

Stadt Oestrich-Winkel

Nahmobilitätsplan 2023



Stadt Oestrich-Winkel

Nahmobilitätsplan

Auftraggeber: Magistrat der Stadt Oestrich-Winkel
Paul-Gerhardt-Weg 1
65375 Oestrich-Winkel

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

plan & rat
Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstraße 21
D - 38106 - Braunschweig
Telefon 0531 798203
E-Mail: krause.plan-und-rat@t-online.de
www.plan-und-rat-de

Bearbeitung: Heike Prahlow (PGV-Alrutz)
Juliane Krause (plan & rat)

Rabia Khan (PGV-Alrutz)
Ina Ockel (plan & rat)

Hannover/Braunschweig, im Januar 2024

Inhalt

1	Anlass, Aufgabenstellung und Zielsetzung.....	3
2	Beteiligungskonzept	4
2.1	Auftakt	4
2.2	1. Workshop	5
2.3	Stadtspaziergang	6
2.4	2. Workshop	9
3	Bestandsaufnahme und –bewertung.....	10
3.1	Radverkehr	11
3.2	Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	14
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	17
3.4	Kommunikation und Information	19
3.5	Fazit Bestand.....	21
4	Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität.....	23
4.1	Ziele zur Förderung der Nahmobilität.....	23
4.2	Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität	23
4.3	Weitere Maßnahmen (Ideenspeicher)	68
5	Empfehlungen zur Umsetzung.....	69
6	Fazit und Ausblick	70
7	Literatur/ Quellen	72
8	Anhang.....	75
8.1	Protokoll zum 1. Workshop	75
8.2	Protokoll Stadtspaziergang am 26. Juli 2023	79
8.3	Protokoll zum 2. Workshop	94

1 Anlass, Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Förderung der Nahmobilität ist in Hessen ein wichtiger Baustein des verkehrsübergreifenden Programms „Mobiles Hessen 2020“ sowie der Fortschreibung in 2030. In der aktuellen Hessenstrategie Mobilität 2035 setzt sich das Land darüber hinaus zum Ziel, Vorreiter der Verkehrswende zu werden. Unter Nahmobilität versteht das Land dabei insbesondere das Zufußgehen und das Radfahren, das als Basismobilität in den Mittelpunkt der Betrachtung gestellt werden soll. Um die Nahmobilität auch in den einzelnen Städten und Gemeinden zu fördern, wurde die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) gegründet sowie eine Nahmobilitätsstrategie inkl. Förderrichtlinie aufgestellt. Für die Kommunen stellt das Land dabei u. a. Fördergelder zur Erstellung eines Nahmobilitäts-Checks entsprechend dem „Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen“ bereit.

Was heißt Nahmobilität?

Nahmobilität konzentriert sich auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff der „Nahmobilität“ ist dabei aus wissenschaftlicher Sicht zunächst nicht auf einzelne Verkehrsträger ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien beziehen sich jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten lokalen Konzepten. In diesen Konzepten werden attraktive Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Personenverkehr (auch „aktive Mobilität“ genannt) einschließlich der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, der Erreichbarkeit von Zielen in der Nähe, der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr, der Gestaltung öffentlicher Räume und des Mobilitätsmanagements thematisiert.

Insgesamt sind „alle Verkehrsarten zu berücksichtigen, der motorisierte Individualverkehr (MIV) beispielsweise in Hinblick auf die Straßenraumgestaltung, Geschwindigkeitsniveaus und das Parkraummanagement, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) beispielsweise in Hinblick auf die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen, die lokale Vernetzung und die Verbindungen über die Quartiers- und Ortsteilebene hinaus“ (FGSV 2014, S.5).

Nahmobilität ist mehr als Verkehr und erfordert qualitativ ansprechende Angebote für alle Menschen. Nahmobilität steigert die Lebensqualität im Quartier, ist auch persönliche Gesundheitsvorsorge. Nahmobilität heißt auch: „Wege neu denken!“.

Aufgabenstellung und Zielsetzung

Ziel der städtischen Mobilitätspolitik in Oestrich-Winkel ist es, den Anteil der innerstädtischen Wegestrecken, die zu Fuß, mit dem Rad, dem ÖPNV oder inter- und multimodal zurückgelegt werden, in den kommenden Jahren signifikant zu erhöhen. Dies vor dem Hintergrund die Klimaschutzziele zu erreichen, aber auch, um Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr im innerstädtischen Raum zu

schaffen, mit dem Ziel eines flüssigeren Verkehrs gegenüber der heutigen Situation. Mit Blick auf die Potenziale der Elektromobilität und des ÖPNV, sollen u.a. auch Möglichkeiten geschaffen werden, beispielsweise Pendlerbeziehungen zu den Nachbarkommunen multimodal und komfortabel zurücklegen zu können.

Von der Stadt Oestrich-Winkel wurden Fördergelder zur Erstellung eines Nahmobilitäts-Checks beim Land Hessen beantragt und durch das Land bewilligt. Mit Hilfe des Nahmobilitäts-Checks gilt es, Potenziale zu erkennen sowie Schwachstellen zu identifizieren und zu analysieren. Darauf aufbauend sollen geeignete Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität abgeleitet werden, die bezogen auf ihre Wirkung, ihre zeitliche Umsetzung und der Kosten zusammengestellt werden.

Die Stadt Oestrich-Winkel hat dazu Themen und Schwerpunktbereiche festgelegt:

- Der Fokus der Betrachtung soll dabei auf dem Rad- und Fußverkehr sowie der Verknüpfung mit dem ÖPNV liegen.
- Es sollen möglichst alle Ortsteile berücksichtigt werden bzw. die Maßnahmen auf ähnliche Situationen in den Ortsteilen übertragbar sein („Blaupause“).

Der vorliegende Nahmobilitätsplan orientiert sich am „Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen“ und stellt die Richtschnur für die weitere Förderung der Nahmobilität in Oestrich-Winkel dar.

2 Beteiligungskonzept

Die Grundlage für das Beteiligungskonzept ist der vorgegebene prototypische Projektablauf aus dem Handbuch zum Nahmobilitäts-Check Hessen. Der Nahmobilitäts-Check in Oestrich-Winkel wurde in 2023 durchgeführt. Neben zwei Workshops mit lokalen Akteuren sowie einem Stadtspaziergang mit Bürger*innen fand eine kontinuierliche Abstimmung mit der Stadt Oestrich-Winkel statt.

2.1 Auftakt

Der **Auftaktermin** mit Vertreter*innen der Stadt Oestrich-Winkel hat am 23.01.2023 digital stattgefunden. Es wurde das konkrete Vorgehen abgestimmt sowie Zeiträume für die beiden Workshops und den Stadtspaziergang festgelegt. Im Vorfeld wurde der Stadt Oestrich-Winkel die Prototypische Checkliste „Vororientierung“¹ zugeschickt. Die Eintragungen der Stadt wurden im Rahmen des Auftaktermins diskutiert, sie dienten den Gutachterinnen für einen ersten Eindruck zur Nahmobilität in Oestrich-Winkel bzw. zur Einschätzung und Konkretisierung der Aufgabenstellung. Das

¹ s. dazu Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen.

Auftaktgespräch diente außerdem dazu, die vorab zur Verfügung gestellten Daten, Materialien und Informationen zu vervollständigen sowie Rückfragen dazu zu klären.

Im Vorfeld des Auftakttermins fand bereits eine **erste fachgutachterliche Ortsbesichtigung** (zu Fuß und mit dem Rad) durch die Gutachterinnen statt.

Im Frühsommer 2023 fanden intensive fachgutachterliche Ortsbesichtigungen in allen Stadtteilen statt. Diese dienten neben dem Verschaffen eines eigenen Eindrucks und der besonderen Problemlagen auch der Vorbereitung des Stadtspaziergangs. Besonders für den Stadtspaziergang war der Gesamtüberblick wichtig, um abzuschätzen, in welchem Bereich bzw. welchem Stadtteil dieser sinnvollerweise stattfinden sollte.

2.2 1. Workshop

Der erste Workshop fand am 23.03.2023 in der Zeit von 18:00 – 22:00 Uhr statt. Teilgenommen haben 23 Personen (Mitarbeitende der Verwaltung, Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung und der Ortsbeiräte, der Fahrradbeauftragte sowie Vertreter*innen von Schulen, von Verbänden, der Polizei, der Weinbauvereine und der EBS Universität für Wirtschaft und Recht). Ziel des 1. Workshops war die Erfassung und Diskussion zum Status Quo aus Sicht der lokalen Akteure und die Abstimmung von Zielvorstellungen.

Zur Einschätzung des Status Quo wurde den Teilnehmenden im Vorfeld des Workshops der prototypische Erhebungsbogen „Bewertung des Status Quo“² zugeleitet. Die Teilnehmenden wurden gebeten, die Situation in Oestrich-Winkel zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr, Schulwege, ÖPNV, Barrierefreiheit, Stadtraumgestaltung, Kommunikation und Information sowie zur strategischen Verankerung, Akteure und Prozesse zu bewerten.

Der Workshop startete mit einem Fachvortrag zu Qualitätsanforderungen im Rad- und Fußverkehr und zur Bedeutung von Nahmobilität für die Qualität einer Stadt. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Status-Quo Abfrage wurde dabei ebenfalls vorgestellt. Grundlegend wurde von den Teilnehmenden darauf hingewiesen, dass Oestrich-Winkel eine Tourismusstadt ist. Die Touristinnen und Touristen reisen häufig mit der Bahn an und bewegen sich in der Stadt zu Fuß. Das sollte beim Nahmobilitäts-Check berücksichtigt werden.

Es schlossen sich zwei moderierte Arbeitsphasen an.

In der Arbeitsphase 1 wurden Ziele und Leitlinien für Handlungskonzepte zur Nahmobilität erarbeitet. Seitens der Gutachterinnen wurden entsprechende Leitlinien vorgestellt, die in der anschließenden Diskussion final für Oestrich-Winkel formuliert wurden. Dabei war es den Teilnehmenden insbesondere wichtig, dass auch die Vernetzung der Ortsteile in den Leitzielen aufgegriffen wird und die Ortsteile

² s. dazu Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen.

flächendeckend als wichtige Ziele für Rad- und Fußverkehr berücksichtigt werden. Das Stadtgebiet ist dabei grundsätzlich vom Rhein bis zum Wald zu betrachten. Wichtige Maßnahmen seien in diesem Zusammenhang vor allem auch einheitliche und durchgängige Gehwege an den Hauptverkehrsstraßen (mind. Einseitig) sowie die Schaffung baulicher und verkehrslenkender Voraussetzungen zum Erreichen der Ziele.



Abb. 2-1 1. Workshop zum Nahmobilitäts-Check in Oestrich-Winkel

In der Arbeitsphase 2 wurde der Status Quo (Chancen und Mängel) an drei Thementischen zu den Themen „Radverkehr“, „Fußverkehr“ sowie „Nahmobilität und ÖPNV“ erfasst (Methode World Café/ Wandelgang). Diskutiert wurden dabei auch erste Lösungsansätze.

Gemeinsam wurden anschließend für jedes Thema die wichtigsten Lösungsansätze/ Maßnahmen benannt. Diese sollten im Prozess des Nahmobilitäts-Checks mit hoher Priorität weiterbearbeitet werden.

Das Ergebnis des 1. Workshops ist im Protokoll dokumentiert (siehe Anhang).

2.3 Stadtpaziergang

Um die Situation zum Fuß- und Radverkehr in Oestrich-Winkel zu analysieren, wurde ein Stadtpaziergang durchgeführt. Die Ortslage von Oestrich-Winkel ist sehr langgestreckt, Hallgarten liegt außerhalb. Aufgrund der Tatsache, dass nur ein Stadtpaziergang vorgesehen war, und möglichst viele (auch übertragbare) Problemstellen im Rahmen des ca. dreistündigen Stadtpaziergangs erörtert werden

sollten, wurde der Stadtsparziergang in den Stadtteile Mittelheim und Winkel durchgeführt.

Exkurs: Stadtsparziergang – was ist das?

Stadtsparziergänge sind ein geeignetes Beteiligungsinstrument, um das Alltagswissen unterschiedlicher Nutzergruppen in die Planungen mit einzubeziehen. Dies gilt besonders für die Phase der problemorientierten Bestandsanalyse.

Stadtsparziergänge sind strukturierte Rundgänge durch das Plangebiet mit den Betroffenen. Die Stadtsparziergänge werden über Schlüsselpersonen organisiert, die selbst an den Sparziergängen teilnehmen. Die systematische Auswertung der Stadtsparziergänge liefert Angaben zur Ausgangssituation (Nutzung des öffentlichen Raumes, typische Wege), zu den Konfliktbereichen (z. B. Angsträume, gefährliche Querungsstellen) und zu den Bedürfnissen, Wünschen und Vorschlägen spezifischer Personengruppen. Stadtsparziergänge können entweder mit der allgemeinen Öffentlichkeit oder mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen, z. B. mit Kindern/Jugendlichen, Älteren, Mobilitätseingeschränkten und/oder Personen mit Behinderungen durchgeführt werden (Arbeitsgruppe Straßenentwurf der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2012).

Zur Vorbereitung des Stadtsparziergangs wurde im Juni eine detaillierte Analyse vorgenommen, eine spezifische Route mit Haltepunkten erarbeitet und mit der Stadt abgestimmt (s. Abb. 2-2).

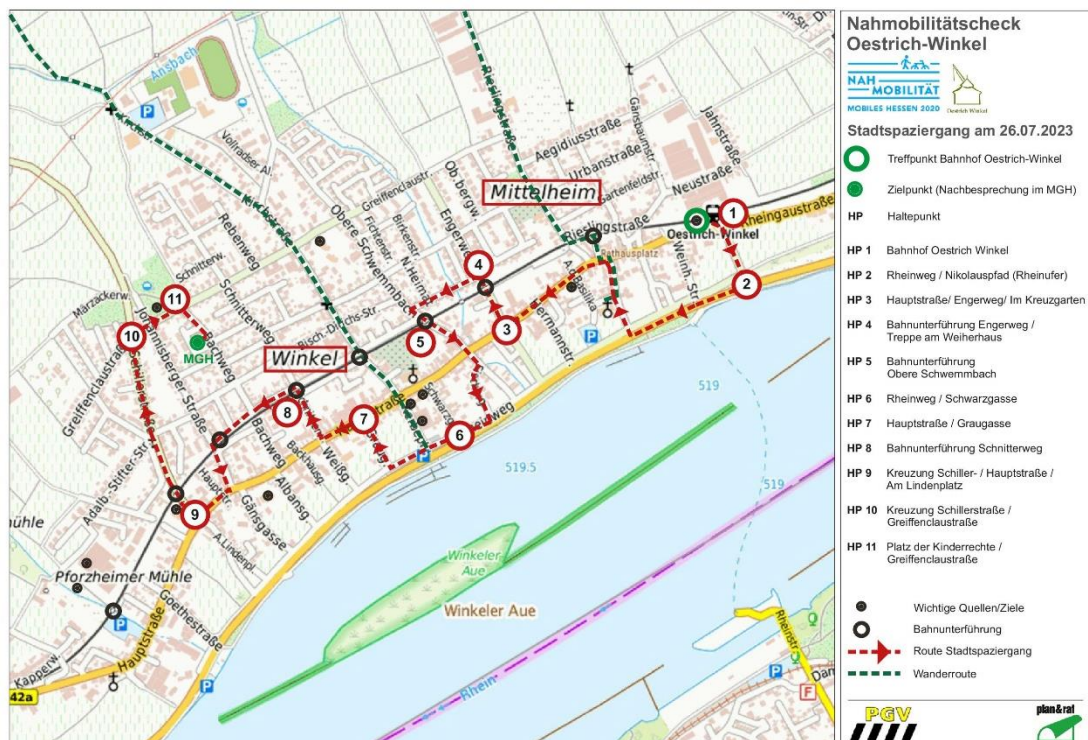


Abb. 2-2 Route des Stadtsparziergangs

Zur Teilnahme an dem Stadtspaziergang wurde in der Presse aufgerufen. Der Einladung folgten 17 Personen, inkl. der Vertreter*innen der Verwaltung von Oestrich-Winkel. An den insgesamt 11 Haltepunkten wurden nach einer kurzen beschreibenden Einführung der Situation die Anmerkungen und mögliche Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden aufgenommen.

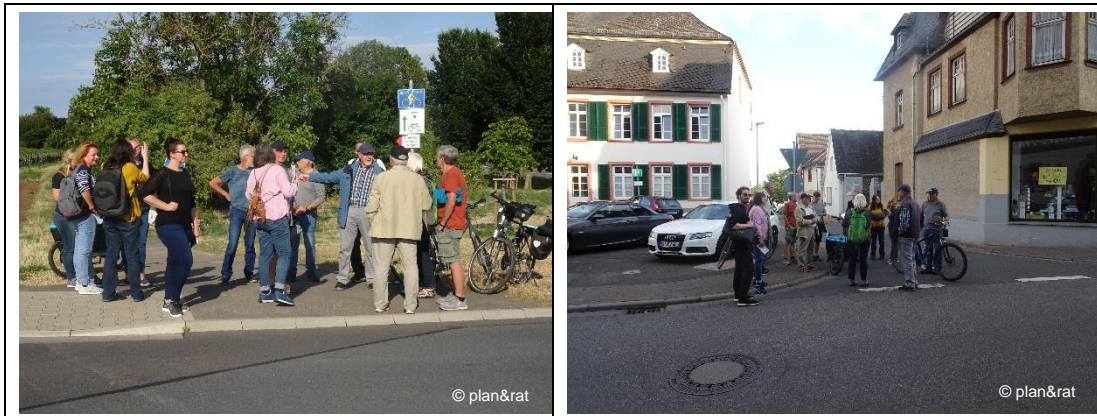


Abb. 2-3 Stadtspaziergang am 26.07.2023 in Oestrich-Winkel (Mittelheim und Winkel)

In der abschließenden Diskussionsrunde in der Brentanoscheune wurden weitere Hinweise und Mängelnennungen aufgenommen. Dazu zählten auch Mängelnennungen aus dem Stadtteil Oestrich, der aus der begrenzt zur Verfügung stehenden Zeit nicht mit in die Route einbezogen wurde.

Wesentliche Mängelnennungen:

- unbefriedigende Situation Bahnhof Mittelheim (Aufenthaltsqualität, Gebäudenutzung, Orientierungssystem, Begrünung, Beleuchtung),
- mangelhafte Radverkehrsführung und Beschilderung des Radverkehrs, fehlende Fahrradabstellanlagen,
- mangelhafte Anbindung Fuß- und Radverkehr an das Rheinufer und an den Fährbetrieb,
- ungesicherte Querungsmöglichkeiten an wichtigen Kreuzungspunkten der Hauptstraße (B42a),
- schmale oder fehlende Gehwege,
- Gehwegparken dominiert (nicht legalisiert),
- überhöhte Geschwindigkeiten innerorts,
- Fußgängertunnel (Bahnunterführungen) unattraktiv, in keinem guten Zustand und nicht barrierefrei,
- unbefriedigende Parkplatzsituation → Parkplätze dominieren öffentlichen Raum stark und sind ungestaltet.

Das Ergebnis des Stadtspaziergangs ist im Protokoll dokumentiert (siehe Anhang).

Aus den Ergebnissen dieser Analyseschritte wurde eine Liste möglicher konkreter Maßnahmenvorschläge zusammengestellt, die insgesamt zur Verbesserung der

Nahmobilität in Oestrich-Winkel dienen können. Es wurde darauf geachtet, dass die Maßnahmenvorschläge die Bandbreite zur Förderung der Nahmobilität und die zuvor festgelegten Schwerpunktthemen umfassen. Nach Möglichkeit sollten die Maßnahmen auch auf vergleichbare Bereiche in Oestrich-Winkel übertragbar sein („Blaupause“).

Die Maßnahmenvorschläge (siehe auch Kap. 4.2) orientieren sich an den beim 1. Workshop abgestimmten Leitlinien zur Nahmobilität in Oestrich-Winkel (siehe auch Kap. 4.1) und wurden mit der Verwaltung abgestimmt.

2.4 2. Workshop

Der zweite Workshop fand am 31. Oktober 2023 statt. Ziel des 2. Workshops war es, über den Sachstand der Bearbeitung des Nahmobilitäts-Checks zu informieren, die erarbeiteten Lösungsvorschläge zur Förderung der Nahmobilität in Oestrich-Winkel vorzustellen und gemeinsam zu diskutieren, weitere Ideen und Anregungen aufzunehmen und möglichst eine Priorisierung der Maßnahmen aus Sicht der Teilnehmenden zu erlangen.

Teilgenommen haben 11 Personen (Mitarbeitende der Verwaltung, Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung und der Ortsbeiräte, der Fahrradbeauftragte sowie Vertreter*innen von Verbänden).

Zu Beginn wurden die final formulierten Leitlinien für Oestrich-Winkel vor und zur Diskussion gestellt. Hierzu gab es von Seiten der Teilnehmenden keinen Änderungsbedarf (s. Kap. 4.1).

Anschließend wurden von den Gutachterinnen 15 Maßnahmenvorschläge (Situationsbeschreibung, Mängel, Lösungsansätze, auch mit Beispielen aus anderen Städten) vorgestellt. Die Auswahl der Themen erfolgte nach den Ergebnissen der bisherigen Termine und Diskussionen sowie der abgestimmten Leitlinien.

Im Anschluss wurden Rückfragen beantwortet und weitere Anmerkungen (z.B. zum gefährlichen Bereich der Einmündung der Graugasse in den Rheinweg, zu einer möglichen Einrichtung einer Fußgängerzone in der Römerstraße) aufgenommen. Die Ergebnisse und Anregungen sind in die weitere Bearbeitung des Nahmobilitäts-Checks eingeflossen.

Es folgte eine Priorisierung der 15 vorgestellten Maßnahmenvorschläge durch die Teilnehmenden, wobei jede Person bis zu 5 Punkte auf die Maßnahmenvorschläge verteilen konnte. Für die konkretere Ausarbeitung wurden folgende drei Projekte mit den höchsten Punktzahlen ausgewählt:

- Optimierung Bahnhof Mittelheim
- Stadtweites Radverkehrsnetz
- Parkraummanagement

Für diese drei Projekte wurde in der Arbeitsphase 2 ein konkreter Arbeitsplan zur Umsetzung erarbeitet (Methode „Vier-Felder-Tafel“).

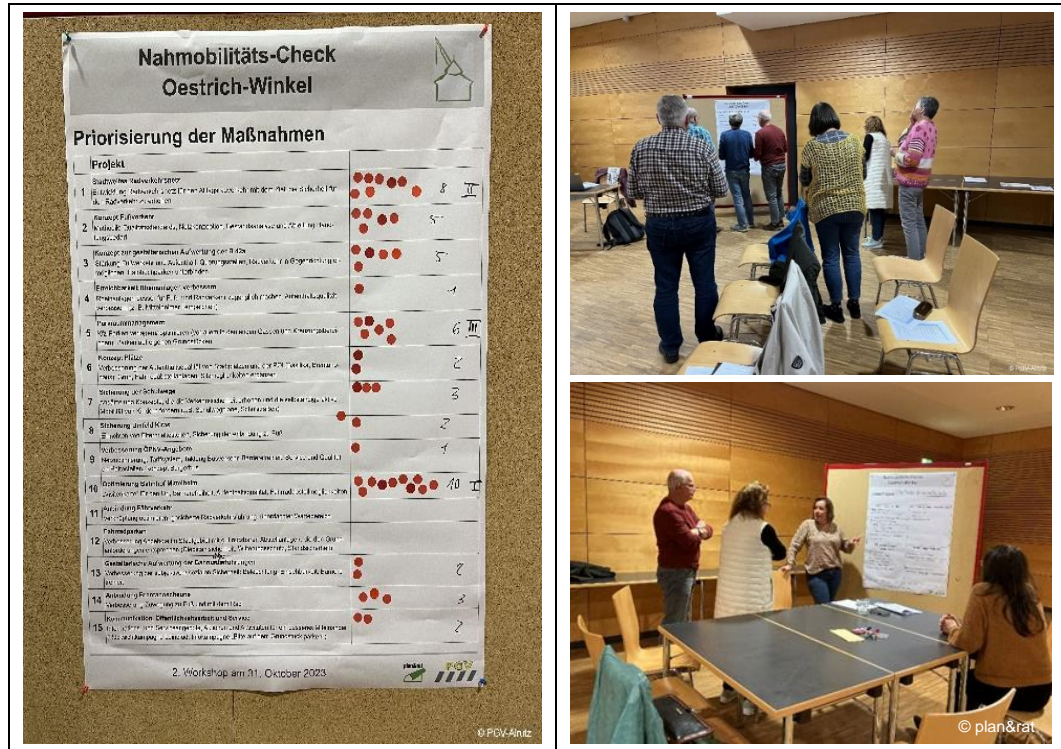


Abb. 2-4 2. Workshop zum Nahmobilitäts-Check in Oestrich-Winkel

Die Ergebnisse des 2. Workshops sind im Protokoll dokumentiert (siehe Anhang).

3 Bestandsaufnahme und –bewertung

Die Stadt Oestrich-Winkel im Rheingau-Taunus-Kreis (ca. 12.000 Einwohner*innen) liegt etwa 20 km westlich von Wiesbaden und etwa 50 km westlich von Frankfurt, am Ufer des Rheins. Die Stadt besteht aus den vier Ortsteilen Hallgarten, Mittelheim, Oestrich und Winkel. Sie ist bekannt für ihre zahlreichen und zum Teil international bekannten Weingüter.

Die am Rheinufer gelegenen Stadtteile Oestrich, Mittelheim und Winkel sind durch die Regionalbahn und Buslinie miteinander verbunden, mit der B 42 ist die Stadt direkt an Koblenz-Wiesbaden angeschlossen. Durch die Stadt verläuft ebenfalls die EuroVelo-Route Rhein-Radweg. Die Rheinfähre ist die Verbindung nach Ingelheim (Rheinland-Pfalz).

Die Stadt Oestrich-Winkel engagiert sich in dem Vorhaben „Kinderfreundliche Kommune“ von Kinderhilfswerk und UNICEF, ein Aktionsplan ist aktuell in der Umsetzung. Die Stadt nimmt seit 2015 jährlich an der deutschlandweiten Aktion "Stadtradeln" teil. Für eine zukünftige Radschnellverbindung zwischen Rüdesheim und Wiesbaden wird derzeit eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Die Trassen zur Radschnellverbindung laufen auch durch das Stadtgebiet Oestrich-Winkel.

Neben der Stadtverordnetenversammlung Oestrich-Winkel als das höchste beschlussfassende Gremium der Stadt bestehen für die vier Stadtteile Ortsbezirke mit jeweils einem Ortsbeirat. Die Grundschul Kinder werden in zwei Grundschulen unterrichtet. Darüber hinaus ist Oestrich-Winkel mit der „Universität für Wirtschaft und Recht Schloss Reichartshausen gGmbH“ auch Hochschulstandort.

