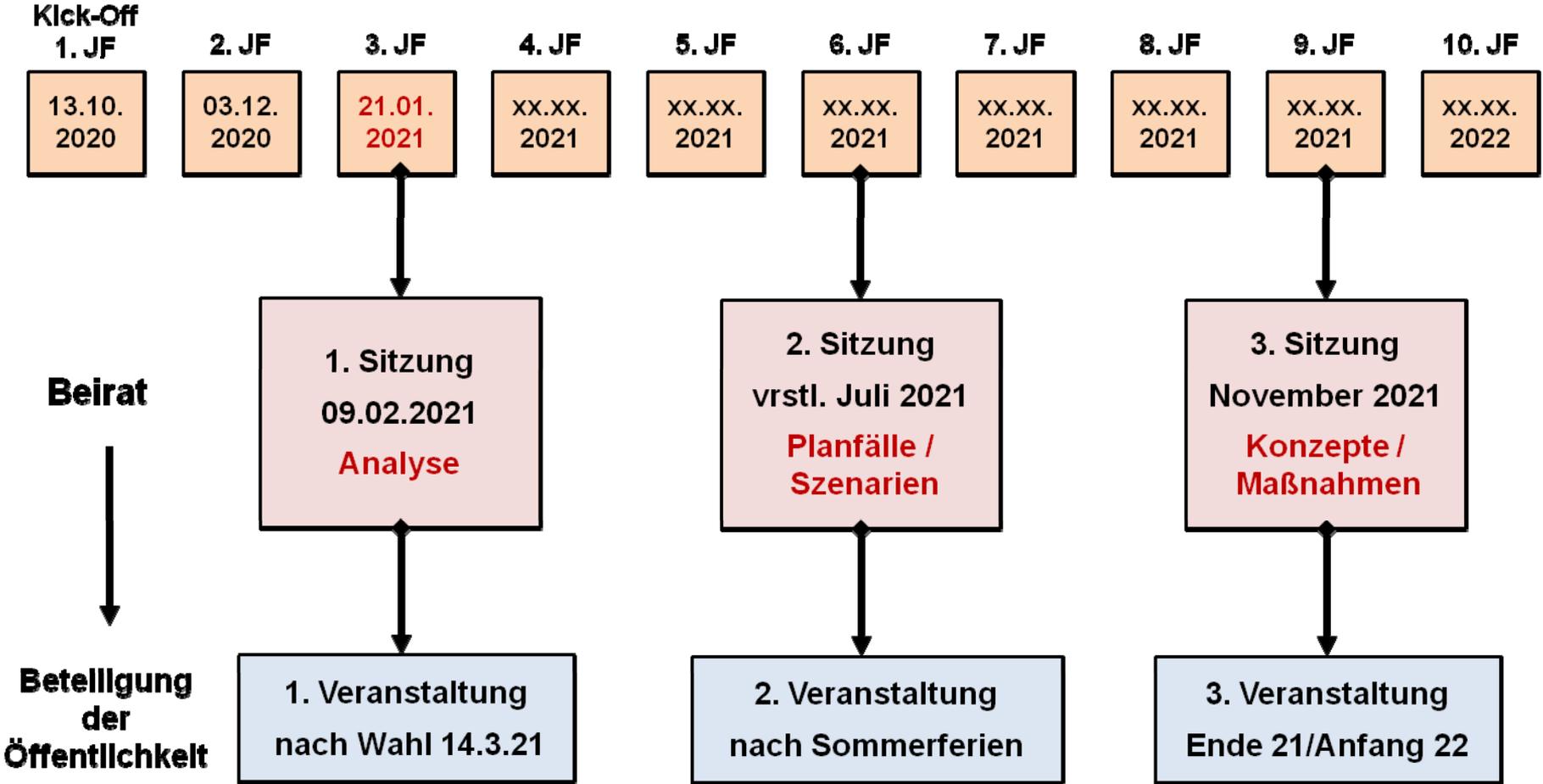
Beteiligungsprozess



Ziele der Beteiligung

- Information der Akteure und der Bevölkerung
- Einspeisung von vorhandenem Wissen in den Planungsprozess
- Austausch von Positionen und Meinungen
- Gemeinsame Erörterung der Probleme und Lösungsmöglichkeiten
- Hinweise für Gutachterbüros zu wichtigen Zusammenhängen
- Gewährleistung der Transparenz des Planungsprozesses
- Erhöhung der Akzeptanz für Entscheidungen

Terminplanung Mobilitätsbeirat und Beteiligung der Öffentlichkeit





Ergebnisse Bestandsanalyse

Orientierungsphase

Datenerhebung / Datenerfassung

Zustandsanalyse + Ziele

Bestandsaufnahme

Ziele + Leitlinien

Bewertung

Makroskopisches Verkehrsmodell

- Entwicklung von Planfällen Kfz-Verkehr (Prognose 2035)
- Wirkungsabschätzung
- Vergleichende Bewertung
- **Entscheidung über die verkehrliche Grundausrichtung**

Projekte und Konzepte in Butzbach

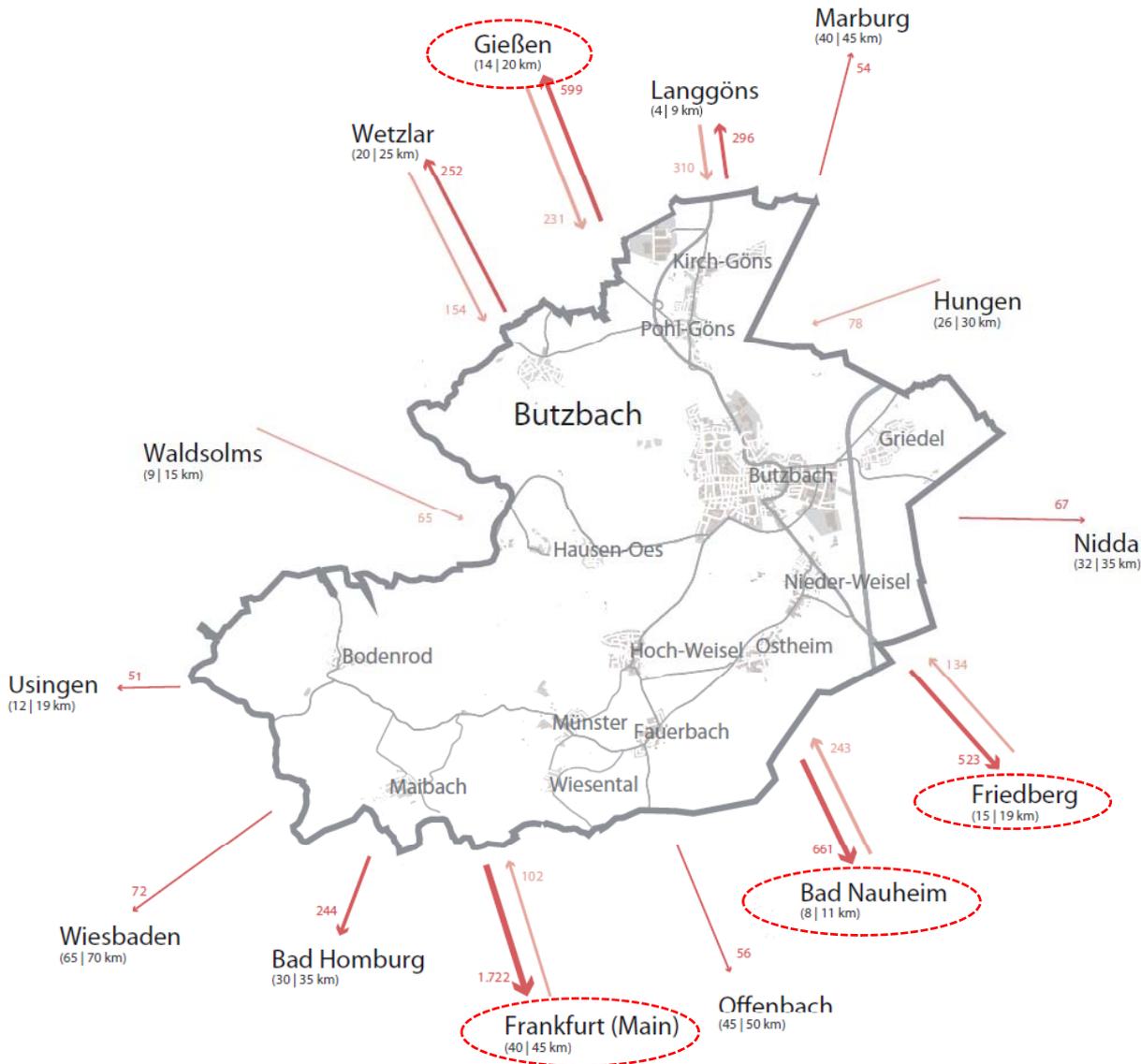
Projekte und Konzepte in Butzbach, deren Geltungsbereich und behandelte Mobilitätsbereiche:

Datum	Projekt / Konzept	Kreis	Gesamtstadt	Kernstadt	Teilbereich Kernstadt	MIV	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Mobilitätsmanagement
2020 +	ISEK Förderprogramm "Lebendige Zentren"				X					
2020	Nahmobilitätscheck		X							
2020	Nahverkehrsplan - Fortschreibung	X								
2020	Klimaschutzkonzept		X							
2019	Radverkehrsplan - Fortschreibung	X								
2019	Parkraumanalyse			X						
2019	Leitbild "Butzbach bewegen"									
2016	Verkehrsuntersuchung P+R				X					
2015	Stellplatzsatzung (Novelle?)		X							
2014	Regionales Entwicklungskonzept	X								
2009	Machbarkeitsstudie B3a			X						



Bestandsanalyse

Pendelverflechtungen (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)



- Die wichtigsten Ziele der Auspendelnden liegen in Frankfurt, Bad Nauheim, Gießen und Friedberg
 - ➔ alle Ziele können direkt mit der Bahn erreicht werden
- 37 % der Auspendelnden fahren nach Frankfurt a. M.
- Das Verhältnis Ein- zu Auspendelnden liegt bei etwa 1:4

Bestandsanalyse

Nutzungen & Ziele in Butzbach

Schwerpunkt:

- Wohnen
- Gemischt
- Arbeiten

Schule und Sport:
Bildungs- und
Freizeiteinrichtungen

Zentrum: Nahversorgung,
öffentl. Einrichtungen etc.