Die Zuständigkeiten zur Mobilität und Klimaschutz in Oestrich-Winkel liegen derzeit innerhalb der Verwaltung beim Ordnungsamt, im Fachbereich „Öffentliche Sicherheit, Ordnung und Recht“. Für den Radverkehr gibt es seit 2022 einen Fahrradbeauftragten.

Das Thema Mobilität ist in den bisherigen Konzepten (u.a. Stadtentwicklungskonzept, Quartiersentwicklungskonzept Mittelheim, Klimaschutzkonzept) noch nicht näher betrachtet worden. Die Ergebnisse des Nahmobilitäts-Checks sollen daher die bisherigen Konzepte hinsichtlich der Förderung von Rad- und Fußverkehr ergänzen.

3.1 Radverkehr

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren deutschlandweit an Bedeutung gewonnen, auch bei der Gestaltung des kommunalen Verkehrsraums. In Oestrich-Winkel ist bislang vor allem der touristische Radverkehr bedeutsam. Durch die Stadt führt der Hessische Radfernweg R3 (Leinpfad), der Rhein-Radweg (EuroVelo-Route) sowie der Radfernweg R3A.

Der Leinpfad verläuft südlich des Siedlungsgebietes als selbständige Wegeverbindung gemeinsam mit dem Fußverkehr direkt am Rheinufer. Das Stadtgebiet ist über mehrere Unterführungen zur Querung der B 42 erreichbar. Der Radfernweg R3A verläuft dagegen nördlich der zentralen Siedlungsbereiche durch die Weinberge und bindet auch den Ortsteil Hallgarten an. Der Radverkehr fährt hier ebenfalls auf selbständigen Wegeverbindungen oder im Mischverkehr.

Innerörtlich bestehen kaum separate Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird überwiegend im Mischverkehr geführt. Im Zuge der Wohngebiete ist der Mischverkehr bei geringen Verkehrsstärken verträglich, jedoch fährt der Radverkehr auch im Zuge der Ortsdurchfahrt B 42a (Hauptstraße, Rheingaustraße) bei hohen Kfz-Stärken auf der Fahrbahn. In den Stadtteilen Winkel und Mittelheim verläuft die Ortsdurchfahrt als Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist.



Abb. 3-1: Radverkehrsführung im Zuge Leinpfad und R3A (oben), Mischverkehrsführung bei hohen Kfz-Stärken im Zuge der B 42a (Winkel) (Mitte links) und der Schillerstraße (K 631) (Mitte rechts) und verträglicher Mischverkehr in Winkel (unten links) und Hallgarten (unten rechts)

Hinsichtlich der Situation zum Fahrradparken gibt es im Stadtgebiet nur zum Teil anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen. Überwiegend stehen für den Radverkehr nicht geeignete Vorderradklemmen oder keine Anlagen zur Verfügung.



Abb. 3-2: Anforderungsgerechte Rahmenhalter am Supermarkt in Oestrich (links) und am Rathaus (rechts).

Die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs erfolgten in den letzten Jahren eher punktuell oder im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Machbarkeit der Radschnellverbindung zwischen Rüdesheim und Wiesbaden. Vereinzelt wurden auch Einbahnstraßen für das Radfahren in Gegenrichtung freigegeben.

Mit der regelmäßigen Teilnahme am deutschlandweiten Wettbewerb „Stadtradeln“ soll das Fahrrad bei der Bevölkerung als wichtiges Nahverkehrsmittel etabliert werden.

Im Rahmen einer Abfrage zum Status Quo wird Radfahren allgemein mit der Schulnote 4 (ausreichend) eher schlechter bewertet. Dabei werden beim Radverkehr vor allem die zahlreichen Konfliktsituationen mit weiteren Verkehrsteilnehmenden, das fehlende Angebot an Leihrädern sowie die Verkehrssicherheit zum Radfahren bemängelt. Die Erreichbarkeit der Schulen mit dem Rad wurde mit der Schulnote 3 besser bewertet, dies ist allerdings insbesondere auch auf die Lage der Grundschule in Hallgarten zurückzuführen, die überwiegend über Kfz-arme Wohnstraßen erreicht werden kann. Die generelle Erreichbarkeit von Zielen mit dem Rad wurde mit der Schulnote 2,5 im Themenfeld Radverkehr am besten bewertet.



Abb. 3-3 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Radverkehr, n=10³)

Im 1. Workshop wünschten sich die Teilnehmenden vor allem die Beseitigung bereits bekannter Gefahrenstellen für den Radverkehr sowie eine stadtweite Netzentwicklung, die vor allem die Ortsteile anbindet und erschließt. Darüber hinaus wurden auch mehr und bessere Angebote zum Fahrradparken sowie mehr Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit sowie zur Werbung für mehr Gleichberechtigung unter den Verkehrsarten gewünscht.

3.2 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Der Fußverkehr als Alltagsverkehr ist in den bisherigen Betrachtungen zum Verkehrsgeschehen in Oestrich-Winkel eher weniger als eigene Verkehrsart thematisiert worden. Die Situation des Zufußgehens inklusive Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität sollen zukünftig stärker in den Fokus des Verwaltungshandelns gestellt werden.

³ „n“ entspricht jeweils der Gesamtzahl der beantworteten Fragebögen zu diesem Aspekt



Abb. 3-4: Zugeparkte bzw. fehlende Gehwege (Mühlstraße, Bahnunterführung Obere Schwemmbach (oben), fehlende Querungsstelle (Schillerstraße/ Greiffenclaustraße (Mitte links), zu schmalen Gehweg (Rheingaustraße) (Mitte rechts), mangelhafte Barrierefreiheit (Unterführung Oestricher Kran) (unten links), Gegenseitige Rücksichtnahme auf dem Leinpfad (unten rechts)

Derzeit sind Gehwege oft zu schmal bzw. nur einseitig oder gar nicht vorhanden, oftmals zugeparkt. Dies gilt besonders für die engen Altstadtgassen in Oestrich und der Hauptstraße bzw. Rheingaustraße in Mittelheim. Dazu gehören auch zugeparkte Kreuzungsbereiche. Barrierefreiheit ist nicht gegeben, die Zufußgehenden müssen auf die Fahrbahn ausweichen.

Es mangelt an gesicherten Querungsmöglichkeiten, vor allem vor Schulen und Kitas. Die Unterführungen der Bahnanlagen und der B 42 als wichtige Querverbindungen

der Wohngebiete und der Rheinanlagen sind nicht alle barrierefrei und teilweise sozial unsicher (schlecht beleuchtet, unwirtlich). Auf dem Leinpfad kommt es aus Sicht der Zufußgehenden zu Konflikten mit dem (schnellen) Radverkehr (Ergebnis 1. Workshop).

Für die Pfingstbachschule existiert ein digitaler Schulwegplan.

Rund um Oestrich-Winkel gibt es Wanderwege (Mühlenwanderweg, Flötenweg), die touristisch gut vermarktet werden.

Im Rahmen einer Abfrage zum Status Quo werden beim Fußverkehr vor allem – analog zu den Aussagen für den Radverkehr – die zahlreichen Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsarten bemängelt. Die generelle Erreichbarkeit von Zielen zu Fuß sowie Reinigung und Instandhaltung wichtiger Fußwegeverbindungen wurden mit einer knappen Schulnote 2 besser bewertet. Allerdings wurde die Erreichbarkeit der Schulen für den Fußverkehr mit einer knappen Schulnote 3 wiederum deutlich schlechter bewertet als die generelle Erreichbarkeit zu Fuß.

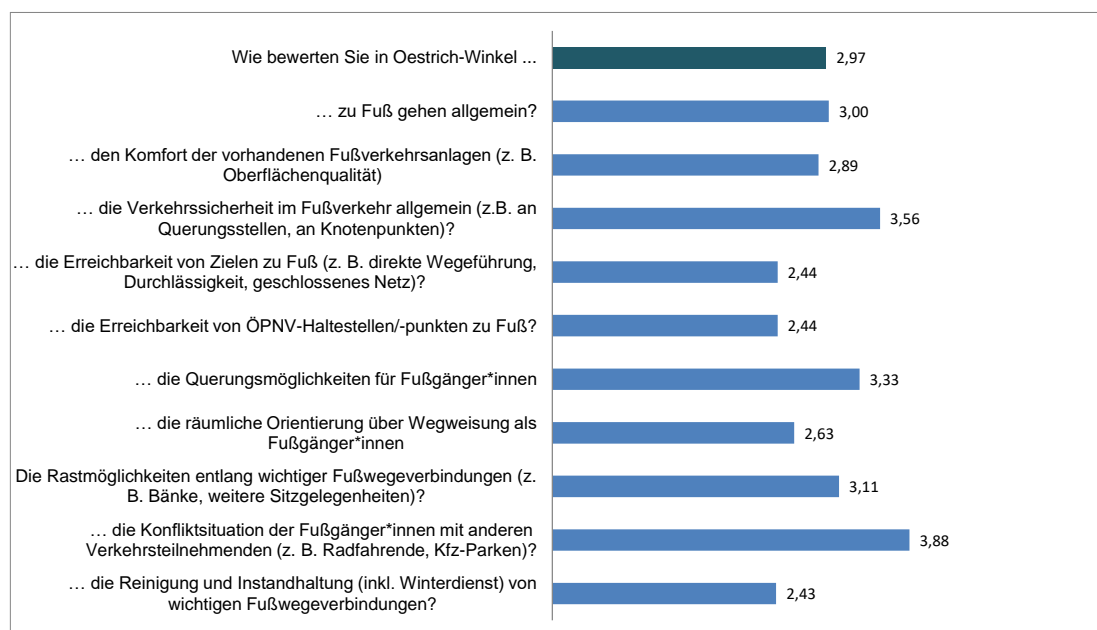


Abb. 3-5 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Fußverkehr, n=10⁴)

Die Thematik Barrierefreiheit wurde mit der Schulnote 4 mit Abstand am schlechtesten bewertet.

⁴ „n“ entspricht jeweils der Gesamtzahl der beantworteten Fragebögen zu diesem Aspekt

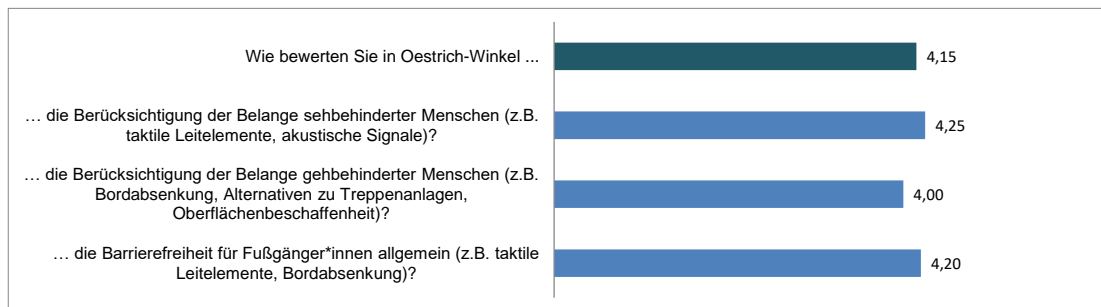


Abb. 3-6 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Barrierefreiheit, n=10⁵)

Die Bewertung der Stadtraumgestaltung fällt demgegenüber etwas besser aus. Vor allem die soziale Sicherheit wird in der Stadt eher positiv bewertet, während jedoch die räumliche Flächenaufteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsträger eher zu Ungunsten des nicht-motorisierten Verkehrs eingeschätzt wird.

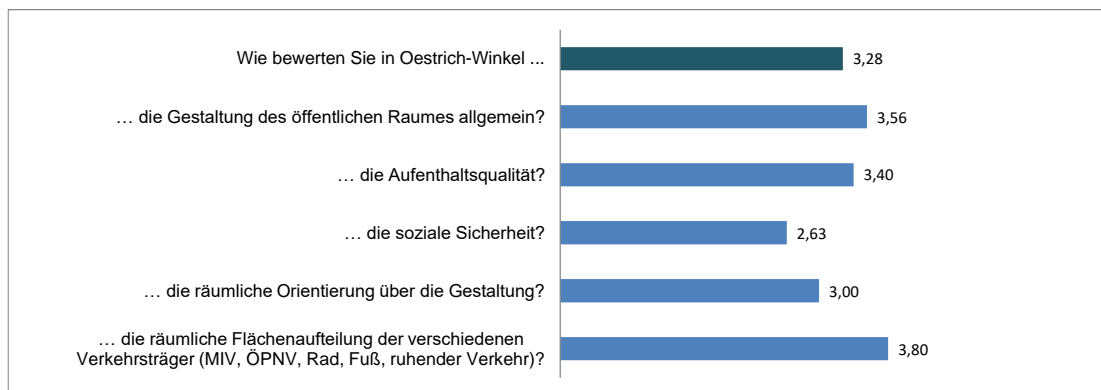


Abb. 3-7 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Stadtraumgestaltung, n=10⁶)

Im Rahmen des 1. Workshops wurden neben der fehlenden Barrierefreiheit und der unzureichenden Aufenthaltsqualität vor allem auch die fehlenden Querungsmöglichkeiten sowie zahlreiche Konflikte mit dem ruhenden Verkehr kritisiert.

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Oestrich-Winkel ist über den Bahnhof Mittelheim an den schienengebundenen Regionalverkehr der Region angebunden. Die Bahnanlage wurde vor kurzem umgebaut. Dabei entstand eine barrierefreie Unterführung zum Erreichen beider Gleise.

Die weiteren Stadtteile sind über lokale Buslinien und/oder Rufbusse erschlossen. Die Bushaltestellen sind zum Teil mit überdachten Wartebereichen ausgestattet.

⁵ „n“ entspricht jeweils der Gesamtzahl der beantworteten Fragebögen zu diesem Aspekt

⁶ „n“ entspricht jeweils der Gesamtzahl der beantworteten Fragebögen zu diesem Aspekt

Vor allem in den Randzeiten (nachts, am Wochenende) bestehen bei den Busverkehren ungünstige Fahrzeiten und Taktungen. Auch sind wichtige Ziele, z.B. der Fähranleger, mit dem ÖPNV nur schlecht erreichbar. Somit werden die relevanten Zielgruppen (z.B. junge Menschen ohne Kfz bzw. Führerschein, ältere Menschen) unzureichend berücksichtigt.



Abb. 3-8: Neue Unterführung am Bahnhof (oben), Bushaltestellen mit Wartebereich in Mittelheim (unten links) und Hallgarten (unten rechts)

Die Gegebenheiten des ÖPNVs sind nicht direkt von der Stadt beeinflussbar, sondern müssen mit der RTV und dem Rheingau-Taunus-Kreis verhandelt werden.

Im Rahmen einer Abfrage zum Status Quo werden vor allem die fehlenden Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltestellen mit der Schulnote 4,5 deutlich kritisiert. Demgegenüber werden die Barrierefreiheit und die räumliche Orientierung an den Haltestellen besser bewertet.

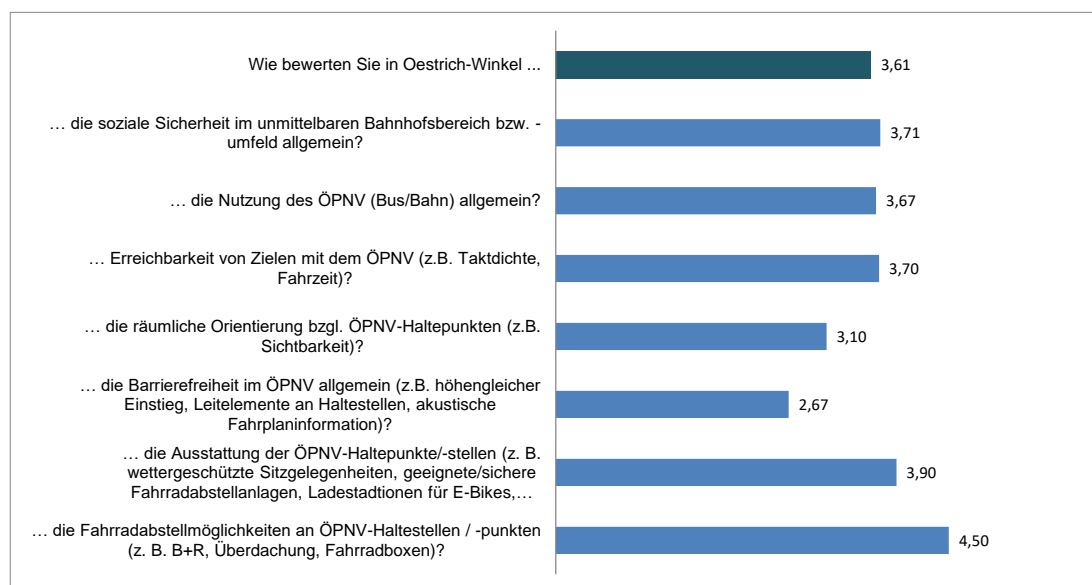


Abb. 3-9 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (ÖPNV, n=10⁷)

Auch beim 1. Workshop wurde v.a. die Situation am Bahnhof und hinsichtlich des Bahnhofsumfeldes kritisiert. Auch die fehlende Gestaltung der Bushaltestellen sowie die schlechte Anbindung des Fähranlegers für den Rad- und Fußverkehr wurden thematisiert. Darüber hinaus wurden weitere Angebote im ÖPNV gewünscht, z.B. Bürgerbusse oder die Aufwertung der Mitfahrerbänke.

3.4 Kommunikation und Information

Die Webseite der Stadt hält wenig Informationen zum Thema Mobilität bereit. Es wird lediglich über Fahrradfahren im Wald informiert. Das Thema Nahmobilität findet auf der Webseite keine Erläuterung oder Informationen.

Die online abrufbare Bürgerinformationsbroschüre informiert über Rad- und Wanderwege.

Hinsichtlich der Aspekte Kommunikation und Information fallen die Bewertungen im Rahmen der Status Quo Abfrage in einem Bereich zwischen befriedigend und ausreichend aus. Positiv bewertet werden die Möglichkeit der Mängelmeldung und die Informationslage zur Schulwegsicherung. Der kommunale Internetauftritt wird dagegen mit der Schulnote 4 in dieser Thematik am schlechtesten bewertet.

⁷ „n“ entspricht jeweils der Gesamtzahl der beantworteten Fragebögen zu diesem Aspekt

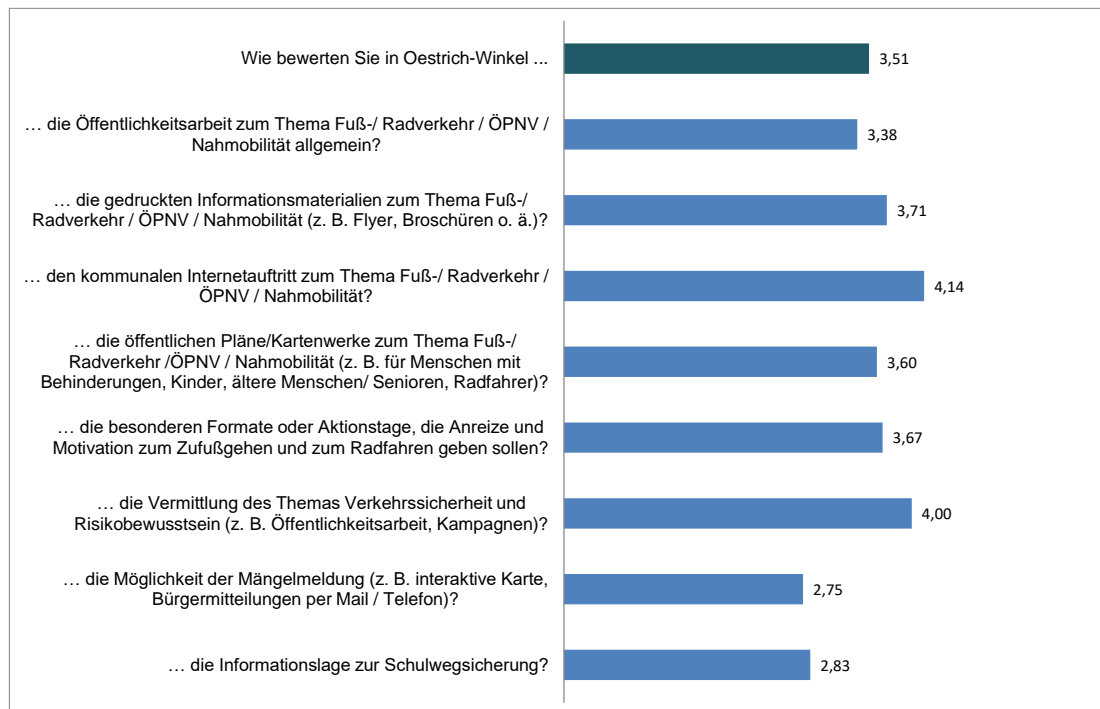


Abb. 3-10 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Kommunikation und Information, n=10⁸)

Die Kommentare zu den Bewertungen lassen jedoch darauf schließen, dass vor allem im Informationsmanagement noch einiges an Potenzial vorhanden ist. Hier wurde zum Teil angeführt, dass keinerlei Aktivität bekannt sei.

⁸ „n“ entspricht jeweils der Gesamtzahl der beantworteten Fragebögen zu diesem Aspekt

Auch die Bewertung der strategischen Verankerung der Nahmobilität in der Verwaltung findet eine Bewertung im eher schlechten 3er Bereich.

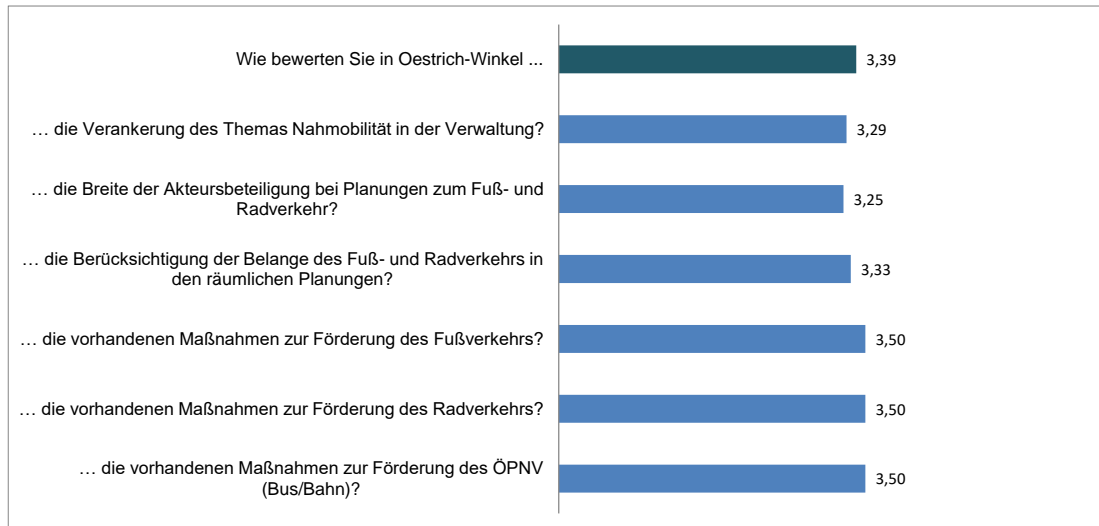


Abb. 3-11 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Strategische Verankerung, Akteure und Prozesse, n=10⁹)

3.5 Fazit Bestand

Das Stadtgebiet Oestrich-Winkel kann generell als eher „autoaffin“ bezeichnet werden. Der Ortsteil Hallgarten stellt hier ggf. eine kleine Ausnahme hinsichtlich der Kfz-Verkehrsstärke dar. Aufgrund der eher separierten Lage findet hier kaum Durchgangsverkehr statt, was der Verträglichkeit mit dem nicht-motorisierten Verkehr zuträglich ist.

Der Fokus der Verkehrsplanung lag in den letzten Jahren auch eher im Bereich der motorisierten Verkehrsarten. Das Kfz-Parken auf Gehwegen wird kaum sanktioniert. Insbesondere in den Stadtteilen mit engeren Gassen schränken die parkenden Kfz die Bewegung der Menschen und die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes stark ein.

Im Rahmen der erfolgten Abfrage zum Status-Quo bei den Teilnehmenden der Workshops wurde vor allem die Barrierefreiheit am schlechtesten bewertet. Allerdings gab es bei keinem Themenfeld eine bessere Gesamtbewertung als „befriedigend“. Die beste Bewertung erfolgte dabei im Bereich der Situation zum Fußverkehr mit einer knappen 3,0.

⁹ „n“ entspricht jeweils der Gesamtzahl der beantworteten Fragebögen zu diesem Aspekt



Abb. 3-12 Auswertung aller Bewertungen zum Status Quo (in Schulnoten) im Rahmen der Vorab-Abfrage bei den Beteiligten des Nahmobilitäts-Checks (Überblick alle Themen, n=10¹⁰)

Die Voraussetzungen, Verbesserungen in der Nahmobilität herbeizuführen, könnten insbesondere durch die im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks gestarteten Kommunikationsprozess unter den Akteuren positiv gesehen werden. Die Teilnehmenden haben gute und umsetzbare Ideen und Vorstellungen in die Diskussionen eingebracht.

Mit der vorliegenden Status Quo-Bewertung sind die relevanten Themen mit Verbesserungsbedarf benannt. Dabei sollte insbesondere die Barrierefreiheit zur Teilnahme aller Menschen als Querschnittsaufgabe in den Fokus gerückt werden. Darüber hinaus gilt es den Fußverkehr zukünftig als eigene Verkehrsart zu berücksichtigen und zu fördern, sowie auch deutliche Verbesserungen im Radverkehr bzw. der Kombination mit dem ÖV stärker zu thematisieren.

¹⁰ „n“ entspricht jeweils der Gesamtzahl der beantworteten Fragebögen zu diesem Aspekt

4 Handlungsansätze zur Förderung der Nahmobilität

Das Thema Nahmobilität soll in Oestrich-Winkel dahingehend betrachtet werden, dass alle Verkehrsteilnehmenden rücksichtsvoll miteinander umgehen. Aus diesen Überlegungen heraus sowie den geführten Diskussionen im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks wurden nachfolgende Ziele definiert und abgestimmt.

4.1 Ziele zur Förderung der Nahmobilität

Für Oestrich-Winkel wurden folgende Ziele zur Förderung der Nahmobilität definiert:

Oberziele

- Stärkung von Oestrich-Winkel als (er)lebens- und lebenswerte Stadt.
- Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer zukunftsorientierten Mobilitätskultur.

Leitziele

- Priorität und Vernetzung der Verkehrsmittel zu Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn, Fähre.
- Sichere und attraktive Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad in alle Ecken der Stadt und zu den Nachbarkommunen.
- Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung.
- Schaffung, Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche.
- Anforderungsgerechte Fahrrad-Abstellanlagen an Quellen und Zielen.
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen.
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure.

4.2 Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Aus den Zielen heraus wurden beispielhafte Maßnahmen für Oestrich-Winkel abgeleitet und beim zweiten Workshop im Zuge der Erarbeitung des Nahmobilitäts-Checks mit den Prozessteilnehmenden diskutiert.

Die Maßnahmen umfassen dabei sowohl konzeptionelle und gesamtstädtische Ansätze als auch konkrete Einzelmaßnahmen und Empfehlungen.

Die folgenden Maßnahmen wurden den Teilnehmenden des zweiten Workshops vorgestellt und durch sie priorisiert.

	Maßnahmenvorschläge Oestrich-Winkel	Punkte
1	Stadtweites Radverkehrsnetz Entwicklung Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr mit dem Ziel, die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen	8
2	Konzept Fußverkehr Methodik: Qualitätsstandards, Netzkonzeption, Bestandsanalyse und Ableitung Handlungsbedarf	5
3	Konzept zur gestalterischen Aufwertung der B 42a Stärkung Fußverkehr und Aufenthalt, Querungsstellen, Radverkehr in Gegenrichtung ermöglichen, Halbhochparken unterbinden	5
4	Erreichbarkeit Rheinanlagen verbessern Rheinanlagen besser für Fuß- und Radverkehr zugänglich machen, Aufenthaltsqualität verbessern (z. B. Mittelheimer Tempelchen)	1
5	Parkraummanagement Kfz-Parken verlagern/ optimieren (vor allem in den engen Gassen und Kreuzungsbereichen), Parken auf eigenen Grundstücken	6
6	Konzept Plätze Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Stadtplätzen und der POI (Basilika, Brentanohaus), Grün, Fahrradabstellanlagen, Sitzmöglichkeiten ergänzen	2
7	Sicherung der Schulwege Ansätze und Konzepte, die die Verkehrssicherheit erhöhen und die selbständige aktive Mobilität von Kindern fördern (z.B. Schulwegpläne, Schulstraßen)	3
8	Sicherung Umfeld Kitas Einrichten von Elternhaltestellen, Sicherung der Anbindung zu Fuß	2
9	Verbesserung ÖPNV-Angebote Netzoptimierung, Tarifsystm, Taktung Busverkehr, Barrierefreiheit, Service und Qualität an Haltestellen, Konzept Bürgerbus	1
10	Optimierung Bahnhof Mittelheim „Visitenkarte“ für den Ort, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Fahrradabstellmöglichkeiten	10
11	Anbindung Fährverkehr Verknüpfung optimieren, gesicherte Radverkehrsführung, überdachter Wartebereich	-
12	Fahrradparken Verbesserung Angebote im Stadtgebiet mit gut nutzbaren Abstellanlagen, die den Grundanforderungen entsprechen (Diebstahlsicherheit, Witterungsschutz, Standsicherheit)	-
13	Gestalterische Aufwertung der Bahnunterführungen Verbesserung subjektiver/sozialer Sicherheit: Beleuchtung, Einsehbarkeit, Barrierefreiheit	2

14	Anbindung Brentanoscheune Verbesserung Zuwegung zu Fuß und mit dem Rad	3
15	Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service Informations- und Serviceangebote, Aktionen und Aktivitäten für ein besseres Miteinander (Rücksichtskampagne Leinpfad, Infokampagne „Bitte auf dem Grundstück parken“)	2

Abb. 4-1: Übersicht empfohlener Maßnahmen inkl. der Priorisierung durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des 2. Workshops

Einzelne Themen, die auch im Prozess des Nahmobilitäts-Checks weitergehend diskutiert wurden, sind nachfolgend in schematischen Steckbriefen weiter aufbereitet. Dabei sind die Empfehlungen beispielhaft zu sehen und können auch auf weitere Örtlichkeiten in den einzelnen Stadtteilen übertragen werden.

Die Maßnahmen sind dabei übersichtlich skizziert. Für die Aspekte der zeitlichen Umsetzung sowie der geschätzten Kosten werden nachfolgend die Symbole erläutert:





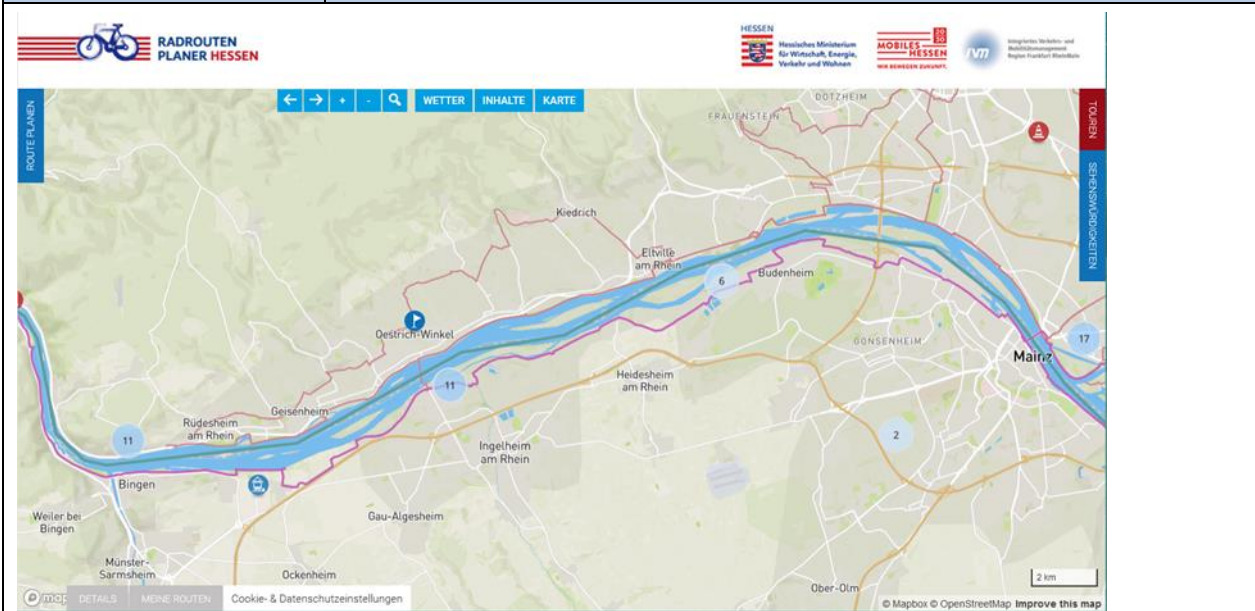
Zeitliche Umsetzung:	kurzfristig	bis 2025	
	mittelfristig	bis 2028	
	langfristig	bis 2035	
	Daueraufgabe		

Abb. 4-2 Erläuterung Symbole "Zeitliche Umsetzung"

Kosten:	Gering	< 10.000 €	€
	Mittel	< 100.000 €	€ €
	Hoch	< 500.000 €	€ € €
	Sehr hoch	> 500.000 €	€ € € €

Abb. 4-3 Erläuterung Symbole "Kosten"

Maßnahme 1	Stadtweites Radverkehrsnetz
-------------------	------------------------------------



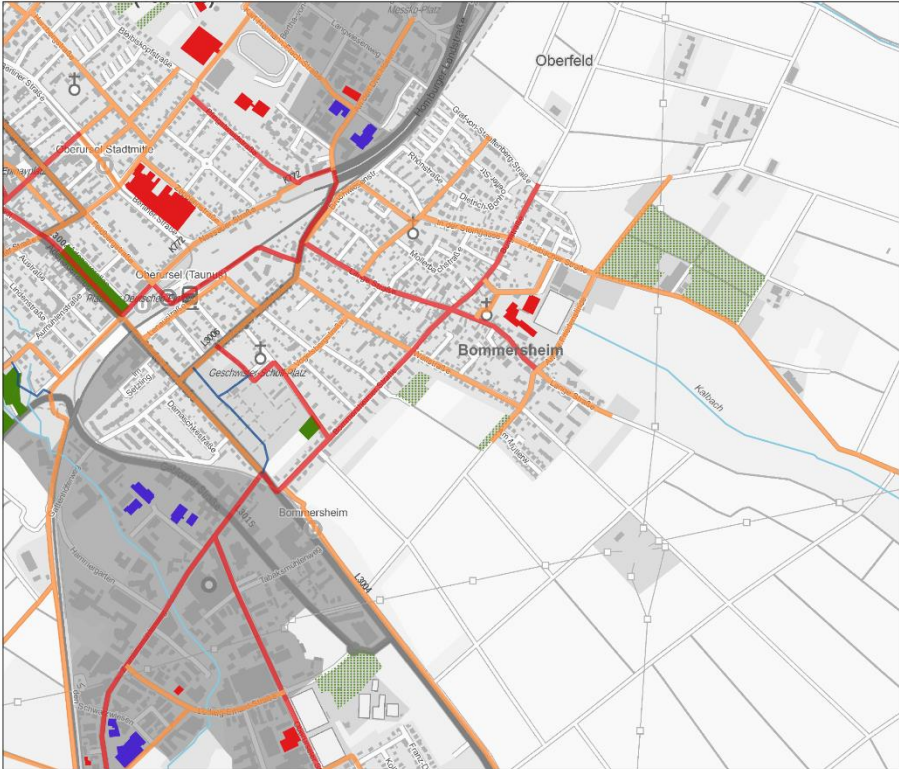
Auszug aus Radroutenplaner Hessen - <https://radroutenplaner.hessen.de/map>


Beschreibung, Bestand:	<p>Ziel eines Radverkehrsnetzes ist das Aufzeigen sinnvoller, verständlicher, komfortabler und sicherer Verbindungen für den Alltags- und Freizeitradverkehr im Stadtgebiet. Es sollte so realisiert bzw. ertüchtigt werden, dass es den Ansprüchen aller Nutzungsgruppen (Kinder, Ältere, Pendelnde) bezüglich Sicherheit und Fahrkomfort gerecht wird.</p> <p>Ein Radverkehrsnetz verbindet dabei die einzelnen Ortsteile sowie die Ortszentren mit ihren Versorgungsfunktionen. Auch wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs (z.B. öffentliche Einrichtungen, Schulstandorte, Arbeitsplatzkonzentrationen) werden über das Radverkehrsnetz angebunden und die Vernetzung über wichtige „Mobilitätspunkte“ mit weiteren Verkehrsarten des Umweltverbundes (z.B. ÖPNV) gewährleistet. Darüber hinaus sollte auch die Anbindung an die Nachbarkommunen berücksichtigt werden.</p> <p>Das Radverkehrsnetz bildet die Grundlage für die Feststellung des Handlungsbedarfes und ermöglicht eine angemessene Berücksichtigung des Radverkehrs bei verkehrlichen und städtebaulichen Vorhaben. Gleichzeitig stellt es die Grundlage für notwendige Abstimmungen mit Trägern öffentlicher Belange sowie für die zielgerichtete Verwendung der Haushaltsmittel und die Beantragung von Fördermitteln dar.</p> <p>Netzüberlegungen für den Alltagsradverkehr bestehen für das Stadtgebiet Oestrich-Winkel derzeit noch nicht.</p> <p>Für den bereits bekannten Handlungsbedarf mit Radbezug besteht eine „Todo“ Liste des Radverkehrsbeauftragten sowie diverse Zusammenstellungen aus den politischen Fraktionen.</p> <p>Für den touristischen Radverkehr sind v.a. der Leinpfad sowie weitere regionale bzw. überregionale touristische Routen im hessischen Radroutenplaner aufgezeigt. Weitere Routenvorschläge bestehen im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Radschnellverbindung zwischen</p>
-------------------------------	--



	<p>Rüdesheim und Wiesbaden.</p> <p>Zur Sicherung des Alltagsradverkehrs wurden im Rahmen der Erarbeitung des Nahmobilitätsplans nachfolgende Aspekte als wichtig diskutiert:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verbindung Leinpfad, Nordumgehung• Anbindung Ortsteile, Bahnhof, Schulen, ...• Ableiten von Lösungsansätzen und Maßnahmen durch Auswerten von Unfallzahlen und Betrachten „bekannter“ Gefahrenstellen
Ziele:	<ul style="list-style-type: none">• Entwicklung Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr mit dem Ziel, die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen.• Aufzeigen und Ertüchtigen durchgängiger Verbindungen zur Anbindung radrelevanter Quellen und Ziele im Stadtgebiet, v.a. Ortsteile, Einkauf, Schule, Kita.• Ermitteln von Netzlücken (fehlende, unzureichende Radverkehrsführungen) und Ableitung des Handlungsbedarfes.
Lösungsansatz, Arbeitsschritte	<p>Für den Alltagsradverkehr sind wichtige und vor allem durchgängig realisierbare Verbindungen aufzuzeigen und zu ertüchtigen. Hierfür ist zunächst eine Quell-/Zielanalyse zielführend.</p> <p>Aufgrund der Stadtstruktur sollte berücksichtigt werden, dass für einzelne Relationen auch unterschiedliche Verläufe je nach Fahrtrichtung vorzusehen sind (z.B. wegen Einbahnstraßenführung).</p> <p>Über eine Bestandserfassung sollte der aktuelle Handlungsbedarf zur Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes aufgezeigt werden. Insbesondere weitere Verkehrsberuhigungen, das Reduzieren von Kfz-Parken, Markieren von Bereichen für Radverkehr (Piktogramme) bzw. das Ausweisen von Fahrradstraßen und das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung stellen die grundlegenden Handlungsbedarfe zum Erreichen der relevanten Ziele und für einen sicheren Radverkehr dar.</p> <p>Mit ersten Maßnahmen sollen bereits bekannte Verbindungen zügig hergerichtet und über eine intensive Öffentlichkeitsarbeit beworben werden. Dies gilt insbesondere für die Einrichtung von Fahrradstraßen, für die in allen Ortsteilen bereits Vorschläge vorliegen (siehe Protokoll 2. Workshop).</p> <p>Eine hohe Dringlichkeit sollte auch die Umsetzung von Lösungsansätzen für bereits bekannte Gefahrenstellen besitzen.</p> <p>Die Erarbeitung der Netzkonzeption sowie die Ableitung und Umsetzung des Handlungsbedarfes sollte durch öffentlichkeitswirksame Kampagnen zur gegenseitigen Rücksichtnahme und zur Erläuterung von Verkehrsregeln begleitet werden.</p> <p>Das entwickelte Radverkehrsnetz ist durch eine anforderungsgerechte Wegweisung zur besseren Orientierung zu beschildern.</p>
Hinweise, Beispiel:	<p>Die Herangehensweise zur Ableitung einer Netzkonzeption für den Radverkehr ist den üblichen Regelwerken (z.B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010) zu entnehmen.</p> <p>Die „Qualitätsstandards und Musterlösungen“ für das Radnetz Hessen sowie zahlreiche weitere Flyer und Broschüren können kostenfrei unter https://www.nahmobil-hessen.de/downloads/ abgerufen werden.</p>
Zuständigkeiten:	<p>Stadt Oestrich-Winkel</p> <p>Mögliche Unterstützer: Radverkehrsbeauftragter, Rheingau-Taunus-Kreis, Polizei, Verkehrswacht</p>

Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	Maßnahme 3 - Konzept zur gestalterischen Aufwertung der B 42a Maßnahme 4 - Erreichbarkeit Rheinanlagen verbessern Maßnahme 7 - Sicherung der Schulwege Maßnahme 8 - Sicherung Umfeld Kitas Maßnahme 11 - Anbindung Fährverkehr Maßnahme 12 - Fahrradparken Maßnahme 14 - Anbindung Brentanoscheune	
Zeitliche Umsetzung / Kosten:	(L)	€ €

Maßnahme 2	Konzept Fußverkehr
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); border: 1px solid black; padding: 5px;"> Evaluieren: Monitoring und Wirkungskontrolle </div> <div style="text-align: center; flex-grow: 1;"> </div> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); border: 1px solid black; padding: 5px;"> Informieren und Beteiligen Politik, Verwaltung, Öffentlichkeitsarbeit und Betroffene </div> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">Ablauf zur Erarbeitung eines Fußverkehrskonzeptes</p>	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Ein Konzept für das zu Fuß Gehen gibt es in der Stadt Oestrich-Winkel bislang nicht. Im Rahmen der Umsetzung des Nahmobilitäts-Checks wird es als zielführend erachtet, ein Fußverkehrskonzept zu erarbeiten. Die Erarbeitung eines Fußverkehrsnetzes für Oestrich-Winkel ist eine gute Grundlage zur Priorisierung von Maßnahmen im Bereich fußgängerfreundliche Infrastruktur (z. B. Verbreiterung von Gehwegen, Schließen von Netzlücken), zum Herstellen von Barrierefreiheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (z. B. durch Aufstellen von Bänken).</p> <p>Das Projekt würde insgesamt zu einem fußgängerfreundlichen Klima in der Stadt beitragen.</p> <p>Die Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes könnte sich an jenem von Oberursel (Taunus) orientieren, das ebenfalls als wesentliche Maßnahme aus dem Nahmobilitäts-Check heraus entwickelt worden ist.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Fußverkehrs und Minderung des MIV. • Stärkung der Funktionen Aufenthalt und Kommunikation im öffentlichen Raum als Grundbedürfnis und Teil des täglichen Lebens. • Umgestaltung des öffentlichen Raumes hin zum fair verteilten Raum.
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Für Oestrich-Winkel sollte ein Fußverkehrskonzept erstellt werden. Es kann auch pilothaft mit einem Ortsteil begonnen werden, um Erfahrungen zu sammeln.</p> <p>Die Erarbeitung von Fußverkehrskonzepten umfasst die Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards (Grundlage sind bestehende</p>

	<p>Richtlinien und Regelwerke), die Entwicklung eines attraktiven, sicheren und lückenlosen Netzes, die problemorientierte Bestandsanalyse sowie ein Maßnahmen- und Handlungskonzept mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsbeteiligung.</p>
Hinweise, Beispiel:	<p>Beispiel aus anderen Städten</p> <p>Für die Oberursel (Taunus) (47.042 EW) wurde 2022/23 für die Gesamtstadt inkl. aller Stadtteile ein Fußverkehrskonzept erarbeitet.</p>  <p><i>Kartenausschnitt: Netzkonzeption Oberursel (Taunus) / Stadtteil Bommersheim (Fußwege 1. und 2. Ordnung)</i></p> <p>Abgeleitet aus dem Nahmobilitäts-Check für die Stadt Oberursel (Taunus) (2019 – 2020) und den darin entwickelten Handlungsansätzen zur Förderung der Nahmobilität wurde ein Fußverkehrskonzept erarbeitet. Im gesamtstädtischen Fußverkehrskonzept, das die Kernstadt sowie die Stadtteile umfasst, wurden Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs gebündelt und systematisch wichtige Fußwegeverbindungen ausgestaltet. Im Konzept wurden Potentiale herausgearbeitet, Schwachstellen identifiziert und analysiert. Das Fußverkehrskonzept umfasst einen Maßnahmenkatalog, strukturiert entsprechend der zeitlichen Umsetzbarkeit und Wirkung sowie eine erste Kostenschätzung. Die Erstellung des Konzeptes war begleitet von einer intensiven Beteiligung der lokalen Akteure und der Bürgerinnen und Bürger.</p> <p>Bausteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beteiligungskonzept: Stadtpaziergänge (in der Kernstadt und in fünf Stadtteilen), Online-Beteiligung, AK Fußverkehr (drei Sitzungen) zur Einbindung der Akteure bei der Erfassung Status Quo („Bestands-/ Mängelanalyse“), Diskussion der Netzkonzeption und des Maßnahmen- und Handlungskonzeptes.

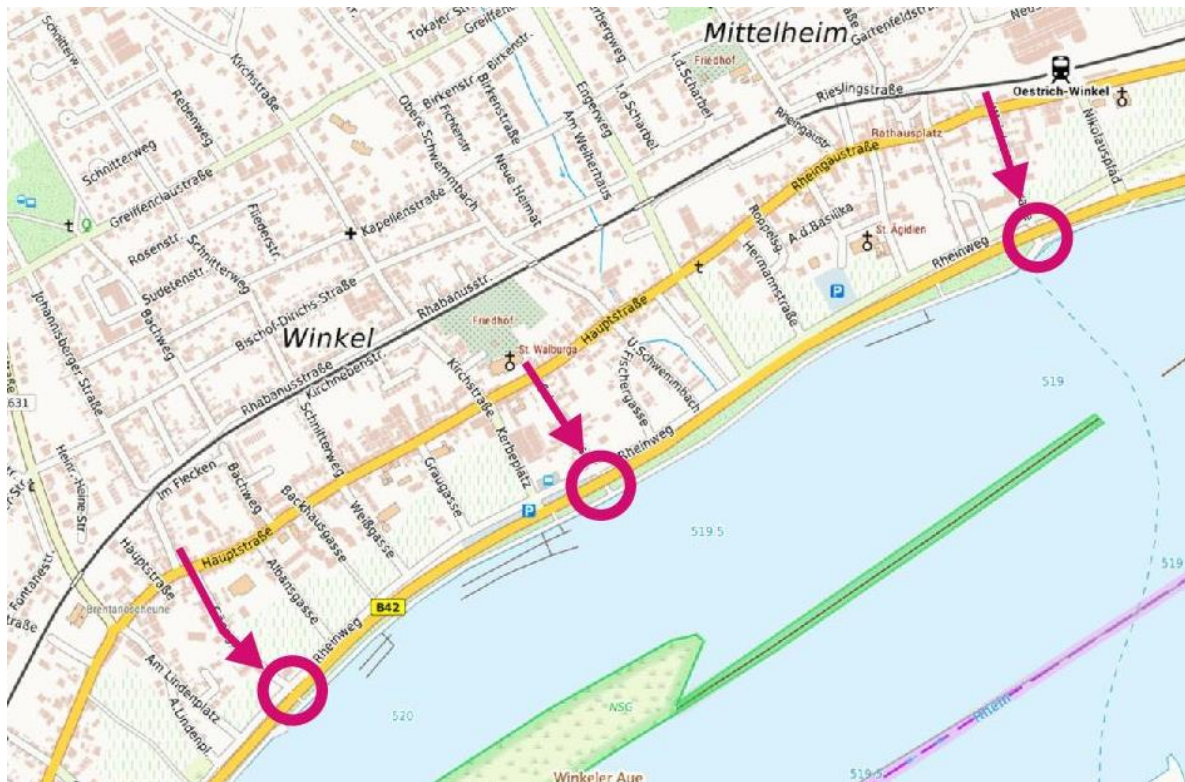
	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung gesamtstädtisches Fußverkehrsnetz und für die einzelnen Stadtteile, hierarchisiert und georeferenziert) (unter Einbindung der Akteure im AK Fußverkehr). <p>Erarbeitung Fußverkehrskonzept: Standards für den Fußverkehr, Mängelanalyse, Maßnahmenkonzept mit typischen Mängeln/ prototypischen Maßnahmen, Handlungsstrategie zur Umsetzung mit Kurzfristmaßnahmen (2023-2025) und Mittelfristmaßnahmen (2025-2028) und Kommunikationskonzept.</p>	
Zuständigkeiten:	<p>Verwaltung Stadt Oestrich-Winkel</p> <p>Mögliche Unterstützer: Vereine (z.B. Verkehrsverein, Weinbauvereine), Verbände und Beiräte (z.B. Seniorenbeirat), Politik</p>	
Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	<p>Maßnahme 1 - Stadtweites Radverkehrsnetz</p> <p>Maßnahme 3 - Konzept zur gestalterischen Aufwertung der B 42a</p> <p>Maßnahme 4 - Erreichbarkeit Rheinanlagen verbessern</p> <p>Maßnahme 6 - Konzept Plätze</p> <p>Maßnahme 7 - Sicherung der Schulwege</p> <p>Maßnahme 8 - Sicherung Umfeld Kitas</p> <p>Maßnahme 10 - Verbesserung ÖPNV-Angebote</p> <p>Maßnahme 13 - Gestalterische Aufwertung der Bahnunterführungen</p> <p>Maßnahme 14 - Anbindung Brentanoscheune</p> <p>Maßnahme 15 - Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service</p>	
Zeitliche Umsetzung / Kosten:		<p>€ €</p>

Maßnahme 3	Konzept zur gestalterischen Aufwertung der B 42a
	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Die B 42a (Hauptstraße, Rheingaustraße) verbindet als zentrale Achse parallel zum Rhein die drei Ortsteile Winkel, Mittelstadt und Oestrich. In Winkel und Mittelheim verläuft sie als Einbahnstraße, ohne Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung. Sie stellt eine wichtige Achse für alle Verkehrsarten dar.</p> <p>Die B 42a fungiert überwiegend als Gemeindestraße, auch wenn die Baulast nicht bei der Gemeinde liegt. Zu Zeiten von Hochwasser stellt sie die Umleitungsstrecke für die B 42 dar.</p> <p>Im Zuge der B 42a gilt überwiegend Tempo 30, trotzdem ist die Straße sehr autodominiert. Innerorts bestehen sehr enge Straßenquerschnitte und zum Teil auch nur sehr schmale Gehwege, auf denen zum Teil auch aufgesetzt geparkt wird. Aufgrund unterschiedlicher Nutzungsansprüche (u.a. Anbindung für Kfz, Rad, Fuß inkl. der Erreichbarkeit von Einkauf und Versorgung, Streckenverlauf für Buslinien, Haltestellen inkl. Zuwegungen, hoher Parkdruck Kfz) bestehen vielfältige Konfliktpotenziale.</p> <p>Der Radverkehr fährt auf der Fahrbahn im Mischverkehr.</p> <p>Die Situation der B 42a ist vor allem für den nicht-motorisierten Verkehr sowohl hinsichtlich Attraktivität als auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit unbefriedigend.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit für alle und verträgliches Miteinander • Verkehrsberuhigung • Förderung nicht-motorisierter Verkehr und Aufenthaltsqualität • Sichere und regelmäßige Querungsmöglichkeiten, v.a. für Fußverkehr • Abstellanlagen für Radverkehr etablieren
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Empfohlen wird eine zweigeteilte Herangehensweise.</p> <p>Langfristiges Ziel sollte die komplette Um- bzw. Neugestaltung der Ortsdurchfahrt sein. Dies ist nur bei einer großräumigen Verkehrsverlagerung (Ortsumgehung) bzw. einer Herabstufung der Klassifizierung gemeinsam mit dem Land Hessen möglich. Hierfür müssen frühzeitig Gespräche geführt und Möglichkeiten aufgezeigt werden.</p> <p>Im Vorfeld der langfristigen Neugestaltung sollte die aktuelle Situation genau analysiert und notwendige Rahmenbedingungen abgeleitet werden. Welche</p>

	<p>Verkehre könnten verlagert werden und wohin, welche Rahmenbedingungen müssen in die Planung einbezogen werden.</p> <p>Um eine zügigere Verbesserung der Situation herbeizuführen, sollten erste Maßnahmen im Bestand angedacht werden. Diese könnte aus Markierungen und/oder mobilen Elementen bestehen und ggf. auch in Form von Verkehrsversuchen erfolgen. V.a. hinsichtlich des Kfz-Parkens sollte geprüft werden, wo dieser zum Erreichen des Einzelhandels oder weiterer öffentlicher Ziele nötig ist und wo er zugunsten einer Verbreiterung der Seitenräume möglichst entfallen bzw. gänzlich auf die Fahrbahn verlegt werden könnte. Auch hinsichtlich gesicherter Querungsstellen könnten zügige Lösungen aufgezeigt werden.</p> <p>Ziel der ersten Umsetzungsphase sollten deutliche visuelle Veränderungen, eine verbesserte Aufenthaltsqualität sowie die Reduzierung der Auto-dominanz bzw. der gefahrenen Geschwindigkeiten sein. Durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit sollte auch das Miteinander und damit das Verkehrsklima verbessert werden.</p>	
Hinweise, Beispiel:	<p>In Baden-Württemberg erhalten Kommunen die Unterstützung des Landes bei der Umgestaltung von Ortsmitten zu „Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten für Baden-Württemberg“.</p> <p>https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/lebendige-ortsmitten-fuer-bw/</p>	
		
Zuständigkeiten:	<p>Stadt Oestrich-Winkel, HessenMobil Mögliche Unterstützer: Einzelhandel</p>	
Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	<p>Maßnahme 1 - Stadtweites Radverkehrsnetz Maßnahme 2 – Konzept Fußverkehr Maßnahme 5 - Parkraummanagement Maßnahme 7 - Sicherung der Schulwege Maßnahme 9 - Verbesserung ÖPNV-Angebote Maßnahme 10 - Optimierung Bahnhof Mittelheim Maßnahme 12 - Fahrradparken Maßnahme 14 - Anbindung Brentanoscheune</p>	
Zeitliche Umsetzung / Kosten:	<p>⊙ „Erste Umsetzungsphase“</p> <p>⊙ ⊙ ⊙ „Langfristige Lösung“</p>	<p>€ €</p> <p>€ € € €</p>

Maßnahme 4

Erreichbarkeit Rheinanlagen verbessern



Zugänge zum Rheinufer in Mittelheim und Winkel (Quelle: <https://www.geoportal.hessen.de>)



Zugänge zum Rheinufer in Oestrich (Quelle: <https://www.geoportal.hessen.de>)

Beschreibung, Bestand:

Die Stadt Oestrich-Winkel ist durch ihre Lage am Rhein geprägt. Der zum Rhein parallele Verlauf der Bundesstraßen B 42, B 42a und der Bahntrasse werden durch die Rheinlage bestimmt. Sie stellen eine erhebliche Barriere im Stadtgebiet dar.