Gewerbegebiet:
Einkaufen

Nahmobilitätsrelevante Ziele - Kernstadt -

Bildungseinrichtung

- Grundsule
- Weiterführende Schule
- KiTa

Öffentliche Einrichtung

- Friedhof
- Bücherei
- Dorfgemeinschaftshaus

Nahversorgung

- Lebensmittelgeschäft
- Bäcker
- Metzgerei

Medizinische Versorgung

- Arzt

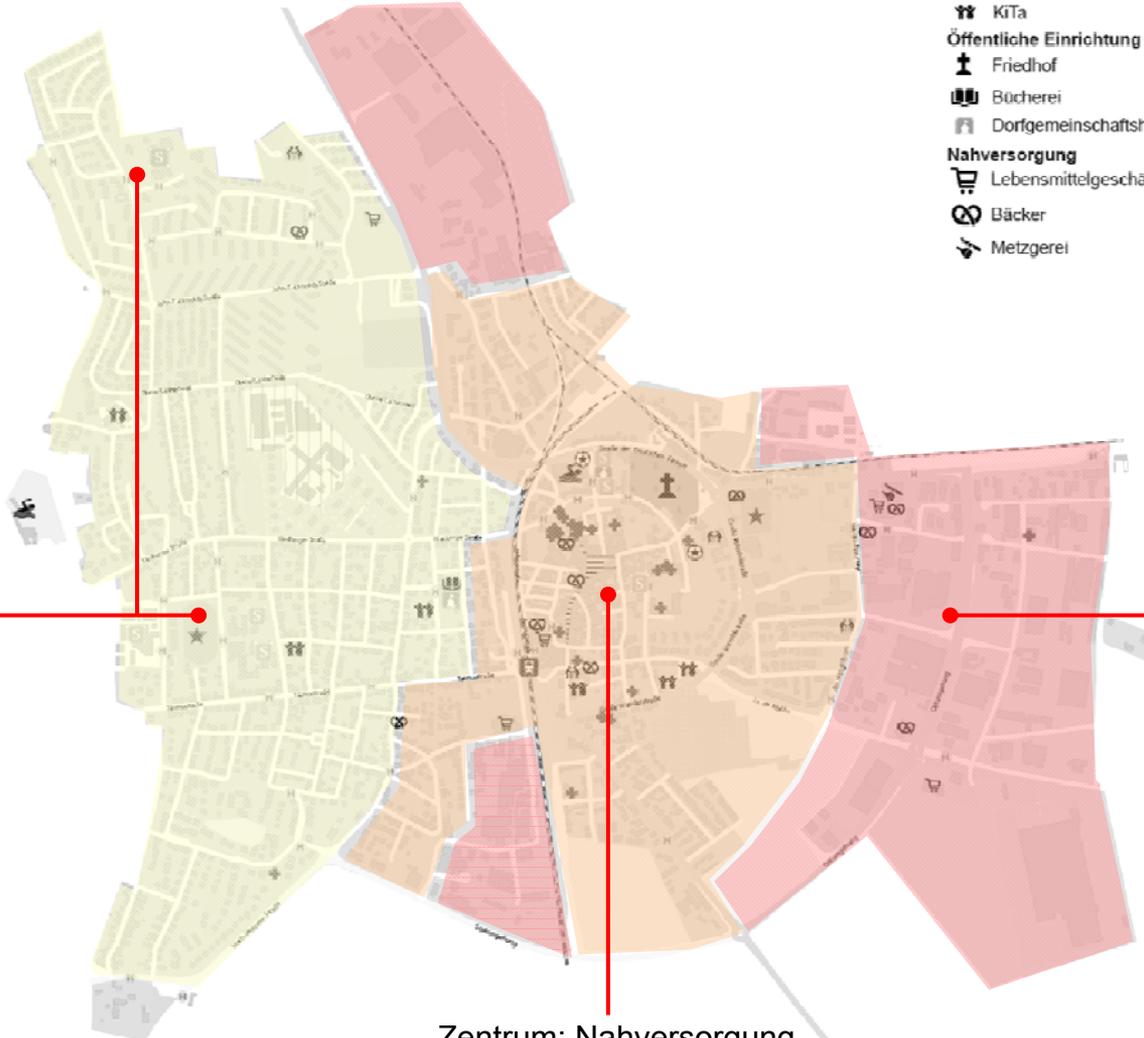
Freizeit und Soziales

- Senioreneinrichtung
- Schwimmbad / Freibad
- Sportplatz
- Tun- und Mehrzweckhalle

Bahnhof und Bushaltestellen

- Bushaltestelle
- Bahnhof

Datengrundlage: Google Maps
Kartengrundlage: OpenStreetMap
Stand: Februar 2020

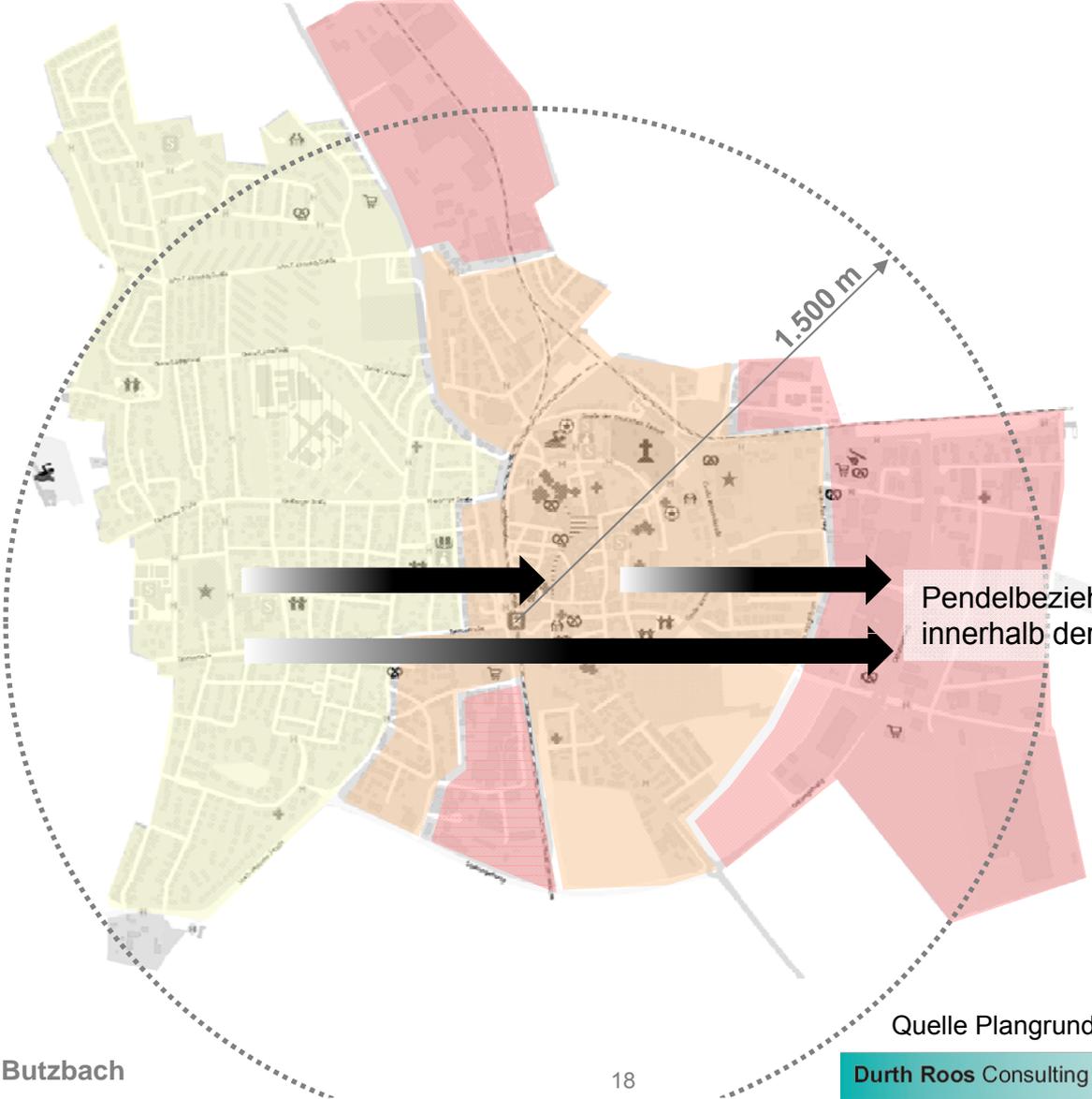


Bestandsanalyse

Ziele in Butzbach | Pendeln innerstädtisch

Schwerpunkt:

- Wohnen
- Arbeiten
- Gemischt



Quelle Plangrundlage: Nahmobilitätscheck LK Argus

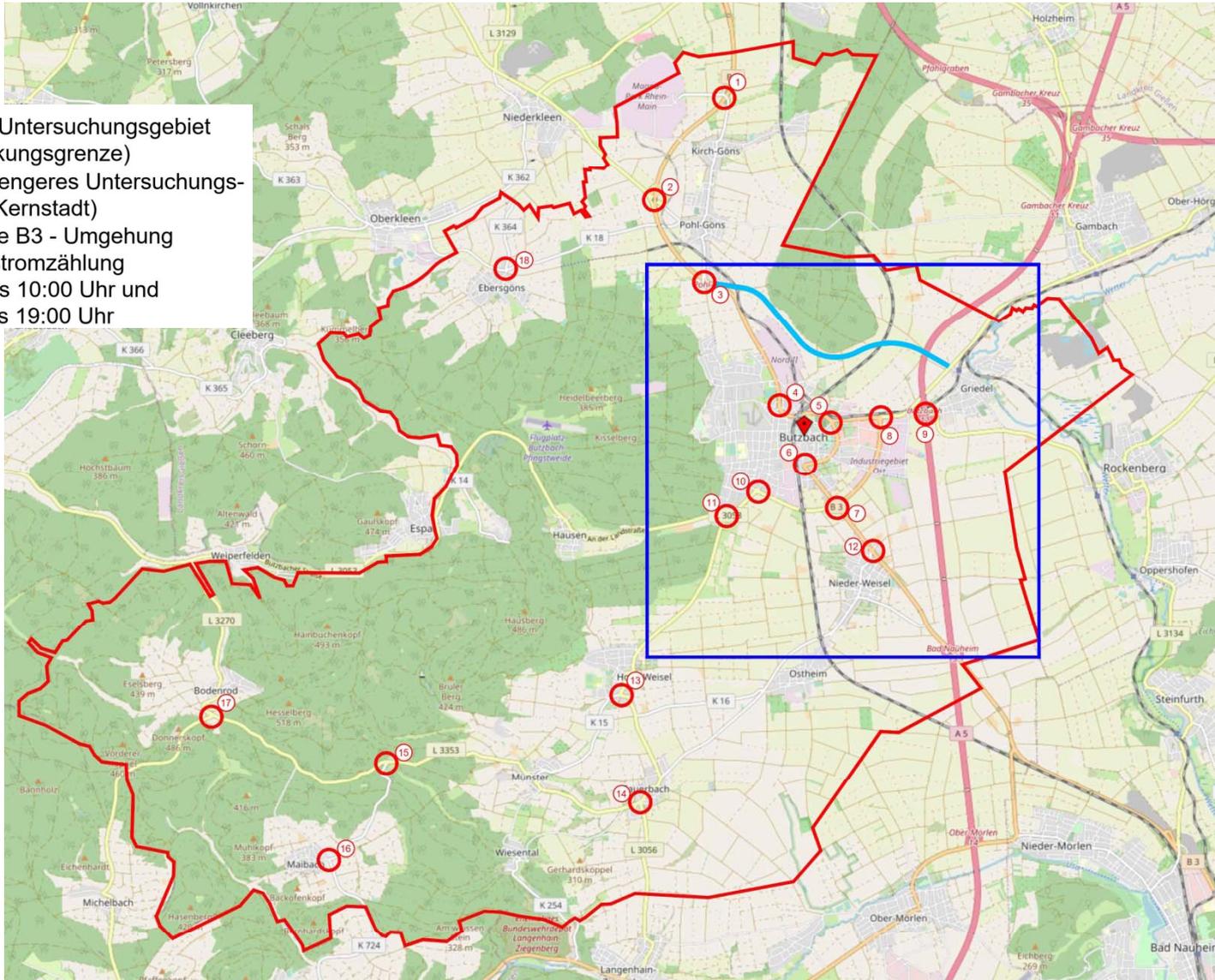


Bestandsanalyse

Ergebnisse Verkehrszählungen Kfz-Verkehr

08.09.2020

-  Grenze Untersuchungsgebiet (Gemarkungsgrenze)
-  Grenze engeres Untersuchungsgebiet (Kernstadt)
-  Geplante B3 - Umgehung
-  Knotenstromzählung
06:00 bis 10:00 Uhr und
15:00 bis 19:00 Uhr