Die Rheinanlagen sind als Grünflächen denkmalgeschützt. Sie werden - mit Ausnahme des Weinprobierstandes – wenig genutzt. Das „Mittelheimer Tempelchen“ und auch der Spielplatz „Am Weinprobierstand“ werden kaum genutzt. Entlang der Rheinanlagen führt der Leinpfad (gemeinsamer Geh- und Radweg, Radfernweg R3).

Die Erreichbarkeit der Rheinanlagen als Ziel- und Aufenthaltsort ist schwierig. Querungen der Bundesstraßen sind nur an vier bestehenden Fußgängerunterführungen - mit ca. 700 m durchschnittlicher Entfernung untereinander - möglich, davon ist nur eine barrierefrei. Eine funktionale Verbesserung jeder einzelnen Verbindung wäre daher im Sinne einer Stärkung der Nahmobilität notwendig.

Winkel/ Mittelheim

Drei Zugänge führen zum Rhein:

- Vom Rheinweg /Höhe Fähre (Ecke Weinheimerstraße)
- von der Schwarzgasse
- von der Gänsegasse

Sie weisen alle ähnliche Mängel auf:

- teilweise nicht barrierefrei
- keine eindeutige Führung
- teilweise sozial unsicher (schlecht einsehbar, ungestaltet)



Weinheimer Straße / Autofähre



Schwarzgasse




Oestrich

Zwei Zugänge führen zum Rhein:

- von der Gartenstraße
- vom Markt zur Schiffsanlegestelle

Sie weisen folgende Mängel auf:

- nicht barrierefrei
- sozial unsicher (schlecht einsehbar, ungestaltet)

	 <p>Zugang von der Gartenstraße</p>	 <p>Zugang vom Marktplatz zur Schiffsanlegestelle</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zugänglichkeit verbessern (Barrierefreiheit, sozial sicher) • Aufenthaltsqualität erhöhen (Bänke, Fahrradabstellanlagen, schatten spendende Bäume) 	
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Zuwegung herstellen • Kopfsteinpflaster „versiegeln“ (Unterführung Schwarzgasse) • Beleuchtung installieren • Erreichbarkeit / Aufenthaltsqualität „Mittelheimer Tempelchen“ verbessern • Aufenthaltsqualität Spielplatz „Am Weinprobierstand“ verbessern 	
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>-----</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Stadtverwaltung Oestrich-Winkel Mögliche Unterstützer: Verkehrsverein, Rheinfähre Maul GmbH</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Maßnahme 1 - Stadtweites Radverkehrsnetz Maßnahme 2 - Konzept Fußverkehr Maßnahme 11 - Anbindung Fährverkehr Maßnahme 15 - Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€ €</p>

Maßnahme 5	Parkraummanagement
 <p style="text-align: right; font-size: small;">© PGV-Alrutz</p>	 <p style="text-align: right; font-size: small;">© plan&rat</p>
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Gemäß des aktuellen Regelwerkes E-Klima 2022 der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) soll das Kfz-Parken im Straßenraum die geringste Relevanz bei der Verteilung und Gestaltung des verfügbaren Raumes erhalten. In den politischen Diskussionen der Städte wird diese Priorisierung jedoch noch selten unterstützt. Auch jahrelange Gewohnheiten der Bevölkerung hinsichtlich der Dominanz des Kfz-Parkens im öffentlichen Stadtbild wirken der Mobilitätswende bzw. der systematischen Parkraumneuorganisation vielfach entgegen.</p> <p>Die Straßenräume in Oestrich-Winkel sind innerhalb der Ortsteile überwiegend sehr eng. Zum Teil reicht der Querschnitt nicht für anforderungsgerechte Gehwege aus.</p> <p>Gleichzeitig besteht im gesamten Stadtgebiet hoher bis sehr hoher Parkdruck durch Anwohnende und Besucher*innen. Die Kfz werden in den engen Straßenräumen häufig auch auf den schmalen Gehwegen aufgesetzt geparkt.</p> <p>Im gesamten Stadtgebiet sind 16 größere Parkplätze eingerichtet und über ein stadtweites Parkleitsystem ausgewiesen. Das Parken ist dort kostenfrei möglich. Größere Parkplätze befinden sich v.a. im Zuge der rheinparallelen B 42 südlich des Siedlungsgebietes sowie im südlichen Bereich des Ortsteils Hallgarten.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisches Parkraumkonzept als wichtiger Baustein der Förderung der Nahmobilität • Kfz-Parken neu organisieren und kontrollieren • Freihalten von Gehwegen, Sichtachsen und für Rettungsfahrzeuge • Alle parken auf ihren eigenen Grundstücken statt im öffentlichen Straßenraum
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichten von Anwohnerparken, Kurzzeitparken (z.B. Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen, an Schulen und Kitas) • Markieren von Stellplätzen für Kfz • Ausweisen weiterer dezentraler Kfz-Parkplätze, inkl. Park+Ride • Einrichten von Ladezonen für Lieferverkehr

	<ul style="list-style-type: none"> • Informationen und Aktionen zum Thema „Wir parken auf unseren eigenen Grundstücken“ • Regelmäßige Kontrollen und Ahndung von Falschparken <p>Zur konsequenten Neu-Organisation des Kfz-Parkens außerhalb der größeren Parkplätze können auch Verkehrsversuche/-projekte durchgeführt werden. Als erstes Projekt wird von Seiten der Teilnehmenden der Workshops der Bereich zwischen Schwemmbach und Schwarzgasse vorgeschlagen.</p> <p>Durch intensive Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen sollte auf die Konsequenzen von Falschparken hingewiesen werden.</p>	
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Von UMKEHR e.V. und FUSS e.V. sind sogenannte „Spuckis“, gummierte Hinweiszettel zum Verteilen an auf den Gehwegen abgestellte Kfz, bestellbar.</p> <p>Unter dem Motto „Straße zurückerobern“ lädt der VCD seit einigen Jahren zum regelmäßigen „Park(ing) Day“. Hier wird in den Kommunen individuell auf den Flächenverbrauch geparkter Fahrzeuge aufmerksam gemacht.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="507 864 954 1160"> </div> <div data-bbox="970 864 1425 1160"> </div> </div> <p>https://umkehr-fuss-online-shop.de/view/productdetails/virtuemart_product_id/3/virtuemart_category_id/1.htm</p> <p>https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/parking-day/</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Stadt Oestrich-Winkel</p> <p>Mögliche Unterstützer: Schulen, Kitas, Einzelhandel, Politik</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Maßnahme 2 - Konzept Fußverkehr</p> <p>Maßnahme 3 - Konzept zur gestalterischen Aufwertung der B 42a</p> <p>Maßnahme 15 - Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€</p>

Maßnahme 6	Konzept Plätze
	
<p>Oestrich Marktplatz</p>	<p>Oestrich Friedensplatz</p>
	
<p>Winkel Hauptstraße/ Im Kreuzgarten</p>	<p>Winkel Hauptstraße/ Graugasse</p>
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Ortsmitten sind der Mittelpunkt von Städten und Gemeinden, oftmals bilden sie das Zentrum mit Plätzen. Häufig liegen die Ortsmitten auch gleichzeitig an klassifizierten Straßen (Ortsdurchfahrten). Ortsmittelpunkte haben neben der Verbindungsfunktion auch Aufenthaltsfunktion. Sie laden zum Verweilen ein, haben wichtige soziale und sozialisierende Funktionen, sind Orte für Austausch, Begegnung, Kommunikation sowie Teil des täglichen Lebens. Qualitäten von Ortsmitten gelten generell auch für Stadtplätze (Barrierefreiheit, soziale Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Grün).</p> <p>Die Stadt Oestrich-Winkel hat aufgrund ihrer Gliederung in vier Stadtteile und der langgestreckten Ausdehnung entlang des Rheins keine homogene Stadtstruktur. Die Mittelpunkte in den Stadtteilen sind unterschiedlich stark ausgeprägt und ablesbar. In jedem Fall besteht dabei für Oestrich, Mittelheim und Winkel Verbesserungspotential hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.</p> <p>In Oestrich ist der größte Platz der Marktplatz mit dem historischen Rathaus. Weitere Plätze befinden sich vor der Kirche St. Martin, am „Scharfen Eck“, am Kapellenplatz sowie nördlich der Rheingaustraße mit dem nicht mehr unmittelbar zur Altstadt gehörigen Friedensplatz. Während der Marktplatz mit Brunnen und Eisdiele über eine gewisse Aufenthaltsqualität verfügt, werden</p>

	<p>die anderen Plätze als Parkplätze genutzt. Für den Freidensplatz gibt es aktuell Überlegungen zu einer Neugestaltung.</p> <p>Die Mitte von Winkel wird von der Hauptstraße (B42a), dem Verkehr mit der bestehenden Parksituation (Halbhochparken auf dem Gehweg) und der dichten Bebauung dominiert. Winkel hat einen kleinen Platz direkt an der Hauptstraße, der vor allem als Treffpunkt zum Brunnenfest genutzt wird. Die Kreuzung Hauptstraße/ Engerweg/ Im Kreuzgarten ist Unfallschwerpunkt. Es fehlen gesicherte Querungsmöglichkeiten, auch im Zugang zu dem Platz. Mit der Lage an der Schnittstelle zwischen Winkel und Mittelheim hat dieser Platz Potenzial zur Stärkung der Ortsmitte.</p> <p>Auch für weitere Orte bzw. Plätze wie das Umfeld der Basilika (Mittelheim) oder die Umgebung des Brentanohauses (Winkel) besteht Verbesserungspotential (s. Maßnahme 14).</p>
Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> • Höhere Akzeptanz, Belebung und Nutzung der Ortsmitten/ Stadtplätze • Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität • Möglichst weitgehende Barrierefreiheit • Vorhandensein von Geschäften des täglichen Bedarfs • Verbesserung der Gestaltung mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung
Lösungsansatz, Arbeitsschritte	<p>Die Verbesserung der Gestaltung der Ortsmitten/ Plätze sollte unter intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Von Bedeutung sind auch viele kleine Einzelmaßnahmen, die zusammen mit den Bürger*innen sowie lokalen Akteuren erarbeitet werden können.</p> <p>Als Arbeitsschritte werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fachliche Analyse: „Was ist ein Ortsmittelpunkt/ Platz, was macht einen guten (funktionierenden) Platz aus?“ • Platzbegehung mit interessierten Bürger*innen. Mängelanalyse: Wo fühle ich mich wohl? Wo fühle ich mich nicht wohl? (mit einem Platz anfangen). • Gemeinsame Erarbeitung von Vorschlägen (auch kleine Einzelmaßnahmen zur Aufwertung des Stadtplatzes) unter Beteiligung der Anwohner*innen (Planwerkstatt). • Bei den geplanten Maßnahmen ist immer auf die örtlichen Gegebenheiten zu achten. <p>Weitere Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empfohlen wird für die Ausstattung der Ortsmitten/ Plätze (kleinere Einzelmaßnahmen als Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung) eine entsprechende Haushaltsstelle einzurichten. • Prüfung von Sponsoring, Mitfinanzierung durch das Land Hessen. <p>Das im Rahmen des Städtebaulichen Denkmalschutzes erarbeitete ISEK sowie das Integrierte energetische Quartierskonzept KlimaQuartier „Mittelheim“ (beide von 2018) bilden mit den dortigen Vorschlägen eine gute Grundlage für die Entwicklung der Stadtteilmitten.</p>
Hinweise, Beispiel:	<p>Qualitäten, die gut gestaltete Ortsmittelpunkte/ Stadtplätze ausmachen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miteinander zwischen Kfz - Rad - Fuß - Bus unter Beibehalten der Verkehrsfunktion • Gute Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad • Belebt durch Nahversorgung, öffentliche Einrichtungen, Gastronomie

- Anbindung an den ÖPNV (Haltestelle in der Ortsmitte)
- Aufenthaltsqualität (sozial sicher, Bänke, qualitätsvolle Ausstattung),
- Bäume (auch schattenspendend), Grün, (Wasser)
- Barrierefreiheit
- Fahrradabstellanlagen.

Beispiel

Im Rahmen des **Fußverkehrskonzeptes für Oberursel (Taunus)** wurden Pilotmaßnahmen zur Aufwertung der Stadtteilzentren vorgeschlagen und erste Planungsvorschläge skizziert (z. B. Aufwertung des Stadtteilzentrums Weißkirchen, s. nachstehende Abbildung).

Fußverkehrskonzept Oberursel (Taunus)
Pilotmaßnahme: Aufwertung Stadtteilzentrum Weißkirchen
Maßnahmen

- 1 Urselbachstraße / Ecke Bischof-Brand-Straße:** Sichere Fahrradabstellanlagen
- 2** Sitzbank am Eingang zur Linde freistellen, den Tisch entfernen. Am Standort kann eine weitere Bank aufgestellt werden.
- 3** Aufheben des Parkens in der Urselbachstraße auf der gesamten Länge der Grundstückskante des Restaurants Zur Linde. Der neu gewonnene Raum im Knoten von Urselbachstraße und Bischof-Brand-Straße dient als Aufenthaltszone vor dem beliebten Ort. Aufstellen weiterer Bänke, von Fahrradständern oder Ergänzung von weiteren Grün im Sisslerbereich.
- 4** Der engere Bereich der **Ortsmitte** soll **verkehrsberuhigt** und der **öffentliche Raum attraktiver** werden. Die Urselbachstraße, die Bischof-Brand-Straße zwischen Urselbachstraße und Erlengasse sowie die Erlengasse werden zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgewandelt. Der städtebaulich aufgeweitete Raum im Knoten Bischof-Brand-Straße/Urselbachstraße kann als zentraler Platz eine eigene (landschaftlich) Pflanzung und durch ergänzende „Möblierung“ (z. B. durch Baum mit Rundbank, Trink-/Nunnen-Spielplatz...) eine neue Bestimmung erhalten. Die Erhellungsbereiche der Urselbachstraße und der Erlengasse in die Kurmainzer Straße lassen sich als „Tore zur Ortsmitte“ gestalterisch noch stärker hervorheben.
- 5** Die Qualitäten des Urselbachs werden freigelegt. Einblicke in besondere städtebauliche Blickachsen und Situationen ermöglicht. Die Böschungen werden vor starkem Witterungs bedingt. Der bestehende natürliche Raum kann wahrgenommen und in die Ortsmitte besser integriert werden.

Die Mitte von **Stierstadt** (Heinrich-Ceibel-Platz) ist beispielhaft für eine attraktive Gestaltung der Ortsmitte.

Markt Erlbach (Mittelfranken): intensive Beteiligungsprozesse haben die Umgestaltung des Marktes begleitet. Barrierefreiheit, Shared-Space, historische Pflanzung und moderne Marktmöbel waren Teil der 2022 erfolgten Umgestaltung. (Bildquelle: Publikation VCD Wohlfühlplätze)

Dorfplatz Altdorf b. Nürnberg im Ortsteil Rasch: Im Rahmen der Umgestaltung des Dorfplatzes wurde auch ein Zugang zum nahe gelegenen Finkenbach ermöglicht. Informationsstafeln zu Themen Wasser, Fluss, Bach... werden aufgestellt. (Bildquelle: Publikation VCD Wohlfühlplätze)

Beispiele für attraktive Ortsmitten anderer Gemeinden:



Oberursel (Taunus)
Ortsmitte Stadtteil Stierstadt




Markt Erlbach
nach Umgestaltung Markt 2020
(Quelle: VCD „Wohlfühlplätze“)



	<p>Beispiele für gut gestaltete kleinere Plätze:</p>  <p>Quelle: VCD-Veröffentlichung „Wohlfühlplätze“</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Stadt Oestrich-Winkel Mögliche Unterstützer: Ortsbeiräte, Anwohnende, Schulen</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Maßnahme 2 - Konzept Fußverkehr Maßnahme 3 - Konzept gestalterische Aufwertung der B 42a Maßnahme 9 - Verbesserung ÖPNV-Angebote Maßnahme 12 – Fahrradparken Maßnahme 14 - Anbindung Brentanoscheune Maßnahme 15 - Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€ €</p>

Maßnahme 7	Sicherung der Schulwege
	
<p><i>Pfingstbachschule: Grundschule für Oestrich, Mittelheim und Winkel</i></p>	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Schulwege spielen in der Mobilitätsentwicklung von Kindern und Jugendlichen eine bedeutende Rolle. So lernen sie im Idealfall, sich auf einem gut eingeübten Weg eigenständig mobil fortzubewegen. Sie lernen sich zu orientieren, sie sind gemeinsam mit ihren Schulfreund*innen unterwegs, sie gewöhnen sich daran, umweltfreundlich unterwegs zu sein. Nur wenn die Schulwege sicher, komfortabel, d.h. ausreichend breit und frei von Hindernissen sind, haben Eltern ein gutes Gefühl, wenn ihre Kinder selbstaktiv mobil sind.</p> <p>Zu schmale bzw. zugesperrte Gehwege, zu schmale bzw. fehlende Radwege, unzureichende ÖPNV-Verbindungen, aber auch ungünstige Ampelschaltungen, fehlende bzw. unsichere Querungsstellen und Sichtverhältnisse sowie überhöhte Geschwindigkeiten führen dazu, dass Eltern aus Angst ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren (Elterntaxis). Bequemlichkeit oder organisatorische Gründe spielen auch eine Rolle (Schule liegt auf dem Weg zur Arbeit). Kinder und Jugendliche verlieren dadurch vor allem die Fähigkeiten zur aktiven und eigenständigen Mobilität.</p> <p>Vor allem zu Schulbeginn kommt es im unmittelbaren Umfeld der Schulen oft zu problematischen und gefährlichen Situationen im Hol- und Bringverkehr. Die Schüler*innen, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen, werden durch haltende Pkw und sich öffnende Türen gefährdet.</p> <p>In Oestrich-Winkel gibt es zwei Grundschulen, die Grundschule Hallgarten und die Grundschule Pfingstbachschule in Oestrich (für die Kinder aus Winkel, Mittelheim und Oestrich). An beiden Schulen sind die oben beschriebenen Situationen zu beobachten</p> <p>Für die Pfingstbachschule gibt es einen digitalen Schulwegplan, der empfohlene Schulwege aufzeigt. Aus Winkel und Mittelheim können die Kinder mit der Buslinie 182 zur Schule fahren.</p>

Ziele:	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Förderung der selbstständigen und aktiven Mobilität der Kinder • Unterbinden Elternhol-/ Bringverkehre
Lösungsansatz, Arbeitsschritte	<p>Die Bausteine der Schulwegsicherung sind</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unfallanalysen • Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen (Repertoire der Verkehrsberuhigung, Einrichtung von Schulstraßen) • Verkehrs- und Mobilitätserziehung, Schulisches Mobilitätsmanagement • Schulwegpläne <p>Die Einrichtung von Elternhaltestellen (möglich bis 250 m Luftlinienentfernung) und weitere Ansätze sind möglich.</p> <p>Dazu gehören</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elternlotsen (Einsatz z. B. an gefährlichen Kreuzungen) • Walking Bus (Kinder machen sich gemeinsam mit Erwachsenenbegleitung von festgelegten Haltestellen auf den Weg zu Fuß zur Schule) • „Gelbe Füße“ (Markierungen für den Schulweg, besonders an sicheren Querungsstellen) • Wettbewerbe und Anreize • Aktionstage „Zu Fuß zur Schule“ (VCD)  <p>Kartenquelle: Openstreetmap CC-BY-SA 2.0</p> <p>Lage der Elternhaltestellen (Quelle: Evaluations-Bericht Hol- und Bringzonen der Ruhrschule in Oberhausen (www.bufee.de)).</p>

	 <p>Gelbe Füße und Markierung von Querungsstellen (Kronberg im Taunus)</p> <p>Es wird empfohlen, an den beiden Grundschulen für das Thema zu sensibilisieren und mit Lehrkräften, Eltern und den Schüler*innen Ideen und Maßnahmen auszuarbeiten und gemeinsam geeignete Lösungen zu entwickeln.</p> <p>Für die Grundschule Pfingstbachschule könnte z.B. eine Elternhaltestelle auf dem Rathausparkplatz eingerichtet werden, der Zugang von dort zum Schulgelände ist möglich (Tor).</p>
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Einrichtung von Schulstraßen</p> <p>Schulstraßen sind bislang nicht explizit in der StVO verankert, der rechtlicher Rahmen für die Anordnung als „Temporäre Durchfahrtsbeschränkung“ besteht. Erfahrungen aus dem europäischen Ausland (Österreich, Frankreich) belegen, dass durch die Einrichtung von Schulstraßen die Elterntaxis abgenommen haben, mehr Kinder zu Fuß oder mit dem Rad bzw. Tretroller zur Schule kommen.</p> <p>Was ist eine Schulstraße?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straße oder Straßen im Umkreis einer Schule, die vor Schulbeginn und nach Schulende für 30 bis 45 min für den motorisierten Kfz-Verkehr gesperrt sind (Bsp. 07:30 - 8:15 Uhr, 13:45 - 14:15 Uhr). • Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge. Ausnahmen: z.B. Einsatzfahrzeuge, ÖPNV, Ausfahrt von privaten Stellplätzen. • Radverkehr ist zugelassen. • Voraussetzung für die Einrichtung: kritische Verkehrssituation (Begründung: diese entsteht, wenn durch den Hol- und Bringverkehr gefährdende Park- und Wendemanöver durchgeführt werden). • Möglichkeit der Einführung als Verkehrsversuch (Experimentierklausel §45 Abs. 1 Nr. 6 StVO). <p>Physische Barrieren (Absperrschranken, Scherengitter), Verkehrseinrichtungen zur Unterstützung.</p>

		
	<p>Beispiel Köln: Kath. Grundschule Vincent-Satz https://kidicalmasskoeln.org/erste-schulstrasse-in-ehrenfeld-kinder-selbststa%cc%88ndiq-machen/</p> <p>Durchfahrtsverbot Albert Schweitzer Schule Hannover</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Verwaltung Oestrich-Winkel Mögliche Unterstützer: Schule/ Schulträger, Eltern bzw. Elternbeirat, Polizei, Ortsbeirat, Förderverein der Schule, Landkreis (Unterstützung bei Schulwegplänen)</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Maßnahme 1 - Stadtweites Radverkehrsnetz Maßnahme 2 - Konzept Fußverkehr Maßnahme 9 - Verbesserung ÖPNV- Angebote Maßnahme 12 - Fahrradparken Maßnahme 14 - Anbindung Brentanoscheune Maßnahme 15 - Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Sicherheit</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€</p>

Maßnahme 8	Sicherung Umfeld Kitas	
	 <p>Lage der Kindertagesstätten in Winkel (Quelle: https://www.geoportal.hessen.de)</p>	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Die Kindertagesstätten (Kath. Kita Rabanus Maurus, Weißgasse, Städtische Kita „Im Pflaumenköpfchen“ Albansgasse) liegen im dicht bebauten Stadtteil Winkel und werden über die engen Gassen der Altstadt erschlossen.</p> <p>Der Bring- und Holverkehr (Elterntaxis) an den Kitas führt zu Konflikten. Gleichzeitig ist eine sichere Anbindung zu Fuß nicht gegeben.</p> <p>Für die Wege zur Kita gilt, was auch für die Schulwege gilt: der Weg zur Kita spielt für Kinder eine wichtige Rolle zur Entwicklung einer eigenständigen Mobilität, sie sollte durch bessere Verkehrsbedingungen gefördert werden.</p>	 <p>© plan&rat</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Förderung einer aktiven Mobilität der Kinder • Unterbinden Elternhol-/ Bringverkehre 	

Lösungsansatz,
Arbeitsschritte

Es gelten grundsätzlich die Lösungsansätze, die bei der Maßnahme 7 „Sicherung der Schulwege“ genannt wurden.
Für die Einrichtung von Elternhaltestellen für die Kita Rabanus Maurus wird der Parkplatz vor der Kita - Zufahrt von der Hauptstraße empfohlen, für die Städtische Kita „Im Pflaumenköpfchen“ die Parkplätze am Rheinweg (P09, P12).
Für die Sicherung der Anbindung zu Fuß wird die Neuanlage eines Gehweges auf der südl. Seite des Rheinweges empfohlen.



Rheinweg



Graugasse/ Einmündung Rheinweg

Hinweise, Beispiel:



Elternhaltestelle Museumstraße (Braunschweig)



Aktionstage „Zu Fuß zur Schule“ (VCD)



Deutliche Kennzeichnung von Querungsstellen für den Fußverkehr (Oberursel (Taunus) vor einer Kita).

Zuständigkeiten:	Stadtverwaltung Oestrich-Winkel Mögliche Unterstützer: Träger Kitas, Elternvertreter*innen	
Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	Maßnahme 1 - Stadtweites Radverkehrsnetz Maßnahme 2 - Konzept Fußverkehr Maßnahme 15 - Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Sicherheit	
Zeitliche Umsetzung / Kosten:	⌚	€

Maßnahme 9 **Verbesserung ÖPNV-Angebote**

Liniennetzplan Rheingau-Taunus Kreis – Auszug RTV_SLNP_2022 (rmv.de)

Beschreibung, Bestand: Oestrich-Winkel ist über den Bahnhof Mittelheim an den schienengebundenen Regionalverkehr der Region angebunden. Die weiteren Ortsteile sind über lokale Buslinien und/oder Rufbusse erschlossen.

Vor allem in den Randzeiten (nachts, am Wochenende) bestehen bei den Busverkehren ungünstige Fahrzeiten und Taktungen. Auch sind wichtige Ziele, z.B. der Fähranleger, mit dem ÖPNV nur schlecht erreichbar. Somit werden die relevanten Zielgruppen (z.B. junge Menschen ohne Kfz bzw. Führerschein, ältere Menschen) unzureichend berücksichtigt. Eine Mobilität ohne Kfz ist für sie nur schwer lebbar.

Die Haltestellen sind insgesamt wenig attraktiv. Häufig fehlen an den Bushaltes Sitzgelegenheiten oder weitergehende Angebote wie Fahrradabstellanlagen oder Serviceangebote (z.B. dynamische Fahrgastinformationen).

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf gibt es bereits zahlreiche Beispiele für die gelungene Etablierung von Bürgerbus-Initiativen. Diese unterstützen als Ergänzung zum „linienhaften“ ÖPNV eine sichere und umweltfreundliche Mobilität.


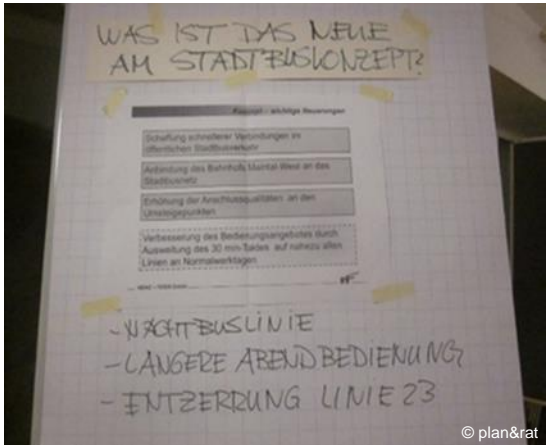

<https://www.rmv.de/c/de/start/marburg-biedenkopf/regionale-informationen/buergerbusse>

- Ziele:**
- Netzoptimierung und verbessertes Tarifsystem
 - Bessere und angepasste Taktung im Busverkehr
 - Optimierung Schulbusverkehre
 - Attraktivierung der Haltestellen: Herstellung von Barrierefreiheit, Angebote für Service und Komfort, inkl. Fahrradabstellanlagen
 - Etablierung von Bürgerbussen

Lösungsansatz, Arbeitsschritte



Organisation und Etablierung von Bürgerbussen mit Unterstützung des Landkreises.


Die Buslinien sollten hinsichtlich Taktung und Ziellanbindung auf Plausibilität und Aktualität geprüft und bei Bedarf angepasst werden. Die Erreichbarkeit

	<p>relevanter Ziele im Umkreis von 500m zur Haltestelle sollte berücksichtigt werden.</p> <p>Die Bushaltestellen sollten hinsichtlich Service und Komfort flächendeckend im Stadtgebiet geprüft werden. Eine Mindestausstattung (Sitzgelegenheit, Infotafeln, Überdachung, etc.), Fahrradabstellanlagen sowie die barrierefreie Erreichbarkeit und ein barrierefreier Einstieg in die Fahrzeuge sind zu gewährleisten.</p>
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Neugestaltung Stadtbusverkehr Stadt Maintal</p> <p>Die Stadt Maintal hatte sich 2015 zum Ziel gesetzt, das Verkehrsangebot im ÖPNV zukünftig besser an den Beförderungsbedarf und die zu erwartende Fahrgastnachfrage der vier Maintaler Stadtteile anzupassen. Schwachstellen des Netzes waren in erster Linie die teilweise umwegige Linienführung der Stadtbuslinien, zu geringe Taktung, Verspätungsanfälligkeit und z.T. schlechte Anschlüsse an die Linien des regionalen ÖPNV. Beauftragt wurde ein Gutachterbüro, das eine Bürgerbefragung zum Stadtbusverkehr durchführen und ein Konzept zur Verbesserung erarbeiten sollte.</p> <p>Die Durchführung der Bürgerbefragung und die Bearbeitung des Konzeptes wurde von einer Lenkungsgruppe (Stadtrat, ÖPNV-Unternehmen, Interessenverbände, Kinderbeauftragte, Behindertenbeauftragte, Schulen, Magistrat, Verwaltung) begleitet. Sie unterstützte das bearbeitende Büro bei der Erarbeitung des Konzeptes. Im Zeitraum von Januar bis November 2015 fanden mehrere Sitzungen mit externer Moderation durch ein Fachbüro statt.</p> <p>Das erarbeitete Konzept wurde auf einer Bürgerinformationsveranstaltung im Oktober 2015 vorgestellt und nach Einarbeitung weiterer Anregungen als Empfehlungen der Stadtverordnetenversammlung zur Neugestaltung des Stadtbusverkehrs vorgelegt.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="539 1223 879 1666">  <p>© plan&rat</p> </div> <div data-bbox="903 1223 1453 1666">  <p>© plan&rat</p> </div> </div>
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Stadt Oestrich-Winkel, HessenMobil, Rheingau-Taunus-Kreis</p> <p>Mögliche Unterstützer: Politik, Verbände</p>
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Maßnahme 10 - Optimierung Bahnhof Mittelheim</p> <p>Maßnahme 11 - Anbindung Fährverkehr</p>
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="539 1951 1015 2016">  </div> <div data-bbox="1023 1951 1453 2016"> <p>€ €</p> </div> </div>

Maßnahme 10	Optimierung Bahnhof Mittelheim
	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Der Bahnhof im Ortsteil Mittelheim stellt einen wichtigen ÖPNV-Schnittpunkt der Stadt Oestrich-Winkel dar. Mehrfach täglich wird der Bahnhof vom Regionalverkehr angefahren.</p> <p>Das Bahnhofsgebäude gehört der DB, das denkmalgeschützte Gebäude daneben ist im Privatbesitz. Die Flächen um den Bahnhof wurden zum Teil von der Stadt erworben. Die barrierefreie Unterführung zum Erreichen beider Gleise wurde kürzlich neu gebaut. Die Anbindung an die nördlichen Siedlungsbereiche ist lediglich über einen Trampelpfad gegeben.</p> <p>Die Stadt führt bereits Verhandlungen mit der DB (Stand 2023) um die Besitzverhältnisse von Gebäude und Grundstück weiter zu klären. Derzeit bestehe nach Aussage der Stadt jedoch kein Handlungsspielraum, um die aktuelle Situation zu verbessern.</p> <p>Den Bahnhof sehen Besucherinnen und Besucher der Stadt, die mit dem schienengebundenen Verkehr anreisen, zuerst. Von daher sollte bereits diese erste „Visitenkarte“ der Stadt eine positive und attraktive Gestaltung aufweisen und Besucherinnen und Besucher zum weiteren Erkunden der Stadt einladen. Derzeit fehlen Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Bereich des Bahnhofs völlig. Das Gelände ist geprägt von Vandalismus und fehlender Gestaltung.</p> <p>Auch die Situation zur Verknüpfung mit den weiteren Verkehrsarten, z.B. dem Fahrradparken am Bahnhof, ist nicht gegeben. Lediglich Abstellmöglichkeiten für Kfz bestehen neben dem Gebäude auf einer unbefestigten Fläche. Die Orientierung zum Erreichen des Ortszentrums, der nächstgelegenen Bushaltestelle oder zu den ausgewiesenen überregionalen Wanderwegen ist durch fehlende Beschilderung erschwert. Weitere Informationen zur Stadt für anreisende Touristen sind nicht vorhanden.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • „Visitenkarte“ für die Stadt • Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und soziale Sicherheit gewährleisten • Bereitstellen gesicherter Fahrradabstellmöglichkeiten und attraktiver Kfz-Parkplätze (Bike+Ride, Park+Ride) • Beschilderung zur Orientierung • Weitergehende Angebote wie Toiletten, Informationen, etc. • Fernziel: Kulturbahnhof


<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Hinsichtlich des Bahnhofsumfeldes sollte die Stadt (Klärung der Besitzverhältnisse) eine deutliche Attraktivierung planen. Neben der Asphaltierung der Kfz-Stellplätze und der Ergänzung um (gesicherte) Abstellanlagen für Fahrräder sollte das gesamte Areal überplant und durch weitere Serviceeinrichtungen (z.B. Informationstafeln, Wegweisung, Aufenthaltsmöglichkeiten, Möglichkeiten zur Versorgung bzw. zur Gepäckaufbewahrung) ergänzt werden.</p> <p>Die Zuwegung des Bahnhofes, sowohl von der Rheingaustraße als auch der Neustraße sollte ebenfalls optimiert bzw. für den Rad- und Fußverkehr barrierefrei ertüchtigt und attraktiv gestaltet werden.</p> <p>Zur Planung des Areals bietet sich ggf. auch ein Ideenwettbewerb an, bei dem die Bevölkerung ihre Wünsche und Ideen äußern kann, die geprüft und hinsichtlich der Umsetzbarkeit bewertet werden.</p>	
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Bahnhof des Jahres 2014: Bahnhof Hünfeld</p> <p>Bei der Frage nach dem „was macht einen guten/attraktiven Bahnhof aus“ lohnt ein Blick in das Jury-Urteil zum Bahnhof Hünfeld. Hier werden vor allem Sauberkeit, viel Grün und ein adrettes Umfeld positiv bewertet. Auch Angebote zu Information und Orientierung werden als relevant genannt. Grundsätzlich sollte ein Bahnhof ein „durchdachtes Konzept“ haben und mind. über Rampen auch den Anforderungen an die Barrierefreiheit entsprechen.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/bahnhof-des-jahres/bahnhof-huenfeld/</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Stadt Oestrich-Winkel, DB Mögliche Unterstützer: Rheingau-Taunus-Kreis, Tourismus</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Maßnahme 5 - Parkraummanagement Maßnahme 9 - Verbesserung ÖPNV-Angebote Maßnahme 12 - Fahrradparken</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€ €</p>

Maßnahme 11	Anbindung Fährverkehr
	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Zur ÖPNV-Anbindung Oestrich-Winkels gehört neben dem schienengebundenen Verkehr und dem Busverkehr auch die Fährverbindung (Autofähre) über den Rhein nach Ingelheim.</p> <p>Mit dem Kfz erreicht man den Fähranleger über die B 42 und den Rheinweg. Im Zuge des Rheinweg besteht für den Kfz aus Richtung Osten ein separater Linksabbiegefahrstreifen, der signalgesteuert die Zufahrt durch die Unterführung der B 42 regelt. Die Signalisierung ist mit den Abfahrzeiten der Fähren koordiniert.</p> <p>Für den Fußverkehr besteht eine signalisierte Querungshilfe zur Querung des Rheinweg. Ab hier kann die Unterführung der B 42 im Seitenraum passiert und der Fähranleger erreicht werden.</p> <p>Der Radverkehr erreicht den Fähranleger über den Leinpfad (R3 Radfernweg). Die Signalschaltung im Zuge des Rheinweges zum Linksabbiegen wird vom Fährbetrieb gesteuert. Die Zuwegung bzw. das Linksabbiegen zum Rhein an dieser Stelle auch für den Radverkehr nur im Zusammenhang mit aktivem Fährverkehr möglich. Die Zuwegung vom Rheinweg erfolgt für den Radverkehr im Mischverkehr.</p> <p>Eine Anbindung des Fähranlegers an den weiteren ÖPNV besteht nicht. Die nächste Bushaltestelle befindet sich mehrere hundert Meter vom Fähranleger entfernt im Rheinweg.</p> <p>Am Fähranleger existieren keine Fahrradabstellanlagen oder überdachte Personenwartebereiche.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung zum weiteren ÖPNV optimieren • Anbindung für Rad- und Fußverkehr verbessern • Serviceleistungen ergänzen
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Die Zuwegung für den Radverkehr vom Rheinweg sollte signalunabhängig möglich sein. Hierfür wäre zu prüfen, inwieweit das Linksabbiegen aus Richtung Osten für den Radverkehr sicher ermöglicht werden kann. Alternativ wäre der Radverkehr durch deutliche Hinweisbeschilderung bzw. Wegweisung über die Weinheimer Straße zum Fähranleger zu führen. Durch die Einbindung des Fähranlegers ins zu entwickelnde Radverkehrsnetz könnte die sichere Anbindung gewährleistet werden.</p>

	<p>Zur optimierten Anbindung an den ÖPNV sollte die Verlegung der Bushaltestelle geprüft oder die Ergänzung um eine weitere Bushaltestelle (Anfahrt ggf. nur im Zusammenhang mit Fährfahrzeiten) überlegt werden.</p> <p>Am Fähranleger selbst sollte ein überdachter Wartebereich für Personen ergänzt werden. Auch die Installation überdachter Fahrradabstellanlagen sowie ggf. weiterer Serviceleistungen (z.B. Infotafel, Fahrkartenautomat, Fahrradreparaturstation) wären empfehlenswert.</p> <p>Grundsätzlich sollte der Anleger in die Rad- und Fußwegweisung eingebunden werden.</p>	
Hinweise, Beispiel:	--	
Zuständigkeiten:	<p>Stadt Oestrich-Winkel</p> <p>Mögliche Unterstützer: Betreiber Fährbetrieb (Rheinfähre Maul), Rheingau-Taunus-Kreis, Tourismus</p>	
Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	<p>Maßnahme 1 - Stadtweites Radverkehrsnetz</p> <p>Maßnahme 2 - Konzept Fußverkehr</p> <p>Maßnahme 4 - Erreichbarkeit Rheinanlagen verbessern</p> <p>Maßnahme 9 - Verbesserung ÖPNV-Angebote</p> <p>Maßnahme 10 - Optimierung Bahnhof Mittelheim</p> <p>Maßnahme 12 - Fahrradparken</p>	
Zeitliche Umsetzung / Kosten:		<p>€ €</p>

Maßnahme 12	Fahrradparken
 <p data-bbox="178 891 707 952"><i>Fahrradbügel und Sammelschließanlage für Mitarbeitende am Rathaus</i></p>	 <p data-bbox="805 891 1334 922"><i>Fahrradbügel beim Einzelhandel in Oestrich</i></p>
<p data-bbox="178 969 467 1001">Beschreibung, Bestand:</p>	<p data-bbox="502 969 1401 1211">Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertige Fahrräder und weitere Fahrzeuge wie Elektro-Kleinstfahrzeuge (E-Scooter) erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrzeuge einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Abstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieser Verkehrsmittel und definiert die Organisation und die Qualität des öffentlichen Raumes.</p> <p data-bbox="502 1223 1353 1346">Auch bezüglich der Verkehrssicherheit hat das Thema Fahrradparken Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten nur die weniger hochwertigen „Zweiräder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.</p> <p data-bbox="502 1357 1386 1444">Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel) finden sich im Stadtgebiet Oestrich-Winkel nur vereinzelt, z.B. am Rathaus. Der Bahnhof sowie die Bushaltestellen verfügen nicht über geeignete Anlagen.</p> <p data-bbox="502 1456 1414 1635">Eine Berücksichtigung von Sonderrädern (Pedelecs, Lastenräder, Therapieräder, Räder mit Anhänger, E-Scooter, etc.) oder von Rollern, die gerne von jüngeren Kindern zum Erreichen der Grundschulen genutzt werden, erfolgt in der Stadt bislang nicht. Auch weitergehende Angebote wie Fahrradboxen oder Serviceeinrichtungen (Luft-, Reparaturstationen, etc.) sind nicht vorhanden.</p>
<p data-bbox="178 1653 248 1684">Ziele:</p>	<ul data-bbox="502 1653 1409 2020" style="list-style-type: none"> • Ausstattung aller Ortsteile mit gut nutzbaren Abstellanlagen, die den Grundanforderungen entsprechen (Diebstahlsicherheit, Witterungsschutz, Standsicherheit). • Entwicklung eines Konzepts inkl. Standards zu Errichtung und zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen an relevanten Zielen im Stadtgebiet und zur Verknüpfung mit dem ÖPNV. • Information über Möglichkeiten und Qualitäten anforderungsgerechter Abstellanlagen für private Haushalte und Dienstleistungen (z.B. Einkauf, Praxen). • Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen für alle weiteren Nahmobilitätsformen wie Lastenräder, Elektroroller, Therapieräder, etc..

<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung von Standards zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen. • Definieren wichtiger Standorte für Fahrradabstellanlagen (auch im Zusammenhang mit dem zu entwickelnden Radverkehrsnetz). • Feststellen des Bestandes und Ableiten des Bedarfs an Abstellanlagen. • Sukzessive Umsetzung des Bedarfs. • Informationen für Wohnungseigentümer, Firmen, Einzelhandel, etc.. 	
<p>Hinweise, Beispiel:</p>		<p>Abstellplatz für Roller in der Nähe einer Grundschule</p>
		<p>Abstellflächen für Lastenräder</p>
		<p>Angebot Fahrradbügel an Bushaltestellen</p>
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Stadt Oestrich-Winkel Mögliche Unterstützer: Einzelhandel, Wohnungsunternehmen</p>	

Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	Maßnahme 1 - Stadtweites Radverkehrsnetz Maßnahme 3 - Konzept zur gestalterischen Aufwertung der B 42a Maßnahme 6 - Konzept Plätze Maßnahme 7 - Sicherung der Schulwege Maßnahme 9 - Verbesserung ÖPNV-Angebote Maßnahme 10 - Optimierung Bahnhof Mittelheim Maßnahme 11 - Anbindung Fährverkehr	
Zeitliche Umsetzung / Kosten:		€

Maßnahme 13

Gestalterische Aufwertung der Bahnunterführungen



Winkel: Kirch-/ Kirchnebenstraße



Winkel: Schnitterweg



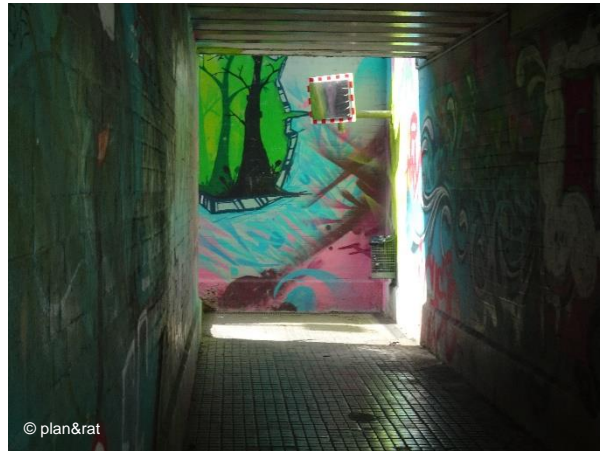
Winkel: Obere Schwemmbach



Winkel: Rhabanusstraße/ Im Flecken




Oestrich: Hallgarten Straße



Oestrich: Beinerstraße

<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Oestrich-Winkel liegt an der Bahnstrecke Wiesbaden-Koblenz. Die Bahntrasse trennt die Stadt in zwei Teile - oberhalb und unterhalb der Bahn. Zahlreiche Bahnunterführungen für den Rad- und Fußverkehr sorgen für eine verkehrliche Verknüpfung der Stadtteile. Die Unterführungen weisen zwar unterschiedliche Qualitäten auf, in der Regel ist die Situation aber sehr beengt und ihr Zustand eher schlecht.</p> <p>Probleme/ Mängel</p> <ul style="list-style-type: none"> • schlechte Einsehbarkeit, sozial/subjektiv unsicher • unwirtschaftlich • teilweise fehlende Barrierefreiheit
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der sozialen Sicherheit • Attraktivitätssteigerung durch Aufwertung/ Gestaltung (Farbe, Licht)
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtung, Einsehbarkeit, soziale/subjektive Sicherheit verbessern • Barrierefreiheit herstellen • Gestaltungskonzept (Wettbewerb ausschreiben) • Beseitigung technisch-funktionaler Mängel
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>Beispiele für Fußgänger- und Fahrradunnel unter Gleisanlagen</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>© plan&rat</p> <p>Lübbenau (Spreewald): Fahrradunnel unter den Gleisen</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>© plan&rat</p> <p>Lingen (Ems): Fußgänger- und Fahrradunnel unter den Gleisen</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>© plan&rat</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>© plan&rat</p> </div> </div> <p>Fußgängerunterführung unter der S-Bahn mit Gleiszugang gestaltet mit Kinderbildern (Algermissen). Algermissen ist kinderfreundliche Gemeinde.</p>
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Stadtverwaltung Oestrich-Winkel Mögliche Unterstützer: Deutsche Bahn</p>

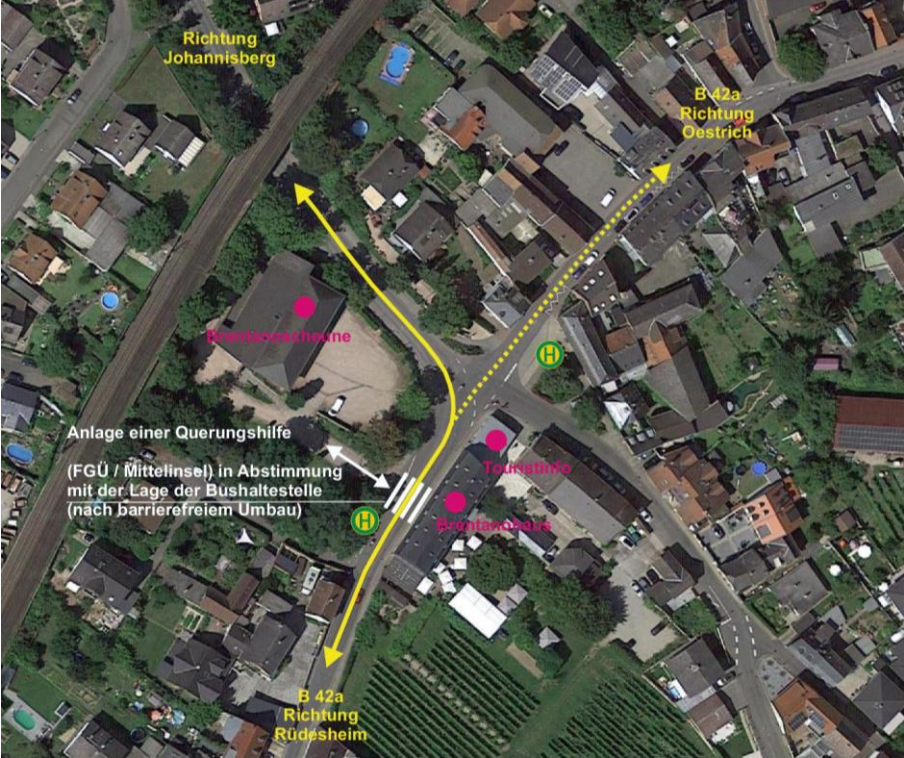
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Maßnahme 1 - Stadtweites Radverkehrsnetz Maßnahme 2 - Konzept Fußverkehr Maßnahme 7 - Sicherung der Schulwege Maßnahme 15 - Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€€€</p>


Maßnahme 14**Anbindung Brentanoscheune***Kreuzung Schillerstraße/ Hauptstraße/ Am Lindenplatz**Hauptstraße/ Am Lindenplatz**Hauptstraße***Beschreibung, Bestand:**

Der Kreuzungsbereich Schillerstraße (K 631)/ Hauptstraße/ Am Lindenplatz ist ein wichtiger Knotenpunkt für alle Verkehrsarten. Es handelt sich um eine komplexe, vielbefahrene Kreuzung mit Schwerlastverkehr. Die Schillerstraße (Tempo 30, Anbindung R3a) ist Hauptverbindungsachse in Nord-Süd-Richtung für alle Verkehrsarten, sie verbindet Winkel mit Johannesberg (Ortsteil von Geisenheim) im Norden von Winkel und endet im Süden als Am Lindenplatz am Rheinweg. An der Kreuzung Schiller-/ Hauptstraße befindet sich die kulturelle Mitte, hier sind der Verkehrsverein, das Brentanohaus und die Brentanoscheune angesiedelt. Die Brentanoscheune ist ein viel besuchter Ort mit verschiedenen Veranstaltungen, verteilt über das ganze Jahr (z.B. Weihnachtsmarkt).


Es verkehren hier die Busse der Linien 171 und 182.





Die Kreuzung ist stark befahren und schwer einsehbar, das Queren für Zufußgehende ist unsicher und gefährlich. Querungshilfen in der Schillerstraße existieren lediglich im gefährlichen Kreuzungsbereich Schillerstraße/Hauptstraße.