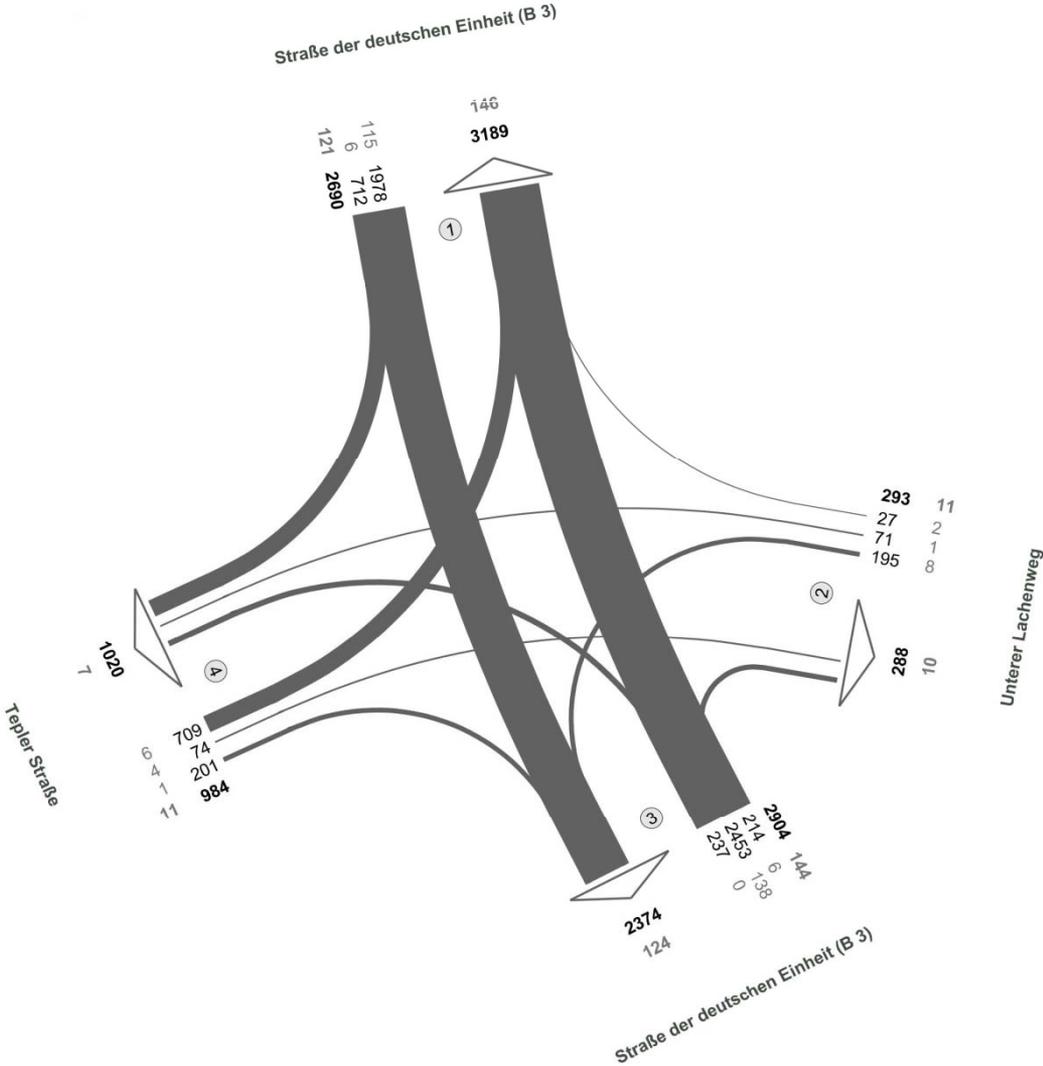


Bestandsanalyse

Knotenstromzählung

Knoten Straße der deutschen Einheit (B 3) / Tepler Straße / Lachenweg

Zst.: 06
 08.09.2020
 15:00 - 19:00 Uhr
 4-h-Block



Bestandsanalyse

Ergebnisse automatische Zählstellen bast 2018



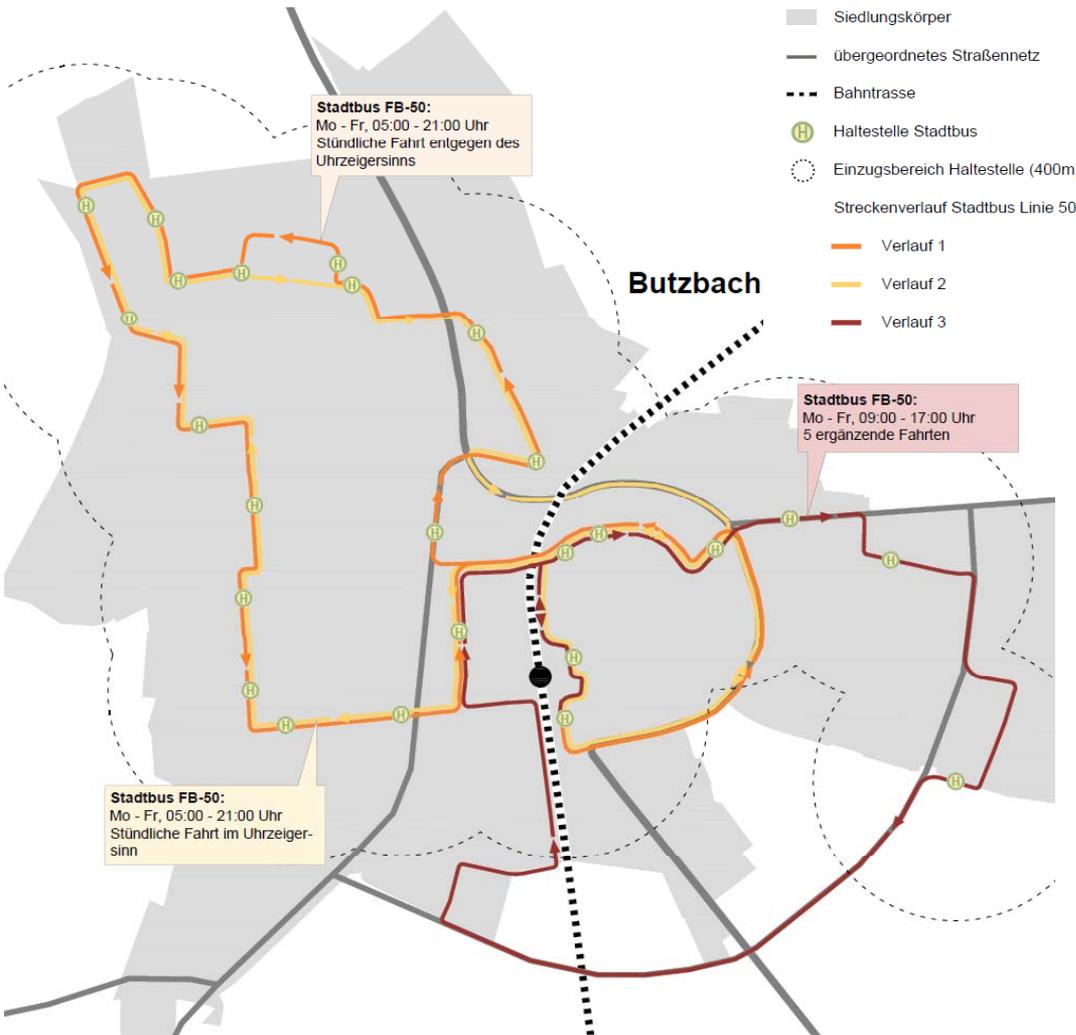
Verkehrsdatenbasis RheinMain (VDRM)

Analyse 2019/2020 Prognose 2035



Bestandsanalyse

ÖPNV – Kernstadt | Stadtbuslinie 50

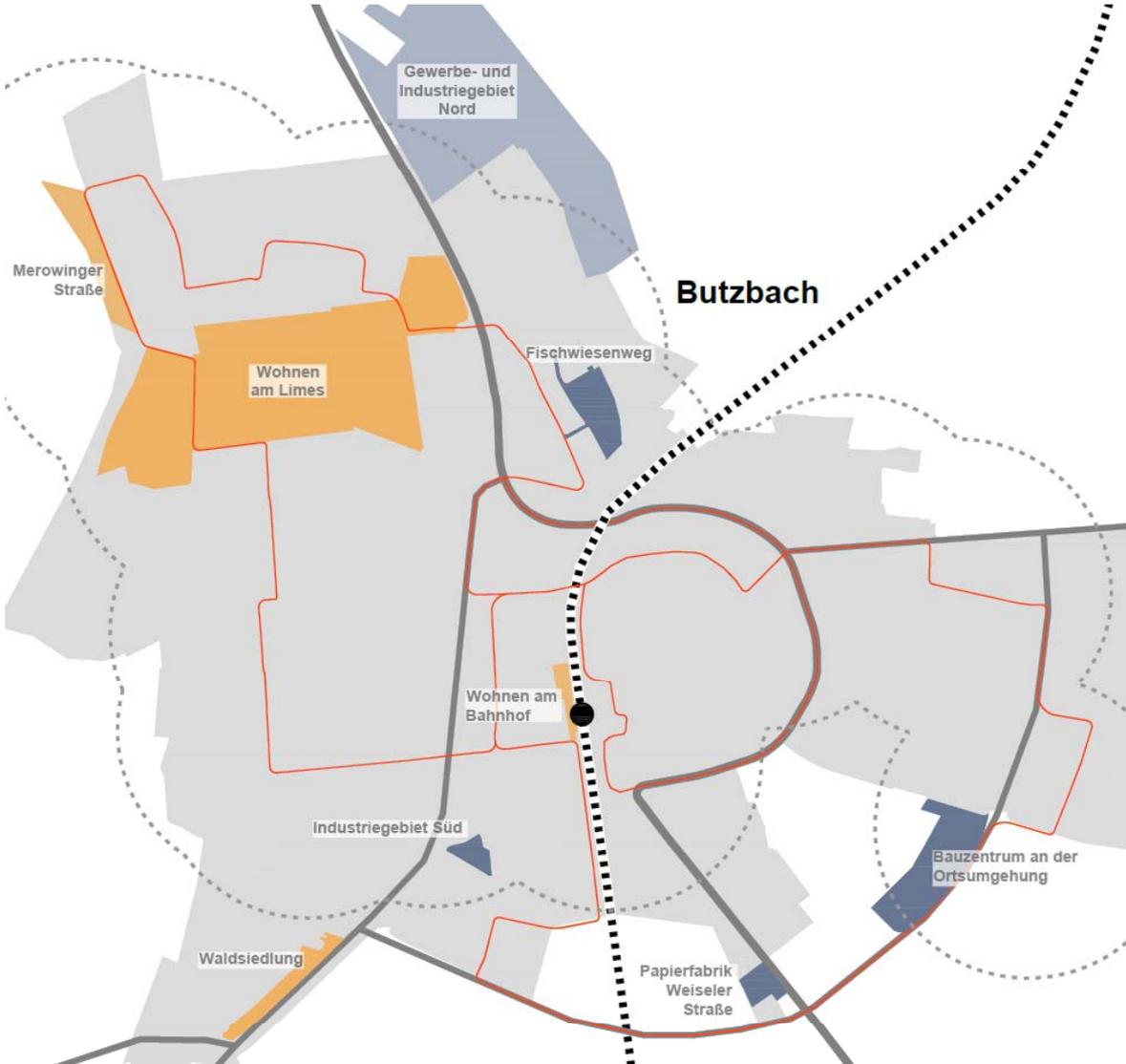


Erste Erkenntnisse:

- + Annähernd 30-Min.-Takt in weiten Teilen der Stadt (Mo-Fr und Sa zwischen 9:00 & 16:00 Uhr)
- + Hoher Abdeckungsgrad der Kernstadt (bei Einzug $r = 400\text{ m}$ der Haltestellen)
- +/- Dichte Abfolge der Haltestellen
- Ungünstiges Verhältnis von Halten zu Fahrzeit (22 Halte bei 30 Min. Fahrzeit)
- z. T. hohe Abweichung vom 30-Min.-Takt (z. B. „Bürgerhaus“ 50 - 10 - 50 - 10 min.)
- Keine Fahrten nach 21:00 Uhr
- Fahrplan z. T. komplex gestaltet: 3 Routen für eine Linie