	<p>Auf den Straßen Hauptstraße/ Schillerstraße besteht eine abknickende Vorfahrt: insbesondere hier ist das Queren für Zuzußgehende sowie die Erreichbarkeit der Scheune und der Bushaltestelle am Zugang direkt vor der Brentanoscheune erschwert.</p> <p>Die Wegebeziehungen an der Kreuzung gehören zum Schulwegenetz: sowohl Kinder, die die Grundschule in Oestrich-Winkel als auch Kinder, die die weiterführenden Schulen in Geisenheim und Eltville besuchen, gehen zur Bushaltestelle Brentanohaus, um mit dem Bus die Schule zu erreichen.</p> <p>Es existiert ein AK zur Neugestaltung der Schillerstraße (Tempo 30, Anlage von Radfahrstreifen, Verbesserung des Kreuzungsbereichs).</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit • Verbesserung der fußläufigen Wegebeziehungen/ Stärkung des Fußverkehrs • Verbesserung Erreichbarkeit Brentanoscheune
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anlage einer Querungshilfe <ul style="list-style-type: none"> - Fußgängerüberweg Herstellung in Abstimmung mit Lage der Bushaltestelle (nach barrierefreiem Ausbau) - Alternativ: Mittelinsel prüfen • separater Zugang von der Schillerstraße prüfen (denkmalgeschützte Grundstücksmauer Brentanohaus). • Zu prüfen wäre auch, ob ein Minikreisell möglich ist  <p>Kreuzung Schillerstraße/ Hauptstraße/ Am Lindenplatz (Quelle Luftbild: www.maps.google.com)</p>
<p>Hinweise, Beispiel:</p>	<p>-----</p>

Zuständigkeiten:	Stadtverwaltung Oestrich-Winkel Mögliche Unterstützer: RMV	
Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen	Maßnahme 1 - Stadtweites Radverkehrsnetz Maßnahme 2 - Konzept Fußverkehr Maßnahme 3 - Konzept zur gestalterischen Aufwertung B 42a Maßnahme 6 - Konzept Plätze Maßnahme 7 - Sicherung der Schulwege Maßnahme 9 - Verbesserung ÖPNV-Angebote	
Zeitliche Umsetzung / Kosten:		€€

Maßnahme 15	Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service
	
<p><i>Bodenmarkierungen / Plakatierung auf gemeinsamen Geh- und Radweg (Ringgleis Braunschweig)</i></p>	
<p>Beschreibung, Bestand:</p>	<p>Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service sind neben der notwendigen Infrastruktur wesentliche Bausteine zur Förderung der Nahmobilität.</p> <p>Auf der Internetseite von Oestrich-Winkel werden unter Aktuelles regelmäßig Pressemitteilungen veröffentlicht. Außerdem wird von der Stadtverwaltung über aktuelle Straßenverkehrshinweise informiert. Mit Bezug auf die Themen Mobilität und Verkehr finden sich hier hauptsächlich Hinweise auf Straßensperrungen und Behinderungen in Verbindung mit Baustellen.</p> <p>Eine eigene Seite wird dem Fahrradbeauftragten von Oestrich-Winkel und den Ergebnissen der erfolgreichen Teilnahme am Stadtradeln 2023 gewidmet.</p> <p>Mit dem Format „Oestrich-Winkel Backstage“ berichtet die Stadtverwaltung vom Geschehen „Hinter den Kulissen“, über die Mitarbeiter*innen der Stadt, ihren Aufgaben und ihren aktuellen Arbeitsschwerpunkten.</p> <p>Oestrich-Winkel hat einen eigenen Facebook-Auftritt.</p>
<p>Ziele:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden zur gegenseitigen Rücksichtnahme und für einen achtsameren Umgang miteinander. • Mehr und regelmäßige Informationen zu Themen, die Fuß- und Radverkehr betreffen (z.B. Stadtradeln, Europäische Woche der Mobilität). • Anreize setzen für eine stärkere Nutzung neuer Mobilitätsformen • Information, Aufklärung (z.B. über Mythen und Missverständnisse)
<p>Lösungsansatz, Arbeitsschritte</p>	<p>Für Oestrich-Winkel wird ein längerfristig wirkendes Handlungskonzept zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit empfohlen. Die Überlegungen sollten die Handlungsebenen Information, Aufklärung/ Vermittlung von Wissen, Beteiligung, Motivation/ Verhaltensänderung und Unterstützung/ Stabilisierung umfassen. Notwendig sind abgestufte und zielgruppenspezifische Maßnahmen.</p>

	<p>Das Konzept sollte Bausteine für die Begleitung der Umsetzung von baulichen und organisatorischen Maßnahmen (z.B. Gestaltung der Plätze, Unterbinden des Gehwegparkens, Einrichtung von Elternhaltestellen oder Schulstraßen), aber auch zielgruppenspezifische Ansätze mit dem Ziel einer verstärkten Nutzung des Fahrrades, auch unter Sicherheitsaspekten (z.B. Schüler*innen, Ältere, Pendler*innen) sowie die Begleitung von bundes- und landesweiten Aktionen wie STADTRADELN, Schulradeln oder die Teilnahme an der europäischen Woche der Mobilität enthalten.</p> <p>Dazu gehören beispielsweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Aktualisierung der Internetseite und der Social-Media-Kanäle (Instagram, Facebook) für die Verbreitung von Hinweisen zur nachhaltigen Mobilität). Hiermit können vor allem die jungen Zielgruppen erreicht werden. • Wiederkehrende Begleitung von Aktionen wie dem STADTRADELN • Aktionen und Aktivitäten für ein besseres Miteinander („Rücksichtskampagne“) • Bereitstellung von Informationen zu Fuß- und Radverkehr (z.B. Radwegenetz, Kooperationspartner) • Aufbereitung von Informationen und Regelungen (z. B. Unterbinden von Kfz-Parken auf Geh- und Radwegen) • Lastenradverleih
Hinweise, Beispiel:	<p>Aktionen und Aktivitäten für ein besseres Miteinander</p> <p>Ziel: Öffentlichkeitswirksame Aktionen und Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung aller Verkehrsteilnehmenden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Information • Aufklärung (z.B. Mythen und Missverständnisse) • Belohnungen  <p>Plakat-Kampagne (Beispiel Dresden)</p> <p>Kontrolle von Regelungen</p> <p>(z.B. Unterbinden von Parken auf Geh- und Radwegen):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktion „Parke nicht auf unseren Wegen“ (mit Senior*innen, Kindern) • Gespräche mit Geschäftsleuten

	 <p>„Nina-Kampagne“ gegen Falschparker (AGFS NRW); Kampagne „Sei kein (Park-) Esel!“</p> <p>Öffentlichkeitsarbeit und Service:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterschiedliche Aktionen (Aufruf zur Teilnahme an STADTRADELN, Straßenfeste) • Unterschiedliche Medien (Website, Social Media, Flyer, Broschüren, Presse) • Anreize für Umstieg auf Rad (Lastenradverleih, Diensträder) <p>Besondere Serviceangebote (Luftpumpe, Fahrradbarometer)</p>  <p>Fahrradservicestation am Bahnhof Börßum</p>  <p>Lastenradverleih der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)(Oberursel)</p> <p>Informationsmaterialien der AGNH-Hessen</p> <p>Zahlreiche Informationen, Broschüren und Flyer sind auch über die AGNH erhältlich. Auch Vorlagen zur individuellen Anpassung stehen den Mitgliedern der AGNH überwiegend kostenfrei zur Verfügung (https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/oeffentlichkeitsarbeit/).</p>	
<p>Zuständigkeiten:</p>	<p>Stadtverwaltung Oestrich-Winkel</p>	
<p>Vernetzung, Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</p>	<p>Diese Maßnahme ist mit allen anderen Maßnahmen verknüpft.</p>	
<p>Zeitliche Umsetzung / Kosten:</p>		<p>€</p>

4.3 Weitere Maßnahmen (Ideenspeicher)

Nachstehend sind weitere Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität in Oestrich-Winkel zusammenfassend dargestellt. Die Maßnahmen wurden im Verlauf der beiden Workshops und im Rahmen des Stadtpaziergangs genannt und dienen als weitergehender „Ideenspeicher“.

- **Einmündung Rheinweg / Graugasse bzw. der Bereich um das Graue Haus**
Hier besteht eine sehr unübersichtliche Kreuzungssituation: der Rheinweg quert den Einmündungsbereich von der Straße Kerbeplatz und B 42. Sowohl vom Rheinweg als auch von der B 42 wird ungebremst auf den Einmündungsbereich und den Parkplatz zugefahren. Der Weinpavillon auf der Ecke schränkt zusätzlich die Sicht auf den Einmündungsbereich ein. Der Rheinweg ist an dieser Stelle eine wichtige Verbindung zu der Städtischen Kita (Albansweg) mit ca. 180 Kindern.

Vorschlag: Berücksichtigung in einem zu erstellenden Fußverkehrskonzept.

- **Einrichtung von Fußgängerzone und Verkehrsberuhigten Bereichen**
Es sollten im Stadtgebiet verstärkt verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden, auch Fußgängerzonen sind gewünscht.

Als Vorschlag für eine Fußgängerzone wurde die Römerstraße in Oestrich genannt.

- **Einrichtung eines Bikesharing-Systems**
Es sollte ein Bikesharing-System eingerichtet werden, das sowohl von den Touristen als auch von der Stadtbevölkerung genutzt werden kann. Aufgrund der Topographie werden Elektrofahrräder empfohlen.
- **Einrichtung von Mobilitätsstationen**
In jedem Stadtteil sollte eine Mobilitätsstation eingerichtet werden.¹¹
- **Einführung von Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet**
In vielen Straßen, auch Hauptverkehrsstraßen ist schon Tempo 30 ausgewiesen. Für weitere Straßen wie Schillerstraße und Rheingaustraße sollten ebenfalls Tempo 30 gelten. Ein generelles Tempo 30 in Oestrich-Winkel würde neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch weniger Schilder bedeuten.¹²

¹¹ Die Einrichtung von Mobilitätsstationen wird auch im aktuellen Klimaschutzkonzept genannt

¹² Die Einführung von Tempo 30 wird auch im aktuellen Klimaschutzkonzept genannt

5 Empfehlungen zur Umsetzung

Der vorliegende Nahmobilitätsplan stellt das Ergebnis des Nahmobilitäts-Checks dar und fasst die erarbeiteten Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität zusammen. Um eine Verbindlichkeit des Nahmobilitätsplans und seiner Umsetzung sicherzustellen, sollte der Nahmobilitätsplan politisch beschlossen werden.

Damit die Maßnahmen zeitnah angegangen und entsprechende Förderanträge gestellt werden können, und damit der Nahmobilitätsplan nicht zuletzt auch fortgeschrieben werden kann, werden nachfolgend Empfehlungen zur Umsetzung gegeben.

Es sollte mit einfach zu realisierenden Maßnahmen begonnen werden, die eine gute öffentliche Resonanz haben. So können vergleichsweise leicht und schnell Projekterfolge erzielt werden, wenn es sich um gut lösbare, kleinere Maßnahmen handelt. Dazu gehören aber auch Maßnahmen, die die Funktion eines „Leuchtturmprojektes“ haben. Die Umsetzung dieser Maßnahmen kann helfen, weitere Akzeptanz für die Nahmobilitätsförderung zu schaffen.

Beim 2. Workshop wurden die Themen „Optimierung Bahnhof Mittelheim“, „Stadtweites Radverkehrsnetz“ und „Parkraummanagement“ als die wichtigsten Maßnahmen ausgewählt. Hierbei wurden für alle drei Themen auch Anregungen gegeben, welche Schritte direkt bzw. innerhalb der nächsten Monate anzugehen wären. Damit sind die Themen zwar noch nicht vollumfänglich bearbeitet, aber erste Schritte getan, um die Nahmobilität in Oestrich-Winkel sukzessive zu verbessern.

Aus strategischer Sicht sollten auch konzeptionelle Maßnahmen zeitnah angegangen werden. Sie benötigen eine längere Zeit der Vorbereitung, der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel und die Unterstützung von externer Expertise.

Als wichtige Maßnahmen hierbei werden das

- Stadtweites Radverkehrsnetz,
- ein Konzept für den Fußverkehr (mit der Verbesserung der Erreichbarkeit der Rheinanlagen, der gestalterischen Aufwertung der Bahnunterführungen und der Einmündung Rheinweg/ Graugasse) sowie
- ein Konzept für Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service angesehen.

Auch die konkreten Einzelthemen, wie die „Sicherung Umfeld Kitas“, „Sicherung der Schulwege“ und die „Anbindung Brentanoscheune“ sollten als Einzelprojekte gemeinsam mit den wesentlichen Akteuren und Zuständigkeiten zügig angegangen und deren Umsetzung in die Wege geleitet werden.

Um größere Aktivitäten bzw. Maßnahmen in der Öffentlichkeit bekannt zu machen und diese in den Planungen mitzunehmen, bieten sich **Gestaltungs- oder Ideenwettbewerbe** an. Zum Beispiel zur Gestaltung der Ortsmittelpunkte und Plätze

zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Brentanoscheune, der Basilika oder des Friedensplatz.

Grundsätzlich ist zu empfehlen, Umgestaltungs- und Umbaumaßnahmen frühzeitig im Zuge von anstehenden Straßenbau-/Sanierungsmaßnahmen einzubringen bzw. anstehende Straßenbaumaßnahmen immer daraufhin zu prüfen, ob Empfehlungen des Nahmobilitätsplans anzuwenden sind.

Zur **Überprüfung der Umsetzung** wird vorgeschlagen, eine Evaluation des Umsetzungsprozesses vorzunehmen. Dazu wird empfohlen, ein Gremium (z.B. Arbeitsgruppe oder Runder Tisch) zur Nahmobilität einzurichten, der beispielsweise zweimal jährlich tagt. Der Kreis der Teilnehmenden könnte sich aus den Teilnehmenden der beiden Workshops rekrutieren. Seitens der Verwaltung sollte über den Stand der Umsetzung des Nahmobilitäts-Checks informiert werden, der Fortgang diskutiert und ggfs. neue Maßnahmen aufgenommen werden.

Einmal jährlich sollte dem maßgeblichen Fachausschuss ein Bericht zum Stand der Umsetzung gegeben werden.

Der durchgeführte Nahmobilitäts-Check für Oestrich-Winkel ist als exemplarischer Aufschlag im Themenfeld Nahmobilität zu sehen. Durch die breite Beteiligung unterschiedlicher Akteure konnte für die Thematik sensibilisiert und das gegenseitige Verständnis verbessert werden. Der gewählte Prozess und die dargestellten Beispiele gewährleisteten damit grundsätzlich die Übertragbarkeit auf weitere Örtlichkeiten und Stadtteile.

6 Fazit und Ausblick

Die Stadt Oestrich-Winkel kann generell als eher „autoaffin“ bezeichnet werden. Der Fokus der Verkehrsplanung lag in den letzten Jahren auch eher im Bereich der motorisierten Verkehrsarten.

Die Voraussetzungen diesbezüglich Verbesserungen herbeizuführen, sind insbesondere durch die im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks gestarteten Kommunikationsprozesse unter den Akteuren positiv zu sehen. Die Teilnehmenden sind zum Teil sehr engagiert, haben gute und umsetzbare Ideen und Vorstellungen. Sie werden von einer „veränderungsbereiten“ Verwaltung unterstützt. Diese positive Haltung gilt es bei den anstehenden Diskussionen auch in den politischen Raum zu übertragen, um die Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität zeitnah und praktikabel umzusetzen.

Ein verkehrliches Leitbild, das von Politik und Bürgerschaft getragen wird und klar definierte Ziele der Verkehrsentwicklung enthält, kann deutlich dazu beitragen, Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität voranzutreiben. Mit den im Rahmen des Nahmobilitäts-Checks im diskursiven Prozess erarbeiteten Leitlinien sind Grundlagen gelegt.

Zeitnahe erste und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen sollten unter dem Aspekt erfolgen, deutliche Verbesserungen für das Zufußgehen und das Radfahren zu erzielen und den Wunsch nach weitergehenden Verbesserungen zu wecken.

Der vorliegende Nahmobilitätsplan orientiert sich am „Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen“ und dem vorgegebenen prototypischen Projektablauf. Zusätzlich wurde mit den lokalen Akteuren und der Bürgerschaft Oestrich-Winkel ein Stadtrundgang durchgeführt.

Die Durchführung des Nahmobilitäts-Checks und die Erarbeitung des Nahmobilitätsplans umfasste den Zeitraum zwischen Januar 2023 und Januar 2024.

Mit der Methodik (Erarbeiten von Leitlinien, Festlegen von Standards, Workshops, Stadtspaziergang), aber auch den aufgezeigten und aus dem Beteiligungsprozess abgeleiteten Handlungsansätzen und Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität sind für die handelnden Akteure wichtige Erkenntnisse gewonnen worden. Der Nahmobilitätsplan stellt damit die Richtschnur für die weitere Förderung der Nahmobilität in Oestrich-Winkel dar.

Hingewiesen wird an dieser Stelle abschließend auf die Möglichkeit der Beantragung von Mitteln aus Förderrichtlinien. Dazu zählen z. B. die "Förderrichtlinie Nahmobilität" oder weitere Förderprogramme des Landes Hessen oder des Bundes¹³.

Empfohlen wird die konsequente Nutzung der Fördermittel aus der Nahmobilitätsrichtlinie des Landes Hessen. Mit der Nahmobilitätsrichtlinie können fast alle der genannten Maßnahmen kofinanziert werden. Der Fördersatz liegt bei 60-80 % der zuwendungsfähigen Kosten. Unter <https://www.nahmobil-hessen.de/> (→ „Materialien“) stellt das Land eine ganze Reihe von Materialien zur Verfügung, z.B. Vorlagen für Pressemitteilungen und Flyer, Angebote für Werbemittel.

¹³ Mehr dazu unter <https://www.mobileshessen2020.de/foerderung>

7 Literatur/ Quellen

ADAC E. V. (2022). Elternhaltestellen für Grundschulen. München

BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (BASt) (Hg.) (2019). Bearbeitung: Leven. Jens; Leven. Tanja): Schulwegpläne leicht gemacht. Der Leitfaden (aktualisiert). Bergisch Gladbach

DSK – Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft (2018). Integriertes energetisches Quartierskonzept „Mittelheim“ Stadt Oestrich-Winkel. Wiesbaden

ENERGIELENKER PROJECTS GMBH (2023). Integriertes Klimaschutzkonzept. Oestrich-Winkel/ Langen

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2010): Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. Köln

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2011): Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Köln

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2014): Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (2022): E Klima 2022: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Köln

FUSS E. V. (2018). Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden. Berlin

FUSS E. V. (2020). Geh-rechtes Planen und Gestalten. Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr. Berlin

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND LANDESENTWICKLUNG (HG.) (2017): Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND LANDESENTWICKLUNG (HG.) (2018): Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen. Wiesbaden

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND LANDESENTWICKLUNG (HG.) (2020): Radnetz Hessen. Qualitätsstandards und Musterlösungen. 2. Auflage. Wiesbaden

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2022): Stadterkundung Fußverkehr. Leitfaden für Ortsbegehungen zur Stärkung des Fußverkehrs. Wiesbaden

https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2022/10/221006_AGNH_Leitfaden_Stadterkundung_web.pdf

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2022): Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum. Musterzeichnungen für Überquerungsstellen. Anlage 10 – Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden

<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards>

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (Hrsg.) (2021): Verkehrssicherheitskonzept 2035. Eckpunkte zukünftiger Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen. Wiesbaden

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2020): Qualitätsstandards und Musterlösungen – Radnetz Hessen. Wiesbaden.

https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/05/Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te_Auflage_inkl_Ergaenzungen_2021-05-05.pdf

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2019a): Nahmobilitätsstrategie für Hessen. Wiesbaden

https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/07/2019-07-23_Nahmobilit%C3%A4tsstrategie_GESAMT_web.pdf

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2019b): Öffentlichkeitsarbeit mit Konzept. Maßnahmenplanung für die Nahmobilität – Schritt für Schritt. Wiesbaden

https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/06/LEITFADEN_Nahmobilit%C3%A4tskommunikation_mit_Konzept.pdf

HESSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, VERKEHR UND WOHNEN (2019c): Nahmobilität kommunizieren. Blick in den Ideen- und Werkzeugkoffer. Wiesbaden

https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/06/IDEEN-und_WERKZEUGKOFFER_AGNH.pdf

- IVM GmbH (Hrsg.) (2014). Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Kosteneffiziente Maßnahmen im Straßenverkehr. Bearbeitung: Franz, Matthias, Könighaus, Dominik, Müller, Sascha. Frankfurt
- KRAUSE, JULIANE (2013). Fußverkehr: Nahmobilität mit Zukunft. In: Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.). Urbane Räume in Bewegung. Für Klaus. J. Beckmann zum 65. Geburtstag. Sonderveröffentlichung; S. 313-328. Berlin
- LANDESHAUPTSTADT KIEL (Hrsg.) (2014). Standards für Fußwege und Kinderwege. Bearbeitung: Planungsgruppe Nord PGN. Kiel
- NIEDERSÄCHSISCHE LANDESSCHULBEHÖRDE/ KLIMASCHUTZ-UND ENERGIEAGENTUR NIEDERSACHSEN (2019). Elterntaxi. Was tun gegen die dicke Luft vor den Schulen. Hannover
<https://www.landesschulbehoerde-niedersachsen.de/bu/schulen/schulentwicklung/bne/mobilitaet/elterntaxi-peer>
- PROJEKTSTADT (2018). Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept – Brentanopark/ Rheinufer/ Bahnhof. Oestrich-Winkel
- TOPP, HARTMUT (2014). Straßenraumgestaltung für die alternde Gesellschaft. In: Straßenverkehrstechnik 6.2014; S. 385-393. Bonn
- VCD E.V (2018). Intelligent mobil im Wohnquartier. Themenkompass für Wohnungsunternehmen. Berlin <https://www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/>
- VCD LANDESVERBAND BAYERN E.V. (Hg.) (2022): Wohlfühlplätze – Fußgänger*innenfreundliche Stadt- und Dorfplätze. Ein Wettbewerb für Kommunen in Bayern. Nürnberg.
https://wohlfuehlplaetze.de/content/wp-content/uploads/2023/01/VCD_Broschuere_Wohlfuehlplaetze_2022.pdf
- ZIV – ZENTRUM FÜR INTEGRIERTE VERKEHRSSYSTEME (2021). Mobilitätskonzept Rheingau-Taunus-Kreis. Darmstadt

Die verwendeten Adressen aus dem Internet sind den jeweiligen Aussagen teilweise auch direkt zugeordnet.

8 Anhang

8.1 Protokoll zum 1. Workshop

Termin: 23. März 2023 (18.00 - 22.00 Uhr)

Tagesordnung

1. Begrüßung und kurze Vorstellung
2. Einführung - Vorstellung Projekt Nahmobilitäts-Check
3. Nahmobilität - Was ist das?
4. Arbeitsphase 1 - Wo wollen wir hin?
5. Arbeitsphase 2 - Status Quo und erste Projektideen
6. Präsentation der Ergebnisse
7. Fazit, Ausblick und Verabschiedung

Ergebnisse

1. Begrüßung und kurze Vorstellung

Herr Sommer (Erster Stadtrat) begrüßt die Anwesenden und freut sich über das rege Interesse. Die Teilnehmenden des Workshops bilden alle Akteure zur zielführenden Förderung der Nahmobilität in Oestrich-Winkel ab. Die Stadt stünde dabei vor großen Herausforderungen.

Er ist gespannt auf die Ergebnisse und möchte gerne den Schwung und Spirit, den der Start des Nahmobilitäts-Checks mitbringt, gerne mitnehmen für die weitere Arbeit. Er freut sich auf viele Ideen, die formuliert und zu Papier gebracht werden sollen und auf einen schönen und ergebnisreichen Abend.

Frau Krause (plan & rat) begrüßt als Moderatorin des Abends ebenfalls die Anwesenden und stellt sie kurz vor. Dabei orientiert sie sich an der Moderationstafel, in der sich alle Teilnehmenden mit Namen, Institution und kurzem Statement zu "Nahmobilität in Oestrich-Winkel braucht..." eingetragen haben (s. **Anlage 2**). Sie erläutert kurz den geplanten Ablauf des Abends.

2. Einführung - Vorstellung Projekt Nahmobilitäts-Check

Frau Prahlow (PGV-Alrutz) gibt einen generellen Überblick über das Verfahren zur Erarbeitung des Nahmobilitäts-Checks.

Die gezeigte Präsentation ist als **Anlage 3** (pdf der Powerpoint-Datei, nicht barrierefrei) dem Protokoll beigefügt.

3. Nahmobilität - Was ist das?

Als inhaltlichen Input erläutern die Gutachterinnen die Bedeutung des Begriffes Nahmobilität. Darüber hinaus werden die Qualitätsanforderungen zum Fuß- und Radverkehr (Vorgaben der Regelwerke) vorgestellt (vgl. auch Präsentation in der **Anlage 3**).

Nach dem Input-Vortrag gibt es die Möglichkeit für Verständnisfragen. Dabei wird auf die Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung im Rheingau zwischen Rüdesheim und Wiesbaden hingewiesen. Diese Information liegt den Gutachterinnen vor, die Studie läuft zeitlich parallel zum Nahmobilitäts-Check. Eine weitere Nachfrage bezieht sich auf Therapieräder – damit sind z.B. Dreiräder für mobilitätseingeschränkte Personen oder Menschen mit Behinderung gemeint. Grundlegend wird darauf hingewiesen, dass Oestrich-Winkel eine Tourismusstadt ist. Die Touristinnen und Touristen reisen häufig mit der Bahn an und bewegen sich in der Stadt zu Fuß. Das sollte beim Nahmobilitäts-Check berücksichtigt werden.

4. Arbeitsphase 1 - Wo wollen wir hin?

In der ersten Arbeitsphase werden vorformulierte Leitlinien zur Förderung der Nahmobilität in Oestrich-Winkel vorgestellt und als „Stuhl“-vorlage verteilt. Die Teilnehmenden hatten die Aufgabe, die Leitlinien aus ihrer Sicht individuell für die Situation in Oestrich-Winkel anzupassen.

In der anschließenden Diskussion wird zunächst darauf hingewiesen, dass in den Oberzielen zu wenig Aktion erkennbar sein. Auch die Vernetzung der Ortsteile sollte in den Leitziele aufgegriffen und die Ortsteile flächendeckend als wichtige Ziele für Rad- und Fußverkehr berücksichtigt werden. Das Stadtgebiet ist dabei grundsätzlich vom Rhein bis zum Wald zu betrachten.

Nach gemeinsamer Diskussion werden folgende finalen Leitlinien für Oestrich-Winkel definiert:

Oberziel

- Stärkung von Oestrich-Winkel als (er)lebens- und lebenswerte Stadt.
- Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer zukunftsorientierten Mobilitätskultur.

Leitziele

- Priorität und Vernetzung der Verkehrsmittel zu Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn, Fähre.
- Sichere und attraktive Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad in alle Ecken der Stadt und zu den Nachbarkommunen.
- Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung.
- Schaffung, Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche.
- Anforderungsgerechte Fahrrad-Abstellanlagen an Quellen und Zielen.
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen.
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure.

Wichtige Maßnahmen seien in diesem Zusammenhang vor allem auch einheitliche und durchgängige Gehwege an den Hauptverkehrsstraßen (mind. einseitig sowie die Schaffung baulicher und verkehrslenkender Voraussetzungen zum Erreichen der Ziele.

Pause

5. Arbeitsphase 2 - Status Quo und erste Projektideen

Frau Prahlow stellt als Einleitung in die Diskussion an den Thementischen kurz die Ergebnisse der Abfrage zum Status Quo vor. Die Bandbreite der Bewertungen der einzelnen Themen war sehr unterschiedlich. Fast alle Fragen erhielten Bewertungen zwischen 2 und 5, zum Teil wurden auch die Schulnoten 1 bzw. 6 vergeben. Insgesamt bewerteten die Befragten alle Themen zwischen der Schulnote 3 (befriedigend) und 4 (ausreichend) (vgl. auch Präsentation in der **Anlage 3**).

Frau Krause stellt die Arbeit an den Thementischen vor und erläutert die Methode „World-Café“. Für die drei Themen Radverkehr, Fußverkehr, Nahmobilität und ÖPNV gibt es jeweils einen Thementisch mit einer Teamerin. Die Teilnehmenden werden in drei Gruppen aufgeteilt. In den Gruppen werden jeweils der Status Quo, anstehende Mängel sowie mögliche Lösungsansätze diskutiert (siehe Zusammenstellung der Anregungen in der **Anlage 4**). Jeder Teilnehmende hat die Möglichkeit an allen Thementischen teilzunehmen. In der dritten Runde werden dann die wichtigsten Themen benannt, die im weiteren Prozess des Nahmobilitäts-Checks mit hoher Priorität weiter bearbeitet werden sollen.

Von Seiten des regionalen Verkehrsdienst Rheingau ist Herr Kimpel anwesend und stellt zusammenfassend die neuesten Unfallzahlen für die Stadt vor. Er verweist dabei darauf, dass es auch in 2022 zahlreiche Unfälle mit Rad- und Fußverkehrsbeteiligung gegeben hat und v.a. auch Kinder häufig in Unfälle verwickelt waren. Sobald die Daten öffentlich zugänglich sind, werden sie den Gutachterinnen zur Verfügung gestellt.

Im Anschluss startet die Gruppenarbeit. Die drei Thementische werden durch die Gutachterinnen bzw. Frau Niegel (Stadt Oestrich-Winkel) geleitet.

6. Präsentation der Ergebnisse

Frau Krause, Frau Prahlow und Frau Niegel stellen die Ergebnisse kurz vor (s. **Anlage 4**).

Radverkehr (Frau Prahlow)

- Bekannte Gefahrenstellen zeitnah beseitigen.
- Netzüberlegungen für das Stadtgebiet entwickeln, ertüchtigen und ausschildern.
- Angebote zum Fahrradparken schaffen, an allen Zielen und v.a. auch am Bahnhof.
- Angebote, Information und Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden und zur Förderung der alternativen Verkehrsmittel zum Kfz. Inhalt der Aktionen soll die „Gleichberechtigung“ der Verkehrsteilnehmenden sein.

**Fußverkehr (Frau Krause)**

- Ruhender Verkehr (Parkende Autos in den engen Gassen, zugeparkte Kreuzungs-bereiche).
- Fehlende Querungsmöglichkeiten, besonders für Schulen, Kitas.
- Fehlende Barrierefreiheit, sozial unsicher (Rheinallee, Schwarzgasse, Bahnanlage): „Check“ der Unterführungen.
- Leinpfad (Probleme mit Radverkehr).
- Fehlende Aufenthaltsqualität, fehlende Bänke.
- B42a abstufen, nicht mehr als Hochwasserumleitung.
- Konzept/ Kampagne: Autos im privaten Hof/ Garage parken, nicht im öffentlichen Raum.

**Nahmobilität und ÖPNV (Frau Niegel)**

- Bahnhof und Bahnhofsumfeld umgestaltet, fehlende Aufenthaltsqualität: fehlendes Leitsystem zu Bushaltestellen, fehlende Barrierefreiheit, Bushaltestellen zu weit entfernt.
- Mängel an Bushaltestellen: mangelhafte Sicherheit, tlw. fehlende Sitzmöglichkeiten, Überdachung.
- Kein Bürgerbus.
- Freigestellten Schulbusverkehr einrichten.
- Bahnhof und Umfeld aufwerten: überdachte Fahrradabstellanlagen und -boxen, Ausbau Bahnhof Nordseite zur Neustraße, Wegweisung zu den Bushaltestellen.
- Anbindung Fähre an ÖPNV, Rad, Fuß, auch Fahrradabstellanlagen.
- Aufwertung Mitfahrbänke.



7. Fazit, Ausblick und Verabschiedung

Frau Prahlow erläutert zum Abschluss kurz das weitere Vorgehen und benennt als nächste Termine den Stadtteilspaziergang im Mai/Juni sowie den 2. Workshop (noch vor den Sommerferien).

Herr Sommer verabschiedet zum Ende der Veranstaltung die Teilnehmenden. Er bedankt sich dabei vor allem auch bei Frau Schiller für die köstliche und umfangreiche Bewirtung während des Workshops – hierfür spenden auch die Teilnehmenden dankenden Applaus.

Herr Sommer freut sich, dass mit dem 1. Workshop nun der Startschuss zum Nahmobilitäts-Check geschafft ist, bedankt sich für das Interesse und die investierte Zeit und wünscht anschließend allen einen guten Abend.

Ende 22.00 Uhr

8.2 Protokoll Stadtspaziergang am 26. Juli 2023

Ablauf

An dem Stadtspaziergang haben zusammen mit den Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung 17 Personen teilgenommen. Nach der Begrüßung durch Ersten Stadtrat Björn Sommer erläuterte Frau Krause vom Büro plan & rat kurz den Verlauf des Stadtspaziergangs. Den Teilnehmenden wurden Routenpläne ausgehändigt.

An den insgesamt elf Haltepunkten wurden jeweils nach einer kurzen Beschreibung der Situation die Anmerkungen und mögliche Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden aufgenommen.

In einer kurzen Abschlussrunde in der Brentanoscheune wurden die Ergebnisse des Spaziergangs zusammengefasst. Wegen der fortgeschrittenen Zeit wurde die Route abgekürzt. Die Haltepunkte 10 und 11 wurden in der Nachbesprechung im Brentanohaus diskutiert – Anregungen und Vorschläge siehe hierzu unter HP 10 und 11.

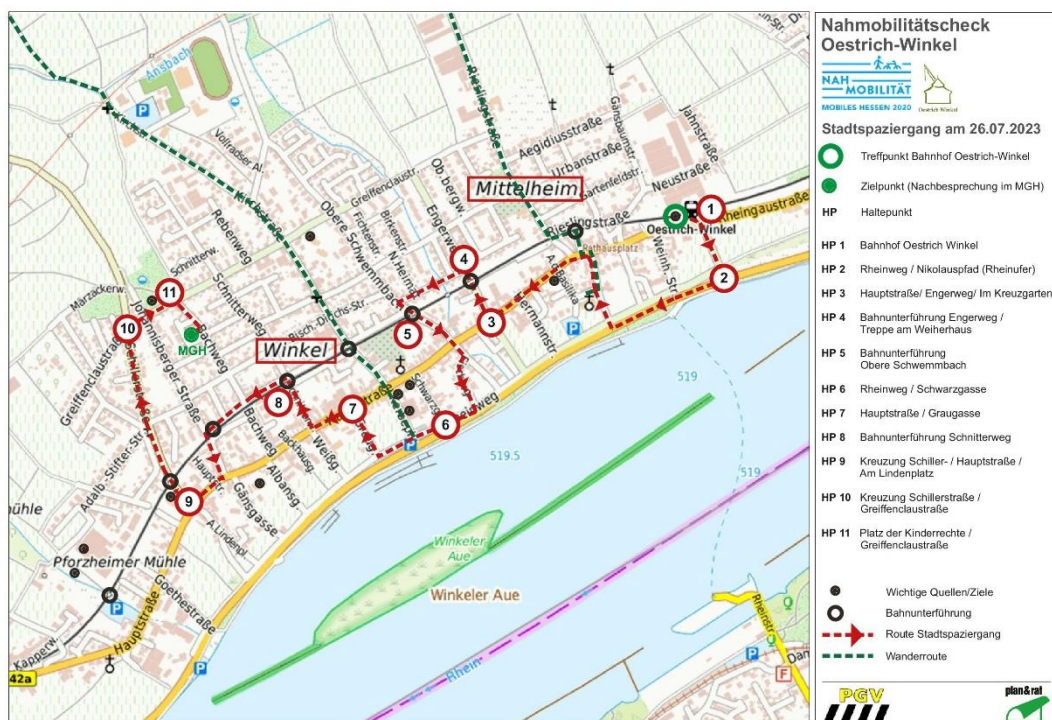
Folgende Vertreterinnen und Vertreter seitens der Verwaltung haben an der Veranstaltung teilgenommen:

- Erster Stadtrat Herr Sommer (zu Beginn)
 - Frau Schiller, Fachbereichsleitung Ordnungsamt
 - Frau Höltge, Klimaschutzmanagerin
 - Frau Niegel, Fachbereich Stadtplanung
- Projektteam: Frau Krause, Ina Ockel (plan & rat)

Weitere Hinweise

- Für alle Straßen im Ort sollte generell Tempo 30 gelten.
- Nikolaipfad: auf der östlichen Seite (Kirchengrundstück) sollte Grünschnitt vorgenommen werden (Einengung des Gehweges).
- Das Mittelheimer Tempelchen sollte „aufgehübscht“ werden.
- Auf dem Weg zwischen HP 6 und 7 wird auf die kritische Verkehrssituation vor dem Parkplatz am Rheinweg zwischen Kerbeplatz und Graugasse hingewiesen. Hier besteht eine sehr unübersichtliche Kreuzungssituation: der Rheinweg quert den Einmündungsbereich von der Straße Kerbeplatz und B 42. Der Einmündungsbereich ist stark frequentiert. Sowohl vom Rheinweg als auch von der B 42 wird ungebremst auf den Einmündungsbereich und den Parkplatz zugefahren. Außerdem gibt es zwischen Kerbeplatz und Graugasse entlang des Rheinwegs nur einseitig einen sehr schmalen Fußweg, es bestehen keine Querungshilfen und keine Bordabsenkungen, weder über Kerbeplatz noch über den Rheinweg. Der Weinpavillon auf der Ecke schränkt zusätzlich die Sicht auf den Einmündungsbereich ein. Der Rheinweg ist an dieser Stelle eine wichtige Verbindung zu der Städtischen Kita (Albansweg) mit ca. 180 Kindern. Das Problem mit Elterntaxen besteht auch hier. Vorgeschlagen wird die Verlagerung des Fußweges mit einer deutlich größeren Breite auf die andere Seite des Rheinweges.
- Zwischen HP 8 und 9 wird der Fußgängertunnel Rhabanusstraße/ Im Flecken genutzt. Dieser ist als einziger funktional etwas „großzügiger“ gestaltet: eine langgestreckte Rampen-/ Treppenanlage führt über einen offenen Gang zum Tunnel. Barrierefrei sind die Zugänge dennoch nicht, da kleine Zwischenrampen die Nutzung nicht unbedingt erleichtern. Auch dieser Tunnel wirkt eher unattraktiv und unfreundlich.
- Frau Schiller berichtet, dass weitere Messungen und Kontrollen geplant seien und Ausschreibungen für zusätzliche Mess-/Blitzgeräte laufen: vier Geschwindigkeitsanzeigetafeln (Dialog Displays/ Smiley) zur Geschwindigkeitsüberwachung wurden zur Aufstellung genehmigt – diese werden zukünftig digital ausgewertet. Zusätzlich werden weitere Geräte eingesetzt, die 24h/Tag Auswertungen zum Kfz-Verkehr liefern. Die Geräte sollen die Standorte wechseln, um eine repräsentative Auswertung zu erhalten. Aufstellorte sollen u.a. auch vor den Schulen sein.
- Weitere Diskussionspunkte in der Brentanoscheune betreffen den **Stadtteil Oestrich**. Wegen der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Zeit wurde der Stadtteil nicht in die Route miteinbezogen.
 - Auch hier besteht generell ein hohes Verkehrsaufkommen.

- Die Rheingaustraße (B 42a) und die „Zubringer“ zur B 42 wie z.B. die Europaallee sind überlastet – der Radverkehr verlagert sich auf den Bürgersteig, teilweise wird hinter (auf Bürgersteigen) parkenden Autos gefahren.
 - Es wird zu schnell gefahren – auch hier empfehlen sich Verkehrsmessungen/ Blitzgeräte.
 - In Oestrich fehlt es an Beschilderungen.
 - Auch in Oestrich sind die Bahnüberführungen/ Fußgängertunnel zwar ein großes Hindernis und in keinem guten Zustand, dennoch werden sie akzeptiert und gut genutzt – selbst von Radfahrenden. Als Beispiel wird die Unterführung hinter der Skateanlage genannt, die als Abkürzung vom Leinpfad (auch mit dem Rad) dient.
 - Unbefriedigend ist die Parkplatzsituation. Die Parkplätze sind im öffentlichen Raum sehr dominant oder ungestaltet: geplant sei aktuell die Umgestaltung des Friedensplatzes.
- Eine Verbesserung und Entlastung vom Verkehr wird für alle Ortsteile zukünftig im Hochwassermanagement des Rheins gesehen: hierzu gab es bereits ein Planungsverfahren mit dem Ziel, die B 42 hochwasserfrei zu halten – langfristig könnte damit die Bedeutung der B42a (Ortsdurchfahrt) herabgestuft und als eine Chance für eine bessere Lebensqualität in Oestrich-Winkel genutzt werden.



Übersicht Routenverlauf

Haltepunkt Nr. 1: Bahnhof Oestrich-Winkel



Situationsbeschreibung:

Der Bahnhof Oestrich-Winkel liegt zwischen den Ortsteilen Oestrich und Winkel, direkt an der B 42a (Rheingaustraße). Bahnhofsgebäude und alter Hausbahnsteig sind denkmalgeschützt, das Empfangsgebäude ist derzeit geschlossen, ungenutzt und eher verwahrlost, die Umgebung unwirtlich. Die Zuwegung zum Gebäude ist nicht barrierefrei, die Gleise können über eine neue barrierefreie Rampenanlage erreicht werden. Aufgrund des schmalen Zuschnitts sind die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Bahngrundstück schwierig (z.B. für fehlende Fahrradabstellanlagen, Bike+Ride Station oder andere Serviceeinrichtungen). Die Entfernungen zu den nächsten Bushaltestellen sind zu groß. Es fehlen Hinweise und Informationen zum Ort für Ankommende. Der Einmündungsbereich Rheingaustraße/ Nikolauspfad ist überdimensioniert, der Zugangsbereich zum Bahnhof ungesichert (z.B. ungünstige Lage Zebrastreifen).

Anmerkungen:

- Aktuelle Situation zum Bahnhofsgrundstück (Erläuterung durch Stadtrat Sommer): Die Situation ist seit langem bekannt und sehr unbefriedigend, zurzeit müsse man aber mit der Zwischenlösung (Baustellensituation) leben. Während das Empfangsgebäude bereits von der DB an Dritte verkauft wurde, bestehen aktuell Verhandlungen zwischen der Stadt Oestrich-Winkel und der DB zum Ankauf des Grundstücks (aktuell als Parkplatz genutzt) incl. Nebengebäude. Derzeit läuft die Wertermittlung. Da das Grundstück noch in Besitz der DB ist, besteht für die Stadt kein Handlungsspielraum, um die aktuelle Situation zu verbessern. Aufgrund der schwierigen Verhandlungslage mit der DB ist die Entwicklung des Grundstücks noch offen.
- Unabhängig von den Besitzverhältnissen ist jedoch unklar, wie der Bahnhof erreicht werden kann – vor allem für Zufußgehende ist die Erschließungssituation irritierend. Die bestehende Treppe vom Bahnhofs- zum Straßenniveau endet ohne Vorzone auf dem sehr schmalen Fußweg (Gefahrensituation).

- Die Anbindung von Oestrich-Winkel zum Bahnhof ist schlecht. Genutzt wird der unbefestigte Weg von der Rheingaustraße zum provisorischen Park & Ride-Parkplatz.
- Der nördliche Gehweg (Rheingaustraße) ist zu schmal.
- Für Ankommende mit dem Zug (auch Radtouristen) fehlt eine Wegweisung (z.B. zur Fähre, nach Winkel (Brentanohaus)).
- Die Lage des Fußgängerüberwegs sowie die Entfernung der Bushaltestellen zum Bahnhof wird nicht beanstandet.

Vorschläge:

- Die Kreuzung sollte um ein Schild ergänzt werden mit dem Hinweis zur Fähre Oestrich-Winkel/Ingelheim.
- Der Infokasten unter dem Bahnhofs-Vordach von der Tourist-Information und die Beschilderung der Wanderwege sind veraltet und kaum noch lesbar. Diese sollten abgebaut und durch neue ersetzt werden, um auch für ankommende Besucher des Ortes die Situation einladender zu gestalten.
- Die Anbindung nach Norden (Neustraße) sollte ausgebaut werden (bisher eher Trampelpfad).
- Zu prüfen wäre, ob die Rheingaustraße (Einbahnstraße Richtung Westen) für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung geöffnet werden kann.

Haltepunkt Nr. 2: Rheinweg / Nikolauspfad (Rheinufer)



Situationsbeschreibung:

Der Einmündungsbereich stellt die Verbindung her zwischen Bundesstraße B 42, B 42a und dem Rheinweg. Auf dem Nikolauspfad und dem Rheinweg besteht ein einseitiger, schmaler Fußweg (keine Querungshilfen). Von der Einmündung führt in Richtung Oestrich ein separater Rad- und Fußweg. Etwa 100 m Richtung Winkel pendelt die Rheinfähre zwischen Oestrich-Winkel und Ingelheim (Anbindung

unterhalb der B 42). An der Unterführung der B 42 zur Fähre besteht Anschluss an den Leinpfad, einen durchgehenden Fuß- und Radweg von überregionaler Bedeutung (Hessischer Radfernweg R3) direkt am Rheinufer zwischen Wiesbaden und Rüdesheim. Da die Bundesstraße zu Fuß oder mit dem Rad nicht gequert werden darf, stellt sie eine große Barriere für den Fuß- und Radverkehr dar (Querungen sind nur an 4 bestehenden Fußgängerunterführungen möglich, nur eine ist barrierefrei!).

Anmerkungen:

- Der Einmündungsbereich wird von allen Teilnehmenden als kritisch betrachtet: für den Fuß- und Radverkehr ist die Querung des Nikolauspfad es ungesichert, die Bordabsenkungen haben eine ungünstige Lage, sind nicht barrierefrei gestaltet, die Aufstellfläche ist viel zu klein. Gleichzeitig wird an der Ortseinfahrt zu schnell in den Ort hineingefahren.
- Für aus Oestrich kommende Radfahrende ist die weitere Führung auf den Rheinweg unklar (keine Furt, kein Schild, schmaler Fußweg), eine Beschilderung fehlt. Darüber hinaus besteht keinerlei Abbiegemöglichkeit nach links zum Fähranleger und zum Leinpfad, da die bestehende LSA mit den Abfahrzeiten der Fähre synchronisiert ist und nur auf Grün für Linksabbieger schaltet, wenn eine Fähre abfahrbereit ist (alle 20 Minuten!).

Vorschläge:

- Die Radwegbeschilderung ist an dieser Stelle und auch in ganz Oestrich-Winkel verbesserungswürdig („Radverkehr ist im Dornröschenschlaf“).
- Für die Querung des Nikolauspfad es und das Einfädeln in den Mischverkehr auf dem Rheinweg sollte für Radfahrende eine Furt angelegt werden.
- Die Anlage eines Schutzstreifens im Zugangsbereich zur Fähre sollte geprüft werden.
- Vor den Einfahrtsbereichen in die Stadt sollte generell Tempo 60 gelten, im gesamten Ort durchgehend Tempo 30.

Haltepunkt Nr. 3: Hauptstraße / Engerweg / Im Kreuzgarten**Situationsbeschreibung:**

Die Kreuzung wird gebildet durch die Hauptstraße (Ortsdurchfahrt B 42a, Einbahnstraße Richtung Osten) und die Nebenstraßen Engerweg und Im Kreuzgarten. An der Kreuzung befindet sich ein kleiner Platzbereich mit einem Brunnen, Sitzgelegenheit und einer Infotafel, die aktuelle Infos für Treffen bereithält. Über den Engerweg führt ein Zebrastreifen. Die Fußwege und Aufstellflächen an potentiellen Querungsstellen sind überwiegend sehr schmal. Mit der Lage an der Schnittstelle zwischen Winkel und Mittelheim hat dieser Platz Potential zur Stärkung der Ortsmitte.

Anmerkungen:

- Der Platz wird einmal im Jahr zum Brunnenfest intensiver genutzt.
- Bei der Kreuzung handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt. Den Teilnehmenden fehlt eine gesicherte Querungsmöglichkeit über die Hauptstraße, an dieser Stelle und an allen weiteren wichtigen Kreuzungspunkten im Ort.
- An dieser Kreuzung ist der einzige Hinweis im Ort auf die Verbindung zum R3a.
- Es fehlt eine Fahrradabstellanlage.

Vorschläge:

- In den Straßen Engerweg und im Kreuzgarten sollte durchgängig Tempo 30 eingeführt werden.
- Gewünscht werden Querungshilfen an allen wichtigen Kreuzungspunkten der Hauptstraße: Engerweg/ Hauptstraße/ Im Kreuzgarten, Goethestraße, Europaallee ...

Es gab die Diskussion zur Anlage von Zebrastreifen. Zählungen des Fußverkehrs haben ergeben, dass die Anzahl der querenden Zufußgehenden nicht ausreicht, um Zebrastreifen einzurichten. Ggfs. können alternativ Aufpflasterungen oder farbliche Markierungen vorgesehen werden?

- Die Hauptstraße ist für eine Einbahnstraße recht breit: die Fahrbahn der gesamten Ortsdurchfahrt B 42a könnte reduziert werden – zugunsten eines breiteren einseitigen Fußweges.
- Diskutiert wird über den Schwerlastverkehr in der Schillerstraße, der bei Linksabbiegevorgängen und Ortsdurchfahrten an Engstellen auch mal über Fußwege fährt: würde eine Verlegung des Schwerlastverkehrs über Greiffenclaustraße und Engerweg eine Verbesserung darstellen?

Haltepunkt Nr. 4: Bahnunterführung Engerweg / Treppe am Weiherhaus



Situationsbeschreibung:

Der Engerweg stellt eine Nord-Süd-Verbindung zwischen Haupt- und Greiffenclaustraße her, an der Greiffenclaustraße führt er als Rad- und Fußweg weiter Richtung Norden. Er quert die Bahntrasse Wiesbaden-Rüdesheim durch eine Unterführung. Nördlich der Bahnüberführung führt eine Treppenanlage vom Engerweg in die höher gelegene Straße Am Weiherhaus, die eine deutliche Barriere für die Nutzung mit Rad, Kinderwagen oder Rollatoren/ Rollstuhl darstellt. Unterhalb der Treppe liegt die (provisorisch eingerichtete) Bushaltestelle Mittelheim-Engerweg der Linien 181, 182, 185 (zwischen Geisenheim und Hallgarten über OeWi).

Anmerkungen:

- Aus Sicht der Teilnehmenden wird die Wegeverbindung über die Treppe nur wenig genutzt. Genutzt wird der Weg als Verbindung zum Friedhof.
- Die Schieberampen sind für Fahrräder nicht geeignet.

Vorschläge:

- Es besteht kein Handlungsbedarf.

Haltepunkt Nr. 5: Bahnunterführung Obere Schwemmbach



Situationsbeschreibung:

Unterhalb der Einmündung Rhabanusstraße in die Straße Obere Schwemmbach besteht eine weitere von vielen Bahnüberführungen. In der Straße Obere Schwemmbach gilt 30 km/h. Die Unterführung ist nur in Nord-Süd-Richtung befahrbar. Aufgrund der Enge besteht in der Unterführung selbst kein separater Rad- und Fußweg, für die Nutzung durch Zufußgehende/ Radfahrende wurde ein sehr schmaler Streifen als Führungshilfe abmarkiert. Die Enge des Tunnels und das Abknicken der Straße behindert eine gute Einsehbarkeit (eingeschränktes Sicherheitsgefühl).

Anmerkungen:

- Die Situation wird als sehr unübersichtlich, die Fußverkehrsführung als gefährlich bewertet. Entschärft wird die Situation durch die Einbahnstraßenregelung und den nur geringen Verkehr auf der Straße.
- Es bestehen bisher auch keine Bordabsenkungen an sinnvollen Querungsstellen.
- Das Anbringen eines Spiegels wird kontrovers diskutiert.

Vorschläge:

- Diskutiert werden Möglichkeiten, um die Situation abzumildern: z.B. Piktogramme „Fußgänger“ auf dem abmarkierten Bereich, Einführen eines Schritt-Tempos (Beschilderung Z 325 StVO). Hinweis: in der Unteren Schwemmstraße ist bereits Z 325 StVO.
- Es wird die Frage aufgeworfen, ob die Straße Obere Schwemmbach in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet werden sollte. Es käme ein Zusatzschild zum Einsatz (Radverkehr in Gegenrichtung).

Haltepunkt Nr. 6: Rheinweg / Schwarzgasse



Situationsbeschreibung:

Die Schwarzgasse ist eine von mehreren parallel führenden typischen Altstadtgassen in Winkel, die auf den Rheinweg und zum Rhein führen. Der Rheinweg ist Einbahnstraße Richtung Westen. Die Schwarzgasse führt unter der B 42 durch zum Rhein und auf den Leinpfad (Radfernweg R3). Mit Kopfsteinpflaster und schmalen Fußwegen (teilweise als Treppe), abschüssig und eingewachsen von wildem Grün ist sie nur eingeschränkt nutzbar und nicht barrierefrei. An der Einmündung liegt die Bushaltestelle Oestrich-Winkel/ Schwarzgasse (überdacht und mit Sitzgelegenheit).

Anmerkungen:

- Die Schwarzgasse ist eine vielgenutzte Verbindung zum Rheinufer, doch insbesondere für Radfahrende ist sie schlecht nutzbar. Kritisch zu bewerten sind das Pflaster (im feuchten Zustand besteht Rutschgefahr), die starke Neigung der Fahrbahn sowie eine fehlende horizontale Aufstellfläche vor der Querung des Fußweges auf dem Rheinweg.
- Aus denkmalrechtlichen Gründen hat die Zufahrtssituation Bestandsschutz, so dass ein baulicher Eingriff zur Schaffung der Barrierefreiheit schwierig ist.
- Es bestehen nur wenige Fußgängerunterführungen unter der B 42 zum Rhein und diese liegen – mit ca. 700 m durchschnittlicher Entfernung untereinander – für Zufußgehende und Radfahrende zu weit auseinander. Eine funktionale Verbesserung jeder einzelnen Verbindung wäre daher im Sinne einer Stärkung der Nahmobilität notwendig.

Vorschläge:

Diskutiert werden verschiedene Ansätze, um die Situation zu verbessern. Vorgeschlagen werden:

- Aufstellung eines Hinweisschildes am Rheinufer „Radfahrer absteigen“ als Hinweis auf Neigung und Rutschgefahr.

- Möglichkeit einer seitlichen Anrampung prüfen, um Steigung zu minimieren.
- Anhebung der Sohle unter der Brücke, um die Rampenneigung zu reduzieren (dagegen steht die schon jetzt geringe Durchfahrhöhe).
- Prüfen der Historie und des Denkmalwertes bzw. Prüfen von Handlungsmöglichkeiten trotz Denkmalschutz (So sei das Pflaster erst später eingebracht worden, ein Teilnehmer konnte sich erinnern, dass vor ca. 50 Jahren der Bereich nicht gepflastert war (Sandweg)).

Haltepunkt Nr. 7: Hauptstraße / Graugasse



Situationsbeschreibung:

In diesem Abschnitt der Hauptstraße befinden sich die Post, eine Apotheke, eine Bäckerei und Gastronomie. Für die Besorgungen wird illegal halb auf dem Gehweg geparkt, was den Gehwegbereich stark einschränkt. An der Einmündung zur Graugasse besteht eine Bushaltestelle (Oestrich-Winkel/ Graugasse) der Linien 171 und 182. Zwischen Weinfeldern führt die Graugasse zum Rheinweg. An ihr liegt das Graue Haus (ältestes Steinhaus Deutschlands).