Bestandsanalyse

ÖPNV-Netz in Überlagerung mit Entwicklungsvorhaben in Butzbach

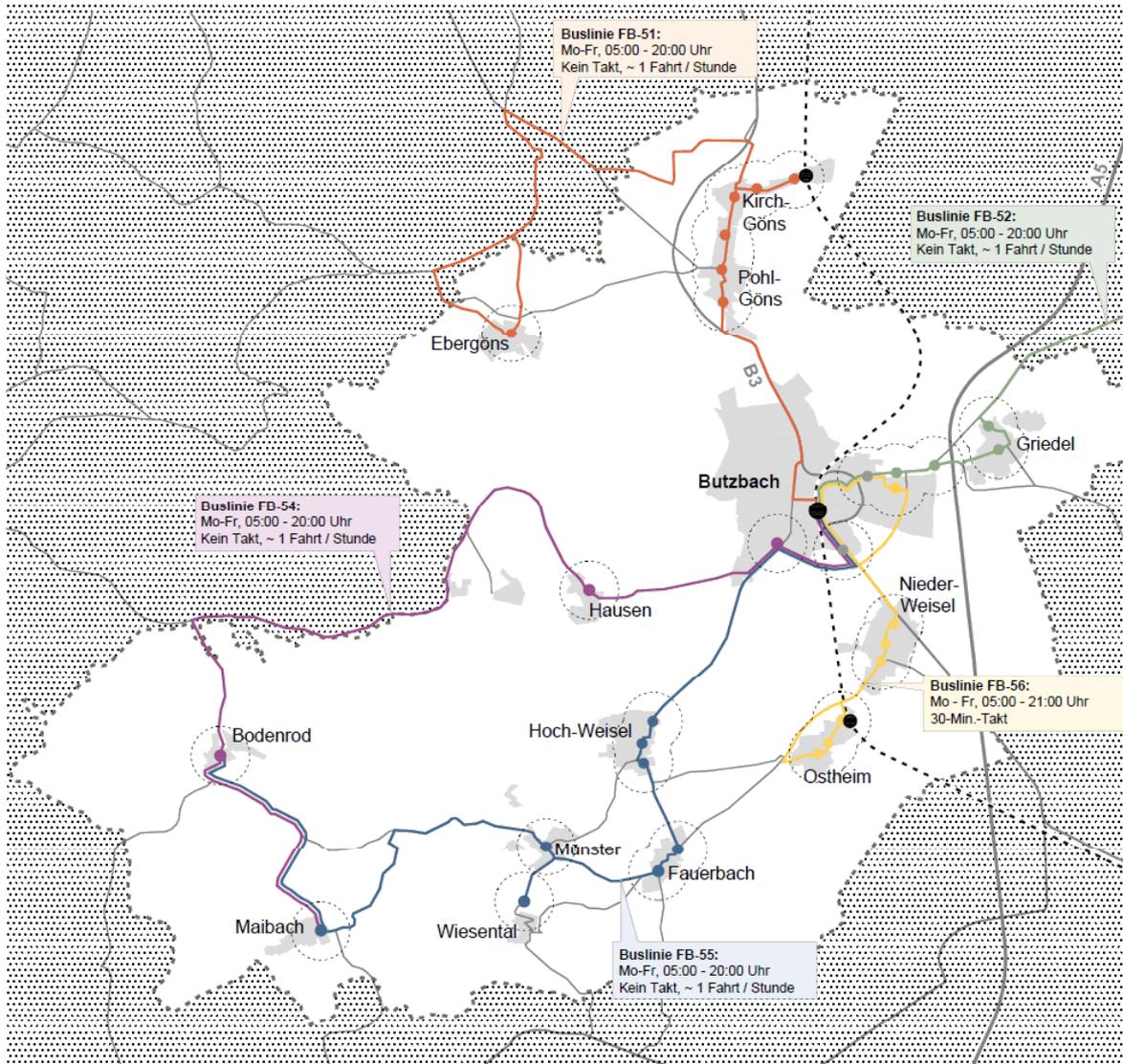


Legende

- Siedlungskörper
 - übergeordnetes Straßennetz
 - - - Bahntrasse
 - Führung Stadtbus Linie 50
 - Einzugsbereich Haltestellen
- Entwicklungsflächen:
- Wohnen, Entwicklung begonnen/ abgeschlossen
 - Gewerbe, Entwicklung begonnen/ abgeschlossen
 - Gewerbe in Planung

Bestandsanalyse

ÖPNV - Gesamtstadt



Erste Erkenntnisse:

- Jeder Stadtteil ist vom ÖPNV erschlossen (min. 1 Haltepunkt)
- Unattraktive Fahrzeidlängen für außenliegenden Stadtteile
- keine festen Takte (außer FB-56)
- keine Fahrten nach 20:00 (bzw. 21:00 Uhr) und seltene Fahrten am WE

Legende

- Siedlungskörper
 - übergeordnetes Straßennetz
 - - - Bahntrasse
 - Ⓜ Haltestelle Stadtbus
 - Einzugsbereich Haltestelle (400m)
- Streckenverlauf:
- Linie FB-51
 - Linie FB-52
 - Linie FB-54
 - Linie FB-55
 - Linie FB-56

Bestandsanalyse

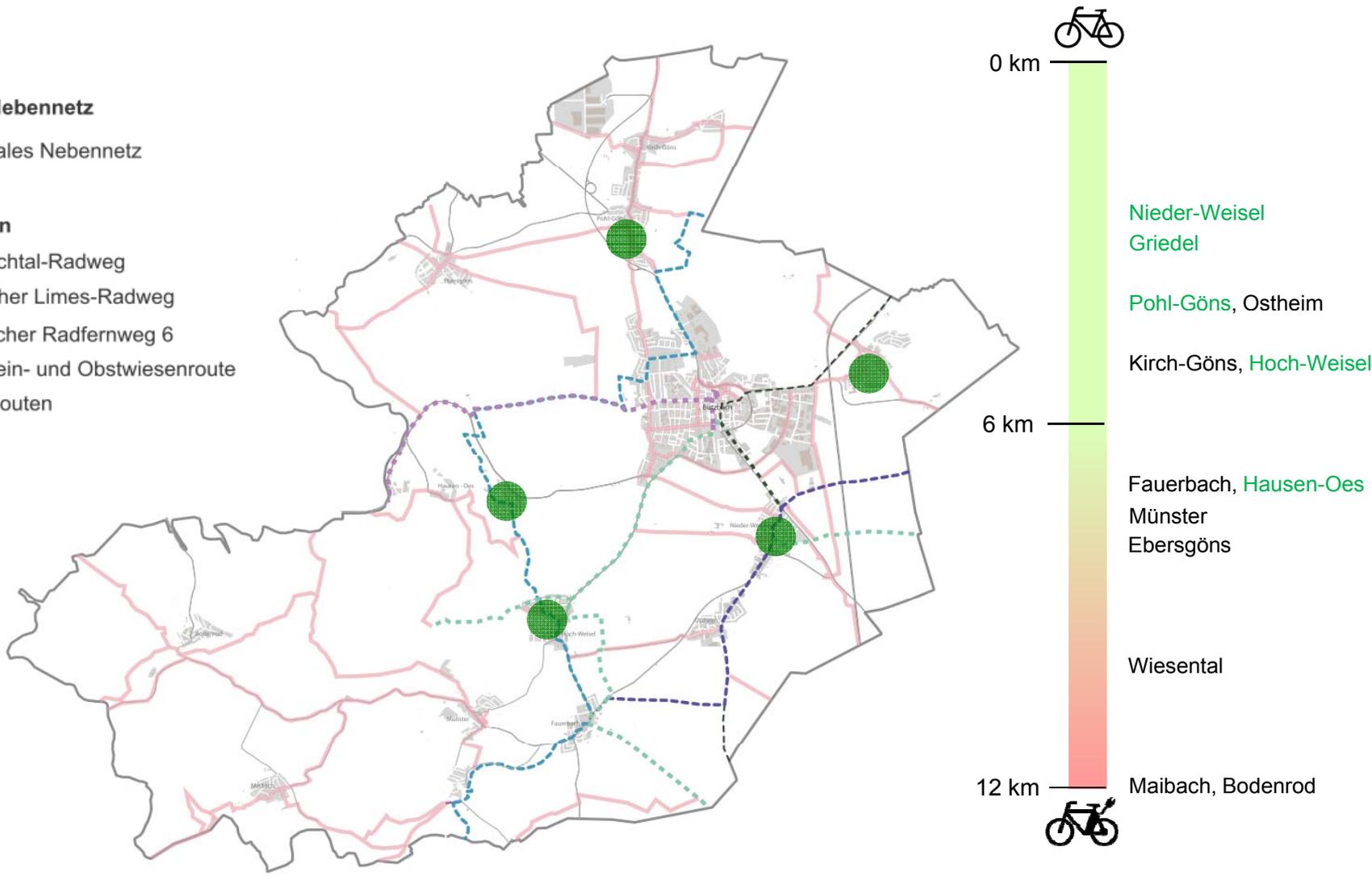
Radverkehr - Gesamtstadt

Haupt- und Nebennetz

Regionales Nebennetz

Themenrouten

- Kleeblatt-Radweg
- Deutscher Limes-Radweg
- Hessischer Radfernweg 6
- Apfelwein- und Obstwiesenroute
- Keltenrouten