Anmerkungen:

- Der Platz vor dem repräsentativen Gebäude Nr. 41 (ehemalige Post) ist privat und wird als Parkplatz genutzt. Er sollte besser gestaltet werden (Aufenthaltsqualität).
- Geplant ist der barrierefreie Umbau der Bushaltestelle „Graugasse“, sie wird aus diesem Grund verlegt werden müssen.
- Im Geschäftsbereich fehlen Fahrradabstellanlagen.
- Das Parken im absoluten Halteverbot ist nicht befriedigend, wird aber aktuell noch toleriert, um nicht die Geschäftslage zu gefährden. Auch die „Elterntaxis“ der nahegelegenen Kita „Rabanus Maurus“ parken widerrechtlich., ebenfalls im Zugangsbereich zur Kita von der Hauptstraße.

Vorschläge:

- Das legale Halbhochparken (halbe Stunde in der Zeit von 8-18 Uhr) soll beibehalten bleiben, obwohl die verbleibende Gehwegbreite dadurch sehr schmal ist (Befürchtung Umsatzrückgang der Geschäfte, wenn dort Parken nicht mehr erlaubt ist).

Haltepunkt Nr. 8: Bahnunterführung Schnitterweg**Situationsbeschreibung:**

Unterhalb der Rhabanusstraße kann die Bahntrasse am Schnitterweg über einen Fußgängertunnel gequert werden. Treppenanlagen führen zum und vom Tunnel weg. Das komplexe Bauwerk wirkt sehr unwirtlich und ist für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht nutzbar.

Anmerkungen:

- Unter den Teilnehmenden wird allgemein über die den Ort querende Bahntrasse und deren Unterführungen mit den Fußgängertunneln diskutiert: sie werden nicht problematisiert, sondern als zum Ort zugehörend empfunden. Bewohnerinnen und Bewohner haben sich darauf eingestellt, obwohl sie nicht barrierefrei sind.

Vorschläge:

- Eine freundlichere Gestaltung, bessere Beleuchtung wird gewünscht.

Haltepunkt Nr. 9: Kreuzung Schiller- / Hauptstraße /Am Lindenplatz**Situationsbeschreibung:**

Der Kreuzungsbereich Schillerstraße (K 631)/ Hauptstraße/ Am Lindenplatz ist ein wichtiger Knotenpunkt für alle Verkehrsarten. Die Schillerstraße (Tempo 30, Anbindung R3a) ist Hauptverbindungsachse in Nord-Süd-Richtung für alle Verkehrsarten, sie verbindet Winkel mit Johannesberg (Ortsteil von Geisenheim) im Norden von Winkel und endet im Süden als Am Lindenplatz am Rheinweg. An der Kreuzung Schiller-/ Hauptstraße befindet sich die kulturelle Mitte, hier sind der Verkehrsverein, das Brentanohaus und die Brentanoscheune. Die Busse der Linien 171 und 182 halten hier. Die Kreuzung ist stark befahren, Querungshilfen bestehen nicht.

Anmerkungen:

- Es handelt sich um eine sehr komplexe und vielbefahrene Kreuzung mit Schwerlastverkehr. Die Verkehrslage auf der Kreuzung hat sich erst seit kurzem wieder etwas entspannt (zuletzt Baustellenumleitung), ist aber weiterhin angespannt. Der gesamte Berufsverkehr von Oestrich-Winkel Richtung Wiesbaden führt durch den Ort und über Haupt- und Schillerstraße.
- Die Kreuzung ist schwer einsehbar, das Queren für Zufußgehende unsicher und gefährlich. Querungshilfen, Bordabsenkungen bestehen nicht. Die Brentanoscheune ist ein viel besuchter Ort mit verschiedenen Veranstaltungen, verteilt über das ganze Jahr. Hier findet auch der Weihnachtsmarkt statt.
- Auf den Straßen Hauptstraße/ Schillerstraße besteht eine abknickende Vorfahrt: insbesondere hier ist das Queren für Zufußgehende sowie die Erreichbarkeit der Scheune und der Bushaltestelle am Zugang direkt vor der Scheune erschwert.
- Die Wegebeziehungen an der Kreuzung gehören zum Schulwegenetz: sowohl Kinder, die die Grundschule in Oestrich-Winkel als auch Kinder, die die weiterführenden Schulen in Geisenheim und Eltville besuchen, gehen zur Bushaltestelle Brentanohaus, um mit dem Bus die Schule zu erreichen.

Vorschläge

- Vorgeschlagen wird, die Einrichtung eines Minikreisels zu prüfen.
- Hauptquerungsstelle ist vor dem Zugang zur Scheune (Hauptstraße), die durch eine leichte Verlegung der Bushaltestelle im Rahmen des geplanten barrierefreien Umbaus und der Anlage eines Fußgängerüberweges (oder einer Mittelinsel) gesichert und gestärkt werden könnte.
- Alternativ wird eine (weitere) Querung über die Schillerstraße vorgeschlagen. Hingewiesen wird auf die bereits abgesenkten Bordsteine an dieser Stelle. Für den Zugang zum Grundstück der Brentanoscheune müsste jedoch die (als Denkmal geschützte) Grundstücksmauer geöffnet werden. Das scheint eher unrealistisch.
- Eine Zustimmung des Ortsbeirates zum barrierefreien Umbau der Bushaltestelle (mit leichter Lageverschiebung) wird an eine Anlage einer Querungshilfe auf der Hauptstraße geknüpft.

Haltepunkt Nr. 10: Kreuzung Schillerstraße / Greiffenclaustraße



Situationsbeschreibung:

Die Schillerstraße (K 631) und die Greiffenclaustraße stellen wichtige Hauptverbindungsachsen für den Fuß- und Radverkehr dar. Auf der Greiffenclaustraße führt auch der Radfernweg R3a (Rüdesheim - Eltville). Die Greiffenclaustraße (Tempo 30) führt durch das Wohngebiet im Norden von Winkel, verbindet die Schillerstraße im Westen mit der Rieslingstraße im Osten und erschließt auch Gewerbeflächen des Ortes. Sie ist ebenfalls wichtige Rad- und Fußverkehrsverbindung in die Kinder- und Jugendfarm im Südwesten von Winkel. Auf der Greiffenclaustraße verkehren die Buslinien 182 und 185. Die Greiffenclaustraße ist wichtige Fußwegeverbindung zur Pfingstbachschule. Die Kreuzung selbst ist gekennzeichnet durch breite Asphaltflächen und große Einmündungstrichter in die Schiller- bzw. Greiffenclaustraße. Querungshilfen oder ein Leitsystem für den Radverkehr (z.B. Piktogramme) bestehen nicht.

Anmerkungen:

Der Haltepunkt wurde auf Grund der Routenänderung nicht direkt aufgesucht, sondern in der Nachbesprechung in der Brentanoscheune besprochen.

Vorschläge

Der Arbeitskreis zur Neugestaltung der Schillerstraße (Entwicklung von Planungsvorschlägen für die angespannte Verkehrssituation) hat bereits einmal getagt - mit folgenden ersten Vorschlägen:

- Anlage eines Radfahrstreifens
- Einführung Tempo 30 auf der Schillerstraße → noch ungewiss

Haltepunkt Nr. 11: Platz der Kinderrechte / Greiffenclaustraße



Situationsbeschreibung:

An der Greiffenclaustraße liegt der Platz der Kinderrechte – ein Spielplatz mit weiten Grünflächen und Spielangeboten. Seit 2019 ist Oestrich Winkel „Kinderfreundliche Kommune“, der Platz ist an dieser Stelle im Rahmen eines Aktionsplans für Kinder und Jugendliche entstanden. Am Platz befindet sich eine Bushaltestelle und ein Zebrastreifen zur Querung der Greiffenclaustraße. Der Platz ist nur wenige Schritte entfernt vom Mehrgenerationenhaus, einer Begegnungsstätte für Oestrich-Winkel.

Anmerkungen:

Der Haltepunkt wurde auf Grund der Routenänderung nicht direkt aufgesucht, sondern in der Nachbesprechung in der Brentanoscheune besprochen.

- An der Kreuzung besteht die Rechts-vor-Links Regel – die Fahrzeuge halten sich jedoch nicht an die Regelung und fahren viel zu schnell.

Vorschläge:

- Vorgeschlagen werden (weiterhin) Verkehrskontrollen. Diese wurden bereits durchgeführt, weitere Messungen und Kontrollen sind geplant (Aufstellen von Smiley-Tafeln zur Geschwindigkeitsüberwachung).

8.3 Protokoll zum 2. Workshop

Termin: 31. Oktober 2023 (18-22 Uhr)

Tagesordnung

1. Begrüßung, Ablauf, Protokolle
2. Input - Lösungsansätze für Oestrich-Winkel
3. Arbeitsphase I: Priorisierung der Maßnahmen
4. Arbeitsphase II: Ausarbeiten der drei priorisierten Maßnahmen
5. Präsentation der Ergebnisse
6. Ausblick, Feedback und Verabschiedung

Ergebnisse**1. Begrüßung, Ablauf, Protokolle**

Frau Schiller (Stadt Oestrich-Winkel) begrüßt die Anwesenden und freut sich auf einen spannenden Austausch.

Frau Krause (plan & rat) begrüßt als Moderatorin des Abends die Anwesenden. Sie erläutert kurz den geplanten Ablauf des 2. Workshops und berichtet über den durchgeführten Stadtspaziergang im Juli 2023.

Die gezeigte Präsentation ist als **Anlage 2** (pdf der Powerpoint-Datei, nicht barrierefrei) dem Protokoll beigefügt.

Zum Protokoll des 1. Workshops vom 23.03.2023 gab es keine Rückmeldungen.

2. Input - Lösungsansätze für Oestrich-Winkel

Frau Prahlow (PGV-Alrutz) stellt kurz die finalen Formulierungen der Leitlinien vor, die beim 1. Workshop erarbeitet wurden.

Hierzu gab es von Seiten der Teilnehmenden keinen Änderungsbedarf.

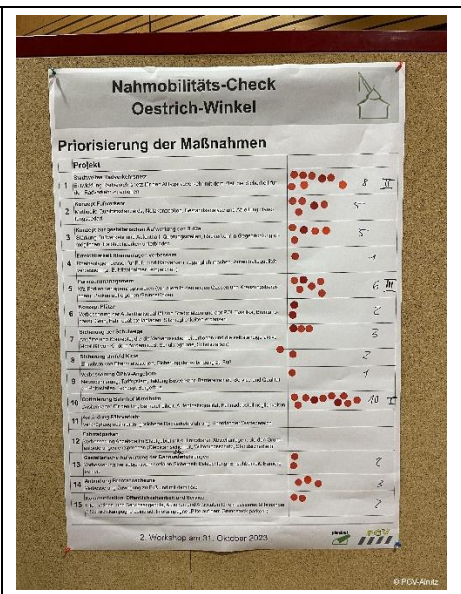
Als inhaltlichen Input stellen die Gutachterinnen 15 mögliche Maßnahmen als erste Lösungsansätze zur Verbesserung der Nahmobilität in Oestrich-Winkel vor. Die Auswahl der Themen erfolgte nach den Ergebnissen der bisherigen Termine und Diskussionen sowie der abgestimmten Leitlinien.

Im Anschluss werden Rückfragen oder weitere Anmerkungen von Seiten der Teilnehmenden zu den vorgestellten Maßnahmen diskutiert:

- Es fehlt die Diskussion/Betrachtung der gefährlichsten Stelle in der Stadt, der Kreuzung Rheinweg / Graugasse bzw. dem Bereich rund um das Graue Haus. Hier fehlt u.a. ein Gehweg.
Der Aspekt soll beim Thema Konzept Fußverkehr mit behandelt werden.
- Gewünscht werden z.B. Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche zur Sicherung des Fußverkehrs, z.B. im Bereich der Bahnquerung im Zuge Römerstraße.
Der Aspekt soll beim Thema Konzept Fußverkehr mit behandelt werden.
- Auf die Frage nach einer Wegweisung wird geantwortet, dass eine Radverkehrswegweisung Bestandteil eines Radverkehrskonzeptes sei. Eine Fußverkehrswegweisung wäre Teil eines Fußverkehrskonzeptes. Die Wegweisung sollte über eine rein touristische Wegweisung hinausgehen und auch Alltagsziele beinhalten. Für Rad- und Fußverkehrswegweisung gibt es entsprechende Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

3. Arbeitsphase I: Priorisierung der Maßnahmen

Anhand verteilter Klebpunkte konnten die Teilnehmenden die vorgestellten Projekte priorisieren. Jede/r Teilnehmende konnte dabei insgesamt 5 Punkte auf die Projekte verteilen - es war auch möglich, mehrere Punkte für eine Maßnahme abzugeben.



Nachfolgend ist die finale Punkteverteilung aufgeführt:

1. Optimierung Bahnhof Mittelheim (10 Punkte)
2. Stadtweites Radverkehrsnetz (8 Punkte)
3. Parkraummanagement (6 Punkte)
4. Konzept Fußverkehr (5 Punkte)

- Konzept zur gestalterischen Aufwertung der B 42a (5 Punkte)
5. Sicherung der Schulwege (3 Punkte)
Anbindung Brentanoscheune (3 Punkte)
 6. Konzept Plätze (2 Punkte)
Sicherung Umfeld Kitas (2 Punkte)
Gestalterische Aufwertung der Bahnunterführungen (2 Punkte)
Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Service (2 Punkte)
 7. Erreichbarkeit Rheinanlagen verbessern (1 Punkt)
Verbesserung ÖPNV-Angebote (1 Punkt)
 8. Anbindung Fährverkehr (0 Punkte)
Fahrradparken (0 Punkte)

Für die konkretere Ausarbeitung sollten die drei Projekte mit den höchsten Punktzahlen ausgewählt werden.

Diese sind:

- Optimierung Bahnhof Mittelheim
- Stadtweites Radverkehrsnetz
- Parkraummanagement

Die Teilnehmenden wurden für die 2. Arbeitsphase in drei Gruppen aufgeteilt und den Themen zugeordnet.

4. Arbeitsphase II: Ausarbeiten der drei priorisierten Maßnahmen

Frau Krause erläutert die Bearbeitung der ausgewählten Themen in den drei Kleingruppen nach der „Vierfelder-Methode“. Für die drei ausgewählten Themen (s.o.) gibt es jeweils eine Arbeitsgruppe mit einer/m Teamer*in. In den Gruppen werden jeweils die Aspekte

- Was müssen wir tun?
- Welche Probleme erwarten wir?
- Wer würde die Idee unterstützen?
- Womit fangen wir an? - 1. Schritt innerhalb von 3 Monaten. Nach 1 Jahr müsste erreicht sein?

diskutiert.

Die Gruppen wurden durch Frau Prahlow (PGV-Alrutz), Frau Schiller (Stadt Oestrich-Winkel) sowie Frau Krause (plan&rat) geleitet.

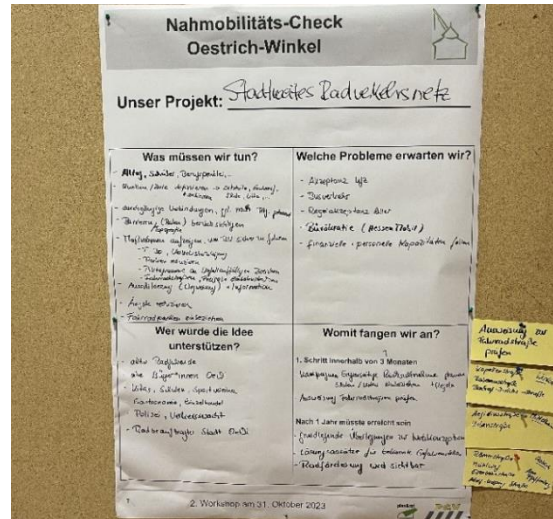
Die Gruppen wechselten nach jeweils 20 Minuten die Arbeitsgruppe, so dass alle Teilnehmenden bei allen drei Themen mitdiskutieren und ihre Anregungen einbringen konnten.

5. Präsentation der Ergebnisse

Die Teamerinnen stellen die Ergebnisse kurz vor.

Stadtweites Radverkehrsnetz (Frau Prahlow)

- Wichtige Verbindungen für den Alltagsradverkehr aufzeigen und ertüchtigen
- Öffentlichkeitsarbeit zur Information und Akzeptanz




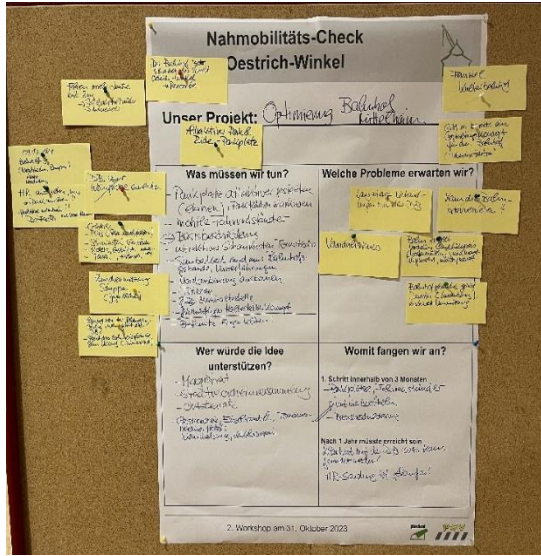
Was müssen wir tun?

- Alltag, Schüler, Berufspendler, ...
- Quellen/Ziele definieren und anbinden wie Ortsteile, Einkauf, Schule, Kita
- Durchgängige Verbindungen, ggf. nach Richtung getrennt
- Barrieren (Bahn) /Topografie berücksichtigen
- Maßnahmen aufzeigen, um Radverkehr sicher zu führen
 - T 30, Verkehrsberuhigung
 - Parken reduzieren
 - Piktogramme an unfallauffälligen Bereichen
 - Fahrradstraßen, Freigabe Einbahnstraßen
- Ausschilderung (Wegweisung) + Information
- Ängste reduzieren
- Fahrradparken einbeziehen

Welche Probleme erwarten wir?

- Akzeptanz Kfz
- Busverkehr
- Regelakzeptanz Aller
- Bürokratie (Hessen Mobil)
- Finanzielle + personelle Kapazitäten fehlen

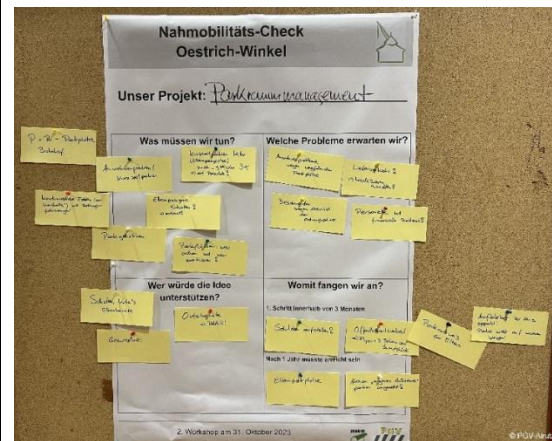
<p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktiv Radfahrende • Alle Bürger*innen OeWi • Kitas, Schulen, Sportvereine • Gastronomie, Einzelhandel • Polizei, Verkehrswacht • Radbeauftragter Stadt OeWi 	<p>Womit fangen wir an?</p> <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kampagnen, gegenseitige Rücksichtnahme und Verkehrsregeln planen - Schulen und Kitas mit einbeziehen • Ausweisung Fahrradstraßen prüfen – erste Vorschläge: <ul style="list-style-type: none"> ○ -Winkel: Kapellenstraße, Rhabanusstraße, Bischof-Dirichs-Straße ○ -Mittelheim: Aegidiusstraße, Urbanstraße ○ -Oestrich: Römerstraße, Mühlweg, Am Pfaffenberg, Eisenbahnstraße, Adolf-Kolping-Straße <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein: Grundlegende Überlegungen zur Netzkonzeption Lösungsansätze für bekannte Gefahrenstellen Radförderung wird sichtbar</p>
---	---

<p>Optimierung Bahnhof Mittelheim (Frau Krause)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Bahnhof schadet der Stadt Oestrich-Winkel (Renommée) • Fernziel: Kulturbahnhof 	
<p>Was müssen wir tun?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkplatz attraktiver gestalten (ebnen), Parkflächen markieren • Attraktiver Park & Ride - Parkplatz • Mobile Fahrradständer • Basisbeschilderung <ul style="list-style-type: none"> - Ortsteile - POIs (Sehenswürdigkeiten) - Schaukasten Touristbüro - Hotels, Gaststätten - Wanderwege - Taxen, Haltestellen 	<p>Welche Probleme erwarten wir?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Langwierige Verhandlungen mit der DB • Kann die Bahn intervenieren? • Vandalismus • Gibt es bereits ein Gestaltungskonzept für den Bahnhof? („Lebendige Zentren“) • Bahn erstellt Vorstellung für Grundstückspreis (Kostenermittlung), wird monatl. gemacht, nichts passiert • Bahnhofsgebäude gehört Investor (Luxemburg), erschwert Umnutzung

<ul style="list-style-type: none"> • Attraktiver Schaukasten Touristbüro • Sauberkeit rund um das Bahnhofsgebäude, Unterführungen • Nordanbindung ausbauen • Toilette • Bushaltestelle • Vernünftiges Haltestellenkonzept • HR einschalten / Öffentlichkeit miteinbinden und Druck ausüben, Öffentlichkeit miteinbinden (DeFacto) • Zwischennutzung Schuppen (Jugendliche) • Fragen klären: <ul style="list-style-type: none"> - Steht das Bahnhofsgebäude zum Verkauf? - Zugang von der Rheingaustraße, wem gehört das? DB? - Fahren mehr Leute mit dem Zug? 	
<p>Wer würde die Idee unterstützen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Magistrat • Stadtverordnetenversammlung • Ortsbeirat • Gastronomie, Einzelhandel, Tourismusvereine, Hotels, Weinwerbung, Verkehrsverein 	<p>Womit fangen wir an?</p> <p>1. Schritt innerhalb von 3 Monaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkplätze, Fahrradständer • Basisbeschilderung • Unterstützende mit ins Boot holen <p>Nach 1 Jahr müsste erreicht sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klarheit mit der DB: was kann gemacht werden? • HR-Sendung ist gelaufen

Parkraummanagement (Frau Schiller)

- Kfz-Parken neu organisieren und kontrollieren



Was müssen wir tun?

- P+R-Parkplätze
- Anwohnerparken/Kurzzeitparken
- Kurzzeitparken Kita (3x Elternparkplätze 7:15-9:30) => auf Parkplatz
- Elternparkzone Schulen => entfernt!
- Kontinuierliche Fahrten (zur Kontrolle) mit Rettungsfahrzeugen
- Parkgebühren
- Parkflächen neu anordnen und neu markieren
- Verkehrsprojekt zwischen Schwemmbach und Schwarzgasse („Fußgänger-Fahrrad-Pkw“-Bereiche)

Welche Probleme erwarten wir?

- Anwohnerprobleme wegen wegfallender Parkplätze
- Lieferverkehr => Ladezonen einrichten
- Beschwerden wegen Aktivität der Ordnungspolizei
- Personelle und finanzielle Probleme

Wer würde die Idee unterstützen?

- Schulen, Kitas, Elternbeiräte
- Gewerbe
- Ortsbeiräte => Politik

Womit fangen wir an?

1. Schritt innerhalb von 3 Monaten:

- Schilder aufstellen
- Öffentlichkeitsarbeit (Flyer z.B. Parken auf Grundstück)
- Parkausweis für Eltern
- Aufkleber: „zu eng geparkt“, „Parke nicht auf unseren Wegen“

Nach 1 Jahr müsste erreicht sein:

- Elternparkplätze
- Aktion „eigenes Grundstück“ parken umgesetzt

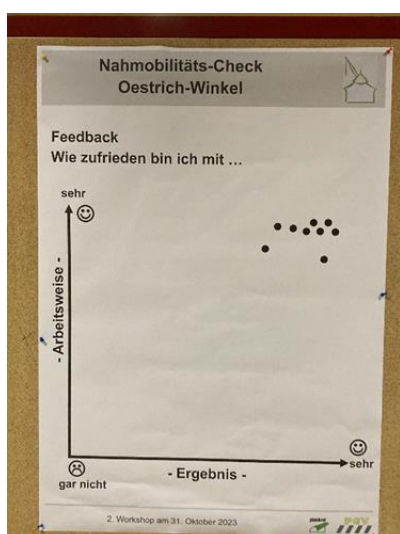
6. Ausblick, Feedback und Verabschiedung

Frau Prahlow erläutert zum Abschluss kurz das weitere Vorgehen. Für alle vorgestellten 15 Maßnahmen werden von den Gutachterinnen Steckbriefe erarbeitet. Alle Ergebnisse des Verfahrens werden im anschließend zu erarbeiteten Nahmobilitätsplan für die Stadt Oestrich-Winkel zusammengestellt und abgestimmt.

In einer kurzen Diskussionsrunde wurden nachfolgende Themen angesprochen:

- Kfz-Parken sollte zugunsten der Gehwege aufgegeben werden.
- Bike-Sharing sollte als weiteres Thema aufgenommen werden, z.B. auch Lastenrad-Verleih
- Schulwegsicherheit ist Sache der Schulen in Zusammenarbeit mit Stadt und Polizei. In OeWi gibt es pro Jahr eine Zusammenkunft, um Probleme und Maßnahmen zu besprechen und diese im Haushalt einzuplanen.
- ÖPNV ist Aufgabe des Kreises

In einer abschließenden Feedback-Runde wurde erneut auf die gefährlichste Stelle in OeWi (Umgebung Graues Haus) hingewiesen und der Wunsch geäußert, dass dieser Aspekt im Nahmobilitätsplan erwähnt würde. Auch die leider nur geringe Beteiligung am 2. Workshop wurde bemängelt, dennoch wurden viele Ideen und Ergebnisse aufgezeigt, angeregt diskutiert und gute Lösungsvorschläge erarbeitet. Die Workshops waren nach Ansicht der Teilnehmenden sehr kurzweilig, interessant und haben gut gefallen. Der Ablauf der Workshops wurde positiv und sehr konstruktiv empfunden. Bei den Stadtpaziergängen hätte man sich einen weiteren Termin in Oestrich gewünscht. Zum Ende wurde erwähnt, dass man auf eine baldige Umsetzung der ein oder anderen Maßnahme hofft.



Zum Abschluss konnten die Teilnehmenden ihr Feedback zu Arbeitsweise und Ergebnissen der beiden Workshops abgeben (Einpunkt-Bewertung).

Frau Krause beendet den Workshop mit Dankesworten für die konstruktiven Diskussionen und das insgesamt sehr gute Feedback.

Ende 22.00 Uhr