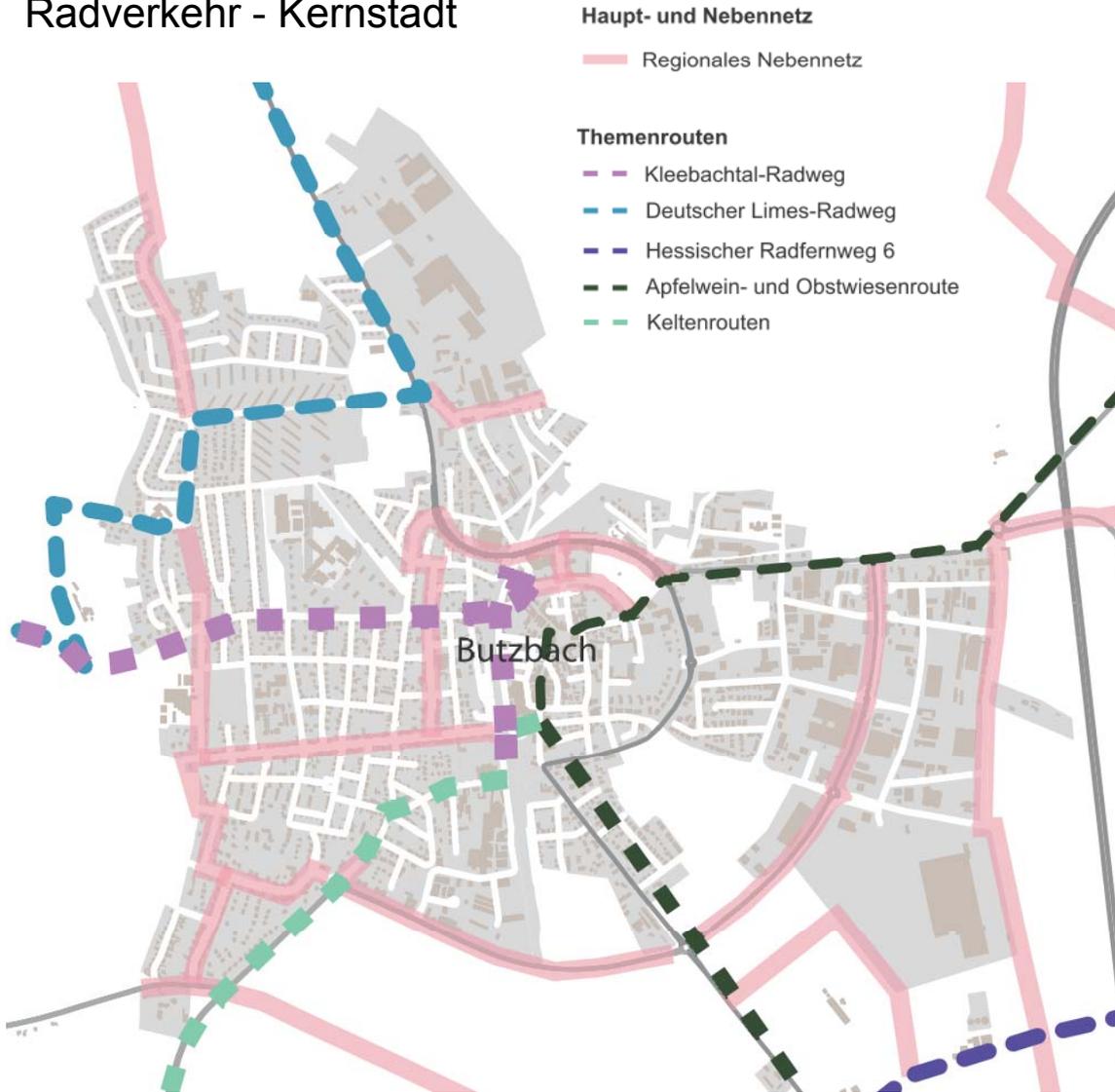


● Stadtteile, für deren Radanbindung an die Kernstadt im Nahmobilitätscheck Ausbauempfehlungen formuliert wurden

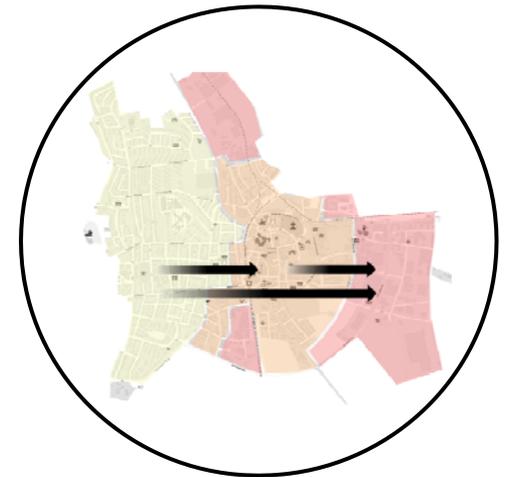
Quelle: Nahmobilitätscheck, LK Argus

Bestandsanalyse

Radverkehr - Kernstadt



→ Wichtige Relationen des Binnenverkehrs sind nicht im Radnetz abgebildet



Bestandsanalyse

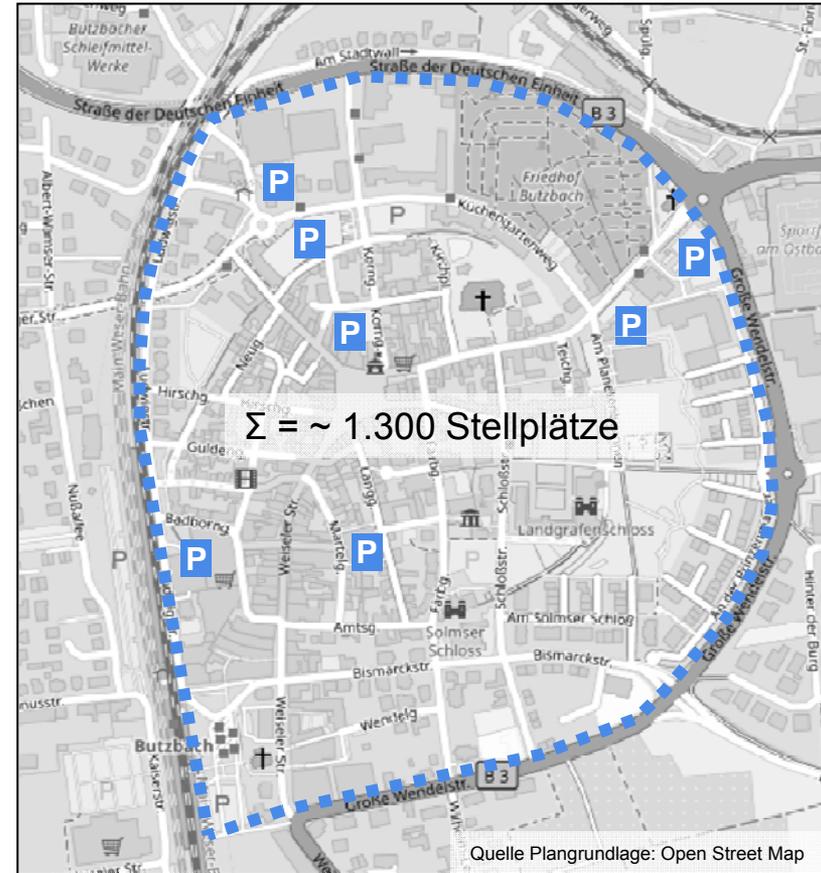
Ruhender Kfz-Verkehr - Erhebung

- Erhebung der Parkraumnachfrage am **27.10.2020** um 4:00 – 10:00 – 16:00 Uhr (repräsentativer Werktag)
- Erhebung der Kennzeichen aller im öffentlichen Raum/ auf Parkierungsanlagen abgestellten Fahrzeuge
- Aufnahme auch nicht regelgerecht abgestellter Kfz

➔ Präsentation der Ergebnisse im nächsten Jour Fixe

➔ Auswertung der Auslastung differenziert für/nach:

- Gesamtstadt bzw. Teilgebiete/ Untersuchungsabschnitte
- Art der Parkierungsanlagen
- Zeitfenster
- Dauerparker

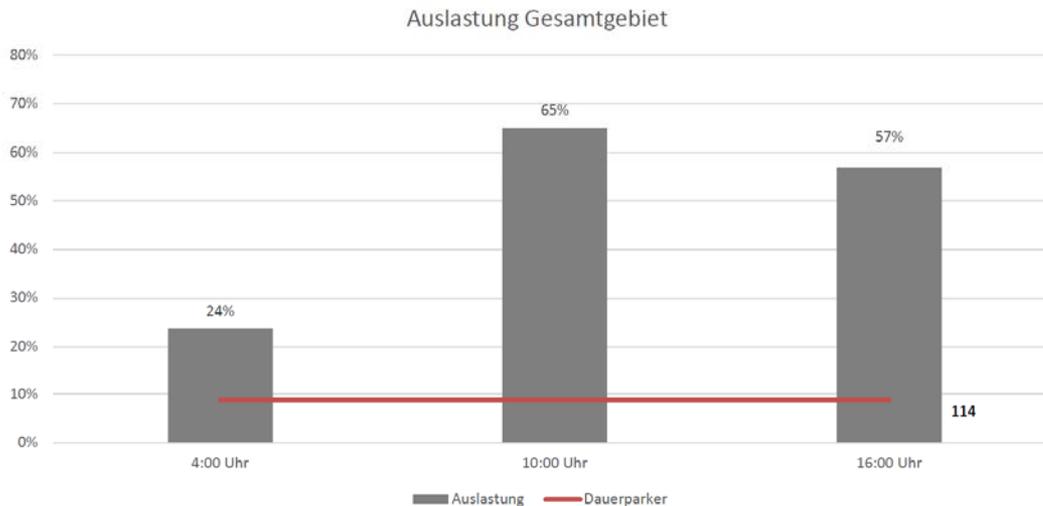
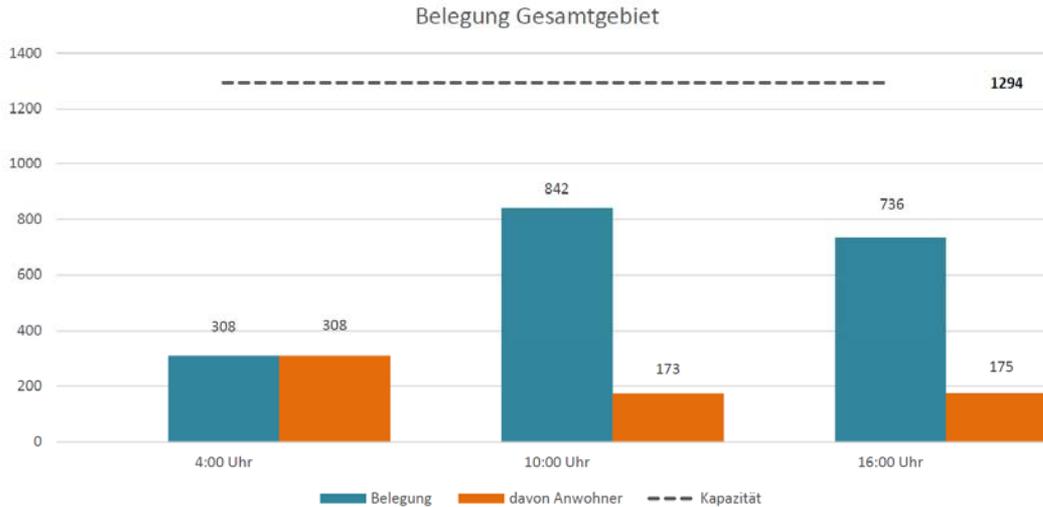


P große Parkierungsanlagen

■ ■ Umgriff Erhebung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Bestandsanalyse

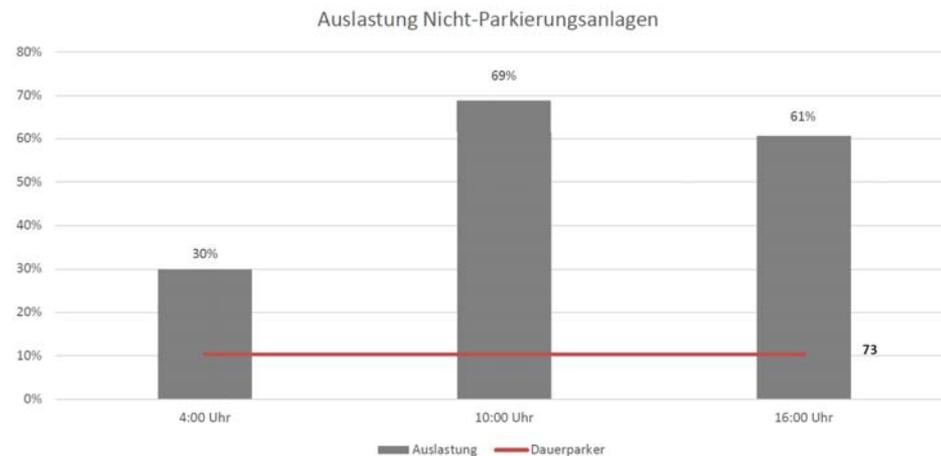
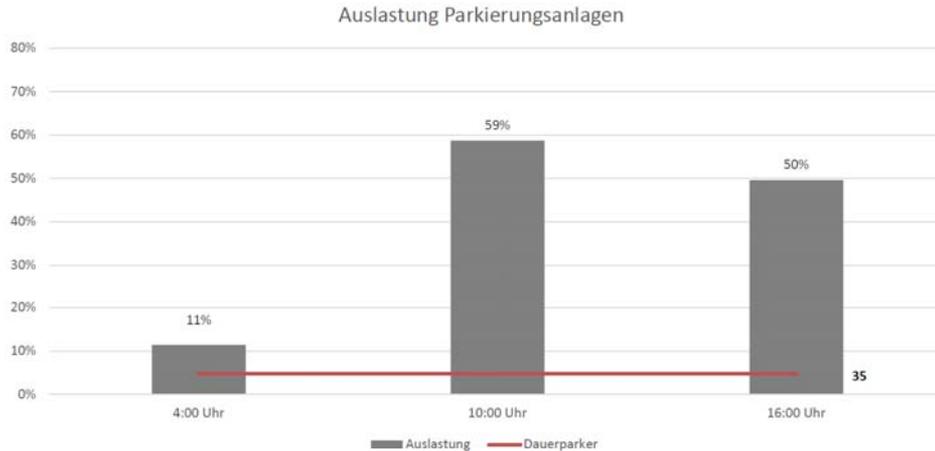
Ruhender Kfz-Verkehr – Auswertung Stadtkern (beispielhaft)



- Die Auslastung des Parkraumangebots ist am frühen Morgen gering, steigt bis zum Vormittag stark an und nimmt am Nachmittag wieder ab
- Anwohner benötigen etwa ein Viertel des verfügbaren Angebots
- Die maximale Auslastung liegt bei 65 %
- Dauerparkende nehmen 9 % des Parkraumangebots ein

Bestandsanalyse

Ruhender Kfz-Verkehr – Auswertung Parkierungsanlagen vs. Öffentlicher Straßenraum



- Stellplätze in Parkierungsanlagen: **734 P** (v. a. in Parkhäusern)
- Stellplätze im öffentlichen Straßenraum: **705 P**
- Auslastung der Parkierungsanlagen z. T. deutlich geringer als im öffentlichen Straßenraum
- 5 % der nicht fest vermieteten Parkstände in Parkierungsanlagen werden von Dauerparkern belegt
- Zugleich werden in den Parkhäusern Stellplätze dauerhaft vermietet (z. B. Am Marktplatz 120 P)
- 10 % der Parkstände im öffentlichen Raum werden von Dauerparkern belegt

Bestandsanalyse

Gesamtstadt | Steckbriefe Stadtteile (Beispiele)

Nieder-Weisel	
	
Jahr des Zusammenschlusses	1970
Anzahl Einwohner (Stand 2021)	3.284
Größere Betriebe	-
Versorgung und soziale Einrichtung	Gastronomie, Bäckerei, Getränkemarkt, kirchliche Einrichtungen, Bank, Friseur, Kindergarten
Baustruktur	Dörflicher Charakter, im Zentrum dicht bebaut, lockerer zum Rand hin, ausschließlich Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser
MIV-Anbindung	Anschluss an B3, direkte Anbindung an Butzbach
Ausbaustandard Hauptstraße(n)	<ul style="list-style-type: none"> Durchgehend <i>Tempo 30</i> (Bahnhofsallee, Rathausstraße, Weinstraße) Z. T. geradlinig mit hoher Durchschusswirkung Durchgehend beidseitig Gehwege (z. T. geringe Breite < 1,00 m), z. T. widerrechtliches Gehwegparken
ÖPNV-Anbindung	<ul style="list-style-type: none"> <i>Buslinie 56</i> 30-Minuten-Takt an Wochentagen und 60-Minuten-Takt am Wochenende; keine Fahrten nach 21:00 Uhr Fahrzeit bis Butzbach Bahnhof unter 10 Minuten
Ausbaustandard zentrale Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> Zentrale Haltestelle „Am Markt“ Einseitig ... <ul style="list-style-type: none"> ... nur Fahrplanaushang ... Fahrplanaushang, Niederflur-Zustieg, Sitzmöglichkeiten, Überdachung (Fahrgastunterstand)
Radverbindung in die Kernstadt	Direkte Anbindung auf separatem Radweg parallel zur B3 (Radroute 3, Nieder-Weisel – Butzbach Kernstadt)

Griedel	
	
Jahr des Zusammenschlusses	1972
Anzahl Einwohner (Stand 2021)	1.573
Größere Betriebe	-
Versorgung und soziale Einrichtung	Gastronomie, Metzgerei, Tierarzt, Kindergarten, kirchliche Einrichtungen
Baustruktur	Dörflicher Charakter, im Zentrum dicht bebaut, lockerer zum Rand hin, ausschließlich Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser
MIV-Anbindung	Anschluss an L 3134 und L 3053, direkte Anbindung an Butzbach
Ausbaustandard Hauptstraße(n)	<ul style="list-style-type: none"> Durchgehend <i>Tempo 30</i> (Alte Hauptstraße, Wetterstraße, Rockenberger Straße) Z. T. geradlinig mit hoher Durchschusswirkung Durchgehend beidseitig Gehwege (z. T. geringe Breite < 1,00 m), kein widerrechtliches Gehwegparken
ÖPNV-Anbindung	<ul style="list-style-type: none"> <i>Buslinien 52 und 57</i> Gemeinsam 60-Minuten-Takt an Wochentagen und unregelmäßige Fahrten am Wochenende; keine Fahrten nach 20:00 Uhr Fahrzeit bis Butzbach Bahnhof unter 10 Minuten
Ausbaustandard zentrale Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> Zentrale Haltestelle „Bürgerhaus“ Einseitig ... <ul style="list-style-type: none"> ... nur Fahrplanaushang ... Fahrplanaushang, Sitzmöglichkeiten, Überdachung (Fahrgastunterstand)
Radverbindung in die Kernstadt	Direkte Anbindung auf separatem Radweg parallel zur Gambacher Straße und zur L3134 (Radroute 1, Griedel – Butzbach Kernstadt)

Wo wollen wir hin?

- Diskussion von Leitlinien

Ergebnisse Eingangsfrage

„Das Mobilitätskonzept Butzbach ist für mich ein Erfolg, wenn ...“

Kernstadt und Stadtteile
gleichermaßen berücksichtigen

Besserer ÖPNV
von den Stadtteilen in die Kernstadt
auch in Kombination mit Taxen, Carsharing
(besonders für ältere Menschen)

Radfahrer- und fußgängergerechte
Wegeführungen in der Kernstadt
und zu den Stadtteilen
(Fuß- und Radverkehrskonzept)

Einführung/Unterstützung
neuer Mobilitätsformen
(eMobility, Carsharing)

Ausreichend Parkmöglichkeiten
für den Individualverkehr
(durchaus auch mit Parkrestriktionen)

Lösung der Verkehrsprobleme
auch ohne Bau der B3a

Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum

Ergebnisse Eingangsfrage

„Das Mobilitätskonzept Butzbach ist für mich ein Erfolg, wenn ...“

Klarer Weg und feste Ziele
(„umsetzbare Ziele erarbeiten“
... konkret & überprüfbar)

frei & kreativ denken

Zukunftsorientierte Lösungsansätze anstoßen,
nicht im Hauruckverfahren,
auch wirtschaftliche Aspekte berücksichtigen,
alle mitnehmen

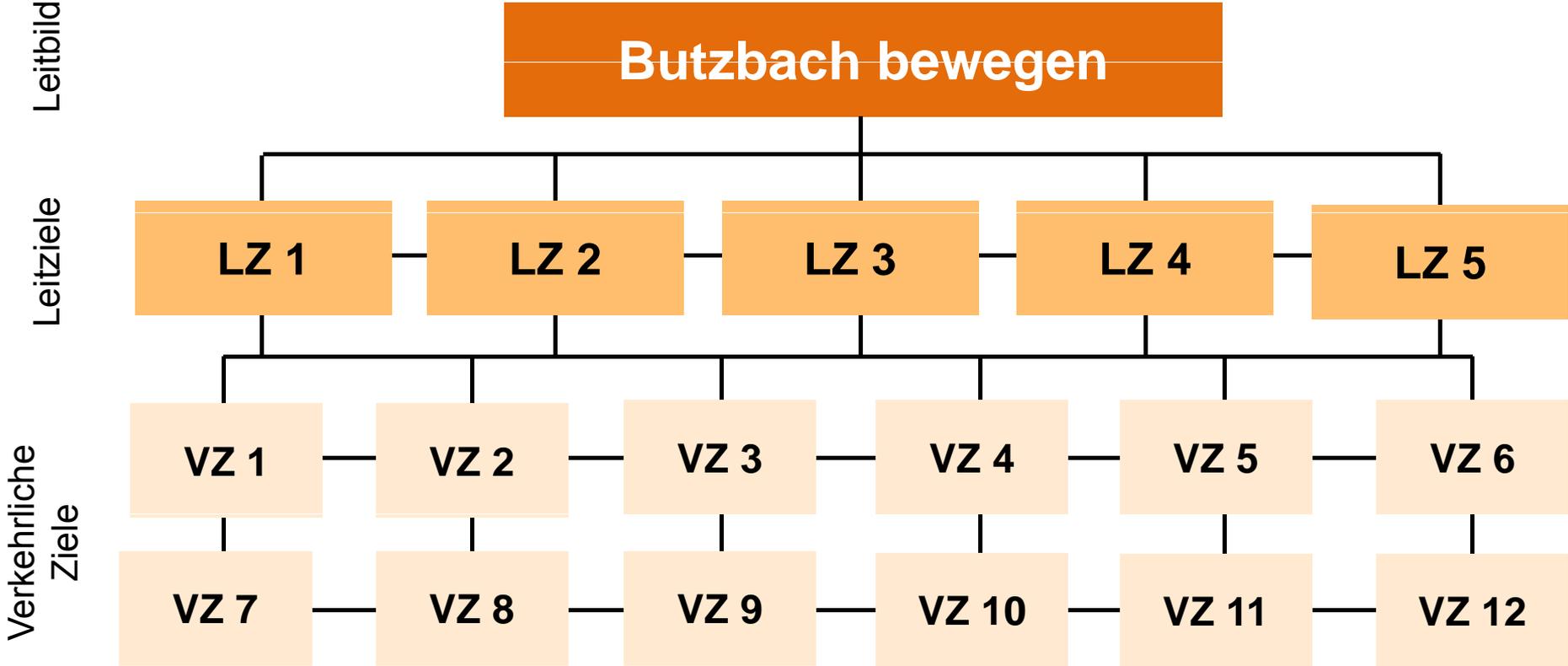
Dass dort frei gedacht
und nicht in alten Denkmustern
verharrt wird

Dass unvoreingenommen zugehört wird



Es soll nicht beim Konzept bleiben,
sondern sichtbare Maßnahmen folgen.
Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmergruppen
(vor allem den motorisierten)

Leitlinien und Leitziele für das Mobilitätskonzept I



Leitlinien und Leitziele für das Mobilitätskonzept II

Leitbild: „*Butzbach bewegen: Unsere Stadt gemeinsam gestalten*“

Leitziele:

- LZ 1:** Sensibilisierung für mehr **Nachhaltigkeit in der Mobilität** und Etablierung einer neuen Mobilitätskultur
- LZ 2:** Stärkung der **Nahmobilität**
- LZ 3:** Erhöhung der **Stadtverträglichkeit** des Verkehrs
- LZ 4:** Sicherung der **Mobilitätschancen** für alle Bevölkerungsgruppen
- LZ 5:** Gewährleistung einer **umwelt- und klimaverträglichen Verkehrsabwicklung**
- LZ 6:** Sicherung der **Erreichbarkeit** von Butzbach für den **Personen- und Wirtschaftsverkehr**



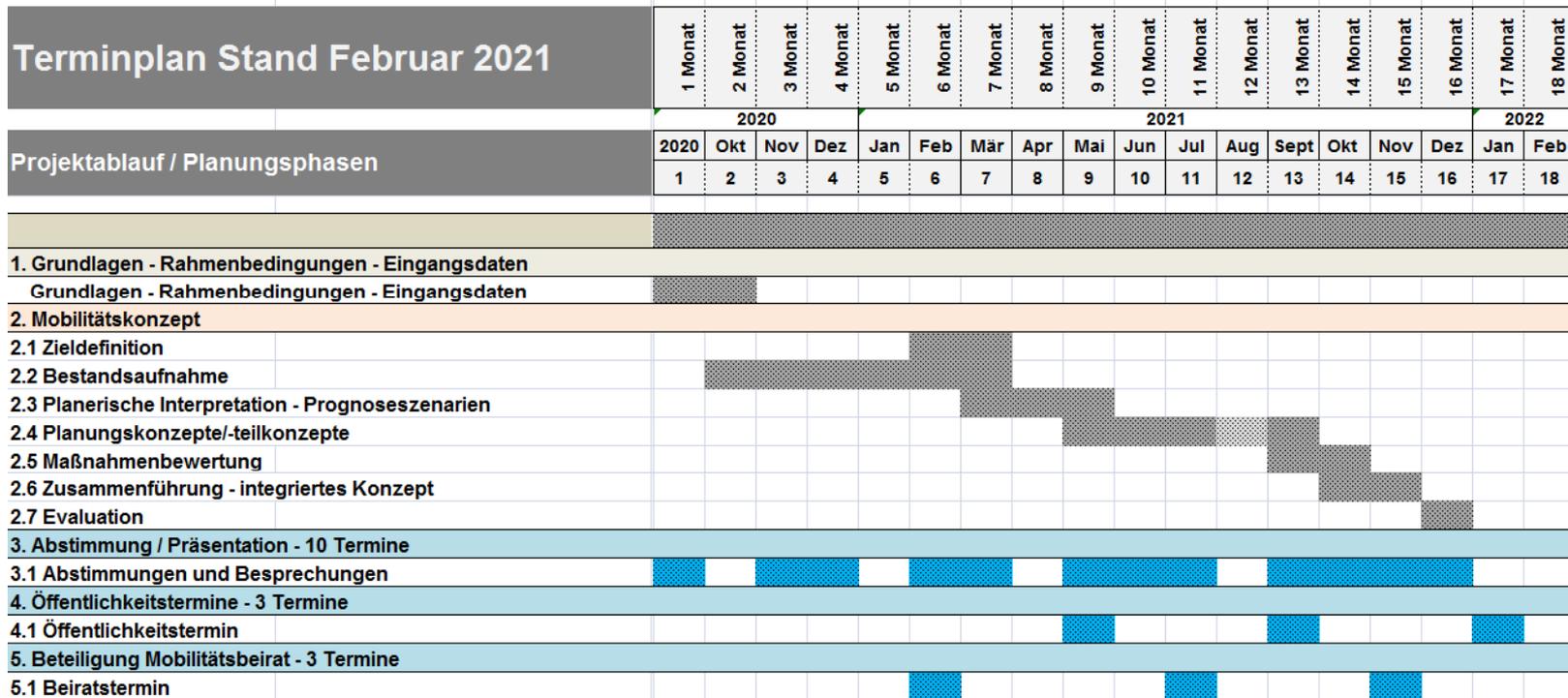
Leitlinien und Leitziele für das Mobilitätskonzept III

Verkehrliche Ziele:

- VZ 01: Bessere **Erreichbarkeit wichtiger Orte** (Versorgungsschwerpunkte, soziale Infrastruktur, Schule etc.) mit dem Rad und zu Fuß
- VZ 02: Effiziente **Abwicklung des** (notwendigen) **Kfz-Verkehrs** bei Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr
- VZ 03: Sicherung der **Erschließung von Entwicklungsgebieten** für alle Verkehrsarten
- VZ 04: Verbesserung des Leitsystems für den **Wirtschaftsverkehr**
- VZ 05: Gewährleistung von **Barrierefreiheit** im öffentlichen Raum
- VZ 06: Stärkung der **Aufenthaltsfunktion** und Aufwertung der Gestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raums
- VZ 07: Verbesserung der **Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr**
- VZ 08: Stärkung der **Erreichbarkeit der Kernstadt** mit dem **ÖPNV** aus den Stadtteilen
- VZ 09: Ausbau **multimodaler Mobilitätsangebote** und deren Vernetzung
- VZ 10: Erhöhung der **Verkehrssicherheit**
- VZ 11: Flächengerechtigkeit bei der **Flächenaufteilung im Straßenraum**
- VZ 12: Reduzierung des **fließenden Kfz-Verkehrs** in den Ortsdurchfahrten
- VZ 13: Verbesserung der Situation des **ruhenden Kfz-Verkehrs**
- VZ 14: Ausbau der **Partizipation** bzw. Einbeziehung der Bevölkerung bei der Entwicklung verkehrlicher Maßnahmen

Ausblick

- Befragung von Unternehmen in Butzbach
- Abstimmung Daten VDRM / Hessen Mobil
- 1. Bürgerforum (voraussichtlich Mai 2021)
- ...





Vielen Dank für Ihre Teilnahme!